

Luiz Antônio Ferreira Soares

CAMINHOS E CIDADES

Articulação Territorial do Centro-Sul
cearense sob a dualidade das Ferrovias
e Obras Contra as Secas (1877 - 1930)





UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO SEMI-ÁRIDO
PRÓ-REITORIA DE GRADUAÇÃO
DEPARTAMENTO CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS E HUMANAS
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

LUIZ ANTÔNIO FERREIRA SOARES

CAMINHOS E CIDADES: Articulação Territorial do Centro-Sul cearense sob a dualidade
das Ferrovias e Obras Contra as Secas (1877 - 1930)

PAU DOS FERROS

2024

LUIZ ANTÔNIO FERREIRA SOARES

CAMINHOS E CIDADES: Articulação Territorial do Centro-Sul Cearense sob a dualidade
das Ferrovias e Obras Contra as Secas (1877 - 1930)

Monografia apresentada à Universidade
Federal Rural do Semi-Árido como requisito
para obtenção do título de Bacharel em
Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Gabriel Leopoldino
Paulo de Medeiros

PAU DOS FERROS - RN

2024

© Todos os direitos estão reservados a Universidade Federal Rural do Semi-Árido. O conteúdo desta obra é de inteira responsabilidade do (a) autor (a), sendo o mesmo, passível de sanções administrativas ou penais, caso sejam infringidas as leis que regulamentam a Propriedade Intelectual, respectivamente, Patentes: Lei nº 9.279/1996 e Direitos Autorais: Lei nº 9.610/1998. O conteúdo desta obra tomar-se-á de domínio público após a data de defesa e homologação da sua respectiva ata. A mesma poderá servir de base literária para novas pesquisas, desde que a obra e seu (a) respectivo (a) autor (a) sejam devidamente citados e mencionados os seus créditos bibliográficos.

SS676 Soares, Luiz Antônio Ferreira.
c CAMINHOS E CIDADES: Articulação Territorial do
Centro-Sul cearense sob a dualidade das Ferrovias
e Obras Contra as Secas (1877 - 1930) / Luiz
Antônio Ferreira Soares. - 2024.
106 f. : il.

Orientador: Gabriel Leopoldino Paulo de
Medeiros.
Monografia (graduação) - Universidade Federal
Rural do Semi-árido, Curso de Arquitetura e
Urbanismo, 2024.

1. Território. 2. Centro-Sul cearense. 3.
Ferrovias. 4. Obras Contra as Secas. I. Medeiros,
Gabriel Leopoldino Paulo de , orient. II. Título.

Ficha catalográfica elaborada por sistema gerador automático em conformidade
com AACR2 e os dados fornecidos pelo(a) autor(a).
Biblioteca Campus Pau dos Ferros
Bibliotecária: Erlanda Maria Lopes da Silva
CRB: 15/966

O serviço de Geração Automática de Ficha Catalográfica para Trabalhos de Conclusão de Curso (TCC's) foi desenvolvido pelo Instituto de Ciências Matemáticas e de Computação da Universidade de São Paulo (USP) e gentilmente cedido para o Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal Rural do Semi-Árido (SISBI-UFERSA), sendo customizado pela Superintendência de Tecnologia da Informação e Comunicação (SUTIC) sob orientação dos bibliotecários da instituição para ser adaptado às necessidades dos alunos dos Cursos de Graduação e Programas de Pós-Graduação da Universidade.

LUIZ ANTÔNIO FERREIRA SOARES

CAMINHOS E CIDADES: Articulação Territorial do Centro-Sul Cearense sob a dualidade das Ferrovias e Obras Contra as Secas (1877 - 1930)

Monografia apresentada a Universidade Federal Rural do Semiárido como requisito para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Defendida em: 18 / Abril / 2024.

BANCA EXAMINADORA

Documento assinado digitalmente
 **GABRIEL LEOPOLDINO PAULO DE MEDEIROS**
Data: 19/04/2024 19:02:34-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Gabriel Leopoldino P. de Medeiros (UFERSA)
Presidente

Documento assinado digitalmente
 **GEORGE ALEXANDRE FERREIRA DANTAS**
Data: 19/04/2024 19:29:23-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. George Alexandre Ferreira Dantas (UFRN)
Membro examinador externo

Documento assinado digitalmente
 **ANTONIO CARLOS LEITE BARBOSA**
Data: 20/04/2024 10:15:43-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Antônio Carlos Leite Barbosa (UFERSA)
Membro examinador interno

*Maria Ledite Ferreira; Maria Izidia Soares
(In Memoriam).*

Para colagem da capa, foram utilizadas as seguintes referências: LOCOMOTIVA e vagão da Estrada de Ferro de Baturité. CE: [s.n.], 1920?. 1 cartão-postal, Cópia fotográfica de gelatina e prata, p&b 11,8 x 17 cm. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/acervodigital/>. Acesso em 15 Fev. 2024. E o mapa usado pela referência: BRASIL. Inspetoria de Obras Contra as Secas. Mappa do Estado do Ceará: mandado confeccionar por S. Ex.^a Snr. Dr. Francisco Sá, Ministro da Viação e Obras Publicas. 2^a ed. São Paulo; Rio de Janeiro: Comp. Lith. Hartmann-Reichenbach, 1926. 1 mapa, 72 x 91,5cm. Escala 1:650.000. (Serie I. G., Publicação nº 6). Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart176019/cart176019.jpg. Acesso em: 21 Ago. 2023.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço à Deus por me acompanhar nesses anos e me proteger com sua sabedoria holística. Não poderia deixar de mencionar nesse primeiro momento, todo o carinho, gratidão e amor pela minha família. Desde 2018 em minha chegada à UFERSA, distante 245Km de casa, nunca me senti desamparado e sempre mantive contato constante com eles.

Em especial, a minha mãe Ana Luiza e meu pai Dernival, por terem me dado o dom da vida e sempre se esforçando de maneira irreal para que pudesse me formar. Aos meus queridos irmãos, Gustavo e Júlia, os quais compartilhei com muito orgulho meus projetos e sonhos, sempre com apoio incondicional. Ao meu núcleo familiar, espero um dia poder retribuir minimamente todos os esforços e carinho destinados. Ainda em minha família, expresso minha gratidão, em especial, à vovó Júlia, madrinha Lourinha e Maria Ivete, pessoas de luz que serei eternamente grato por todo o apoio, assim como aos demais familiares que se fizeram presentes.

Minha gratidão à Maria Isadora e família, por me acolherem em sua casa de maneira tão fraternal e receptiva. À Isadora, minha amada, pelo companheirismo, carinho e amor nestes quase 03 anos de relacionamento, a jornada contigo é mais leve e feliz, sem você não seria o mesmo que escreve este trabalho.

Agradeço também a meus irmãos de outra mãe, Hugo Gabriel e Gabrielle (Gabi), por dividirem moradia comigo na quase totalidade da graduação no apartamento 301. Amizades imprescindíveis para a pessoa que sou hoje, agradeço por todos os momentos vividos. Vocês foram os amigos que sempre quis.

Adentrando na UFERSA, externo meu carinho pela própria instituição de Ensino Superior e interiorização do conhecimento através do campus Pau dos Ferros, RN. Espero que cada vez mais as políticas públicas possam atender a todos, assim como me atendeu, uma instituição de excelência com a nobre missão de formar novos profissionais com ética e qualidade de ensino.

Sobre os professores que compõem a UFERSA, gostaria de agradecer à classe docente como um todo, repleta de profissionais de excelência e que me inspiram a seguir carreira acadêmica. A qualidade de ensino é reflexo do trabalho desse quadro de profissionais. Dentre

os professores, destaco Gabriel Leopoldino, Antônio Leite, Chico Rocha e Rui do Rosário, que tiveram participações ativas em minha formação.

A Gabriel, orientador deste trabalho, meus sinceros agradecimentos pela presença como mestre e amigo. Além do auxílio para delimitação do tema, suas orientações abrilhantaram este trabalho e me fizeram me identificar cada vez mais como pesquisador. Agradeço sua amizade, parceria e dedicação durante minha graduação e projetos futuros.

Agradeço a Antônio Leite, orientador da monitoria de PPUR V e fundador do curso de Arquitetura e Urbanismo, pelos seus ensinamentos, amizade e busca pela excelência, acreditando no potencial dos alunos, inclusive no meu. Obrigado pelas conversas dispendidas no recanto e por genuinamente desejar o meu sucesso profissional, prospectando espaços. Espero um dia poder fazer o mesmo pelos outros.

Não poderia deixar de agradecer também ao professor Rui do Rosário, professor que mudou meu modo de projetar, além de ser meu orientador durante exercício de monitoria na disciplina de DAC II. Enquanto monitor, pude aprender e ensinar com os discentes matriculados, sob a supervisão e parceria de Rui. Meu gosto pelo *Revit* advém desse período.

Agradeço ao grupo de Pesquisa História da Arquitetura e Urbano no Sertão – HAUS, sob a supervisão do professor Gabriel. Um abraço a todos os membros que o compõem e que passaram por ele, em especial a Arthur, Jassi, Milena e Laura. Devo ao HAUS parte da formação do meu gosto pelos estudos urbanos e Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo, cuja dedicação me possibilitou desenvolver o TCC na área.

Aos amigos do início do curso que se mostraram presentes nesse momento final de graduação, Diego e Will Ribeiro pelo apoio na logística de documentação dispendidas, além de suas amizades e conversações. Aos amigos da turma 2018.1, Gustavo, Vinícius, Pedro, Milena e demais pelos momentos de descontração.

Ademais, a todos que se fizeram presentes na minha trajetória de 2018 para cá, a todas as pessoas que compõem a UFERSA e a cidade de Pau dos Ferros, de uma cidade desconhecida para um dos espaços que mais fiz lembranças e memórias.

*O mundo não é só aqui
Repare naquela estrada
Que distância nos levará*

*Não diga que eu me perdi
Não mande me acompanhar
Cidades que eu nunca vi
São casas de braços a me agasalhar
(Dominguinhos)*

RESUMO

A dinâmica de expansão ferroviária cearense, sobretudo no final do século XIX e primeiros decênios do XX, fomentou a dinâmica de redes técnicas no Sertão. A mesorregião conhecida como Centro-Sul cearense, é envolvida no movimento de escalada das infraestruturas urbanas de maneira singular. Sua localização limítrofe aos estados da Paraíba e Rio Grande do Norte possibilitou dinâmicas particulares inerentes ao agenciamento territorial, permitindo rotas comerciais não somente no estado do Ceará, mas também em territórios circunvizinhos. Por conseguinte, este trabalho visa investigar as principais transformações no recorte espacial Centro-Sul cearense (1877 – 1930) e suas articulações territoriais encabeçadas pela ferrovia de Baturité e obras contra as secas, denotando o caráter interativo desses processos. Para realização desta pesquisa, amparou-se no método histórico e geográfico, tomando como bases autores da geografia urbana, fontes primárias, com destaque para peças cartográficas, figuras de elementos concernentes ao agenciamento viário e relatórios técnicos. Devido a periodização de 53 anos do recorte temporal, optou-se pela divisão em quatro recortes correspondendo a eventos chaves que redefinem o programa contra às secas, ora estiagens, ora adventos políticos. Com a realização da pesquisa, é possível notar a primazia desses elementos no agenciamento viário da mesorregião, propiciando a interligação sistemática entre redes de cidades, à formação e desenvolvimento urbano envolvidos na realização de obras férreas e hidráulicas, assim como a dualidade de estruturas de compleição simultânea que redefinem o território do Centro-Sul cearense.

Palavras-chave: Território, Centro-Sul cearense, Ferrovias, Obras Contra as Secas.

ABSTRACT

The dynamics of railway expansion in Ceará, especially in the late 19th and early the decades of the 20th centuries, fostered the development of technical networks in the region known as Sertão. The Centro-Sul (Center-South) mesoregion of the territory is object of urban infrastructure Works in a specific way. Its location bordering the states of Paraíba and Rio Grande do Norte enabled particular dynamics to territorial management, allowing commercial routes not only within the state of Ceará but also in neighboring territories. Thus, this work aims to investigate the main transformations in the Centro-Sul (Center-South) spatial area (1877–1930) and its territorial articulations led by the Baturité railway and anti-drought Works, denoting the interactive nature of these processes. This research relies on historical and geographical methods, drawing on urban geography authors, primary sources, particularly cartographic pieces, figures of elements related to road management, and technical reports. Due to the 53-year periodization of the temporal scope, it was divided into four segments corresponding to key events that redefine the drought mitigation program, sometimes droughts, sometimes political events. Through this research, it is possible to observe the primacy of these elements in the road management of the mesoregion, facilitating systematic interconnection between city networks, the formation and urban development involved in railway and hydraulic works, as well as the duality of simultaneously comprehensive structures that redefine the territory of Centro-Sul (Center-South).

Keywords: Territory, Center – South, Railway, Anti-drought Works.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Locomotiva Machina nº5 que conduziu o trem inaugural da Estação de Aurora.....	34
Figura 2: Paisagem da cidade de Icó, CE no século XX.....	46
Figura 3: Praça da estação de Baturité com data prospectada em 1920.	57
Figura 4: Açude do Cedro, 1970.	61
Figura 5: estrada carroçável ligando Russas - CE, a Baturité -CE (19--).	70
Figura 6: Estação Ferroviária da Cidade de Iguatu, CE.	77
Figura 7: Fábrica de Beneficiamento de algodão em Iguatu, CE.....	78
Figura 8: Ponte em construção entre o trecho Lavras – Aurora, CE (1920).	81
Figura 9: Pessoas na cidade de Aurora no dia da inauguração da estação ferroviária.	81
Figura 10: Corte em Rocha no Trecho Lavras - Aurora.....	83
Figura 11: Construção açude de Orós, CE.	84
Figura 12: Povoado do açude Orós, década de 1920.	85
Figura 13: Locomotiva e Vagão na E.F.B.....	90
Figura 14: Planilha das estações ferroviárias da EFB em ordem cronológica.	105

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Mesorregião Centro-Sul cearense.	17
Mapa 2: Região Centro-Sul Cearense.	22
Mapa 3: traçado da Ferrovia de Baturité.	32
Mapa 4: Província do Ceará em 1861.	48
Mapa 5: Reconhecimento parcial do prolongamento da E.F. Baturité para o Rio S. Francisco, 1892.	62
Mapa 6: Apontamentos para a carta topográfica do Ceará.	64
Mapa 7: Mapa do Estado do Ceará em 1908.....	72
Mapa 8: Evolução do traçado da E.F.B. em Décênios.	75
Mapa 9: Recorte cartográfico do estado do Ceará (1926).....	86
Mapa 10: traçado da EFB no Centro-Sul cearense.....	88

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Obras em execução na província do Ceará no ano de 1880.	55
Tabela 2:Desenvolvimento em extensão da Estrada de Ferro de Baturité durante a década de 1890...	67
Tabela 3: comparativo entre as ferrovias circunvizinhas.	68

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

DNOCS	Departamento Nacional de Obras Contra as Secas
EFB	Estrada de Ferro de Baturité
EFS	Estrada de Ferro de Sobral
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IOCS	Inspetoria de Obras Contra as Secas
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IFOCS	Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas
RVC	Rede de Viação Cearense
UFERSA	Universidade Federal Rural do Semi-Árido

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
1. ESPAÇO, TERRITÓRIO E HISTÓRIA: UM APORTE TEÓRICO	24
1.1 – História e Historiografia no Urbano	25
1.2 – O Espaço, o Urbano e sua Produção.....	28
1.3 –Poder e Território	35
2. REFLEXÕES SOBRE A FORMAÇÃO DO CEARÁ E INTRODUÇÃO AS FERROVIAS.....	41
2.1 Um breve olhar sobre a Gênese Territorial cearense	42
2.2 De Mauá a Baturité: Primórdios das ferrovias brasileiras.....	48
3. O CENTRO-SUL CEARENSE: Caminhos de Cidades, Estradas e Açudes	51
3.1 Da Primeira Ferrovia ao Crepúsculo do Império (1877 – 1889).....	52
3.2 Nova República, Velhas Secas (1889 – 1900)	60
3.3 A Reorganização Territorial e a Criação da IOCS (1900 – 1910)	67
3.4 A Integração Ferroviária no Centro-Sul Cearense (1910 – 1930).....	74
CONSIDERAÇÕES FINAIS	93
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	95
APÊNDICES.....	105

INTRODUÇÃO

A revisitação e estudo da problemática de tempos passados consiste em uma forma de compreensão crítica da condição presente. Para isso, o entendimento da formação dos núcleos urbanos brasileiros é um modo válido de investigação referente aos processos cumulativos inerentes ao desenvolvimento das cidades. Em consideração a dimensão continental do território brasileiro, a formação territorial passou por diferentes nuances no que tange às suas bases, afetadas pelas condicionantes climáticas, geográficas, processos de colonização, entre outras. Tal contexto, propiciou a criação de uma complexa rede de cidades interligadas e ao mesmo tempo diversificadas. Nesse sentido, um fator comum que contempla a fundação de vilas e cidades é o espaço geográfico. Assim, percebendo que cada cidade ou região possui particularidades no contexto brasileiro, a região Nordeste também apresenta suas dinâmicas. Desde o seu povoamento, uma questão fazia-se presente: o impacto das estiagens no território, aspecto notado tanto pela população nativa quanto por seus distantes observadores, pesquisadores e visitantes, demandando um aporte urbano adequado à realidade material, circunstâncias que impactaram diretamente nos processos de interiorização das cidades.

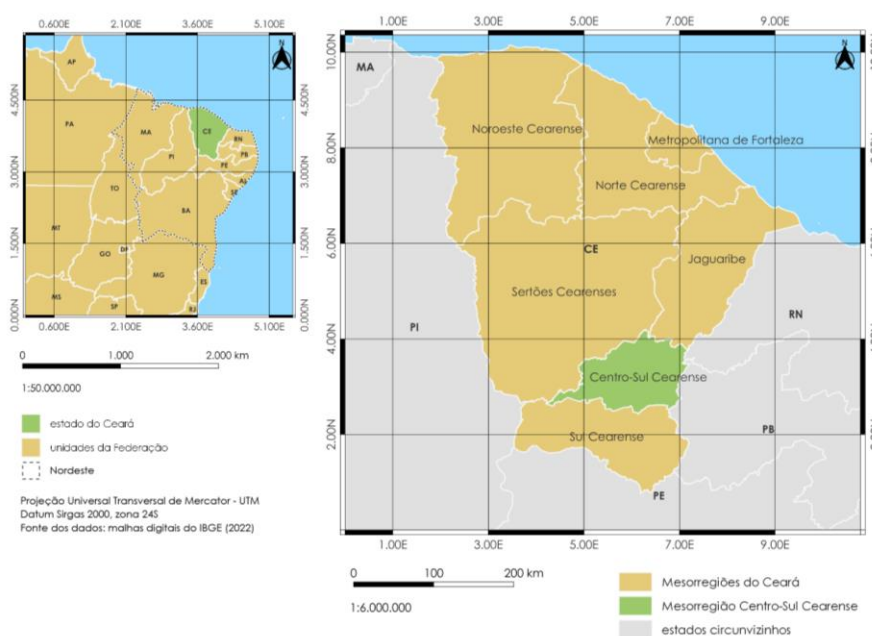
O Nordeste, como um vasto território da conjuntura brasileira, apresenta estados tão singulares quanto sua extensão, como o Ceará. Caracterizado como uma das porções territoriais mais castigadas pelas secas, a ação humana precisou ser repensada desde a ocupação primária do território. Sua costa apresentava dificuldades para atracar navios devido à homogeneidade de tecidos arenosos, que minavam acidentes geográficos, prejudicando o ataque de embarcações no litoral cearense. Todavia, haviam elementos que contribuíram para o povoamento e permanência dos povos, dentre eles: serras e rios, presentes no interior do estado. Nos próprios sertões, tem-se espaços afetados diretamente pelas serras e leitos de rios, como é o caso do Cariri e Centro-Sul cearense, zonas em que ocorriam diferenças climáticas significativas notadas na região¹.

Localizado no entroncamento com os estados da Paraíba e Rio Grande do Norte, o Centro-Sul do Ceará é composto hoje por 14 municípios. A mesorregião está inserida no polígono das secas, um espaço que se estende além dos limites da região Nordeste, abarcando parte do estado de Minas Gerais. Esse, pode ser historicamente caracterizado pela presença

¹ Acerca das particularidades climáticas, ressalta-se que: “A encosta da planície do Araripe, ao sul do Estado forma na região do Cariri, um verdadeiro oásis em contraste com o sertão semiárido do Nordeste” (IBGE, 1959, p. 09).

intensa de clima semiárido e baixos índices pluviométricos anuais², o que afeta significativamente o modo de ocupação do espaço. Essa delimitação, permite um controle pelo estado na gestão de recursos, e principalmente no planejamento estratégico de subsídios de segurança hídrica. Essa conjuntura possibilitou que a região se desenvolvesse de maneira singular; lidando com zonas de interesses e rotas comerciais também pelos estados circunvizinhos. Para consolidação da integração com as demais redes, a realização de uma malha férrea que conectasse o espaço de interesse a demais localidades, constituía-se como um fator chave atrelado ao desenvolvimento regional e consolidação de uma zona estratégica para o estado. A supracitada mesorregião pode ser vista no mapa 01:

Mapa 1: Mesorregião Centro-Sul cearense.



Fonte: elaborado pelo autor com base nas malhas municipais do IBGE, 2023.

Especialmente no início do século XX, ocorriam uma série de avanços no agenciamento territorial, como: realização de estradas, definição de limites municipais, obras contra às secas, dentre outros fatores que participaram do processo de estruturação urbana no estado cearense. Impactado pela grande seca de 1877 – um dos períodos de maior calamidade pública do Nordeste, tornava-se cada vez mais urgente a construção de estruturas hídricas e viárias da região. Ofertando amparo a população com uma base sólida que realmente os salvaguardasse em épocas de estiagens, e não apenas atendesse com medidas emergenciais pós-desastre, como era de costume até fins do século XIX. A compreensão do recorte

² O clima semiárido é caracterizado pela média de precipitação pluviométrica anual igual ou inferior a 800mm, com sua primeira delimitação datando da lei 7.827, de 27.09. 1989 (IBGE, 2022).

temporal a partir de 1877 torna possível a análise de infraestruturas antes e depois da fundação da República e como o novo projeto de Estado-Nação impactou no avanço das estruturas de combate aos efeitos climáticos no semiárido. O início da construção de infraestrutura no recorte espacial da mesorregião³, propicia a visualização do território como parte integrante de um complexo maior.

Para o entendimento da articulação territorial, faz-se necessário a utilização de mecanismos de análise urbanística. Logo, sob a ótica dos elementos estruturantes das cidades: suas estradas, ferrovias e obras de infraestrutura (especialmente aquelas voltadas para o combate às estiagens), busca-se o esclarecimento de questões pertinentes à desenvoltura que essa fração do território travou nos anais da história. Ao olhar para o espaço urbano pelas formações viárias, entende-se processos atrelados ao desenvolvimento de uma espacialidade, quais fluxos foram favorecidos e como o crescimento populacional pôde desenvolver-se. O entendimento de como e quando essas infraestruturas foram realizadas, auxilia na verificação dos entraves que assolavam a região em uma época de difícil acesso a recursos e até mesmo a mão de obra capacitada. O Centro-Sul cearense, percebido como forma urbana historicizada, é uma das partes estruturantes tanto do território em totalidade, quanto da rede urbana cearense. Participando com recursos e comércios, comportando importantes rotas comerciais e infraestruturas do estado, com destaque para Estrada de Ferro de Baturité, açude de Orós⁴ e projeto do açude Poço dos Paus⁵.

Nesse entendimento, a questão modal que orienta esta pesquisa traduz-se nos seguintes questionamentos: de que forma a consolidação das obras de infraestrutura territorial ligadas à problemática das estiagens participa do processo de formação e desenvolvimento urbano da mesorregião centro-sul cearense? Em complemento, de que modo as estradas de ferro e obras de irrigação atuaram na articulação territorial de uma região localizada nos limites estaduais do Ceará no período de 1877 – 1930?

Ao perceber a forma urbana como um elemento orgânico em constante processo dialético, os reflexos de outrora não só se fizeram presentes, como ecoam aos ouvidos da atualidade. A pesquisa justifica-se na medida em que ajuda a elucidar aspectos relacionados à

³ As mesorregiões brasileiras, criadas pela Resolução PR-51 de 31 de julho de 1989 possibilitaram uma divisão intermediária entre o nível macrorregional e microrregional (IBGE, 2022). Entende-se por Mesorregião uma área individualizada de um Estado que apresenta formas de organização do espaço geográfico definidas por três dimensões – o processo social como determinante; o quadro natural como condicionante; e a rede de comunicação e de lugares como elemento da articulação espacial (IBGE, 2022, p. 152).

⁴ Localizado na cidade de mesmo nome, o município de Orós, CE foi emancipado da cidade de Icó, CE em 1957.

⁵ Embora iniciadas às obras e realizada a ligação com ramal férreo, o açude não chegou a ser concluído.

estruturação territorial da região cearense. Leva em conta a construção da ferrovia e dos grandes açudes a partir de uma abordagem historiográfica. Estudos dessa natureza são importantes, pois podem auxiliar no entendimento contemporâneo e estimular políticas públicas de investimento territorial. Em observação as lacunas existentes nos repositórios de pesquisa cadastrados, como UFRN, UFC, UFBA, UFPB, UFERSA⁶, sobre o recorte de interesse desta pesquisa, faz-se necessário a realização de uma investigação aprofundada sobre o tema, na contribuição efetiva para a história do urbano e das redes urbanas no Centro-Sul cearense.

Com a extensão da análise até a década de 1930, é possível o entendimento acerca do desenvolvimento conjunto das cidades em um período de expansão urbana e consolidação das Obras Contra as Secas. Em razão do horizonte de pesquisa a ser alcançado, é necessário pontuar os objetivos elementares que norteiam a realização do presente estudo. O objetivo principal consiste em **compreender** o processo de consolidação da articulação territorial atentando para aspectos do desenvolvimento das cidades com ênfase no estudo da construção da malha férrea e obras contra as secas no agenciamento urbano. Para isso, buscou-se *a priori* **01- Historicizar** a problemática da escolha e realização das obras de infraestrutura hidráulica correlacionando-as com o processo de fundação e incremento das cidades cearenses. **02- Identificar** cronologicamente a realização dos ramais das estradas de ferro, e principais açudes construídos como elementos interrelacionados na estruturação das cidades do Centro-Sul cearense; **03- Reconhecer** as dinâmicas entre o recorte espacial e áreas limítrofes dos estados, revelando interesses interestaduais e a estruturação do sistema viário em integração. Por fim, **04- Compreender** as intensificações no desenvolvimento urbano e criação de novos núcleos, levando em conta informações de natureza demográfica, urbana, e demais dinâmicas.

Para a realização desta pesquisa, o trabalho estrutura-se da seguinte maneira: de início, discorre-se o caminho metodológico, ao elencar na metodologia de realização do trabalho, as principais naturezas das fontes historiográficas e bibliográficas, assim como o eixo de análise seguido na estruturação do saber. Em seguida, é apresentado o aporte teórico, explorando os principais autores que abordam a temática da produção do espaço, formações urbanas, territórios e redes técnicas, com destaque para eixos viários e obras de infraestrutura urbana, levando-se em conta a materialidade da área de interesse. Em um segundo momento, é abordado um panorama acerca da gênese territorial cearense e surgimento das ferrovias, uma

⁶ UFRN – Universidade Federal do Rio Grande do Norte; UFC – Universidade Federal do Ceará; UFBA – Universidade Federal da Bahia; UFPB – Universidade Federal da Paraíba; UFERSA – Universidade Federal Rural do Semi-Árido.

vez que é o palco de ações principais que permeiam a região de interesse. Realizado a fundamentação do saber e explicado a forma de tratamento dos dados, é abordado o corpo do trabalho no 04 capítulo – O Centro-Sul cearense: caminhos de cidades, estradas e açudes. Este capítulo trata de apresentar o arcabouço de investigação realizada na pesquisa. Optou-se também por dividir a periodização em 04 recortes temporais, correspondendo a eventos chaves que redefinem o programa contra às secas, ora estiagens, ora adventos políticos.

O primeiro recorte, de 1877 – 1888, trata de apreender a estruturação territorial a partir da grande seca de 1877 (hecatombe ímpar que afetou significativamente a população nordestina), até a proclamação da República. O segundo recorte visa compreender as formações territoriais durante o período da Primeira República, até a passagem do século XX. Em seguida, a divisão tratará de discutir o início do século XX até o ano de 1910⁷, época que marca importantes avanços em obras de infraestruturas, como a chegada da ferrovia na área de estudo, amparadas principalmente pela criação da Inspetoria de Obras Contra as Secas – IOCS, no ano de 1909. Por fim, o último recorte temporal se estende de 1910 – 1930, uma vez que os avanços protagonizados pela IOCS (atual DNOCS) estavam se consolidando, ainda mais com a chegada e avanço das linhas férreas na região. O recorte até a década de 1930, propõe a compreensão crítica dos eventos até o fim da primeira república, de tal sorte que demarca a consolidação das linhas férreas, estações ferroviárias e demais obras em território cearense.

Em continuidade, dar-se-ão considerações finais que pretendem estruturar e revisar as discussões abordadas na pesquisa. Pretende-se destrinchar as ações que ampararam a os limites territoriais de uma parcela significativa do estado do Ceará. Sabe-se também que ao afetar o território, afeta-se também a população ali residente. Com isso, busca-se entender quais ações realizadas no passado, permitiram o atual arranjo da situação urbana contemporânea. O entendimento de quais cidades foram priorizadas pelas linhas férreas e quais núcleos urbanos foram contemplados pela facilitação do eixo comercial e quais não, são questões a serem respondidas no decorrer do trabalho. Espera-se assim, tornar legível a configuração dos fatores e atores políticos que estiveram presente nesse território marcado por conflitos e contrastes.

Para realização do presente trabalho, optou-se pela abordagem científica denominada como **método histórico** que visa entender a natureza dos fenômenos e suas implicações na

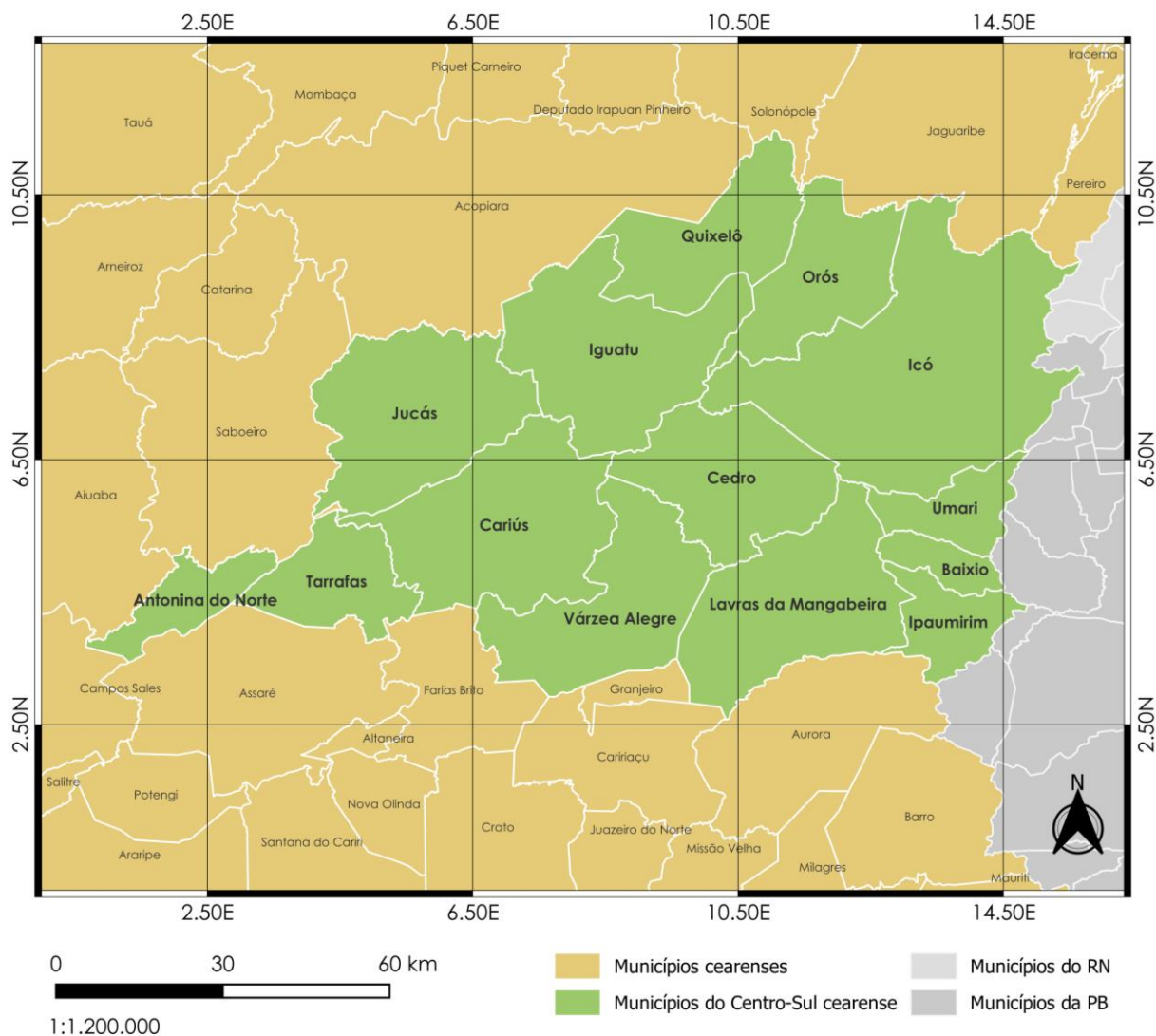
⁷ A escolha do ano de 1910 diz respeito à chegada da ferrovia na região de estudo, assim como a criação da IOCS como um projeto de Estado.

atualidade. Logo, ao investigar a formação urbana de uma gama de cidades dentre um recorte temporal específico levando-se em conta variáveis comuns, como estradas de ferro e obras de irrigação, a natureza da pesquisa requer um olhar crítico para a historiografia.

O estudo debruçar-se-á sobre o agenciamento territorial do conjunto de cidades compreendidas como pertencentes à mesorregião Sul-Cearense. Para isso, fundamenta-se na noção básica de que o espaço urbano é o “conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. [...] Este complexo conjunto de usos da terra é, em realidade, organização espacial da cidade ou, simplesmente, o espaço urbano [...] simultaneamente fragmentado e articulado” (Corrêa, 2003, p.07). Ao deter-se sobre o estudo de uma região, embrica-se considerar as relações dialéticas que se fazem presente em determinada sociedade. Considerando o contexto da expansão das vias de comunicações, as relações espaciais estabelecidas com a “nova” infraestrutura (estradas de ferro, rodovias e obras de irrigação) permitem o entendimento urbanístico do crescimento regional.

Nesse sentido, a abordagem se apresenta **qualitativa**, ao analisar os dados, fontes primárias e secundárias com um tratamento específico dentro do contexto histórico visto na contemporaneidade. O estudo das fontes requer não somente percebê-las como dados em sua totalidade, mas sim como um elemento que reflete o momento histórico percebido em dada sociedade (Simonini, 2014). Destarte, os procedimentos técnicos por sua vez se refletem em uma **pesquisa documental**, principalmente no que tange ao cuidado e respeito a natureza das fontes primárias (Gil, 2002). Neste caso, esse aporte se dará principalmente em relação a seguintes fontes: mapas produzidos durante o recorte temporal, relatórios dos Ministérios de Indústria, Viação e Obras Públicas (1893 – 1909), Viação e obras Públicas (1910 – 1927), relatórios dos presidentes do estado do Ceará, revistas de época e mensagens apresentadas por figuras de destaque na política cearense. Os municípios da região Centro-Sul cearense podem ser visualizados no mapa a seguir (ver mapa 02):

Mapa 2: Região Centro-Sul Cearense.



Fonte: elaborado pelo autor com base nas malhas municipais do IBGE, 2023.

Na pesquisa documental, catalogou-se os relatórios ministeriais referentes às pastas de (Indústria) Viação e Obras Públicas no período de 1893 a 1927, disponíveis em formato digital pelo Center For Research Libraries (CRL)⁸. Foram levantados os relatórios e falas dos presidentes da província do Ceará no recorte temporal de 1877 – 1930, também disponíveis no CRL. Quanto aos mapas do Ceará, foram catalogados através do acervo digital pelo site da Biblioteca Nacional, variando do período de 1877 – 1930. A base cartográfica desempenha papel de destaque na análise territorial, uma vez que propicia um recorte das representações do espaço regional, suas condições e potencialidades, o estreitamento de relações comerciais e

⁸ Sediada em Chicago, o Center for Research Libraries é um consórcio internacional de universidades, faculdades e bibliotecas de pesquisa independentes. Atualmente é composto por mais de 200 constituintes.

possíveis rotas cobiçadas, como a demarcação de propostas ainda no papel, longe do campo material (Reis, 2017).

Para atualização e locação do leitor, foi realizada a elaboração de mapas do estado do Ceará com ênfase na mesorregião em estudo através das malhas municipais cedidas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, e trabalhadas pelo software QGIS, programa gratuito com código aberto e georreferenciamento. Para elaboração do mapa de periodização da ferrovia, além das malhas municipais do IBGE mencionadas anteriormente, fez-se uso de dados da plataforma de código aberto DIVAS-GIS e vetorização da estrada de ferro de Baturité com base no mapa de 1931 elaborado pelo Instituto do Ceará, em razão de sua ótima qualidade gráfica. Após a vetorização foi realizado o georreferenciamento cartográfico no QGIS e compatibilização com demais esquemas do traçado da EFB já mencionados. Feito sua compatibilização, acrescentou-se a periodização em decênios com base em dados de mapas da RFFSA, da dissertação de Kleiton Nazareno Santiago Mota (2009) e de Ana Isabel Parente Cortez Reis (2015), além de informações vistas nos relatórios provinciais e ministeriais durante as leituras.

Amparado a isso, soma-se uma bibliografia de suporte ao tema, principalmente no que concerne à historiografia do estado do Ceará e obras de infraestrutura no cenário de enfrentamento às secas. Como acervo bibliográfico consultou-se a fundação Waldemar Alcântara que possui em seu catálogo obras completas de importante figuras de destaque nos anais da história cearense, como Barão de Studart⁹ (1856 – 1938) e Raimundo Girão¹⁰ (1900 – 1988). Destaca-se também como autores de fundamentação do saber: Roberto Lobato Corrêa e Milton Santos com ênfase em suas contribuições para a geografia urbana; Clóvis Ramiro Jucá Neto e Ana Isabel Parente Cortez Reis para elucidação de problemáticas históricas referentes a formação do território cearense, assim como demais autores e bibliografias de amparo à pesquisa. Por fim, de acordo os objetivos postos anteriormente, esta pesquisa possui natureza **explicativa**, uma vez que se propõe elucidar questões pertinentes à formação territorial do Centro-Sul cearense, entendendo os principais acontecimentos que se fizeram presentes no agenciamento territorial desse espaço.

⁹ Guilherme Studart ou Barão de Studart, foi um proeminente estudioso, médico, arquivista e vice-cônsul da Inglaterra no Ceará. Participou como sócio fundador do Centro Abolicionista, Instituto do Ceará, realizou mais de 150 trabalhos em sua maioria sobre o Ceará (Studart, 2004).

¹⁰ Raimundo Girão, atuou como bacharel em Direito, escritor, prefeito da cidade de Fortaleza (1932 – 1934) e Ministro do tribunal de contas do Ceará, realizou dezenas de obras dedicadas a interpretação da História do Ceará (Girão, 1984).

CAPÍTULO 01

ESPAÇO, TERRITÓRIO E HISTÓRIA

Um aporte teórico

1. ESPAÇO, TERRITÓRIO E HISTÓRIA: UM APORTE TEÓRICO

1.1 – História e Historiografia no Urbano

De maneira a elucidar as questões pertinentes aos estudos urbanos em um recorte geográfico e histórico específico, recorre-se a artifícios de análise do espaço/tempo que auxiliem no entendimento do trabalho, visando tornar visíveis as questões que o compõem. O aporte que visa esclarecer essa problemática pode ser percebido no tópico a seguir.

De antemão, diferencia-se história da historiografia como “chamando de ‘história’, então, a realidade dos acontecimentos [...] e de ‘historiografia’ os textos mediante os quais se estuda seu desenvolvimento no tempo” (Waisman, 2013, p. 04). O conjunto de saberes complementa a leitura do espaço urbano, uma vez que mapeando essas relações não se está narrando os fatos, mas sim dotando de sentido uma perspectiva que permita compreender o panorama traçado, evidenciando eventos pertinentes à natureza de estudo da pesquisa (Waisman, 2013). Como corrobora Brandão “todo trabalho historiográfico é uma interpretação, e toda interpretação é uma apropriação e não uma descrição ou explicação” (Brandão, 2004, p. 218), de tal modo que as diversas disciplinas atuam de diferentes perspectivas a atingirem por si seus objetivos. Nessa circunstância “cada descoberta no âmbito das ciências parcelares permite uma análise nova do fenômeno total” (Lefebvre, 2008, p. 52). Na área dos estudos urbanos, apesar de utilizar outros campos do conhecimento como fundamentação e ferramentas de análises, é necessário (re)lembrar a articulação dos saberes sem perder-se de vista o ponto de partida da pesquisa e tipo de investigação a ser realizada.

No estudo da história da cidade e do território, as escolas das teorias históricas tornam-se fundamentais para a aproximação metodológica do trabalho. Dessa maneira, é importante discutir fundamentos da Escola dos Annales – ou movimento dos Annales (Burke, 2010). Tal movimento originário da França (1929 – 1989) contribuiu de forma ímpar para a leitura e realização de obras historiográficas, alguns aspectos merecem ser ressaltados ao tangenciar a abordagem empreendida neste trabalho. Um primeiro aspecto a ser evidenciado é a visão holística do objeto em estudo, em uma passagem da abordagem clássica advinda da história dos eventos para uma história serial¹¹, termo utilizado por Fernand Braudel¹². Nessa

¹¹ A História Serial, resumidamente refere-se a maneira que ocorre o trato quanto as fontes, percebendo-as de maneira comparável e serial, notando variações, permanências, permitindo uma abordagem em contexto conjunto (Barros, 2012).

perspectiva, compreender de forma serial é não mais basear o estudo a partir de eventos ímpares, ou mesmo de figuras políticas, mas sim sob aspectos de estrutura e conjuntura (Burke, 2010). Esta, representando aspectos tendenciais em curta ou média duração quanto à sua temporalidade. Já aquela, representa as bases de sustentação do passado e da própria realidade, aspectos relativos à longa duração (Burke, 2010).

Ao percorrer a historiografia do Centro-Sul cearense, é perceptível a presença desses aspectos em movimentos dialéticos. A relação do território insere-se em um contexto global, cuja intervenção regional advém de forças internas e externas a ele, a consolidação das obras de infraestrutura referentes aos aspectos viários e hidráulicos representam uma mudança na conjuntura da época no que toca o desenvolvimento de cidades da mesorregião.

Doravante, ao abordar a consolidação de infraestruturas em uma determinada área, toma-se o preceito do supracitado movimento, que procura “demonstrar que todas as características geográficas têm a sua história, ou melhor, são parte da história, e que tanto a história dos acontecimentos quanto a história das tendências gerais não podem ser compreendidas sem elas” (Burke, 2010, p. 54). Por conseguinte, o movimento também era caracterizado pela abordagem multidisciplinar, não excluindo áreas e estudiosos distintos, mas convocando-os a fim de complementar o conhecimento (Burke, 2010). Campos como a geografia, sociologia, urbanismo, dentre outros, são necessários para um entendimento integral. Assim, detendo como pauta a não especialização/fragmentação de conhecimentos, influenciando na aproximação dos saberes sobretudo no século XX, legado pressentido na contemporaneidade.

Em complemento, Luís Octávio da Silva (2005) expõe que embora o termo “história urbana” possa não apresentar um caráter homogêneo para os variados campos do saber, alguns elementos o compõem, sendo estes: contribuições transdisciplinares e estudos comparativos, tópicos influenciados por historiadores da escola dos Annales. O estudo do urbano pelos historiadores divergia na década de 1970 também quanto ao teor generalista ou específico do estudo do sítio, embora uma problemática evidente do campo era o próprio entendimento da definição de cidade enquanto objeto de estudo. Acerca do conceito de cidade, Abrams (1978, p. 9 – 10) afirma que a cidade pode ser definida como:

Uma forma social na qual as propriedades essenciais de um sistema mais amplo de relações sociais são grosseiramente concentradas e intensificadas – até um ponto em

¹² Fernand Braudel (1902 – 1985) foi um dos mais proeminentes historiadores da escola dos Annales, encabeçando a chamada 2ª geração da escola, realizou obras fundamentais para a “nova história”, com destaque para sua tese – O Mediterrâneo.

que a extensão residencial, a densidade e a heterogeneidade, as características formais de uma cidade, parecem ser nelas mesmas propriedades constituintes de uma ordem social distinta (*apud* Silva, 2004, p. 158 – 159).

A manifestação das relações sociais pode ser entendida como parte integrante da constituição das cidades, engendrando um espaço urbano próprio, onde essas especificidades materializam-se. Complementando o conceito, pode-se dizer que a cidade se apresenta como “o sítio onde o efeito de transações econômicas, movimentos migratórios, ideologias políticas, e o investimento e busca de capital financeiro se traduzem da escala global à experiência local” (Dantas *et al*, 2021, p. 08). A cidade, vivenciada e concebida de diversas formas, representa para o campo da Arquitetura e Urbanismo um elemento chave de atuação. Alguns dos esclarecimentos sobre a cidade na visão desses profissionais, pode ser manifestada por Vittorio Gregotti (1994), ao pontuar que:

A cidade representa o esforço mais notável, por parte da civilização humana, de uma transformação completa do ambiente natural, a passagem mais radical do estado de natureza ao estado de cultura com a criação de um “microclima” particularmente adequado para o desenvolvimento de algumas relações fundamentais para a vida do homem (Gregotti, 1994, p.68)

Esse aspecto construído, muitas vezes não acontece de modo planejado, mas de maneira orgânica pelo próprio corpo social, não existindo uma representação do espaço advinda de profissionais técnicos. A escala da experiência é fator determinante para perceber os padrões de morfologias do espaço que conversam com as relações estabelecidas nela. À medida que a globalização ocorre, novos processos acontecem e moldam o conjunto urbano, uma vez que novas dinâmicas entram em cena.

É válido esclarecer também que a história urbana ou história do urbano, diverge do entendimento de história da cidade. Embora ambos os campos possuam suas similaridades, partem de objetos de estudos e perspectivas diferentes. Para Mauricio de Almeida Abreu (2020) inspirado em Milton Santos, a história do urbano consiste na história das atividades que acontecem na cidade, pontuando história das classes urbanas, divisão do trabalho, ou seja, acontecimentos generalistas. Já a história da cidade, “seria a história dos processos sociais que se materializam de forma mais objetiva: a história dos transportes, a história da propriedade, da especulação, da habitação, do urbanismo, da centralidade” (Abreu, 2020, p. 32). O mesmo autor complementa que para maior respaldo no trato às cidades, emerge uma outra prerrogativa indispensável à dualidade de campos, sendo esta a recuperação da “história daquela determinada cidade [...] se abandonarmos essa dimensão, poderemos até recuperar o

urbano, mas não a cidade e, muito menos, a história (e a memória) da cidade que queremos estudar” (Abreu, 2020, p. 32). Destarte, o pesquisador deve escolher o campo de estudos que mais converse com objeto de estudo proposto, no caso desta pesquisa, terá ênfase a história da(s) cidade(s).

1.2 – O Espaço, o Urbano e sua Produção

Ao deter-se sobre o espaço urbano, é preciso de antemão construir a noção desse tipo tão específico de categoria, e antes de tudo pensar: o que é o espaço? Institivamente, pensa-se em uma palavra multissemiótica, dotada de possibilidades. Dentro do campo de análise deste estudo, recorre-se a autores que tratam o objeto de análise por construções teóricas congruentes à área de estudos urbanos. Para Milton Santos “O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá” (Santos, 2001, p.39). O espaço em si abriga o par dialético sistema de objetos e sistema de ações que inexistem separadamente, havendo como fator intrínseco a dualidade. Já para Ana Fani Carlos, o espaço pode ser compreendido “como movimento e processo que se realiza como condição, meio e produto da reprodução da sociedade” (Carlos, 2011, p. 74). Logo, estudar o território de forma não contextualizada é pensa-lo de maneira abstrata, excluindo-se processos inatos à sua constituição e seu entendimento, de modo que “toda criação de objetos responde a condições sociais e técnicas presentes num dado momento histórico. Sua reprodução também obedece a condições sociais” (Santos, 2001, p. 43). A configuração territorial de um determinado espaço também é reflexo das ações do sistema de objetos.

Posteriormente, na obra “Espaço e Método”, Santos (2008) reafirma o conceito proposto de espaço ao adicionar que este, pode ser considerado como “instância da sociedade, ao mesmo título que a instância econômica e a instância cultural – ideológica” (Santos, 2008, p. 12). Como instância, é admitido uma categoria de análise basilar em uma pluralidade de saberes que se relacionam com o meio espacial. Essas características intrínsecas ao espaço permitem ponderar que “a essência do espaço é social” (Santos, 2008, p. 12). Sendo sua essência o social, a existência advém como retrato físico de sua gênese. Outra implicação para acrescentar ao conceito de espaço é que este, deve ser compreendido como totalidade, o que não impede de existir análises que fragmentem o espaço, já que ao separar os elementos constitutivos é possível afunilar o escopo do trabalho e desse modo, deter-se a uma categoria que auxilie no entendimento do todo (Santos, 2008).

Henri Lefebvre, argumenta que o modo de produção organiza e produz o espaço, o realizando assim como seu tempo, uma vez que tomada apenas em si, esse torna-se abstração vazia (Lefebvre, 2006). O modo de produção capitalista, ao estender-se globalmente, estabelece diferentes relações espaciais, entretanto, não se pode dizer que o mesmo advém de um espaço “vazio”, mas sim a partir do espaço existente marcado por modos de produção. Conceitualmente, para Henri Lefebvre, “o espaço é a morfologia social; é, portanto, ao ‘vivido’ isto que é ao organismo vivo sua própria forma, intimamente ligada às funções e estruturas” (Lefebvre, 2006, p. 139). Partindo dessa perspectiva dialética, a construção do conceito permite afirmar que tratar do espaço, é tratar do espaço social, de tal sorte que:

o espaço social “incorpora” atos sociais, os de sujeitos ao mesmo tempo coletivos e individuais, que nascem e morrem, padecem e agem. Para eles, seu espaço se comporta, ao mesmo tempo, vital e mortalmente; eles aí se desenvolvem, se dizem e encontram os interditos; depois caem e seu espaço contém sua queda. Para e diante do conhecimento, o espaço social funciona – com seu conceito – como analisador da sociedade. (Lefebvre, 2006, p.59)

É relevante ponderar que para realizar tal análise, não se deve esperar que o espaço social tome forma a partir de interações efêmeras¹³, mas sim em decorrência de um processo que a sociedade altera e se altera mediante as relações, não de maneira íntegra, mas que reflete dinâmicas da sociedade. Em outras palavras, “O passado deixou seus traços, suas inscrições, escrita do tempo. [...] De modo que a produção e o produto se apresentam como dois lados inseparáveis e não como duas representações separáveis” (Lefebvre, 2006, p.64). Assim, ao realizar o estudo espacial, estuda-se em decorrência as dinâmicas territoriais que refletem o corpo social de uma espacialidade apreendida em determinado tempo histórico.

Posteriormente em sua obra “A revolução urbana”, Lefebvre (2008) retoma a análise espacial e do urbano. Denota-se que este, “O urbano (abreviação de ‘sociedade urbana’) define-se, portanto, não como realidade acabada, situada, em relação à realidade atual, de maneira recuada no tempo, mas, ao contrário, como horizonte, como virtualidade iluminadora.” (Lefebvre, 2008, p. 26). A apreensão do caráter urbano permite a visualização do território não somente como um relance do passado, mas como a possibilidade para apreensão do presente e concepções do porvir. O estudo do urbano e dos propulsores do seu crescimento dialogam com as relações de produção, assim como as modificações espaciais impulsionadas e modificadas por estas.

¹³ Parte-se da perspectiva do historiador dos Annales Fernand Braudel (1902 – 1985) em que utiliza conceitos como “tempo curto” e “tempo longo”, de modo que o tempo longo é o tempo visado neste trabalho (Burke, 2010).

Após realizada a apreensão de elementos constitutivos do espaço, é preciso pontuar que tipo de espaço e que tipo de relações de produção acontecem nele. Com a modernização do capital, o sistema de produção capitalista age em uma escala global, de modo que a propriedade privada é a materialidade prática das relações do capital. Roberto Lobato Corrêa (2003, p.07) reafirma essa dinâmica ao pontuar que “o espaço de uma grande cidade capitalista constitui-se, em um primeiro momento de sua apreensão, no conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. [...] simultaneamente fragmentado e articulado.” Corrêa reitera a necessidade de se espacializar a amostra dos estudos geográficos e entende-lo em suas especificidades pelos agentes que o produzem por meio das infraestruturas, que por vezes denotam a vontade dos agentes produtores do espaço; em outras palavras, o espaço urbano apresenta-se como um reflexo histórico de determinada sociedade (Corrêa, 2003).

Constituindo-se como elemento existente, condicionante e condicionado pelas dinâmicas da sociedade, o autor sintetiza o tema em discussão da seguinte maneira “Eis o que é o espaço urbano: fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campos de lutas. É assim a própria sociedade em uma de suas dimensões, aquela mais aparente, materializada nas formas espaciais” (Corrêa, 2003, p.09). Palco de ações, o espaço urbano suporta o corpo social ao mesmo tempo que o altera, eis o tipo específico de categoria espacial a ser trabalhada. Essa fragmentação possui particularidades intrínsecas ao espaço urbano, de modo que é potencializada pelos agentes produtores em diferentes escalas e ainda em diferentes momentos. Assim, não ocasionando mudanças inalteráveis, mas sim pertinentes ao momento histórico de atuação, podendo intensificar ou suavizar essa dinâmica (Corrêa, 2005).

Ainda sobre a produção do espaço, é necessário considerar sua existência antes mesmo do capitalismo, embora com o advento deste, as novas dinâmicas sociais e urbanas geraram novas formas de produção. Com a intensificação das relações capitalistas o espaço também assume a condição de mercadoria, e aspectos como o ato de habitar passam a ser também um valor atribuído (Carlos, 2011). Acerca da funcionalização e fragmentação espacial, é possível conjecturar que “o plano do imediato, a morfologia, reproduz uma hierarquia social que vai em direção à segregação sócio-espacial, fragmentação dos espaços-tempo da vida humana em seus acessos diferenciados, marcando as diferenças de classe” (Carlos, 2011, p, 65). Dessa forma, o sistema econômico bem como suas articulações, afetam não só a morfologia urbana, mas também a forma como percebemos, apreendemos e vivemos esses espaços, resultando em um espaço urbano cada vez mais privado, onde a coletividade passa a segundo plano.

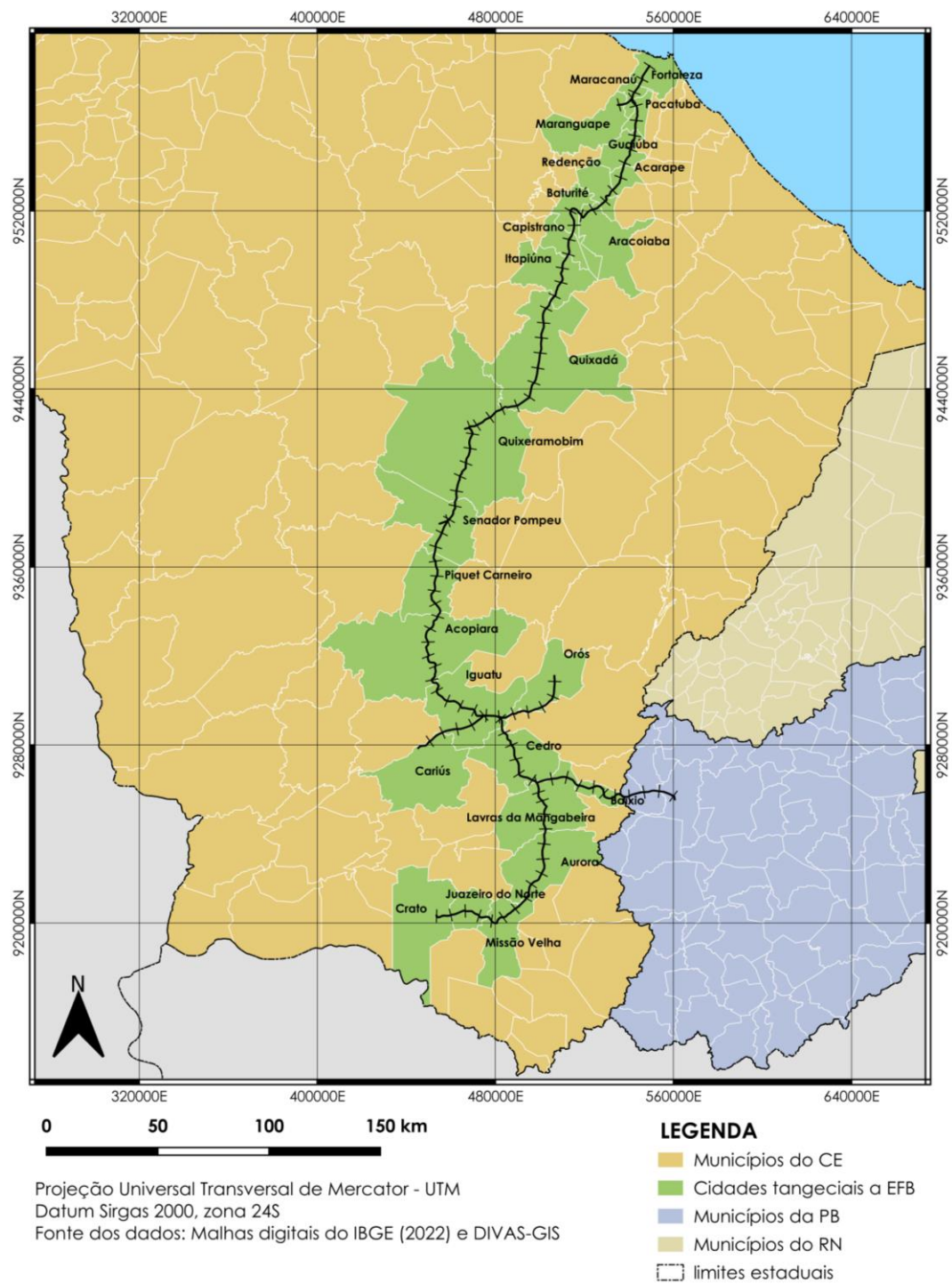
Nessa perspectiva, é possível considerar em conjunto que a produção do espaço não se limita ao aspecto material e abrange toda produção vivida da sociedade, de tal maneira que não se dissocia da reprodução da sociedade, mas a acompanha a *pari passu* (Carlos, 2011). O caráter de expansão dos sistemas de produção permite perceber nuances em diferentes maneiras, assim como cada área do conhecimento pode apreender o caráter espacial dentro de suas especificidades. O desenvolvimento das relações de produção em determinado sítio-histórico, evidencia questões pertinentes às potencialidades trabalhadas, denotando os espaços de interesse para os agentes produtores, de modo que a elucidação dessas questões permite formar um mosaico da formação histórica em uma determinada escala de apreensão.

Nessa abordagem, autores como Ana Fani Carlos também observam esse fenômeno através de um movimento triádico dessa categoria, em que a produção do espaço é condição, meio e produto da ação humana (Carlos, 2015). Para a seguinte concepção da Metageografia¹⁴, o espaço passa a ser observado como condição primeira do desenvolvimento humano ao longo da história. A extensão das relações sociais e da própria história da sociedade são vistas não mais como deslocadas do espaço, mas sim produtores de um tempo-espaço próprio. Assim sendo, “o homem se apropria do mundo, por meio da apropriação de um espaço-tempo determinado, aquele da sua reprodução na sociedade” (Carlos, 2015, p. 14). Logo, urge a necessidade de visualizar a dimensão espacial dentro de um recorte específico, não esquecendo as particularidades dos lugares. Nota-se que ao estudar o espaço em determinado território, leva-se em conta o contexto da história urbana do geral ao particular. Percebe-se que a história dos lugares carrega particularidades intrínsecas, permitindo a atuação de diferentes agentes sobre variadas escalas quanto ao agenciamento territorial.

No caso do objeto deste estudo, essas particularidades são vistas como a delimitação de uma região que guarda características similares e que partilha de uma mesma base. Para resolução dessas problemáticas é necessário apropriar-se do território por meio de infraestruturas que deem possibilidade para tal, a exemplo das ferrovias que agenciam os lugares conforme o mapa 03:

¹⁴ Ramo da geografia centrada para o entendimento (inter)disciplinar a partir do espaço urbano.

Mapa 3: traçado da Ferrovia de Baturité.



Fonte: elaborado pelo autor com base nos procedimentos elencados na metodologia, 2024.

O traçado acima, apresenta uma das duas ferrovias presentes no Ceará que compõem a Rede de Viação Cearense, permite a conexão das localidades até então dificultadas sem uma estrutura consolidada. Com essas infraestruturas a apreensão do espaço acontece em um determinado tempo, sendo viabilizada por agentes com interesses (inter)regionais distintos, na

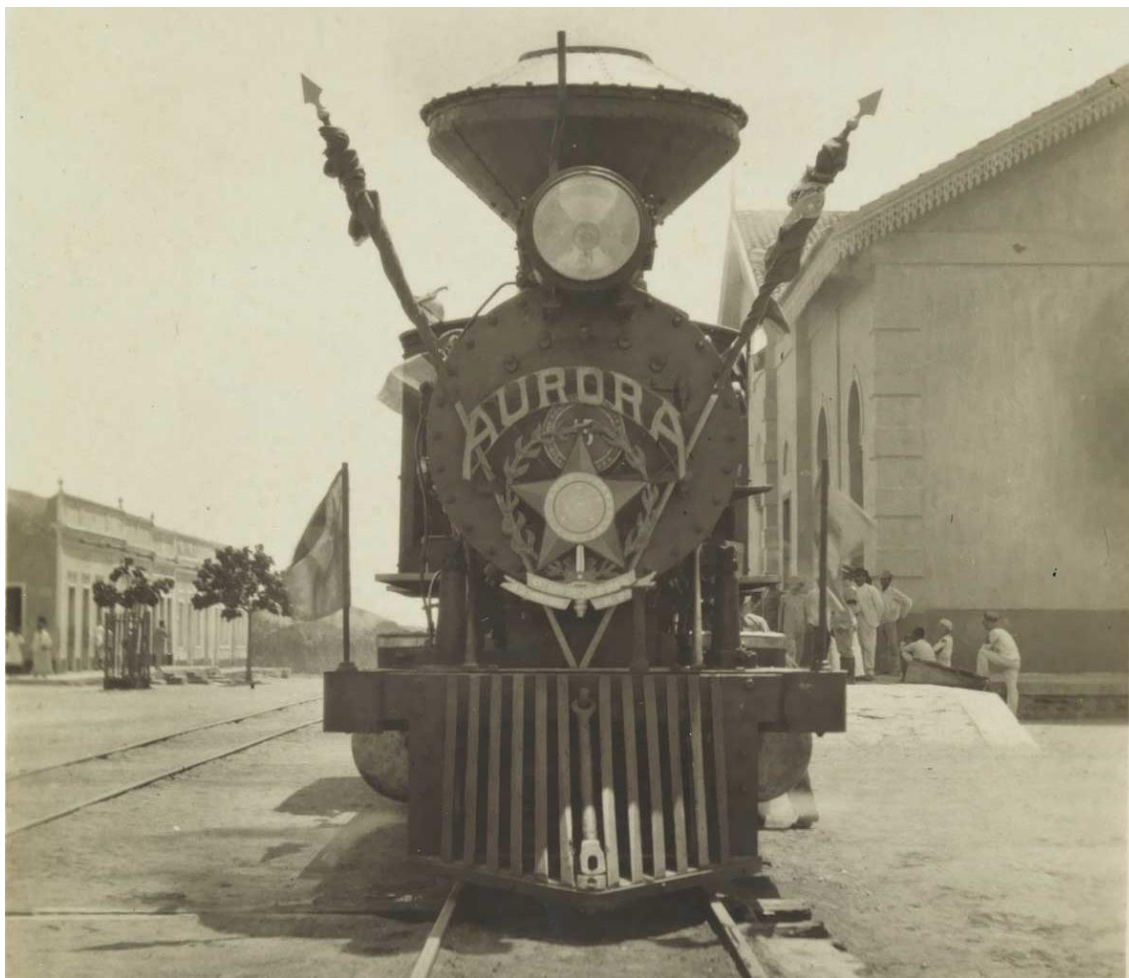
construção da formação dessas redes, as particularidades dos lugares passam a adquirir novas formas visto os novos caminhos que impactam as formações urbanas. Por conseguinte, os lugares passam a relacionar-se ainda mais em redes, com novas apreensões do espaço-tempo, porém, mantendo suas particularidades intrínsecas.

Para o estudo do urbano investigado outrora, é interessante discutir também a noção de passado, em virtude da própria periodização da pesquisa que atende um tempo já decorrido. Para Eric Hobsbawn, “o que é definido como ‘passado’ é e deve ser claramente uma seleção particular da infinidade daquilo que é lembrado ou capaz de ser lembrado. [...] a abrangência desse passado social formalizado depende, naturalmente, das circunstâncias” (Hobsbawn, 2013, p.26). A averiguação dessas circunstâncias passa a ser um dos trabalhos principais do estudo das cidades, as circunstâncias que permitiram o desenvolvimento em um determinado conjunto urbano. Apesar dessas infraestruturas, vistas em outro momento como inovações tecnológicas, sua ascensão ou declínio está atrelada também à maneira como é recebida pelos diferentes agentes sociais, pois como corrobora o autor “certas inovações requerem legitimação, e em períodos em que o passado deixa de fornecer precedentes às mesmas, surgem dificuldades muito sérias” (Hobsbawn, 2013, p.35).

Algumas dessas tecnologias, alteram em demasia a sociedade em determinada época. Partindo da concepção que “não há povo sem história ou que possa ser compreendido sem ela. Sua história, como a nossa, é incompreensível fora de sua inserção em um mundo mais amplo” (Hobsbawn, 2013, p. 241), elementos como o desenvolvimento de redes e tecnologias viárias em escala global, atingem também os tecidos urbanos brasileiros. Algumas mudanças advindas do desenvolvimento tecnológico, permitem mesmo reavaliar a concepção espacial presente, não medindo mais distâncias, mas sim tempo, em horas, minutos e segundos (Dupuy, 2008). Atenta-se para o fato que essas tecnologias não afetam somente o espaço físico, mas também a não materialidade. A exemplo das estradas de ferro, que corroboraram à criação de uma cultura ferroviária¹⁵, as próprias estações de trens, serviam além de pontos nodais, como espaços afetivos, de encontros e desencontros, uma cultura de época onde o trem permeava o imaginário popular. Símbolo de poder e orgulho citadino, muitas vezes a locomotiva estampava o título da cidade em seu frontão como forma de identificação, conforme figura 01.

¹⁵Nota-se, que embora exista uma extensa bibliografia a respeito das representações coletivas acerca da cultura dos trens e sociedade, sobretudo a partir do campo da história cultural emergente na década de 1970 (Burke 2021), esses elementos são legados a pano de fundo da presente pesquisa.

Figura 1: Locomotiva Machina nº5 que conduziu o trem inaugural da Estação de Aurora.



Fonte: Biblioteca Nacional, 2024.¹⁶

Visto o teor dessas inovações, é necessário também ressaltar o advento do sistema viário como elemento de agenciamento territorial, participando ativamente do que pode ser caracterizado como sociedade em redes. A rede como acepção urbana tem seu ideal moderno caracterizado por 03 principais critérios, a partir da noção de Gabriel Dupuy (2008), estes são: critério topológico, cinético e adaptativo. O critério topológico atua através da comunicação entre pontos do espaço; já o cinético, estabelece relações em caráter de simultaneidade, instantaneidade e rapidez, por fim, o critério adaptativo é percebido como a mudança de relações em tempo recorde ou mesmo em tempo real (Dupuy, 2008). As redes, por conseguinte, atuam também no controle do desenvolvimento urbano, permeando distâncias, as encurtando e mesmo encerrando-as, as relações das sociedades em redes passam não mais a ser medidas em distâncias, mas sim em caráter de tempo.

¹⁶ A machina n. 5 que conduziu o trem inaugural da Estação de Aurora em frente a de S. Pompeu. Senador Pompeu, CE: [s.n.], 6 set. 1920. 1 cartão-postal, Cópia fotográfica de gelatina e prata, p&b, 13 x 8 cm. Disponível em: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=59982. Acesso em: 8 Fev. 2024.

Acerca desses efeitos no urbano, é possível constatar a influência das cidades através do tecido urbano, que ao incluir um conceito-metáfora, evoca ideias de continuidade e permeabilidade, um elemento não-fixo no espaço, mas com conexões entre diferentes porções. Sobre o conceito de tecido urbano, Panerai *et al* (2013), evoca que este pode ser definido como a convergência de três lógicas: lógica das vias, do parcelamento do solo e lógica das edificações. Dado isto, a continuidade do tecido encontra-se em ligação com elementos estruturantes da cidade, a exemplo dos eixos viários intermunicipais, que promovem um incentivo para o parcelamento do solo e sua consequente ocupação (Harvey, 2005). As nuances dessas estruturas se apresentam de forma singular dado o lugar proposto para investigação, visto que as cidades carregam tecidos urbanos particulares à sua história e desenvolvimento.

1.3 – Poder e Território

Ao pensar o espaço social, percebe-se também outro elemento que o altera na medida que se altera, a ideologia. A ideologia projeta na materialidade do espaço seus dogmas e perpetua seus interesses de maneira duradoura, instituições que representam os mais variados interesses e que se estabelecem no meio urbano (Lefebvre, 2006). As representações do espaço são também projeções da ideologia da classe dominante, outrora aristocracia, outrora burguesia, projetando suas vontades em espaços de representação. Para um exemplo prático, recorre-se a pontuação de Lefebvre acerca das igrejas, em que questiona

Que seria da ideologia religiosa, na espécie judaico-cristã, se ela não se baseasse nos lugares e seus nomes: a igreja, o confessionário, o altar, o santuário, o púlpito, o sacrário etc.? A ideologia cristã [...] criou espaços que asseguram sua duração (Lefebvre, 2006, p.76).

Instituições como a Igreja materializam o poder do clero, assim como no século do capital financeiro emergem instituições referentes aos novos agentes, por conseguinte, acentuam as lutas de classes permitindo sua leitura no seio do espaço (Lefebvre, 2006). Retomando o espaço social, observa-se sua intrínseca relação com o modo de produção vigente, de tal sorte que as duas categorias são elementos não-dissociáveis, onde “O conceito de espaço social se desenvolve, portanto, ampliando-se. Ele se introduz no seio do conceito de produção e mesmo o invade; ele se torna o conteúdo, talvez essencial” (Lefebvre, 2006, p.128). Ainda assim, devido à multiplicidade de relações sociais, o espaço também comporta e revela essa dinamicidade, nem sempre evidente. É possível considerar a não existência de

apenas um espaço social, mas uma variedade desses em que “o termo ‘espaço social’ denota o conjunto não-enumerável. Nenhum espaço não desaparece, no curso do crescimento e do desenvolvimento. O mundial não revoga o local” (Lefebvre, 2006, p.129). É permitido dizer, desta forma, que existe uma simultaneidade não-excludente desses espaços.

Sobre o caráter intrínseco dessas categorias de análise, é possível pensar em suas relações simultâneas, do global ao particular, assim como também da variedade temporal de sua realização. Destarte, “os espaços sociais se compenetram e/ou se superpõem. Não são coisas, limitadas umas pelas outras, se chocando por seu contorno ou pelo resultado de inércias” (Lefebvre, 2006, p.130). Dado isso, ter ciência das relações sociais no espaço, é visualizar um conjunto de relações específicas em determinado recorte temporal, não apenas no momento de estudo, mas sim no contexto histórico. Consequentemente, ocorre também o contraste com o espaço natureza, ocorrendo dinâmicas diversas, adições, subtrações e interposições, que embora não ocasionem necessariamente o apagamento de um espaço, - uma vez que o local não é consumido pelo regional, nacional ou mundial - prevalece em uma outra escala dentro desse sistema conjunto (Lefebvre, 2006).

A respeito das escalas do espaço, é oportuno reconhecer o nível de abrangência dessas, nomeando e percebendo-as como lente de análise na espacialidade. Para Ana Fani Carlos, de modo geral, nota-se a presença de 03 escalas diferentes que se superpõem na materialidade, sendo elas: escala mundial, do lugar e intermediária (Carlos, 2011). A escala mundial globaliza o espaço e o coloca em uma relação aos demais lugares, não existindo um espaço desconexo, mas sim que estabelece relações de fluxos, mercadorias e redes de conexões aos demais espaços. Já o plano do lugar, manifesta uma realidade concreta e evidencia as contradições do espaço, nessa escala “a produção do espaço determina o acesso diferenciado da sociedade, gerando os conflitos em torno dos lugares ocupados/vividos” (Carlos, 2011, p. 83).

Ao olhar para a formação urbana das cidades sobre um aspecto global e regional, percebe-se a articulação territorial não como processo natural, mas como a materialização de interesses dos agentes atuantes nas mais variadas escalas. Com essas escalas, pode-se notar os efeitos e relações espaciais que uma fração espacial produz ao inserir-se em uma interposição, de modo que mapear o agenciamento desses, elucida as potencialidades e interesses vigentes dentre um determinado recorte espacial e temporal. Ao notar que os processos sociais são inseparáveis dos agentes, é válido reconhecê-los e percebê-los como modificadores substanciais. De antemão, faz-se necessário pontuar que os agentes sociais estão atrelados a

determinada temporalidade e espacialidade de cada lugar, de modo que ao abranger ou restringir a escala de análise de um mesmo sítio de estudo, deparar-se-á com diferentes agentes atuando em processos simultâneos¹⁷ (Corrêa, 2020).

Atenta-se para o caráter múltiplo desses agentes, embora seja necessário ressaltar que o capital financeiro e poder político são elementos presentes em quase todos os supracitados. Em uma sociedade capitalista, é coerente que os produtores do espaço sejam também aqueles que detêm os meios de produção, uma vez que ao monopolizar a indústria, os mesmos modificam o espaço aos seus interesses pessoais, projetando sua ideologia de forma materializada. Atenta-se para as materialidades citadas por Corrêa, em que o sistema viário pode influenciar sobremaneira uma região ao favorecer fluxos e dinâmicas sócio-espaciais. Elaboraões como essa, desnudam as tensões espaciais, evidenciando as lacunas existentes entre diferentes classes e diferentes acepções da realidade que ao rivalizarem, tornam explícitas as tensões marcadas pelas lutas de classes. Ademais, ao usar a terminologia de região, não se entende-se apenas por um termo correlato equivalente a espaço urbano, mas sim “como sendo um espaço subnacional, parte do território de um país” (Souza; Theis; 2009, p. 12). Acerca desse conceito, também se ampara na abordagem dada por Oliveira (1981) em que reitera:

A região pode ser pensada praticamente sob qualquer ângulo das diferenciações econômicas, sociais, políticas, culturais, antropológicas, geográficas, históricas. A mais enraizada das tradições conceituais de região é, sem nenhuma dúvida, a geográfica no sentido amplo, que surge de uma síntese inclusive da formação sócio-econômico-histórica, baseada num certo espaço característico (Oliveira, 1981, p. 27)

Sob essa ótica, a região adquire propriedades que a diferenciam do espaço geográfico, estabelecendo relações em variadas escalas e particularidades dentro de um macro-espaço. A região, comporta relações intrínsecas com o espaço existente, expandindo o conceito de cidades e mesmo o de tecido urbano, uma vez que pode englobar múltiplas localidades, um conjunto de espaços que estabelecem relações de diversas naturezas.

Um agente do espaço que vale ressaltar de modo diferencial é o Estado. No caso brasileiro, o Estado composto por grupos políticos e representantes do mercado financeiro, atua no ordenamento territorial em várias escalas, ao deter o aparelho jurídico (dentre outros

¹⁷ De maneira prática, pode-se considerar esses agentes como sendo: Os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos. A partir de sua ação, o espaço é produzido, impregnado de materialidades, como campos cultivados, estradas, represas e centros urbanos com ruas, bairros, áreas comerciais e fabris, mas também pleno de significados diversos, como aqueles associados à estética, status, etnicidade e sacralidade. À exceção do Estado, esses agentes são encontrados em sua forma pura ou quase pura (Corrêa, 2020, p.44).

mecanismos), pode também influenciar demais agentes. Ressalta-se também o papel histórico do Estado, que ao ser composto por diferentes categorias, representa interesses específicos em dado momento espaço/tempo. Para a estruturação territorial, nota-se na formação urbana práticas características dessa atuação governamental, como infraestrutura viária, sistemas de comunicação, sistema de drenagem, assim como relações de poder em favorecer um tipo de estrutura em detrimento das demais (Corrêa, 2020). Ao destrinchar as atuações rastreando as instâncias responsáveis por determinados empreendimentos, pode-se rastrear o fio condutor e as políticas adotadas para o desenvolvimento urbano realizadas em determinado recorte espacial.

No escopo da pesquisa em estudos urbanos e regionais, é necessário ressaltar que devido ao caráter interdisciplinar e mesmo transdisciplinar, ocorrem diversas abordagens teóricas que explicam o espaço urbano. Mark Gottdiener (2016) faz essa distinção separando em dois campos distintos, o pensamento convencional advindo de disciplinas clássicas e a contraposição crítica através da teoria marxista. Para o autor, o pensamento convencional é abordado por diferentes escolas de pensamento, tais como: Escola de Chicago, ecologia urbana contemporânea, determinismo tecnológico, entre outros (Gottdiener, 2016). Nota-se as diferentes investigações e explicações dadas ao espaço urbano através das variadas correntes, a exemplo do determinismo ecológico que atribui a evolução tecnológica, como novos meios de transporte às determinantes do crescimento urbano. Entretanto, apesar da contribuição válida das diferentes correntes de pensamento para os estudos urbanos, ocorre um avanço significativo ao incluir no debate urbano teóricos marxistas, que ao fazerem uso do materialismo histórico dialético elucidam questões até então negligenciadas.

Uma das principais críticas abordadas pelo campo marxista, é que a geografia urbana convencional ao considerar o espaço urbano como causa e consequência da evolução dos meios de transporte, dissocia a discussão das questões sistêmicas em maior escala, como a economia, política e ideologia presentes (Gottdiener, 2016). Um dos apontamentos presentes é que avanços no setor de transportes fornecem os meios, mas não o incentivo por si para o crescimento dos núcleos urbanos. Em seu livro a “Produção Social do Espaço Urbano”, Mark Gottdiener (2016) também afirma que a teoria marxista sobre o espaço urbano é levada ao ápice através de dois principais expoentes, Henri Lefebvre e Manuel Castells, que desenvolvem o pensamento Althusseriano¹⁸. Esses autores, através de pontos de partida

¹⁸ Louis Althusser (1918 – 1990), teórico marxista em destaque sobretudo para suas contribuições ao conceito de ideologia no materialismo histórico.

divergentes, elaboram discussões precisas acerca da produção do espaço e da questão urbana. Amparado em uma leitura de Henri Lefebvre, Gottdiener acentua a relação dialética do espaço trabalhada pelo autor, uma vez que ao desenvolver o raciocínio de que o espaço é uma “abstração concreta”, observa-se que:

O espaço tem a propriedade de ser materializado por um processo social específico que reage a si mesmo e a esse processo. É, portanto, ao mesmo tempo objeto material ou produto, o meio de relações sociais, e o reprodutor de objetos materiais e relações sociais. [...] O espaço literalmente satura a sociedade em todos os níveis (Gottdiener, 2016, p. 133)

Dado a característica multifacetada, o espaço engloba a totalidade de relações em dada sociedade e a interfere em algum grau. Atenta-se para o fato de que as relações sociais não interferem diretamente em dada fração espacial, mas que os padrões desse conjunto de relações, percebidos como fatores conjuntos em um cenário político, temporal e determinado geograficamente atuam na organização espacial. Pode-se considerar que o espaço se imbrica de relações, reproduzindo, criando ou encerrando relações de produção.

Relações como essas, englobam também dinâmicas territoriais, embora seja interessante de antemão olhar para a própria noção de território. Haesbaert (2007) esclarece que esse conceito pode vir a divergir significativamente, a depender do conjunto teórico-metodológico adotado pelo pesquisador. Contudo, é possível pincelar pontos em comum das teorias acerca do território, o primeiro se traduz na concepção pela lógica do binômio materialista e idealista, cuja ideia se debruça no estudo do vínculo sociedade-natureza¹⁹, além das dimensões sociais privilegiadas. Já o segundo eixo teórico, busca a historicidade do conceito, investigando a presença em toda e qualquer sociedade, além de deter-se ao caráter absoluto ou relacional (Haesbaert, 2007). Como os espaços sociais, esse conceito também é usufruto das relações sociais, de tal sorte que “O território, de qualquer forma, define-se antes de tudo com referência às relações sociais (ou culturais, em sentido amplo) em que está mergulhado, relações estas que são sempre, também, relações de poder” (Haesbaert, 2007, p. 54). Ao realizar a investigação do território para os campos de estudos urbanos, deve-se tratar acerca de territórios usados²⁰, sendo este “o chão mais a identidade. A identidade é o sentimento de pertencer aquilo que nos pertence” (Santos, 2007, p. 14.) englobando dinâmicas de reivindicações quanto a determinado espaço.

¹⁹ O par dialético sociedade-natureza pode ser visto no campo da História Ambiental, área de estudos dessa problemática em que trata das diversas relações e entendimento dos termos ao longo da história, como o trabalho de Yuri Simonini (2014).

²⁰ Cf. Milton Santos, o Retorno do Território (1994).

Em complemento, autores como Souza (2021) acrescentam que o território apresenta como característica fundamental a relação com redes de poder, conceito abordado por Michel Foucault. A ligação da questão do solo com o poder relacionado a este, pode ser caracterizado também pela metáfora do campo de força, em que existe a fração material e a relação com o imaterial, com as redes de poder que abarcam o território (Souza, 2021). Esse conceito teórico-prático pode estar relacionado a ligações de diversos sentidos e escalas, havendo territórios como cidades, a microterritórios como um lote ocupado. Dessa maneira, as intermediações e populações que fazem parte da história do lugar, exercem poder em determinado território geográfico, as investigações para a consolidação dessas redes podem tentar serem compreendidas ao observar aspectos relacionados ao firmamento de populações e potencialidades em núcleos urbanos.

CAPÍTULO 02

REFLEXÕES SOBRE A FORMAÇÃO DO CEARÁ E INTRODUÇÃO AS FERROVIAS

2. REFLEXÕES SOBRE A FORMAÇÃO DO CEARÁ E INTRODUÇÃO AS FERROVIAS

2.1 Um breve olhar sobre a Gênese Territorial cearense

O território brasileiro em sua extensão possui uma longa costa litorânea que abriga particularidades intrínsecas, assim como compartilha diferentes processos de apreensão e povoamento. A colonização portuguesa propiciou uma apropriação específica, em que a natureza percebida como mercadoria, permitiu uma vasta exploração pelos colonos ainda nos litorais. Com a abundância de recursos nas costas brasileiras, a exploração destes foi possível sem a necessidade de percorrer Brasil adentro em um primeiro momento, uma vez que era possível encontrar matéria prima já de início, assim como estabelecer as primeiras fixações.

Caio Prado Júnior ao falar sobre a colonização no século XVIII, ressalta aspectos pertinentes do processo de colonização: “cerca de 60% da população colonial, ou seja, quase 2 milhões de habitantes, concentram-se numa faixa litorânea que não avança para o interior, nos seus pontos de maior largura, algumas dezenas de quilômetros” (Prado Jr, 2011, p.37). Com essa conjuntura, cerca de 90% do território era ocupado por menos da metade da população da época (Prado Jr, 2011). Aspectos como estes, refletiram na apropriação tardia do território interiorano, vindo a ser ocupado no Nordeste junto com a cultura do gado que beirava os cursos d’água província adentro. Sérgio Buarque de Holanda ratifica que “A abundância de terras férteis e ainda mal desbravadas fez com que a grande propriedade rural se tornasse, aqui, a verdadeira unidade de produção” (Holanda, 2014, p.55). A extensão de latifúndios constitui-se como elemento presente na apreensão de terras durante e após a colonização, a característica de terra agrária no território brasileiro apresenta-se como elemento basilar desde a ocupação portuguesa.

O processo de colonização brasileira não deixa de ser, de início, uma tentativa de extensão da cultura europeia, ao transpor para o além-mar, valores, processos construtivos e uma nova forma social estranha às terras brasileiras (Holanda, 2014). É reforçado por Sérgio Buarque que “Toda a estrutura de nossa sociedade colonial teve sua base fora dos meios urbanos” (Holanda, 2014, p.85). É preciso lembrar-se dessa característica intrínseca como remanescente cultural afluente, uma vez que se ocupa um território desconhecido, uma natureza divergente do meio urbano e que se contrapõe à cidade do homem moderno, o conflito espacial logo emerge para que o meio natural perca relevância em contraposição ao protagonismo citadino.

Enfatiza-se que o Nordeste brasileiro é uma criação, havendo significantes distintas ao longo do século XX, seu reconhecimento sob essa nomenclatura ocorre somente a partir de 1919, em evento posterior à seca de mesmo ano. Essa evocação de forte significância cultural e política, implica dentre outras designações mecanismo de combate às secas. No ano de 1919, os estados reconhecidos como parte do Nordeste, eram: Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba (Barros, 1923). Embora o entendimento não considerasse a região com todos os atuais 09 estados, a seca não deixava de fazer-se presente. Os eventos de estiagens, atingiam frações territoriais além dos limites dos supracitados estados, envolvendo também sertões do Piauí, Pernambuco e Bahia como noticiado durante conferência realizada na Sociedade Nacional de Agricultura (Barros, 1923). Como argumento principal acerca da diferença desses estados até então não percebidos como Nordeste para os demais, consistia em:

terem, a mais próximo alcance, águas potáveis permanentes em que apoiar a subsistência das suas populações que, porisso, não são forçadas à retirada em massa, mas, apenas obrigadas a marchas e contra-marchas dentro de limitado raio, sem reclamarem até hoje medidas de grande vulto para resistirem à calamidade. (Barros, 1923, p. 08)

Em especial, é ressaltado a importância do rio São Francisco e Paraíba como socorro hídrico para Pernambuco, Bahia e Piauí respectivamente. Assim, o Nordeste tem em sua gênese relações imbricadas quanto as secas, sendo esse elemento definidor dos limites além-fronteiras. Aspectos também atrelados ao imaginário popular. As relações de combate e trato as estiagens consistiam nos estados afetados, fluxos intensos de deslocamentos populacionais, havendo passagem em massa do interior para o litoral do estado, além de bacias e leitos de rios, como é o caso ao longo do rio Jaguaribe.

Por conseguinte, embora desbravar o interior do território fosse uma atividade a ser realizada de antemão, o litoral cearense apresentava características sinuosas em considerável extensão. Sua história como estado emancipado inicia-se em 17 de janeiro de 1799, ao se tornar independente da capitania de Pernambuco, conquista alcançada através de uma série de movimentações percebidas ao longo do século XVIII (Studart, 2004). A etimologia da palavra Ceará na historiografia, apresenta uma variedade de significantes linguísticos. Uma das teorias mais aceitas para a origem da nomenclatura, advém de atribuição indígena, em que Ceará significaria canto da jandaia, papagaio pequeno, etimologia apoiada por José de Alencar (Girão, 1984). Outras variantes atribuem a palavra significados relacionados à natureza, seja da fauna, ou flora. Contudo, embora as divergências filológicas, a raiz indígena remete ao meio natural em sua gênese.

Ao atentar-se para o estado do Ceará, verifica-se que esse também possui suas particularidades e problemáticas, devido a um conjunto de fatores de diversas naturezas, englobando relevo, clima, aspectos litorâneos, além dos fatores humanos. Popularmente conhecido como um estado resiliente no enfrentamento as secas, episódios de estiagem prolongada afetaram significativamente o modo de viver no sertão, desestimulando a ocupação interiorana. O entendimento conceitual da seca, palavra e evento tão presente nos anais da história do sertão, para Raimundo Girão pode ser percebida como:

A ausência total ou parcial e não raro a má distribuição, nas diversas zonas e no devido tempo, das quedas pluviométricas, dando como consequência a escassez da água, a carência de alimentação dos animais e do homem, crestadas as pastagens, a vegetação desprotegida da folhagem, parecendo morta (Girão, 1984, p.64).

A disparidade entre zonas climáticas, ocorre em toda extensão do estado. Demandando ações humanas de combate às secas para minimizar os impactos do fenômeno natural. Todavia, nem mesmo a costa marítima advém como um espaço ideal, uma vez que o litoral cearense, no início das ocupações portuguesas apresentava-se como um espaço hostil para embarcações e obras de portos (Girão, 1984). Ao apresentar aspectos homogêneos em sua costa (Girão, 1984), dificultava por vezes a possibilidade de atracar embarcações, devido ao acúmulo arenoso propiciado pelo arrasto das correntes marítimas. Como resultado, “o efeito desse arrasto é a singular uniformidade da costa, em que desaparecem os acidentes entupidos pela areia; efeito agravado pela baixa e irregular pluviosidade local, o que torna os rios escassos e intermitentes” (Prado Jr, 2011, p.44 – 45). Logo, ao planejar a ocupação do litoral, a atividade humana fez-se necessária para contrabalancear a falta de acidentes naturais presentes na faixa litorânea do estado, refletindo posteriormente na estrutura portuária.

No período colonial, as atividades açucareiras estavam em expansão nas terras brasileiras. Em especial, a predominância e rentabilidade financeira dos engenhos legava a criação pecuária em segundo plano, com os lucros voltados para essa atividade, sumariamente no litoral, o ciclo do gado foi sendo interiorizado nos sertões (IPHAN, 2008). Nesse cenário, o Ceará setecentista por não ter sua autonomia provinciana, era subordinado a capitania pernambucana, havendo rotas de acessos que conectavam os limites espaciais de ambos. Para escoamento de produção e passagens de boiadas, fazia-se uso da Estrada Geral do Jaguaribe, que partia de Aracati, seguindo o traçado do rio, “passava em Russas e Icó e seguindo o rio Salgado ultrapassava a chapada do Araripe para alcançar os sertões do Pernambuco em direção à Bahia” (Jucá Neto, 2009, p. 88). As estradas de boiadas existentes no estado possibilitam uma primeira ligação entre as cidades.

A influência desses caminhos no século XIX ligavam grandes extensões da província do Ceará, ocasionando uma proeminente ligação existente. Todavia, “embora o Ceará estivesse totalmente interligado e ligado a outras capitanias por estradas carroçáveis, não significava a existência de uma rede de abastecimento interno de produtos locais” (Jucá Neto, 2009, p. 97). As conexões não abrangiam o comércio a grande escala, papel destinado as ferrovias no estado. Desse modo, a Estrada Geral de Jaguaribe, cumpria o papel de aproximar o porto de Aracati as regiões produtoras de Icó, demarcando uma das rotas comerciais mais bem estruturados da província (Andrade; Jucá Neto, 2014). Sobretudo no setecentos, Aracati consistia no polo comercial mais importante da província²¹, protagonismo político e econômico buscado por Fortaleza.

A relação histórica de proximidade de Icó com Aracati merece destaque ao influenciar no traçado e passagem da Estrada de Ferro de Baturité, influenciada principalmente pela hegemonia comercial entre as elites de Fortaleza e Aracati (Galvão, 2019). Considera-se suas relações Inter provincianas, em especial sobre a ligação do porto de Aracati ao rio São Francisco, intensificando o comércio nas cidades atingidas pelos caminhos através do Jaguaribe, como a cidade de Icó. Em passagem sobre a importância estratégica desse entreposto comercial, Clóvis Ramiro Jucá Neto complementa que:

Icó foi o mais importante ponto de escoamento, no sertão, da produção cearense. Para a vila seguiam boiadas de todas as estradas e partiam outras tanto para o Aracati como para as feiras da Paraíba e de Pernambuco. Os fazendeiros localizados nas proximidades do Icó possuíam uma vantagem sobre os demais da Capitania do Ceará por estarem próximos das feiras de Pernambuco e da Paraíba. (Jucá Neto, 2009, p. 87)

Percebe-se o protagonismo histórico daquele território, posto desde os caminhos de boiada, permitindo comércios e feiras de gados com demais núcleos exteriores ao espaço cearense. Sobre as relações comerciais, a posição geográfica de “Icó acha-se a meio caminho entre o Piauí e as feiras pernambucanas e paraibanas” (Jucá Neto, 2009, p. 89), permitindo a relativa expansão da pecuária e crescimento urbano (ver figura 02). A criação de gado no sertão nordestino setecentista passa a ser a principal atividade econômica da época, até mesmo em detrimento da economia açucareira (Jucá Neto, 2009).

²¹ “Aracati era o mais importante empório comercial da faixa litorânea, possuindo um porto de entrada e saída de mercadorias, realizando intercâmbios mercantis com Pernambuco e a Bahia. Icó, no interior, era o mais importante entreposto comercial entre os sertões do Ceará, Piauí e Maranhão.” (Andrade; Jucá Neto, 2014, p.05)

Figura 2: Paisagem da cidade de Icó, CE no século XX.



Fonte: IBGE, 2024.²²

No Ceará Oitocentista, a conformação urbana em 1853 apresentava: “70 povoações, 36 freguesias, 22 vilas, 5 cidades (Aracati, Crato, Fortaleza, Icó e Sobral) e 8 comarcas (Capital, Aracati, Baturité, Sobral, Quixeramobim, Icó, Crato, Inhamuns)” (Jucá Neto; Ferreira Júnior, p. 52, 2023). Novamente, atenta-se para a influência de Icó, figurando entre a cúpula da hierarquia urbana, tanto no reconhecimento quanto cidade e sede da comarca de mesmo nome. Icó e Crato, constituem-se como os maiores núcleos urbanos fora do litoral cearense, entrepostos comerciais não apenas da província, mas também de demais regiões de influência através dos comércios realizados em estradas carroçáveis. O protagonismo dessas cidades, advém dos processos realizados na viação ocorrida nas ribeiras, em especial ao rio Jaguaribe no caso do Ceará (Jucá Neto; Ferreira Júnior; 2023). A integração viária adentrava o sul do estado, indo em direção as terras pernambucanas, mas não limitando-se a essas. Esses caminhos aconteciam da seguinte maneira:

Os vales dos rios Jaguaribe e Acaraú funcionavam como eixos de penetração na província. Ao longo do Jaguaribe seguia a estrada de Aracati ao São Francisco, que

²² IBGE. Vista panorâmica da cidade - Icó. S.l.: [s. n.], [19--]. Acervo dos municípios brasileiros. Disponível em: < <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=435756> > Acesso em: 24/02/2024.

se juntava com a outra proveniente de Fortaleza e Quixeramobim, seguindo em direção às comarcas de Icó e Crato. (Jucá Neto, Ferreira Júnior, 2023, p. 62)

A pretensão da cidade de Aracati a protagonizar a passagem dos trilhos sob rastros já desbravados, consiste em uma tentativa de atualização histórica e tecnológica de um espaço que funcionava secularmente como principal rota comercial do estado. Ainda no ano de 1853, a comarca de Icó era composta por 25 mil habitantes, pertencentes as vilas de São Mateus com 13 mil habitantes, e São Vicente de Lavras com 5 mil, vilas que posteriormente tornam-se cidades (Jucá Neto; Ferreira Júnior, 2023). O rio Jaguaribe funcionava como elemento de aproveitamento do homem e natureza.

Essa dualidade homem e natureza, incentivada pela sociedade industrial com a mudança no modo de produção capitalista, afetaram a relação estabelecida entre cidade e meio natural. Nesse viés “a cidade e o espaço natural no seu entorno, quando moldados pelas mãos dos homens, também incidem numa mudança decorrente da mentalidade e do próprio papel do homem sobre o espaço construído e sobre a natureza ao seu redor” (Simonini, 2014, p.43). Em razão das elevadas temperaturas e prolongados períodos de estiagem, a ocupação do território tardou, havendo empecilhos para expedições e permanência em zonas interioranas. Portanto, para realização do reconhecimento do espaço cearense, eram necessários elementos hídricos que permitissem expedições ao aproximarem o homem a natureza. A localização de rios indicava caminhos possíveis para contornar essa problemática, como mencionado anteriormente e corroborado por Raimundo Girão:

Dão exemplo nessa prodigalidade os dois maiores, o Jaguaribe e o Acaraú (antigo Acaracu), situado o primeiro na parte sul-nordeste e o segundo, o nordeste-norte de condutores à invasão colonizadora que, entrando pelo grande pórtico das suas embocaduras, começou e, por assim dizer, se completou dentro do último quartel do século 17 e o inicial do século 18. (Girão, 1984, p.63)

O Rio Jaguaribe que percorre a mesorregião de mesmo nome, atinge também regiões circunvizinhas, como o Centro-Sul cearense. Sua passagem pelas terras pode ser percebida como elemento de grande valia para o estado, desembocando posteriormente para realizações de obras de aproveitamento do rio sumariamente no século XX, como o açude de Orós, elemento abordado no próximo capítulo (Girão, 1984). Essa conformação do espaço estava ainda em definição. Como disputas territoriais no Ceará oitocentista, destaca-se a questão de grossos em disputa com o Rio Grande do Norte sobre território vizinho a Aracati, CE e a permuta com a província do Piauí acerca dos municípios concernentes ao território de Amarração. Essa visualização, pode ser percebida no mapa 04.

Mapa 4: Província do Ceará em 1861.



Fonte: Biblioteca Nacional, 2024²³. Adaptado pelo autor.

Essa representação do espaço em cartografia, sobretudo nos limites entre Ceará e Piauí, vem a ser redefinida no ano de 1880, período em que ocorre cessão dos municípios de Amaração e anexação das vilas de Independência e Príncipe Imperial visto no lado Oeste do mapa 04. A disputa pelos lugares entre estados, solidifica a urgência de obras de agenciamento viário que envolvam os territórios ao espaço que o reivindica.

2.2 De Mauá a Baturité: Primórdios das ferrovias brasileiras

A chegada das ferrovias em terras brasileiras advém a princípio no Rio de Janeiro, porém, existe uma história de mundialização dessas obras em perspectiva global, advindo no Brasil quase concomitante a expansão internacional. O monopólio das estradas de ferro em território nacional vem a ser capitaneada pela Inglaterra, sobretudo mediante a acordos e concessões a empresas inglesas que cada vez mais faziam-se presente (Sydrião, 2017). Esse protagonismo inglês, também é reflexo da liderança na corrida ferroviária, uma vez que é a nação responsável pela construção da primeira linha férrea. Acerca desses apontamentos, Doralice Sátyro Maia, reitera que

Data de 1825 a construção da primeira estrada de ferro na Inglaterra - a Stockton & Darlington - com 40 km de extensão, utilizando para tração a locomotiva a vapor, ligava o campo de carvão de Durham e o litoral inglês (Stockton-Darlington). A ferrovia tinha como objetivo levar o carvão extraído da mina para o ponto de embarque no porto do rio Tees. (Maia, 2017, p. 02)

²³ THÉBERGE, P. Carta chorographica da Província do Ceará com divisão eclesiastica e indicação da civil judiciária até hoje. 1861. 1 mapa. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart249878/cart249878.jpg. Acesso em: 28 Ago. 2023.

O intuito dessa tecnologia de transportes é impresso no objetivo principal, o escoamento de mercadorias, exemplificada no uso relacionado as minas de carvão. Esse processo ocorre também em período de revolução industrial, momento em que o modo de produção adquire caráter de instrumentalização desses meios e emprego de tecnologias que permitissem produção em massa (Maia, 2017). O reflexo dessa mudança ideológica, não se faz presente apenas na Inglaterra, mas também afeta demais regiões, ora por iniciativas advindas da burguesia local, ora por intermédio de nações estrangeiras. Assim, a “nova” técnica empregada no modal de transporte chega ao Brasil quase 03 décadas depois da primeira ferrovia.

Essa presença da influência inglesa em solo nacional pode ser percebida também pela viabilização da Arquitetura do Ferro, período concomitante à expansão ferroviária, em que teatros, estações ferroviárias e pontes passaram a apresentar o ferro como tectônica (Sydrião, 2017). Nessa perspectiva, a primeira ferrovia brasileira viabilizada pelo Barão de Mauá, é inaugurada em 1854 no Rio de Janeiro, com uma extensão total de 14,5km, atingindo uma velocidade de 36Km/h, um marco realizado (Matos, 2015).

As principais motivações para realização de obras dessa magnitude eram: a exploração e comercialização do café, em uma investida de potencialização de fluxos e escoamento de produção agrícola, sobretudo o café. Os centros agrícolas, são visados desde a primeira inauguração ferroviária como elementos obrigatórios de passagem dos trens, tanto no eixo Rio, São Paulo e Minas, quanto no Nordeste. Ferrovias como a Estrada de Ferro Dom Pedro II²⁴ realizada em março de 1858, que ligava a província do Rio de Janeiro às de Minas Gerais e São Paulo, foram concluídas em razão do transporte de café (Matos, 2015).

Nessa perspectiva, a presença dos trilhos no Nordeste não tardou a chegar. Em fevereiro de 1858, é inaugurada a segunda ferrovia brasileira, intitulada *The Recife and São Francisco Railway Co. Ltda* localizada na província pernambucana, concedida em 1901 à companhia *Great Western of Brazil Railway* (Matos, 2015). O avanço na construção de malhas férreas representa uma competição de polos comerciais, a viabilização da ferrovia possibilitava o escoamento em uma outra escala. A realização das obras férreas no Ceará é iniciada em 1872 e inaugurada no ano posterior com a Estrada de Ferro de Baturité. Durante o projeto da estrada de ferro de Baturité, via-se “a necessidade de ligar a Capital ao Sertão e ao Vale do Cariri através da Estrada de Baturité, sendo a ideia inicial alterada pelos interesses

²⁴ Renomeada para Estação de Ferro Central do Brasil em razão da proclamação da República (Matos, 2015).

ligados ao cultivo do café na região serrana” (Sydrião, 2017, p. 72). A lógica de pensar o traçado da ferrovia sobre os principais centros agrícolas é uma constante presente nas decisões políticas do traçado, o vale do Cariri almejado pelo seu potencial produtivo integra essa sistemática (Reis, 2016).

No final do Brasil Império, o quadro das estradas férreas totalizava 66 ferrovias, distribuídas em todas macrorregiões, com uma extensão de 9.587,2 km; já no fim da primeira década do século XX, o quadro totalizava 21.325 km de linha em funcionamento (Matos, 2015). O avanço no agenciamento ferroviário prolongava-se desde o Brasil Império. Com o desenvolvimento tecnológico e retorno financeiro, à construção dessas infraestruturas seguia como um importante modal de transporte. Sobre a influência desses processos, é possível elencar algumas implicações decorrentes, como a revolução dos “meios dos transportes e das comunicações; influenciou a direção do crescimento das cidades e, por consequência na configuração da malha urbana das mesmas” (Maia, 2017, p. 03). A chegada dos trilhos nas cidades, permitia a inserção desses núcleos em novas dinâmicas territoriais, o que consequentemente contribuiu para o crescimento urbano.

Inicialmente, é visualizado a maior presença das ferrovias no eixo Rio – São Paulo, tanto pela presença das linhas, quanto pela movimentação econômica em razão dessas. No Nordeste, ocorre a presença das ferrovias de início nas capitais estaduais, visando a ligação litoral/interior, além de relações exógenas possibilitadas pelos trilhos. A chegada em importantes pontos estratégicos como cursos hídricos, vem a ser motivo de disputa entre as províncias pela dianteira do agenciamento territorial, como ocorre nos projetos de prolongamentos visando atingir o rio São Francisco. A disputa pelo agenciamento desses espaços é pressentida também pelas elites cearenses e projetos na EFB, ocasião a ser abordada no próximo capítulo.

CAPÍTULO 03

O CENTRO SUL CEARENSE

Caminhos de cidades, Estradas e Açudes



Adaptado da Biblioteca Nacional, 2024. Fonte: PONTE de 40 metros sobre o Riacho Rozário (em construção) no kilometro 493: trecho Lavras-Aurora, P. F. F. de Baturité. Lavras da Mangabeira, CE: [s.n.], [1920]. 1 foto, Cópia fotográfica de gelatina e prata, p&b, 11,7 x 16,7. Disponível em: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=59977. Acesso em: 8 fev. 2024.

3. O CENTRO-SUL CEARENSE: Caminhos de Cidades, Estradas e Açudes

3.1 Da Primeira Ferrovia ao Crepúsculo do Império (1877 – 1889)

Neste primeiro recorte, busca-se examinar as primeiras tentativas de agenciamento ferroviário do estado do Ceará, sobretudo, em relação ao Centro-Sul cearense. Observa-se o teor de atuação e suporte do governo imperial para a problemática das secas no Ceará, buscando evidenciar a existência de tentativas de estruturação para o combate às secas, ou apenas auxílios após as catástrofes. Ao iniciar a periodização a partir do ano de 1877, buscou-se entender os impactos e iniciativas governamentais ao trato das secas, investigando suas reverberações como elementos de agenciamento territorial.

Historicamente, a terminologia anual dos “77” representou períodos de flagelos e estiagens nos sertões. No Ceará, no ano seguinte (1878), estima-se que faleceram mais de 118.900 pessoas, com uma média de 495 sepultamentos diários no cemitério de Fortaleza (Guerra, 1981). Episódios como esses, enfatizam a problemática sofrida não só no Ceará, mas no Nordeste. No decorrente ano de 1877, não bastasse a crise humanitária, ocorria uma crise econômica sob governo do presidente da província do Ceará, Caetano Estellita Cavalcanti Pessoa, relatando dificuldades financeiras mediante o enfrentamento das secas existentes. Tal cenário, permitiu afirmar a seguinte sentença, em que “ninguém contesta que a seca de 1877 foi a maior catástrofe ocorrida no Nordeste Brasileiro, já que a região perdeu mais de meio milhão de vidas, desarticulando o povoamento incipiente dos vastos sertões” (Guerra, 1981, p. 32). O processo de interiorização das cidades foi impactado significativamente pelas condicionantes climáticas e políticas vividas na época.

Outro caso interessante, reflete-se quanto a relação do porto com a província. No ano de 1877, de acordo com o relatório provincial do Ceará do mesmo ano, de 74 embarcações que atracaram e saíram do porto, 50 eram inglesas. Tal relacionamento da província com a Inglaterra, demarcava o sentido das relações comerciais e agentes financiadores do espaço, processo que intensificar-se-ia com as construções das estradas de ferro e suas relações com o capital estrangeiro, sobretudo o britânico. Nota-se que a construção da Estrada de Ferro de Baturité (EFB) foi iniciada no ano de 1872, saindo da cidade de Fortaleza a Baturité – polo econômico e político do estado para, em um primeiro momento, atingir a cidade em que dá nome à estrada – Baturité. No ano de 1877, em meio a problemática das secas, a estrada de ferro recém iniciada percorria uma distância de 41 km a partir da Estação Central, localizada

em Fortaleza, integrando a estrutura viária em direção as cidades de Pacatuba, CE e Maranguape, CE através do ramal de Maranguape.

Atenta-se para o contexto geral da sociedade brasileira, principalmente para a evolução da estrutura viária até então. Como mencionado anteriormente, a primeira estrada de ferro em terras brasileiras, foi inaugurada no ano de 1854, a Estrada de Ferro de Mauá, localizada no Rio de Janeiro²⁵. Já em uma escala global, verifica-se a proeminência desses meios, uma vez que “as estradas de ferro desempenharam um papel primordial no capitalismo industrial, na organização de seu espaço nacional (e internacional)” (Lefebvre, 2006, p.13). Percebe-se a inovação tecnológica como uma nova forma de apreensão do território, como possibilidade de expansão das cidades e viabilização de redes de comunicação. Assim, é notória a tentativa de agenciamento territorial e a possibilidade de realização. Através das estradas de ferro, as perspectivas governamentais, com o advento e chegada dessas inovações, permitem o vislumbre de um território integrado em escala nacional, como corrobora a seguinte fala do presidente da província Cavalcanti Pessoa:

De interesse actualmente provincial não há á desconhecer que a linha tornar-se-há de interesse geral, prolongada até as extremas da província para fazer parte do systema da viação, que no futuro se tiver de estabelecer, ligando ao Rio de janeiro as províncias do Império (Pessoa, 1877, p. 27-28).²⁶

Apesar de, em um primeiro momento, a EFB estar projetada para prolongar-se somente até a cidade que leva seu nome, a infraestrutura viária permitia vislumbrar as conexões interestaduais em outros meios que não os portos e estradas carroçáveis. O governador da província também atenta para aspectos financeiros quanto à construção da estrada, que apesar do déficit orçamentário e empréstimos realizados em razão da província ser a fiadora do empréstimo realizado, a construção viria a permitir a ligação entre o comércio de Baturité. Dentre os impactos da seca, Caetano Estellita Cavalcanti Pessoa elenca uma série de cidades apontadas como as primeiras a sofrerem dessa calamidade. Dentre elas, constam Lavras (atual Lavras da Mangabeira), Icó e Várzea Alegre, cidades pertencentes ao recorte espacial correspondente ao Centro-Sul cearense. Ressalta-se também a memória da população, que manifestava ciência através das falas de Cavalcanti Pessoa quanto ao centenário da seca de 1777. Entretanto, notava-se o papel de obras de infraestrutura como mecanismos de enfrentamento a tais crises, em especial obras de irrigação, como afirmado no trecho:

²⁵ Com 14,5km de extensão, a ferrovia ligava a raiz da Serra de Petrópolis ao porto (Cortez, 2008).

²⁶ Ao longo do trabalho a linguagem original foi mantida de forma a preservar a natureza das fontes históricas.

Justifica-se por igual conveniência a construção de açudes e aguadas publicas que constituem, n'uma crise destas, verdadeiros oásis nos sertões áridos e desertos esparsos, onde a população vai desalterar-se da sede e buscar refugio do desaparecimento das aguas nas estações seccas. E' esta uma medida salvadora, que ampara a criação pastoril e a lavoura; aquella remediando-a da carência das aguas e pasto que abrem nella os sulcos da destruição e á esta communicando frescura e humidade para não definharem e cahir abatida pelo abrasamento do solo E' tempo de obrar, e não confiar tudo ao acaso. (Pessoa, 1877, p. 39)

Nesse cenário, o papel do governo imperial consistia em caráter emergencial, oferecendo auxílios em gêneros alimentícios e aportes financeiros insuficientes para suavizar a crise, em detrimento de obras fixas e de caráter preventivo. Assim, nota-se a importância que essas obras adquiriam, não somente como bens financeiros, mas como elementos que possibilitassem ao homem sobreviver em épocas de secas prolongadas.

Nesse cenário, a ligação com o Centro-Sul e Cariri cearense permitiria agenciar o território do estado em redes que oferecessem acesso e transporte de insumos, não encontrados em toda superfície da província. Além disso, o deslocamento para regiões de melhores condições exigia infraestrutura viária capaz de tornar isso possível, uma vez que somente as estradas carroçáveis não encurtavam o percurso de maneira considerável. Contudo, em meio a condição de um sistema viário em expansão, chegavam à capital Fortaleza diariamente um grande número de retirantes em busca de melhores condições, além de uma parcela de emigrantes (Pessoa, 1877).

A seca de 1877 chega ao fim somente no ano de 1880, apresentando baixas significativas em todo o estado do CE, dentre outras razões a motivos devido que “a criação de gados que quase se extinguiu de 1877 a 1878, foi-se renovando nos dous últimos annos” (Albuquerque, 1880, p.28). Em decorrência da seca, criou-se também equipamentos urbanos específicos, como “colônias orfanológicas”, instituições que visavam atender os órfãos dos vitimados pelas secas. A primeira dessas colônias foi locada na cidade de Acarape, de acordo com o relatório provincial de 1880. Ainda nessas circunstâncias, a necessidade da efetivação da malha férrea era visível, anseio ressaltado à medida que consta no mesmo relatório menções de interrupção de todas as obras na província desde julho de 1879, exceto as obras da EFB e da Estrada de Ferro de Sobral – EFS, continuadas pelos flagelados das secas (Albuquerque, 1880). Ao retomar as obras no ano de 1880, foram executadas de acordo com a tabela 01 a seguir:

Tabela 1: Obras em execução na província do Ceará no ano de 1880.²⁷

OBRAS EM 1880	QNT.	%
Açudes	73	14
Igrejas	64	13
Estradas e ladeiras	60	12
Cemitérios	50	10
Cadeias	48	9
Poços de alvenaria	31	6
Obras diversas	30	6
Escolas	29	6
Aterros	27	5
Casas de câmara	25	5
Calçamento de estradas e ruas	23	5
Pontes	19	4
Mercados	14	3
Canos de esgoto	7	1
Quartéis	7	1
Asilos	3	1
TOTAL	510	100%

Fonte: Adaptado pelo autor do relatório provincial do CE do ano de 1880.

Percebe-se a prioridade dada à construção de obras de infraestrutura viária e hidráulica, em razão de representarem os maiores expoentes em porcentagem do orçamento e disponibilidade de mão de obra. Com a eminência das secas, a construção dessas estruturas representava papel decisivo para acalantar a população pauperizada, oferecendo mecanismos de contorno a crise. No mesmo ano de 188, foram realizadas obras na estação central de Fortaleza como modo de oferecer melhor suporte ao empreendimento. Assim, o discurso das secas era validado através do presidente da província, que elencava os períodos de estiagens como um dos entraves a serem vencidos pela população. Junto a isso, outra necessidade fazia-se presente, estabelecer os limites territoriais do estado. Fatores como a permuta territorial do CE com o Piauí em 1880²⁸, impulsionaram a urgência de estabelecer limites legais. Ainda mais com o fator de agenciamento territorial em voga, decorrente das estradas de ferro que no ano de 1881 atingiam 99Km de extensão. Acerca dessa problemática, no referido ano, o então presidente senador Pedro Leão Veloso acentua que:

²⁷ A descrição das obras relatadas, refere-se sumariamente as obras relatadas em uma gama de 49 municípios, não abrangendo a totalidade das obras do ano e excluindo as obras das estradas férreas em andamento. A localidade das obras e informações analíticas não são apresentadas no relatório.

²⁸ Situação em que o Ceará cedeu a freguesia de Amarração ao Piauí – atuais cidades de Luís Correia e Cajueiro da Praia, e anexou os territórios de Independência e Príncipe Imperial através do Decreto 3.012 de 1880, problemática abordada em Baptista; Nascimento; Baptista (2019).

Desde 1810 se traçam cartas do Ceará, mas sem base que assegure sua exactidão; visto que não se ha feito observações astronomicas, e se tem calculado as longitudes e latitudes por estimativa. A projecção dos rios e conformação das serras, tudo se resente da carência de estudos e exames feitos com exactidão, pelos meios que a sciencia aconselha; tudo procede de informações incompetentes, excepto no que respeita ao littoral. (Veloso, 1881, p. 07)

A declamação pontua alguns elementos interessantes, a notar a incongruência entre o próprio traçado da EFB percebida ao longo da cartografia histórica, esta, apresentando pequenas sinuosidades quanto ao traçado ao longo dos mapas, indiferenciando o quanto o projeto adentra nas cidades. Além disso, é nítido na fala o protagonismo dado a estudos litorâneos, aspectos marcados desde os processos de colonização e formações de cidades históricas litorâneas que se configuram cada vez mais como monopólios, amparados em um protagonismo centenário, acesso a rotas comerciais, dentre outras nuances. Nessa configuração territorial em época, ainda é descrito no relatório a totalidade de municípios cearenses no ano de 1881, totalizando 56. Para o recorte espacial desse estudo, 05 dessas cidades descritas são hoje parte do Centro-Sul cearense, sendo elas assim como seu ano de fundação postas a seguir: Lavras (1816), Icó (1829), São Matheus – atual Jucás (1833), Telha – atual Iguatu (1851) e Várzea Alegre (1870). Representando 05 de 14 cidades hoje conhecidas como Centro-Sul do estado.

Ainda no ano de 1881, destacam-se os estudos para construção da barragem Boqueirão de Lavras – atual cidade de Lavras da Mangabeira, importante obra de infraestrutura que prometia atender “todo o valle do Jaguaribe n’uma distancia como de 275 kilometros [...] nos tempos regulares o reservatório de Lavras pode irrigar todas as plantações do valle do Jaguaribe, do Icó até Aracaty, cerca de 100 hectares” (Veloso, 1881, p. 81). Nesse sentido, havia dado a largada para a construção e estudos de grandes obras de açudagem, a barragem do Boqueirão visou atender uma área outrora à deriva do flagelo da seca, sem sistema viário consolidado que interligasse a área a demais regiões produtoras. Já no de 1882, foi iniciado pelo governo imperial os estudos preliminares para extensão da EFB até a cidade de Quixadá, assim como construiu-se no determinado ano 9,9 Km de extensão da estrada, partindo de Canoa (atual Aracoiaba) a Baturité – CE (Pimentel, 1882). Concomitante aos estudos da ferrovia para Quixadá, era realizado em 1882 os estudos para construção do açude de mesmo nome – também chamado açude do Cedro. A obra projetada com capacidade para 125 milhões de m³ e fechando uma bacia hidrográfica de 224km², consiste na primeira tentativa de esforços estruturais para oferecer enfrentamento às secas (Farias, 2008).

A confirmação de prolongamentos, seguia a lógica de primazia das estradas de ferro como infraestrutura viária de excelência utilizado por nações prósperas, ideias acampadas tanto pelo governo provincial, quanto amparadas pelo Império, conforme deliberavam o prolongamento das estradas. Importante destacar também que no ano de 1882, a linha férrea chegava à cidade de Baturité (conforme ilustra a Figura 03), demarcando um marco para a história cearense. Com a estação em funcionamento, a cidade detinha um importante equipamento urbano, onde o embarque e desembarque de passageiros virava imagem presente. O impacto nas redes de transporte na cidade era notório, uma vez que a inseria em uma rede de fluxos integrados a capital do estado. Acessos a bens, outrora dificultados, poderiam ser acessados de maneira facilitada, uma vez que a distância cortada pela linha férrea era, naquele momento, o ápice das inovações em meios de transporte.

Figura 3: Praça da estação de Baturité com data prospectada em 1920.



Fonte: IBGE, 2024.²⁹

²⁹ IBGE. Praça da Estação de Baturité, CE. S.l.: [s. n.], [19--]. Praça da Estação de Baturité. Disponível em: <<https://acervo.fortaleza.ce.gov.br/pesquisa?total=4693&categoria=ICONOGRAFIA&pagina=76>> Acesso em: 24/02/2024.

O prolongamento férreo era visto a partir de variados interesses econômicos, as elites da capital Fortaleza e da cidade litorânea de Aracati, CE embora a favor das estradas de ferro, divergiam quanto ao seu traçado. As discussões e interesses aconteciam “entre o grupo que defendia o referido prolongamento e o conjunto de deputados que advogava a sua suspensão, em favor da edificação de uma estrada de ferro entre Aracati e Icó” (Reis; Cortez, 2016, p.185). Afora isso, a burguesia aracatiense buscava concentrar as rotas comerciais no porto da cidade, em conjunto com as elites de Icó. Entretanto, os interesses conflitantes e onerosos ao estado deram vazão ao planejamento da estrada em andamento, visando a região do Cariri cearense.

Já no ano de 1883 e 1884, não se verificou avanços substanciais quanto ao desenvolvimento das ferrovias no estado, uma vez que ainda ocorriam estudos para seu prolongamento. No mesmo ano, ocorre a criação do município de Umari (fundado em 1884)³⁰ – da comarca de Lavras no Centro-Sul, evidenciando o crescimento das cidades dessa região. Destaca-se como principais mercadorias transportadas nos últimos 04 anos, algodão, café e produtos diversos, estes não detalhados. Além disso, conforme ocorriam os estudos, a ferrovia postergava avanços, embora fosse reconhecida a urgência das obras, não somente como elemento acabado em si, mas como continuação de demais processos de agenciamento territorial, a exemplo da açudagem.

Tal integração pode ser percebida como elemento auxiliar na construção do açude do Cedro na cidade de Quixadá. Essa obra de grande açudagem pode ser entendida como o empreendimento hidráulico de maior proporção até então realizado, vindo a amparar de maneira definitiva a população. Conforme abordado no relatório provincial de 1885, o presidente da província reconhecia a EFB como parte integrante do sistema de infraestrutura hidráulica, ao reiterar que: “D’isto convencido, mais de uma vez tenho me dirigido ao governo imperial encarecendo a necessidade do prolongamento, para o qual já está votada parte da quantia orçada” (Moura, 1885, p. 101). Nota-se o caráter emergencial que o governo imperial tratava as secas nos sertões, postergando a realização de ferrovias necessárias para o andamento da açudagem. A EFB, paralisada devido à realização de estudos para seu prolongamento, impactava no agenciamento e rotas comerciais da província, além de promover a incerteza quanto ao não preparo territorial para o combate a novas secas. Em um quadro de açudagem no ano de 1885, das cidades do Centro-Sul apenas a cidade de Lavras

³⁰ Informações advindas do relatório provincial do Ceará do ano de 1884 sob administração do Sr. Dr. Antonio Pinto Nogueira Accioly.

possuía 01 açude público, embora fosse notório a presença de açudes particulares nas demais cidades a situação estava aquém do ideal.³¹

Devido à paralisação da EFB, a EFS (2º estrada de ferro do Ceará) ultrapassou em extensão a primeira, na razão de 128 Km desta, para os contínuos 109 Km da EFB no ano de 1886. Destarte, projetava-se o desdobramento da ferrovia de Baturité para o vale do Cariri, importante centro comercial e agrícola da região, elementos presentes no discurso do presidente Joaquim da Costa Barradas a passagem da administração para o Dr. Eneas Araújo Torreão, onde ressalta que:

O prolongamento desta estrada pondo em comunicação com esta capital as regiões uberrimas do Cariry, é idéa, que reputo vencedora. Tenho para mim que o futuro da provincia em grande parte depende deste melhoramento, que ainda se recommenda pela attenuação, que trará aos effeitos desastrosos da sêcca, que periodicamente a flagella. (Barradas, 1886, p. 21)

O vale do Cariri que acarreta como ponto final da estrada estava posto, mesmo que em uma idealização projetada sem oficialização. Nota-se também a presença de discursos das secas ³²como elementos chave para consolidação das obras, justificando o embasamento das obras como recursos fundamentais para passagem de períodos de estiagem. Ademais, as cidades para quais a estrada atingiria ainda era incerta, posta para outros momentos históricos a serem abordados no trabalho. Em 15 de Julho de 1889, as obras da EFB continuavam encampadas pelo governo, gerando insatisfação e descrença quanto ao desenvolvimento. Os efeitos da paralisação foram notórios também para o presidente da província, ao ponderar o motivo pelo qual: “procrastina-se o inicio e conclusão das obras de irrigação e estradas de ferro de que depende a regeneração do Ceará? Uma das principaes causas d'essa procrastinação é que as ideias de politica e de governo se tem anteposto, entre nós” (D’ávilla, 1889, p. 07). Assim sendo, percebe-se a insatisfação concomitante ao fim do Império, evidenciado pelas falas dos dirigentes políticos relativos ao atraso do andamento das obras contra as secas.

Por fim, na conjuntura estabelecida entre os anos de 1877 a 1889, percebe-se uma tentativa de estruturar conexões entre o litoral e o interior do estado, embora ainda de maneira

³¹ Informações presentes no relatório presidencial provincial do Ceará de 1885 sob a gestão de Sinval Odorico de Moura.

³² Os discursos das secas são percebidos em várias passagens dos relatórios provinciais. A exemplo, em 9 de setembro de 1889 é reiterado pelo presidente da província que “Um acontecimento sobrepuja todos os outros no Ceará actualmente, e quase que exclusivamente constitue a preocupação geral, é a secca que tem, em progressão fatal, tomado tanto mais incremento quanto mais se adianta o verão nesta região.” (D’ávila, 1889, p.03)

embrionária. O projeto da EFB, inicialmente, atingia somente a cidade de Baturité, não prevendo conexões com o Centro-Sul e Cariri cearense, conquanto se reconheça a presença de centros comerciais de destaque nas regiões, como Icó, Iguatu e Crato. Quanto à ligação pela estrada de ferro, a mesma ainda não atendia a região, mesmo sendo reconhecida sua necessidade para a consolidação da província, assim como as necessárias obras de açudagem como instrumentos agrícolas e de combate às secas. É possível observar também a lenta aprovação dos estudos preliminares para prolongamento da EFB, ocasionada por trâmites técnicos e políticos em uma escala nacional. Outro elemento percebido era o tratamento do Governo Imperial para com as secas, não no sentido de precaver a região, mas de oferecer suporte a sua árdua passagem.

3.2 Nova República, Velhas Secas (1889 – 1900)

Ao início da passagem para 1889, os dirigentes políticos procuraram elucidar as questões relativas à instauração da República como forma de governo. Apesar da mudança de governo e estabelecimento de novas instituições, o trato quanto ao agenciamento territorial não sofreu modificações substanciais. O presidente do estado do Ceará– Henrique D’ávila resume sua gestão nos primeiros 10 meses de ação republicana focando na problemática da passagem do número de famintos na faixa de 30 mil pessoas em março, para 300 mil pessoas em setembro de 1889 (D’ávila, 1889). A gestão assumia esforços para conter os retirantes, decorrentes da seca de 1887 - 1889, eventos que posteriormente ocasionariam nos campos de concentração cearenses. Nota-se que embora iniciada as obras contra as secas, no momento por se encontrarem ainda em estado rudimentar não foram suficientes para contenção de danos da ausência de estiagens. Para região de estudo deste trabalho, a situação não diferencia muito das demais localidades do estado em época – com exceção de Fortaleza, valendo mencionar que os açudes presentes na cidade de Iguatu “há apenas um público, na Carnaúba, mandado construir pelo governo federal, em 1890, no distrito de José de Alencar. Particulares contam-se cerca de 120” (Victor, 1925, p. 12).

A necessidade de agenciamento viário e mesmo de arrecadações financeiras era notória no estamento político, afetando não somente as populações carentes dos sertões, mas também o escoamento da produção que não atingia vazão suficiente, restrita aos caminhos de boiada.³³ Nesse cenário, a ligação entre diferentes regiões cearenses acontecia de maneira

³³ A esses impasses, a recente fundação da república era alvo de críticas por meio da imprensa cearense, como consta no periódico *Correio do Cariry* (1892), manifestando repulsa em decorrências de censuras e prisões contra jornalistas realizadas no mesmo ano de publicação do periódico.

divergente, a estrada de ferro conectava apenas uma fração do estado, os caminhos vicinais embora não ideais, eram a alternativa existente para a maioria dos municípios cearenses. Concomitante à passagem dos trilhos, era realizado em 1890 o início da construção do açude de Quixadá – hoje açude do Cedro, obra de características colossais cuja premissa de combate as secas possibilitaram a realização de um projeto de larga escala em território cearense.

Figura 4: Açude do Cedro, 1970.



Fonte: IBGE, 2024.³⁴

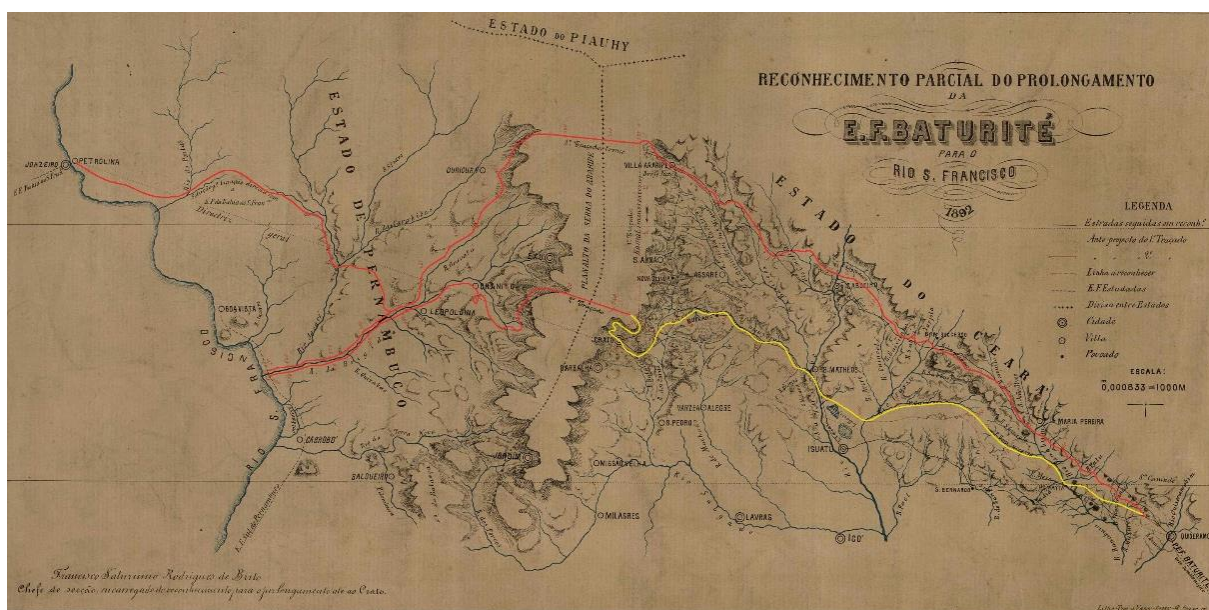
Projetado ainda durante o Brasil Império pelo engenheiro inglês J. Revy, o açude do Cedro (figura 04) constitui-se como a primeira grande obra no combate as secas (Molle, 1994; Farias, 2008). Com o início da construção datado de 1888, em plena grande seca, a obra teve fim apenas no ano de 1906 com inauguração junto ao presidente Afonso Pena, ocasionando quase duas décadas para sua inauguração (Alves, 2003; Farias, 2008). O açude do Cedro constitui um marco para a cidade e monumento para o sertão. Dentre os fatores que corroboraram essa marca é a escala do empreendimento, ocasionada também pelo superdimensionamento do açude, vindo a sangrar pela primeira vez apenas no ano de 1924, e a segunda em 1974 (Molle, 1994). Esse superdimensionamento do projeto, acarreta problemas de ordem técnica como processo de salinização progressiva, o qual não impede a prática de

³⁴ IBGE. Açude Cedro: Quixadá, CE. 1970, CE. [s.l.]:[s.n.] Acervo dos municípios brasileiros. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=438457>> Acesso em: 26/02/2024.

piscicultura, como ocorrido no ano de 1915, em que a produção média diária do açude do Cedro foi de 2.700 peixes (Molle, 1994).

Esse processo de agenciamento hídrico, mesmo em andamento na materialidade nos territórios cearenses, ocorria de maneira ainda mais promissora em projetos de prolongamento da estrada. Dentre esses projetos, destaca-se a auspiciosa intenção projetual que estendia a estrada de ferro de Baturité às margens do Rio São Francisco no estado de Pernambuco (Ver mapa 05).

Mapa 5: Reconhecimento parcial do prolongamento da E.F. Baturité para o Rio S. Francisco, 1892.



Fonte: adaptado de Saturnino de Brito, 2024.³⁵

Como destacado no mapa 05, a linha amarela diz respeito a linha projetada do 2º traçado até os limites do estado do CE, na chapada do Araripe em Crato – CE. Já as linhas vermelhas correspondem as projeções de estradas que culminariam no Rio São Francisco, uma seguindo o raciocínio inicial da estrada de ferro de Baturité partindo de Crato, se estenderia a partir desse ponto. A outra proposta – também destacada em linha vermelha acima - embora menos onerosa, acabaria por passar longe dos principais centros agrícolas do Centro-Sul e Cariri cearense. Ocorre assim, uma visão dialética os planos reais num todo percebido como possíveis devido ao levar as infraestruturas existentes e o plano idealizado, que mesmo menos onerosa acabaria por não beneficiar núcleos importantes do estado. Esse

³⁵ BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. Reconhecimento parcial do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité para o Rio São Francisco. Fortaleza, CE: Lith. Type Ceará, 1892. 1 mapa, 0,044 x 0,218cm. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart163336/cart163336.jpg. Acesso em: 21 Aug. 2023.

prolongamento visto em projeto é reflexo da ideologia nacionalista de interligar o território nacional, não apenas em um binômio litoral e interior, mas sim entre os estados, de modo que ferrovias pudessem interconectar regiões interioranas do Nordeste brasileiro entre si. Os limites estaduais do estado do Ceará passam a serem vistos como possíveis rotas também dentre outros estados, embora o citado prolongamento não viesse a ser construído, é possível notar as perspectivas em voga na época.

Embora a necessidade do agenciamento viário³⁶ interestadual estivesse presente, era necessário antes disso, pensar na problemática interina e a ausência de obras contra às secas. Desse modo, a fins de melhor gerenciar o território, ainda no ano de 1892 tem-se voltado os esforços para realização da constituição estadual do Ceará, promulgada em 12 de julho de 1892 no art.59 n.03. A primeira constituição estadual do Ceará ocorre no ano de 1891, todavia, sua validade é breve, havendo no ano seguinte a constituição de 1892. A atualização realizada visava regularizar os meandros da instabilidade política vivida, refletindo também em passagens textuais que careciam de linguagem técnica (Ceará, 1892). Como principais marcos políticos, destacam-se a gratuidade na instrução primária e a adoção do município como base organizacional do estado. A respeito da municipalidade, nota-se o novo entendimento espacial advindo com o republicanismo. As antigas denominações ao longo do Oitocentos: comarcas, vilas e freguesias perdiam espaço, em virtude que “o território do Estado será dividido em municípios” (Ceará, 1892, p. 38).

O novo entendimento territorial propiciava uma nova apreensão do espaço, ao caracterizar os territórios por novas concepções. Para a constituição estadual de 1892, não eram considerados municípios aqueles em que “além de não terem uma localidade que lhes sirva de séde, não tenham uma população mínima de dez mil habitantes e renda suficiente para manter-se” (Fontenelle, 1893, p.09). Ocorrendo assim, uma série de mudanças sistêmicas que refletiam na percepção de territórios. Essa denominação reflete também na cartografia de época, que passa então a apresentar em mapas, representações do espaço de acordo com a nova legislação. Conforme exemplifica o mapa 06 de mesmo ano.

³⁶ Nota-se que a partir da promulgação da república, a nomenclatura deixa de ser província e passa a ser estado para os territórios.

Mapa 6: Apontamentos para a carta topográfica do Ceará.



Fonte: Adaptado de Dias Sobreira, 1892.³⁷

³⁷ SOBREIRA, J. G. Dias. **Apontamentos para a carta topographica do Ceará**. João Pessoa: Lith. a Vapor M. Henriques, 1892. 1 mapa, 63 x 47 cm. Escala 1:200.000. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart530863/cart530863.jpg. Acesso em: 28 Aug. 2023.

É possível visualizar no mapa acima tentativas não só de uma nova configuração territorial vigente, mas também de uma apreensão do espaço a partir da topografia. A própria intenção da carta topográfica é propiciar a realização de trabalhos com maior nível de detalhamento, não encerrando-se em si mesma. Nesse primeiro momento, destaca-se as serras que constituem a região, permitindo um novo entendimento dos caminhos viários a serem realizados, além dos cursos dos rios perenes e não perenes demarcados. Ademais, os poucos avanços quanto a açudagem em fins do ano de 1893, são percebidos no somatório de 60 açudes na cidade de Lavras, sendo essa a única cidade do Centro-Sul a qual consta informações de açudagem para este ano. Como uma das medidas de avanço no combate a açudagem, destaca-se o projeto finalizado do açude da cidade de Lavras – atual Lavras da Mangabeira, podendo enfim iniciar sua construção, projeto auspicioso em que:

O grande açude das Lavras, quando construído [...] será o maior reservatório do mundo e a mais importante obra hydraulica do Brasil. Ficará com um comprimento superior a 30 kilometros pelo do vale do rio Salgado, com largura media d'agua de mais de 3 ½ quilômetros e altura media de 15 metros, guardando um volume d'agua calculado em 1.500:000:000 metros cúbicos. (Fontenelle, 1893, p.15)

Contando com uma área projetada de 100.000 hectares capaz de ser irrigada com o açude, o projeto representou uma medida sólida de combate às secas que permaneciam no horizonte e no imaginário da população. Ações como essa, combatiam o longo período de estiagem presenciada no estado, momento em que “nenhuma plantação tem feito a Colonia em suas terras de 1891 para cá” (Fontenelle, 1893, p.40). Esse panorama permanece em horizonte até o ano de 1894, tempo que constitui um alento para a população cearense, uma vez que trouxe um prolongado inverno, havendo segundo o relatório anual 99 dias de chuva, elevando consideravelmente a coluna pluviométrica deficitária. Ressalta-se que um evento dessa magnitude, configura riscos devido à falta de infraestrutura para lidar com tamanha escala de atividade pluviométrica, sobrevivendo até mesmos comparações de equivalência aos desastres das secas, como corrobora a indignação do presidente provincial que afirma:

Não compartilho da opinião frequentemente expendida pelos mais prejudicados, de que innundações equivalem a uma secca. No Ceará, um inverno, inda mesmo que seja tão intenso como este de 1894 [...] nunca será uma calamidade comparável com a das terríveis seccas, cujos perniciosos efeitos perduram por longos annos, determinando até considerável rebaixamento do nível moral da população. (Fontenelle, 1894, p.07)

Tais eventos, implicavam também no êxodo populacional, situação percebida como preocupante pelos governantes. Dentre os esforços para permitir a permanência e

deslocamento das comunidades dentro do estado, a linha férrea era uma das alternativas. No Centro-Sul, vem a destacar-se obras de irrigação em cidades como Icó, Iguatu e São Matheus (atual Jucás) contando com aproximadamente 200 açudes cada, em especial Icó que abrigava 1340 habitações no respectivo ano, constituindo um proeminente centro urbano (Fontenelle, 1894). A relativa ausência de dados das demais cidades que correspondem ao recorte de estudo justificam-se também devido ao serviço de estatística ter sido iniciado apenas em 1893, não havendo ainda abarcado todas as localidades municipais como dito pelo corpo técnico. Para o agenciamento dessas obras, a Estrada de Ferro de Baturité funcionava como agente intermediário. Em um balanço geral, as obras de açudagem passavam por ajustes, representando melhorias em empreendimentos existentes e revendo a viabilidade de açudes já construídos. Esses dados podem ser evidenciados ao observar que o Ceará contava com 2411 açudes no ano de 1896, em contrapartida aos 2601 no ano anterior (1895), representando um ponto de inflexão.

Nos dois anos seguintes, em decorrência das secas, as obras de irrigação foram novamente enfatizadas como medidas emergenciais, destacando também o processo de arrendamento pelo qual passava a Estrada de Ferro. Evidencia-se que as secas atingem o território cearense de diferentes maneiras, como destacado no relatório de 1899 sobre o ano findo, com destaque para as proximidades do rio Jaguaribe³⁸ em possibilitar resgate às populações circundantes, incluindo a região do Centro-Sul. No mesmo ano, ocorriam propostas para o arrendamento da estrada de ferro de Baturité, além do arrendamento a previsão do governo encampar a estrada³⁹. Acerca do funcionamento dessa, os propósitos da estrada podiam ser percebidos nas tarifas, ao beneficiar viagens em longo percurso, uma vez que as passagens de primeira classe variavam em “100 réis por kilometro para os cem primeiros quilômetros, 80 réis para os cem imediatos, a 60 réis para o percurso excedente” (Lacerda, 1898, p. 209). No referido ano de 1898, a estrada de ferro chegava a 287, 299 km de extensão e representava uma das estradas mais lucrativas para a União se comparada a outras estradas da região Nordeste, como a estrada Central de Pernambuco e a de Sobral. Em um balanço geral, o desenvolvimento da principal ferrovia do Ceará pode ser expresso pela tabela abaixo:

³⁸ Salienta-se que o rio Jaguaribe propiciava também o caminho da estrada de Jaguaribe, importante estrada carroçável que ligava a cidade de Icó ao litoral do estado, eixo de comercial de articulação litoral – interior (Jucá Neto, 2009).

³⁹ Ao todo estavam postas 09 propostas entre setores públicos e privados, sendo arrendada pelo engenheiro Alfredo Novis no ano de 1899.

Tabela 2:Desenvolvimento em extensão da Estrada de Ferro de Baturité durante a década de 1890.

E.F.B.	EXTENSÃO
1890	146,477km
1891	187,740km
1892	197,600km
1893	197,600km
1894	244,820km
1895	244,820km
1896	268,327km
1897	287,299km
1898	297,445km
1899	297,445km
1900	297,445km

Fonte: Relatórios Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas.

Ao analisar a tabela, nota-se a construção contínua principalmente nos 150km iniciais de comprimento, período em que a estrada de ferro mais que dobrou sua extensão se comparado ao início da construção em 1873. É perceptível a ocorrência de pausas decorrentes de diversas nuances, seja processos de arrendamentos, estudos aprovados e mesmo quanto a questão dos trabalhadores. No ano de 1900 já se prospectava-se a chegada na serra do Araripe, objetivo final que ligaria o litoral ao interior do estado, embora ainda distante e sem efeitos práticos no final do século XIX. Com a criação da república, a realização de obras de irrigação e mesmo no setor de estradas de rodagem permaneceu de modo semelhante ao Brasil Império nesse primeiro momento, realizando obras em outrora, mas sem um mecanismo efetivo de consolidação dessas estruturas. Destarte, a maior obra de agenciamento dessa região – a estrada de ferro, ainda não havia atingido o Centro-Sul, não amparando a população em períodos de seca.

3.3 A Reorganização Territorial e a Criação da IOCS (1900 – 1910)

Ao início do século XX, a estiagem ocorrida no ano de 1900 assolou a região de sobremaneira, o que demonstrou a insuficiência dos esforços pontuados no estado. Em conformidade, é reforçado em mensagens a real necessidade de infraestruturas sólidas como açudagem – preferencialmente grandes açudes, assim como estruturas viárias que permitam a movimentação de pessoas e mercadorias. De tal sorte que como dito em relatório “a conservação dos pequenos açudes ou é inteiramente desusada, entregue acção demolidora do tempo, ou exige cuidados incessantes e custosos, que mal compensam os poucos benefícios produzidos” (Accioly, 1905, p. 52). A trágica situação vivida poucos anos antes evidenciava a

urgência dos prolongamentos do eixo ferroviário, assim como da “conclusão das obras do açude de Quixadá, construção possível de outros reservatórios, medidas de proficuidade indiscutível para atenuar os efeitos da calamidades” (Borges, 1901, p.34) de modo que foi aprovado em congresso o projeto⁴⁰ no valor de 10 mil contos em socorro do estado, distribuídos entre outras obras para construção do açude de Lavras (Borges, 1901).

Em um balanço na virada do século XIX, em meio ao período de reestruturação governamental que permitisse uma nova gestão, as obras contra as secas ficaram designadas a segundo plano. Ainda no Ceará, volta-se a destacar a construção do açude de Quixadá situado na cidade de mesmo nome, considerada durante várias décadas a maior obra de irrigação não somente do Ceará, mas do Nordeste (Brasil, 2023). Salienta-se também como mérito dessa temática a estrada de ferro de Baturité, obra que se destacava como ponta de lança no agenciamento ferroviário na região do polígono das secas, conforme pode-se observar na extensão das estradas de ferro dos estados circunvizinhos:

Tabela 3: comparativo entre as ferrovias circunvizinhas.

ESTRADAS DE FERRO EM 1900	EXTENSÃO
Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz (RN)	121,000km
Estrada de Ferro Conde D'eu (PB)	165,000km
Estrada de Ferro Central de Pernambuco (PE)	179,900km
Estrada de Ferro Sul de Pernambuco (PE)	193,000km
Estrada de Ferro de Sobral (CE)	216,280km
Estrada de Ferro de Baturité (CE)	297,415km

Fonte: Adaptado do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, 1902.

Na primeira década do século XX percebe-se avanços significativos no combate às secas e agenciamento viário, suas Estradas de Ferro possuíam maior extensão que demais obras nos estados circunvizinhos na aurora do século, ainda assim, a estrada de Baturité ocupava posição privilegiada ao beirar os 300km de extensão, em uma tentativa constante de conectar o litoral ao interior do estado. O planejamento, embora envolto a pausas, seguia ativamente e o empreendimento possibilitava o crescimento pelos municípios atingidos pela estrada, como potencialidade para a própria construção do açude de Quixadá, cujo usufruto da

⁴⁰ A realização e aprovação do projeto emergencial ganham apoio e destaque no congresso, como relatado pelo presidente do Estado Pedro Augusto Borges “As idéas contidas no projecto votado pela Camara haviam merecido o applauso da opinião publica e do Club de Engenharia do Rio de Janeiro que, em reunião solemne, approvára unanimemente uma moção affirmando que ‘a prestação de soccoros á população, por meio de açudes, estradas de ferro e de rodagem, e irrigação constituíam a base essencial da solução definitiva do problema da secca.” (Borges, 1901, p.40)

estrada fazia-se necessário. Tal afirmação é corroborada pelo então presidente do estado ao mencionar que

Nos municípios próximos às duas vias-ferreas existentes no Estado, ha diversos açudes feitos durante as seccas, assim como se encontram muitos valles apropriados para obras semelhantes, que melhormente podem ser objecto d'esses estudos porque a sua vizinhança das vias-ferreas, facilitando os meios de transporte dos materiaes necessários, economiza tempo e dinheiro. (Borges, 1903, p. 33)

Esses processos que dialeticamente se complementam fazem ser possível o desenvolvimento do estado. Nota-se que a região Centro-Sul registrava as poucas construções de açudes em eventos não simultâneos à ferrovia, sem benesses diretas em decorrência dessa. Com a construção da estrada, era necessário também regular manutenção e troca dos trilhos, além de infraestruturas inerentes ao bom funcionamento dos trens, o que implicava em realizar manutenções a custas do prolongamento dos trilhos nos anos seguintes, como ocorrido até 1907.

Ademais, atenta-se para a criação da Comissão de Açudes e Irrigação em 1905 - atuando exclusivamente no Ceará, e da Superintendência de Estudos e Obras Contra os Efeitos das Secas em 1907 cuja principal atuação ocorreu nos estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Piauí, atuando em serviços como perfuração de poços e sondagens para estudos hidrológicos (Almeida, 1907). Nesse mesmo ano, ocorre o projeto da “estrada de ferro de penetração” cujo principal objetivo era interligar os estados do Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba, através de uma linha férrea que conectasse

Pelo valle do rio do Peixe, na Parahyba, até a cidade do Crato, no Ceará, ligando assim a viação férrea dos Estados do Sul á dos Estados do Norte, corta o Rio Grande do Norte de leste a oeste em 197 kilometros approximadamente e de norte a sul em cerca de 76 kilometros (Müller, 1905, p. 676).

Tais iniciativas culminaram na realização da portaria de 16 de setembro de 1907 na qual consta “fazer gratuitamente estudos, prestar informações, instruir as petições dos particulares que requererem premios ou auxílios” (Almeida, 1908, p. 1391). No respectivo ano, a comissão de açudes e irrigação empreende um plano de propaganda e conscientização para os habitantes de zonas flageladas em favor do armazenamento de cereais e forragens, além de recompensas financeiras para construção de açudagens de pequeno porte. O açude de Quixadá (inaugurado em 1906) determinou meios para percepção da necessidade de estudos aprofundados para realização de obras de irrigação, visando diminuir erros físicos, humanos e financeiros. Em 15 de novembro do mesmo ano era inaugurada a estação de Giráu em Senador Pompeu distante 326,988 km da estação Central, exemplificando a volta das obras de

prolongamento da estrada concomitantes aos novos estudos para ampliação da açudagem. Com as benfeitorias, a realização de novos fluxos fazia-se possível, obras como estradas de rodagem vinham a dar suporte aos caminhos desbravados pela linha férrea, estando subordinadas aos trilhos como elemento norteador.

Figura 5: estrada carroçável ligando Russas - CE, a Baturité -CE (19--).



Fonte: Arquivo Nirez, 2024.

A abertura de estradas exemplificada na figura 05 que efetua a ligação entre demais localidades, consistia muitas vezes em redescobrir espaços, efetuando serviços de engenharia necessários à passagem através do meio natural. A feitoria de caminhos tornava-se elemento obrigatório para o desenvolvimento regional, muitas vezes sob áreas que demandavam ações de modo ativo, seja entre acidentes geográficos, aclives ou declives, a passagem aberta era realizada sob condições topográficas adversas. Isso posto, o corpo técnico vem a atuar de maneira precisa no espaço, elaborando estradas necessárias para o fluxo de pessoas. Assim, cidades adjacentes a EFB como Russas, vêm a ter acesso a ferrovia não diretamente, mas através de estradas carroçáveis que permitiam à população usufruir das infraestruturas em expansão, realizadas em uma gama de municipalidades.

No final da primeira década do século XX, especificamente em 1909, o Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas passa a ser Ministério de Viação e Obras Públicas. Com a reorganização do quadro ministerial e em meio a avanços significativos nas infraestruturas hídricas, a destacar a Comissão de Açudes e Irrigação e a Superintendência de Estudos e Obras Contra os Efeitos das Secas, tem-se a criação do que veio a ser o principal órgão de combate ao flagelo, a Inspeção de Obras Contra às secas – IOCS em 1909. Fundada em 21 de outubro de 1909 pelo decreto 7.619, a IOCS foi resultante das mencionadas comissões que agiam de maneira separada, ficando o órgão sob comando do engenheiro Miguel Arrojado Lisboa. O respectivo ano é emblemático para a região Nordeste por se constituir como o ano de fundação do primeiro órgão ao combate sistêmico das estiagens, representando uma mudança necessária para o desenvolvimento (inter)estadual. A IOCS age na realização de estudos, laudos, projetos e construções de açudes e barragens principalmente nos estados mais afetados pela seca, havendo um plano organizacional de levar essas obras de irrigação de maneira estrutural, e não mais a caráter emergencial pós-desastres. Para isso, estudos de cartografia e topografia faziam-se urgentes, uma vez que:

A delimitação da região semi-árida do país só poderá ser discriminada com precisão depois que o levantamento topográfico do país e o conhecimento mais exacto da sua hidrologia permittirem uma completa discriminação dos cursos perennes dos não perennes. (Sá, 1910, p. 507)

Logo, estudos climáticos e o próprio entendimento da caracterização do clima semiárido são mecanismos necessários para as condições de realização das obras. Dessa maneira, havia necessidade de reavaliar a representação do espaço por meio de cartografia que abarcasse as novas mudanças referentes ao estado, além das atualizações observadas desde o primeiro mapa, incluindo as informações de natureza topográfica, como esboçado anteriormente no ano de 1892. Logo, até a realização da inspeção, o mapa anterior de 1908 apresenta o espaço do estado do Ceará conforme ilustra o mapa 07:

Mapa 7: Mapa do Estado do Ceará em 1908.



Fonte: Atlas dos Estados Unidos do Brasil, 2024.

A amostra acima evidencia o espaço existente em outrora assim como apontamentos para um maior detalhamento nas novas cartografias, entendimento que a IOCS considerava necessário para prosseguimentos dos trabalhos, o que seriam a nova orientação para o traçado dos caminhos. O maior nível de detalhamento apreendido permite um melhor entendimento e

percurso possível para a estrada de ferro, podendo abranger cidades emergentes ou deixar de fazê-los. Por fim, constata-se no traçado da EFB projetada mapa acima um percurso linear, que não adentra no Centro Sul⁴¹. As mudanças que atualizassem o traçado de modo que abarcassem o Centro-Sul cearense em sua centralidade ainda estavam por acontecer e logo viriam a alterar substancialmente o projeto. Nesse momento, a EFB que atingia a cidade de Quixadá possuía seu trajeto projetado nos limites do centro-sul cearense, longe das margens do rio Jaguaribe, embora com o destino final para Crato – CE. Nota-se que, apesar do traçado da estrada passar por alterações, a chegada em Crato não era motivo de discussões. Assim, as novas demandas cartográficas eram reflexo da mudança de atuação do Estado sob o território, permitindo uma nova atuação quanto à apreensão e organização espacial (Reis, 2019).

Seguindo na lógica de progresso das infraestruturas de irrigação, ocorre outra mudança significativa após a instituição da IOCS, a criação da Rede de Viação Cearense – R.V.C sob o governo de Nilo Peçanha. Instituída pelo decreto n. 7669 de 18 de novembro de 1909, a R.V.C constitui um importante mecanismo que corroborou a posterior formação e fortalecimento da rede urbana cearense, de modo que as estradas de ferro do mesmo estado atuariam em conjunto sob a mesma lógica de progresso em gestão federal. Em sua composição constavam a Estrada de Ferro de Baturité, Estrada de Ferro de Sobral e seu prolongamento para cidade de Teresina, além da ligação das duas estradas cearenses através da cidade de Uruburetama – CE (distante 110km da capital), ligação consumada apenas em 1950 (Ferreira, 1989). A estrada de ferro de Baturité assim como a de Sobral passam então a um novo arrendatário a *South American Railway Construction Company Limited*, companhia britânica que arrendou as ferrovias cearenses por um prazo de 60 anos, substituindo o antigo arrendatário nacional Novis & Porto (Sá, 1910). Negócio lucrativo para o mercado internacional que atingia novos mercados a um custo baixo, a expansão do capital estrangeiro fazia-se cada vez mais presente em solo brasileiro, sobretudo nas ferrovias.

No mesmo ano, a EFB contava com 345,330km de extensão com a promessa de atingir a cidade de Macapá - CE⁴², projetando-se ramais na cidade de Icó e Crato, além da ligação com a estrada de Sobral através de Uruburetama. A ideologia de desenvolvimento vigente e a busca pela industrialização brasileira, permitiu traçar um quadro de ligação no

⁴¹ As motivações políticas para retirada do Centro-Sul no traçado da EFB é a exclusão de Aracati do comércio interno. A burguesia aracatiense - aliado histórico da burguesia de Icó, através da Estrada Geral do Jaguaribe, eram concorrentes econômicos de Fortaleza, assim, a elite da capital ao exercer maior poder sobre os agentes que fazem a ferrovia isola estrategicamente os maiores concorrentes econômicos do estado, centralizando as rotas comerciais para o porto de Fortaleza, em detrimento do porto de Aracati (Jucá Neto, 2014; Galvão, 2019).

⁴² A cidade de Macapá, anteriormente desmembrada de Jardim - CE, passa a ser hoje a cidade de Jati, localizada na região do Cariri cearense, sul do estado.

território nacional, de modo a prospectar novas rotas comerciais, de maneira que as principais realizações para a materialidade das intenções podem ser percebidas no trecho a seguir:

Foi effectuado o reconhecimento do ramal de ligação das estradas de ferro do Baturité e Rio Grande do Norte, partindo do lugar denominado Serra, 16 kilometros além de Iguatú, passando pela cidade de Icó, no Ceará, e chegando a Caicó, no Rio Grande do Norte com o desenvolvimento total de 451 kilometros. Foi também feito o reconhecimento da ligação das estradas de ferro de Baturité a Sobral. (Francisco Sá, 1910, p. 102)

Com a R.V.C, a ligação com os demais estados circunvizinhos era uma possibilidade concreta no sentido da EFB em direção a Crato, o percurso da mesma seguindo para o Centro-Sul possibilita um encontro com os estados do Rio Grande do Norte e Paraíba, como projetado pela primeira vez o traçado do ramal nas proximidades da cidade de Iguatu. Em síntese, o período de reestruturação republicano possibilitou a sistematização das ferrovias de maneira a integrar um Plano de Viação Nacional, seja através de infraestruturas terrestres, ou através das conexões portuárias, projetos em constante expansão.

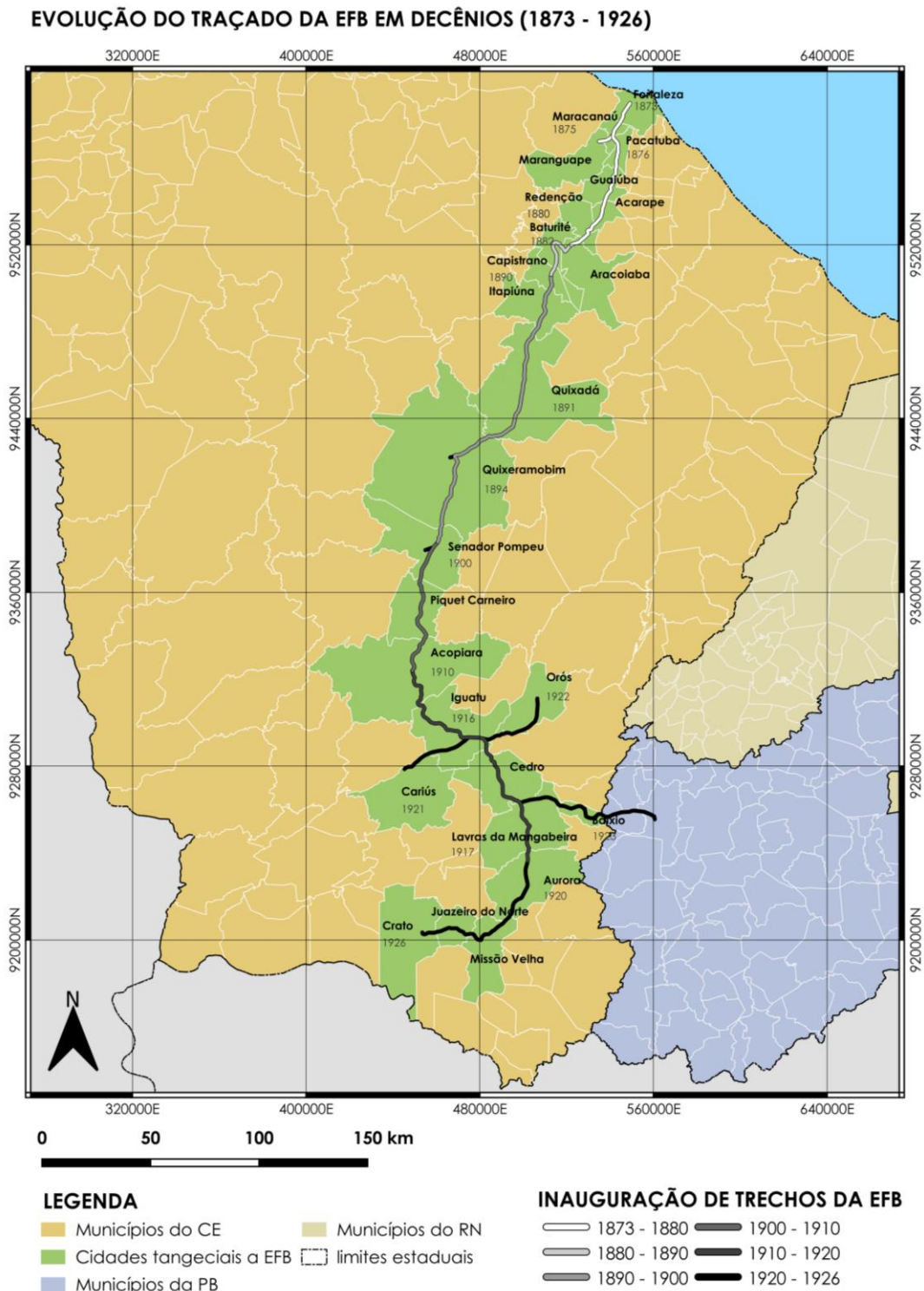
3.4 A Integração Ferroviária no Centro-Sul Cearense (1910 – 1930)

No início da década de 1910, pode-se observar um período de avanço no combate às secas. A mesorregião do Centro-Sul cearense passa ser trabalhada de maneira sistemática, com um plano de irrigação que beneficia um conjunto de municípios de maneira integrada. A IOCS, ainda em período de adaptação, é reorganizada pelo Decreto nº 9.256 de dezembro de 1910, conferindo a inspetoria o título de repartição permanente, até então não consolidado (Gonçalves, 1911). Ressalta-se a estrutura do quadro organizacional da IOCS, que, repartida em 03 frentes de trabalhos, os serviços referentes ao Ceará estavam sob jurisdição da primeira repartição da IOCS com sede em Fortaleza⁴³, responsável pelos serviços desse estado e do Piauí.

Para efeito de visualização, escala e análise, tem-se no mapa de número 08, uma visão geral da estrada de ferro de Baturité e suas seguintes periodizações como resultado deste trabalho. É possível visualizar em extensão e estruturação das redes ferroviárias e núcleos urbanos que participaram desse processo.

⁴³ A 2ª repartição correspondeu aos estados da Paraíba e Rio Grande do Norte, já a terceira, diz respeito à atuação nos estados da Bahia, Sergipe, Alagoas, Pernambuco e Norte de Minas.

Mapa 8: Evolução do traçado da E.F.B. em Decênios.



Fonte: elaborado pelo autor com base nos procedimentos elencados na metodologia, 2023.

A elaboração do presente mapa, permite entender de maneira dinâmica a periodização da construção da EFB, mecanismo cuja construção é discutida ao longo deste trabalho. Sua

elaboração conforme explicitada na metodologia, foi fruto de uma base de dados de diversas naturezas, digitais, históricas e analíticas, como resultado gráfico tem-se um entendimento holístico da formação territorial. Seus períodos iniciais são marcados pelo rápido desenvolvimento da estação Central em Fortaleza até a cidade de Baturité, seguido pela encampamento e paralisação das obras decorrentes dos longos estudos preliminares para seu prolongamento. Destaca-se que o próprio traçado muitas vezes contornava acidentes geográficos, visando viabilizar a própria estrada. Elementos naturais e humanos são recorrentes quanto o prosseguimento ou paralisação das obras.

É possível verificar os períodos de maior progresso para o desenvolvimento viário, além das recorrentes mudanças realizadas, como a passagem pela cidade de Juazeiro do Norte antes não prevista, e construção de ramais que fizessem ligações com centros urbanos. Destarte, os ramais construídos em períodos posteriores ao tronco da estrada estão destacados em cor preta representando as nuances percebidas no agenciamento urbano do estado. Os ramais não planejados no projeto inicial vêm a nascer justamente da relação das infraestruturas viárias com as hidráulicas, amparando a construção de grandes barragens, a ausência dos trilhos, muitas vezes implicaria na não viabilidade das obras, devido à falta de materiais, equipamentos e mão de obra.

O entroncamento da EFB em conexão com a Paraíba, representa também uma ligação com demais portos e regiões produtoras, impulsionando o comércio de centros agrícolas no sul do estado, além de importação e exportação de produtos de outros estados. Com a possibilidade de comércio e deslocamento para os estados vizinhos, não apenas a exportação de mercadorias foi viabilizada, mas também a importação, abrindo os portos cearenses para atividades advindas fora do estado, representando possibilidades comerciais que disputassem acordos com os centros produtores da época. A materialização da ferrovia vem a consolidar a região Nordeste como um território cada vez mais integrado, onde as pessoas e produtos possam atravessar regiões limítrofes sem maiores entraves, fortalecendo o comércio e polo regional. A ligação da ferrovia cearense com a Paraíba consiste também na consolidação viária com o território potiguar, estado circunvizinho com núcleos urbanos próximos à capital do estado do Ceará, a exemplo da cidade de Mossoró - RN cuja distância para Fortaleza é menor que se comparada a Natal - RN. Assim, a disputa de polos comerciais e de serviços é incentivada pela variedade de possibilidades de conexão terrestre concretas.

Nessa conjuntura, em fins do ano de 1910, a Estrada de Ferro de Baturité chegava à cidade de Iguatu (ver figura 06) com 423,628km de extensão, entrando no circuito da região de estudo.

Figura 6: Estação Ferroviária da Cidade de Iguatu, CE.



Fonte: IBGE, 2024⁴⁴

Iguatu consiste hoje na segunda maior cidade do Centro-Sul cearense, localizada nas proximidades do Alto Jaguaribe, inclusive contando com pontes ferroviárias e rodoviárias que atravessam o rio (IBGE, 1959). A cidade criada em 1874 a partir de território desmembrado de Icó, contou com 04 estações ferroviárias e mais 04 pontos de parada para atender o município (IBGE, 1959). O comércio agropecuário da cidade foi fortalecido com a implementação das redes ferroviárias, ao propiciar a exportação agropecuária, principalmente sobre a economia algodoeira, uma vez que a cidade contava com fábricas de beneficiamento de algodão, consistindo na principal fonte de renda (ver figura 07). No censo de 1920, a cidade contava com 29.190 habitantes, e crescimento contínuo advindo das modernizações urbanas advindas da ligação com demais redes de cidades (Victor, 1925).

⁴⁴ IBGE. Estação da RVC: Iguatu, CE. 19--., CE. S.l: [s. n.], [19--] Acervo dos Municípios brasileiros. Disponível em: <<https://acervo.fortaleza.ce.gov.br/pesquisa?total=4693&categoria=ICONOGRAFIA&pagina=76>> Acesso em: 24/02/2024.

Figura 7: Fábrica de Beneficiamento de algodão em Iguatu, CE.



Fonte: IBGE, 2024.⁴⁵

A atuação sistemática da Inspetoria abrangia a realização de serviços complementares ao contexto socioespacial em que atuava, de maneira que estava sob responsabilidade atribuições referentes ao desenvolvimento viário como: realização de estradas de ferro de penetração, estradas de ferro afluentes das principais, além da realização de estradas de rodagem, tópico até então pouco abordado pelo ministério. As estradas de rodagem assumiam papel de interligar diferentes municípios e povoados que as ferrovias não atendiam, possibilitando caminhos auxiliares aos eixos urbanos em expansão. As obras de irrigação abrangiam serviços do tipo: poços tubulares e cartesianos, barragens, açudes, serviços de piscicultura em açudes e rios não perenes, conservação e reconstituição das florestas, dentre outros (Gonçalves, 1911).

À princípio, é dada ênfase na elaboração de estudos de açudagem. No ano de 1910 é possível perceber a diferença⁴⁶ quanto ao tratamento destinada a questão hídrica sob

⁴⁵ IBGE. Fábrica de Beneficiamento de algodão: Iguatu, CE. 19--., CE. S.l.: [s. n.], [19--] 1 foto: p & b. Acervo dos Municípios brasileiros. Disponível em: <<https://acervo.fortaleza.ce.gov.br/pesquisa?total=4693&categoria=ICONOGRAFIA&pagina=76>> Acesso em: 24/02/2024.

intervenção da IOCS, a realização de estudos de açudagem abarca cidades do Centro-Sul como: São Matheus – atual Jucás, Iguatu, Icó, Lavras e Várzea Alegre. Dessa primeira leva de estudos, destacam-se os do açude Orós, locado a 45km da cidade de Iguatu. O presente açude contava com encaminhamentos que o apontavam como um proeminente reservatório cujas dimensões e capacidades planejadas permitiria no porvir a ser o maior açude já construído (Gonçalves, 1913). Embora de início o destaque para o empreendimento não fosse mencionado, apenas no relatório de 1913 é dito suas reais dimensões, cujas características de 2.200.000.000m³ “ultrapassariam o *Roosevelt*, nos Estados Unidos, que é actualmente a maior represa, comporta apenas 1.600.000.000 de metros cúbicos” (Gonçalves, 1913, p.287). A proposição dessa obra, representa simbolicamente o Ceará como um proeminente estado no setor de obras de engenharia, representando a chegada de progresso e convite a novos capitais.

Nos anos seguintes, a estrada segue em direção ao Centro-Sul cearense com destino final até a cidade de Crato em estudos aprovados, distante 160,045km da cidade de Iguatu. A promessa da Estrada de Ferro de Baturité de atingir o Rio São Francisco ainda estava em voga, havendo estudos em aprovação de Crato a Juazeiro – BA numa extensão de 490km. A possibilidade de ligação com os estados de Pernambuco e Bahia fazia-se presente, embora não realizada, assim como a ligação pelo entroncamento dos estados do Rio Grande do Norte e Paraíba a partir do Centro-Sul. A realização da conexão através do ramal da EFB impulsionou também a açudagem privada, uma vez que a IOCS concedia benesses para os donos das terras que realizassem a pequena e média açudagem. Nessas circunstâncias, no ano de 1912 são realizados 5 estudos de açudes particulares no Centro-Sul, além do início de construção de 01 em Iguatu e 01 em São Matheus (Gonçalves, 1913). A realização da açudagem particular predizia o acesso à água pela comunidade em períodos de estiagem⁴⁷, de modo que apesar do investimento privado, os empreendimentos visavam um ganho coletivo (Gonçalves, 1913).

Com o auxílio da IOCS, os serviços de agenciamento territorial poderiam enfim andar *pari passu* com a açudagem, não fosse a suspensão dos serviços de construção da ferrovia no ano de 1913 que ocasionou o encerramento de contrato no ano de 1914. Os motivos da finalização do contrato acordado em 1910, dizem respeito ao não cumprimento do plano ferroviário, que previa a inauguração de 200km de extensão nos 02 primeiros anos, além da realização de 200km a cada ano seguinte (Lyra, 1917). Com o atraso das obras, a retomada

⁴⁶ Com a IOCS, a verba da instituição aumenta, permitindo o desenvolvimento de infraestruturas.

⁴⁷ Embora não relatado em relatório o teor de interação do açude com a comunidade, era mencionado a obrigatoriedade dos açudes particulares servirem a comunidade (Gonçalves, 1913).

dos objetivos da estrada é novamente mencionada pelo então ministro de Viação e Obras Públicas, Augusto Tavares de Lyra⁴⁸ destacando que: “estaria o governo impedido de executar, como medida de socorro publico contra a secca no estado do Ceará, centro de maior acção da calamidade climática, a construção de linhas de viação férrea nesse Estado” (Lyra, 1917, p.28). As obras no Ceará, portanto, eram necessárias, constatações advindas a partir da maior destinação de verbas para repartição da IOCS responsável pelo território⁴⁹, além do maior foco no estado desde a extinta comissão de açudes e irrigação.

O encerramento do contrato com a empresa britânica permitiu ao Governo Federal novamente dar câmbio à construção do prolongamento da estrada, de modo que os serviços suspensos desde 1913 voltam a ser executados em 1916 sob administração do Estado, representando avanços no setor elucidados com a chegada da ferrovia na cidade de Cedro, localizada no núcleo do Centro-Sul cearense. A ferrovia distante 475,183Km da estação Central, permeia o Centro-Sul tanto através do tronco da EFB quanto através do ramal em destino a cidade de Icó⁵⁰, distante 5km do corpo da estrada.

Nesse espaço, na estrada que liga Cedro-CE a Lavras da Mangabeira-CE, ocorreu a ramificação da ferrovia em direção à Paraíba no projeto de expansão das ferrovias, no entroncamento dos estados do Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba. Concentrando-se como ponto de tensão da ferrovia, momento em que seus trilhos passam por modificações de modo ainda não visto, havendo maior concentração de ramificações no Centro-Sul do que em outras passagens presenciadas pela ferrovia, exemplificado pelas extensões dos ramais (conferir mapa 08). Com a retomada das obras pelo governo desde 1916, a EFB completa seu trajeto sob a mesorregião do Centro-Sul, saindo de Lavras em fins de 1918, apresentando a construção da estrada em direção a cidade de Aurora, localizada no Cariri. O caráter técnico da construção dos trilhos, muitas vezes denotava obras adjacentes que vencessem depressões e aclives geográficos viabilizando a ferrovia, como ocorrido no trecho Lavras à Aurora (ver figura 08).

⁴⁸O Norte-rio-grandense Augusto Tavares de Lyra além de atuar como ministro da Viação e Obras Públicas durante 1914 – 1918, ocupou o cargo de governador do estado do Rio Grande do Norte, demonstrando conhecimentos acerca da problemática das estiagens que assolavam a região Nordeste.

⁴⁹ A repartição da IOCS responsável pelo Ceará e Piauí detinha 1.659: 903\$755, em contrapartida aos valores de 197: 134\$991 réis destinados aos estados do RN e PB, e 88: 372\$363 réis destinados a respectivamente aos estados da BA, SE, AL, PE e Norte de Minas (Rio, 1990, p. 524).

⁵⁰ O ramal em destino a Icó é o ramal do açude de Orós, na cartografia histórica o território de Icó que abrigava o ramal é hoje o município de Orós, a ferrovia que adentrava os 5km não incluía os núcleos urbanos da cidade, apenas as terras não urbanizadas.

Figura 8: Ponte em construção entre o trecho Lavras – Aurora, CE (1920).



Fonte: Biblioteca Nacional, 2024.⁵¹

Figura 9: Pessoas na cidade de Aurora no dia da inauguração da estação ferroviária.



Fonte: Biblioteca Nacional, 2024.⁵²

⁵¹ PONTE de 40 metros sobre o Riacho Rozario (em construção) no kilometro 493: trecho Lavras-Aurora, P. E. F. de Baturité. Lavras da Mangabeira, CE: [s.n.], [1920]. 1 foto, Cópia fotográfica de gelatina e prata, p&b, 11,7 x 16,7. Disponível em: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=59977. Acesso em: 8 fev. 2024.

A realização das obras ferroviárias, propiciavam mudanças significativas nas cidades, desde a inauguração de novos marcos à costumes no corpo social. Conforme evidenciado (ver figura 09), a inauguração das estações de trens era motivo de orgulho para a população, evento que angariava amplo anseio popular para prestigiar a chegada dos trens. Com as estações, a possibilidade de deslocamento para populações adjacentes estava em primeiro plano, permitindo novas rotas e perspectivas. Na imagem, a celebração da ferrovia agitava a cidade de Aurora, então detentora da passagem dos trilhos. As estações eram elementos arquitetônicos que representavam poder e progresso para as cidades.

Nesse momento, a EFB se consolidava como a ferrovia mais lucrativa para o Ceará, representando um saldo 4 vezes⁵³ maior que a estrada de Sobral (Rio, 1920). Com estudos aprovados se encontrava o trajeto à cidade de Macapá, trajeto projetado, porém não concluído. Prospecta-se que a não realização das obras para Macapá e em consequência para Pernambuco, são circunstanciais a fatores políticos e econômicos, além da aproximação ferroviária com os estados da Paraíba e Rio Grande do Norte. Soma-se a isso, o investimento dado as estradas de rodagem pós passagem dos trilhos, desinteresse das elites cearenses em disputar comércio com Pernambuco, arriscando a perda de centralização no porto da capital. Termos não esclarecidos nos relatórios ministeriais. Todavia, nos anos que encerram a década de 1910, o quadro das obras contra às secas é reforçado em orçamento e em elaborações projetuais ocorridas sob a presidência de Epitácio Pessoa⁵⁴.

Dentre as obras e reformas realizadas, destaca-se a urgência de atualização das oficinas de reparos da estrada de ferro, não projetadas para atender trajetos acima de 100km, em contrapartida ao tráfego de 1919 que totalizava 517,493km de extensão⁵⁵ (Rio, 1921). Nessa conjuntura, em julho de 1919 a IOCS passa a ser Inspetoria Federal de Obras Contra às secas – IFOCS, pelo decreto de 9 de julho de 1919 nº13.687, havendo ganho de autonomia para gerência de obras, assim como de orçamento ao órgão. Em 1920, pode-se perceber mudanças na sistematização das obras da IFOCS, como o andamento para construção dos

⁵² ASPECTO de uma das ruas de Auróra no dia da inauguração da Estação ferro-viaria daquela cidade. **Aurora, CE: [s.n.]**, 7 set. 1920. 1 cartão-postal, Cópia fotográfica de gelatina e prata, p&b, 8 x 13 cm. Disponível em: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=59974. Acesso em: 8 Feb. 2024.

⁵³ No ano de 1918 enquanto a EFS apresentou um saldo de 736: 412\$012 Réis a EFB atingiu o saldo de 3,067: 919\$992 Réis (Rio, 1920).

⁵⁴ Epitácio Lindolfo da Silva Pessoa exerceu o cargo de presidência da república durante os anos de 1919 – 1922, paraibano nascido da cidade de Umbuzeiro, possuía conhecimento teórico e prático quanto as questões que assolavam o Nordeste, influenciando no maior aporte financeiro destinado as obras de combate às secas durante sua gestão.

⁵⁵ Assim, a ferrovia era subdimensionada para o material rodante que devia ser consertado e mantido periodicamente.

grandes açudes públicos no Centro-Sul: Poço dos Paus, Várzea Alegre e ramal para o açude de Orós, além da inauguração do trecho Lavras – Aurora (conforme figura 10) distante 559,001km da Central (Rio, 1922).

Figura 10: Corte em Rocha no Trecho Lavras - Aurora.



Fonte: Biblioteca Nacional, 2024.⁵⁶

Os cortes topográficos foram situações presentes no agenciamento viário do estado do Ceará, as paisagens prospectadas para passagem da ferrovia deveriam ser adaptadas em ordem técnica. Os serviços de melhoramento do solo, corte e aterro fizeram-se presente na viabilização dos caminhos. Rotas em que a realização do desvio consistia em percursos demasiadamente longos, procuraram ser adaptados através de obras de engenharia como apresentado na figura 10.

Com a chegada dos trilhos e inauguração de novas estações, destacam-se como mais rentáveis (embora inauguradas a poucos anos) – a estação de Fortaleza, as estações de Lavras, Iguatu, Baturité e Quixadá, evidenciando o potencial financeiro da região. A importância dessas obras para o estado é evidenciada no traçado que adentra na morfologia urbana das cidades, o açude Poço dos Paus e Orós tornaram necessária a construção de ramais da linha férrea para atender as referidas obras, como exemplificado abaixo (figura 11).

⁵⁶ CORTE em rocha no trecho Lavras-Aurora do P. E. F. de Baturité: kilometro 498. Ceará: [s.n.], [1920]. 1 foto, Cópia fotográfica de gelatina e prata, p&b, 11,7 x 16,7. Disponível em: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=59979. Acesso em: 8 Feb. 2024.

Figura 11: Construção açude de Orós, CE.



Fonte: IBGE, 2024.

A realização do açude de Orós, devido à escala do empreendimento, demandou espaços de alojamento para os trabalhadores e manutenção de máquinas e recursos. Essa necessidade, faz surgir um vilarejo adjacente às obras, ocupada por técnicos e pessoal empregado. As instalações referentes ao canteiro de obras, permitem uma primeira ocupação que vem progredir em alojamentos substanciais, ocupando um espaço cada vez mais modificado pela ação humana, elementos presentes na construção do açude Orós com destaque para vilas operárias presentes na imagem (figura 12). O povoado do açude de Orós que advém em decorrência das obras de irrigação, vem a culminar na criação da cidade de mesmo nome em 1957, emancipada do território de Icó. Tem-se assim, um exemplo prático da relação entre infraestruturas territoriais e desenvolvimento urbano, especialmente nesse caso, a criação de novas cidades.

Figura 12: Povoado do açude Orós, década de 1920.



Fonte: IBGE, 2024.

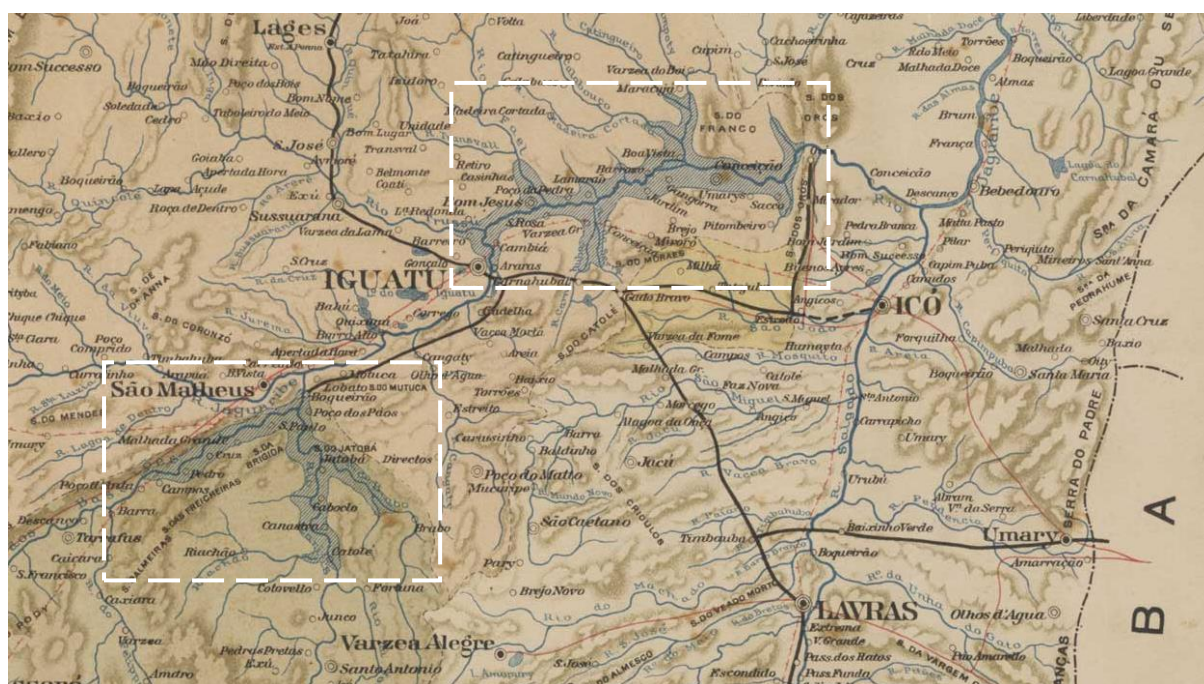
Assim como o açude de Orós, a construção do açude Poço dos Paus também propiciou o crescimento do vilarejo de mesmo nome (em 1920 pertencente a cidade de São Matheus, hoje Jucás) e sua independência política em 1932 passando a ser a cidade de Cariús, CE. As obras de irrigação, em especial a grande açudagem, andavam paulatinamente ligadas as infraestruturas viárias, havendo relações mútuas entre ambas. Apesar da existência do ramal férreo destinado a construção do açude poço dos Paus, esse não foi finalizado e as obras interditadas em meados da segunda década do século XX. Conjectura-se que a progressiva paralisação das obras ocorre em decorrência da desarticulação da IFOCS e baixas orçamentárias sob governo do ex-presidente da República Arthur Bernardes (1922 – 1926). Embora iniciadas as obras, o ano de paralisação total é incerta, como constatado em levantamentos recentes de açudagem, conforme pesquisa de Queiroz (2020).

A cidade de Cariús tem sua história intrínseca ligada ao vilarejo construído para realização do açude não concluído – Poço dos Paus. Essa conexão é mencionada pelo ministro de Viação e Obras Públicas em 1925, pontuando que “Cariús, localidade que surgiu no local

da construção, apesar da suspensão dos trabalhos, tem-se mantido com regular e animador movimento commercial.” (Sá, 1925). A capacidade de ocupação da vila operária realizada para construção da barragem poço dos Paus era de 10.000 mil pessoas, dentre técnicos, trabalhadores braçais, supervisores, entre outros (Queiroz, 2020). A movimentação realizada para instauração dessas vilas, propiciava aos trabalhadores estabelecer moradia fixa.

Paralelamente as infraestruturas hidráulicas, as obras de rodagem que seguiam no estado eram preferíveis em terrenos próximos as ferrovias e demais obras contra as secas. Na região de estudo pode-se perceber essas conexões com os serviços de construção de estradas de rodagem que preferencialmente iniciavam pela ferrovia⁵⁷. Essa construção pelo Centro-Sul iniciada em 1920, permite uma aproximação dos municípios cearenses com as cidades da Paraíba, até então sem uma conexão que possibilitasse o escoamento de mercadorias e materiais de maneira permanente. Para elucidação da mutualidade dessas obras, apresenta-se na cartografia abaixo (mapa 09) o recorte discutido:

Mapa 9: Recorte cartográfico do estado do Ceará (1926).



Fonte: adaptado de IBGE, 2024.⁵⁸

⁵⁷ Como mencionado no relatório estadual pelo dirigente José Moreira da Rocha em 1928.

⁵⁸ Inspetoria de Obras Contra as Secas. Mappa do Estado do Ceará: mandado confeccionar por S. Ex.^a Snr. Dr. Francisco Sá, Ministro da Viação e Obras Publicas. 2^a ed. São Paulo; Rio de Janeiro: Comp. Lith. Hartmann-Reichenbach, 1926. 1 mapa, 72 x 91,5cm. Escala 1:650.000. (Serie I. G., Publicação nº 6). Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart176019/cart176019.jpg. Acesso em: 21 Aug. 2023.

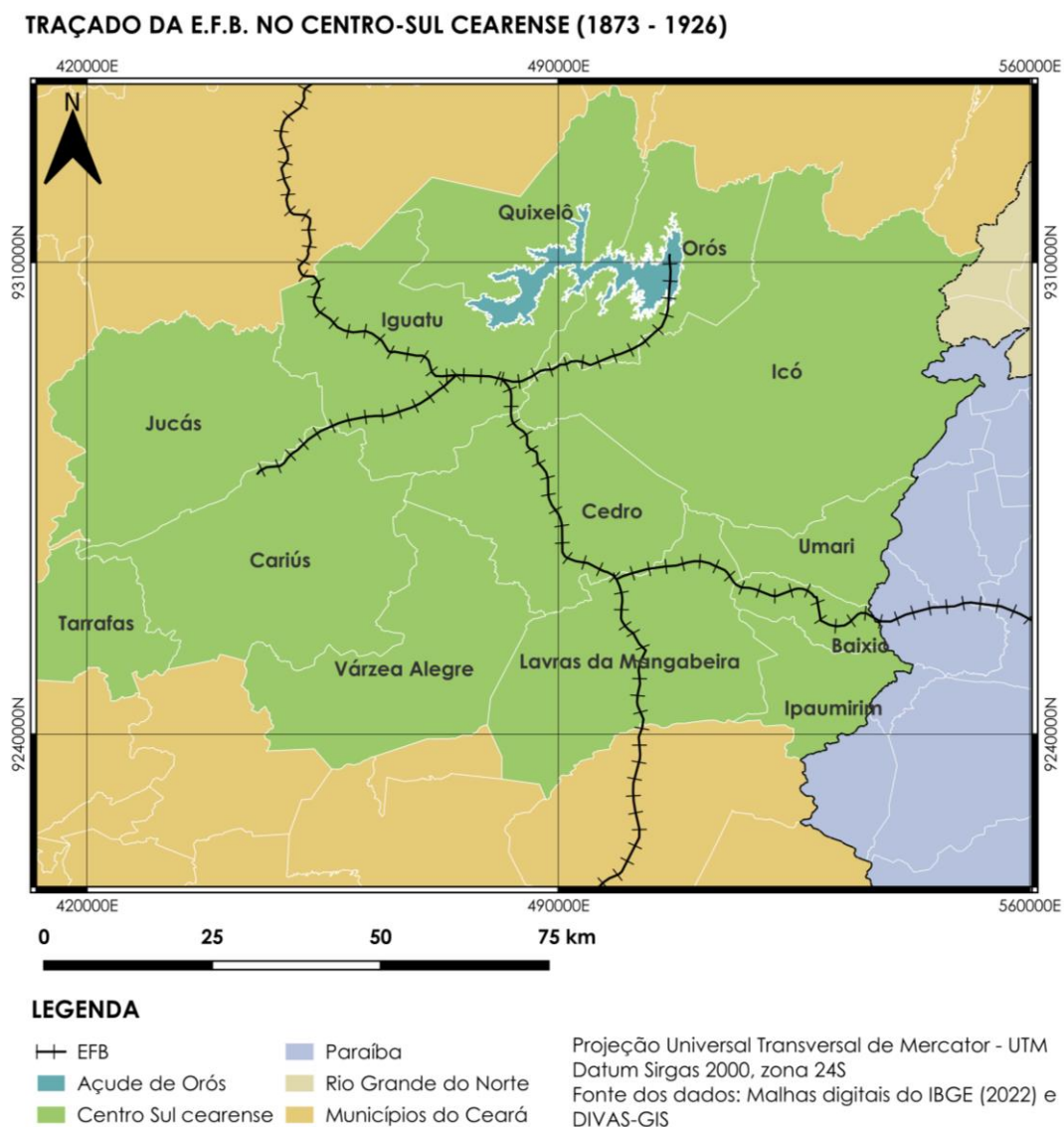
Os ramais acima, estendem-se na direção das respectivas obras de açudagem. A projeção do açude de Orós e o açude de São Matheus em mapa, são representados na tonalidade de azul em tom suave, demarcado em caixas brancas. Devido à escala das infraestruturas, a realização dessas obras é possibilitada pela chegada da linha férrea e demais caminhos que viabilizassem a construção de um novo espaço. As intenções para construção da linha férrea Ceará e Paraíba, podem ser percebidas conforme a passagem abaixo:

“afim de facilitar a construção das grandes barragens localizadas nos Estados do Ceará e da Parahyba do Norte, providenciou-se em junho de 1920, pela inspeção de Obras Contra as Secas, sobre a ligação ferroviária destes Estados. Fez-se então o reconhecimento para o traçado de uma linha entre Timbaúba, hoje Paiano (km. 474 da Estrada de Ferro de Baturité), e Pilões⁵⁹, e de um sub-ramal destinado ao transporte de materiais para a construção da grande barragem no boqueirão de Piranhas. (Pires, 1922, p. 130)

Destarte, no ano de 1923 – apenas 03 anos depois de iniciadas as obras, a linha férrea atinge a cidade de Cajazeiras – PB na extensão de 92,459km a partir da estação de Paiano, CE (Sá, 1925). Paulatinamente a construção ferroviária, é inaugurada no mesmo ano as obras da estrada de rodagem que ligam Lavras ao município de Cajazeiras, a partir de uma estrada de 58,806km sob plataforma de 5m de largura. Dessa forma, no ano de 1922 são inaugurados os ramais de Orós (com 42,740km) e de Poço dos Paus (com 33,220km) a fim de concretizar as ações de combate as secas (Sá, 1924, p.92). A cidade de Lavras, com localização privilegiada para os limites interestaduais, possibilitou o campo fértil para ligação tanto ferroviária, quanto pela estrada de rodagem que agenciava os caminhos para o progresso.

⁵⁹ A ligação refere-se ao açude Pilões localizado no município de São João do Rio do Peixe – PB, em construção na época. Já a obra Boqueirão de Piranhas, pertence a cidade de Cajazeiras - PB, no qual o sub-ramal veio a atender.

Mapa 10: traçado da EFB no Centro-Sul cearense.



Fonte: elaborado pelo autor com base nas malhas municipais do IBGE, 2023.

Conforme o mapa 10, com a realização das obras de agenciamento viário, é possível visualizar as conexões elaboradas dentro e fora da mesorregião. As grandes obras de açudagem, motivadas pelas secas, necessitaram da realização de ramais adjacentes. A exemplo do açude de Orós, barragem que visava tornar o rio Jaguaribe perene, embora as construções datem do início da segunda década do século XX, a inauguração ocorreu apenas na década de 1960. Por conseguinte, o mapa 10 evidencia a mutualidade dessas obras, andando a *pari passu* no desenvolvimento regional. A vetorização do açude de Orós corresponde ao traçado contemporâneo; entretanto, achou-se interessante colocá-lo para visualização da escala correspondente à área que o açude cobre. Perpassando os limites

municipais de Orós, a barragem atinge 03 municípios, sendo eles, Orós, Iguatu e Quixelô, represando 3.600.000.000⁶⁰ bilhões de m³ (Sá, 1925).

A bifurcação da EFB conhecida como ramal de Orós, ocorre na Serra de Morais, hoje distrito de Alencar, município de Iguatu (Lima, 1998). A razão da existência dessa também ser conhecida como ramal de Icó, decorre do fato dos estudos iniciais preverem a passagem pela cidade. Entretanto, devido a interesses conflitantes e econômicos dos setores da elite cearense ao não instigar a zona comercial de Orós em razão das redes comerciais com Aracati, além de não haver “nenhum interesse por parte da população do Icó pela construção da Estrada de Ferro, pelo contrário, existiu muita resistência à mesma, o ramal foi desviado para Orós” (Lima, 1998, p. 104).

Apesar das potencialidades em ápice naquela época, as restrições orçamentárias advindas do governo de Arthur Bernardes⁶¹ afetaram o orçamento que limitou o poder de ação da IFOCS. Essas medidas, fizeram com que as ferrovias em seu governo consistissem no único progresso substancial em obras contra as secas, ocasionando paralisações nos serviços de açudagem, seja a caráter público ou particular. Nesse sentido, no ano de 1925 ocorre a paralisação da maioria das obras, em decorrência do decreto 16.769 de 7 de janeiro de 1925. Assim, a desarticulação da IFOCS impacta o território ao impossibilitar a realização de obras já aprovadas, restringindo a atuação ao sistema viário, como a inauguração da estação de Missão Velha – CE, localizada em cidade de mesmo nome.

Contudo, no ano de 1926 a Estrada de Ferro de Baturité chega a seu destino final, a cidade Crato, localizada na zona fértil dos cariris cearenses. Após 53 anos de construção, é concretizado a ligação do litoral ao interior do estado, em uma extensão total trafegável de 746,749km com os ramais, percorrendo o eixo transversal do Ceará. Com a chegada da ferrovia, é viabilizada a conexão entre os polos agrícolas do sul ao Porto de Fortaleza. Ademais, a ferrovia que atende a uma gama de interesses, possibilita o escoamento de mercadorias, assim como torna possível o crescimento das cidades vizinhas ao transportar infraestruturas necessárias para o desenvolvimento urbano dos municípios, além de assegurar os esforços para construção da açudagem. Nota-se uma adaptação ao traçado principal em decorrência das obras de irrigação e segurança hídrica, de modo que a ferrovia é adaptada para as novas demandas dos agentes socioeconômicos cearenses.

⁶⁰ Atenta-se para a variação volumétrica da capacidade do açude nos relatórios, ocorrendo divergências ao longo dos relatórios ministeriais, aspecto evidenciado por Queiroz (2020).

⁶¹ “Da verba orçamentaria, na importância de 13.355: 736\$, houve distribuição, somente, de réis 3.115: 231\$300” (Sá, 1928, p. 181).

É notório saber que mesmo com a chegada da EFB na cidade de Crato, os planos de expansão ferroviária não cessaram. Havia estudos que buscavam o prolongamento da ferrovia para o Rio São Francisco, a partir de Crato, quanto estendendo a linha tronco a cidade de Macapá - CE, ambos projetos visando o agenciamento viário com o estado de Pernambuco. Em uma visão holística, é possível verificar a presença de projetos viários do Ceará para todos os estados circunvizinhos, uma vez que é realizado as linhas de penetração através do ramal para Sousa - PB que possibilita a conexão com o Rio Grande do Norte através da linha de Mossoró a Sousa, os projetos de extensão da ferrovia para o Rio São Francisco - PE, além da extensão da estrada de ferro de Sobral em direção a Teresina - PI. Em síntese, o Ceará permeava novas rotas comerciais com os estados circunvizinhos de maneira terrestre, além da realização de fluxos pelos portos do estado, possibilitando o comércio em outras vias.

Figura 13: Locomotiva e Vagão na E.F.B.



Fonte: Biblioteca Nacional, 2024.⁶²

A figura 13 apresenta a locomotiva, seus operadores e demais agentes. A imagem destaca também abundantes peças de madeira, que tanto poderiam servir para os dormentes

⁶² LOCOMOTIVA e vagão da Estrada de Ferro de Baturité. CE: [s.n.], 1920?. 1 cartão-postal, Cópia fotográfica de gelatina e prata, p&b 11,8 x 17 cm. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/acervodigital/>. Acesso em 15 Fev. 2024.

dos trilhos, quanto como combustível para as locomotivas. Conforme o crescimento da linha férrea, fazia-se necessário a realização de estruturas que a auxiliassem para o bom funcionamento, seja oficinas, depósitos de materiais ou mesmo as estações, atuando como núcleos que além de abrigar os usuários, poderia acumular demais funções. Assim, com a finalização da linha tronco totalizando 599,109km, os esforços maiores são destinados à manutenção das infraestruturas, prosseguimento das obras de irrigação e aumento das estradas de rodagem. Embora ao longo do século XX as estradas de rodagem venham a substituir as linhas férreas (até mesmo encerrando-as), de início, o objetivo primário era possibilitar a extensão do alcance dos trilhos, servindo como eixos auxiliares, conforme destacado no discurso pelo presidente do estado em fins da década de 1920:

Ás estradas de rodagem que, com perfeita compreensão das nossas necessidades, se tem dedicado o Governo cujo mandato agora termina. Acertado será insistir nesse programma, destinando a taes estradas a função de auxiliares das ferrovias e de intensificadoras do trafego nas zonas respectivas. (Rocha, 1928, p.13)

As estradas de rodagem vêm a complementar as ferrovias, muitas vezes conectando as estações nos interstícios territoriais entre os diferentes ramais. Assim como conectando as fazendas e unidades produtivas também a essas estações. Advindas posteriormente como políticas de desenvolvimento, modificam o traçado urbano ao destacar não mais os trens como principal meio de transporte, mas acima de tudo, os automóveis em uma menor escala de coletividade, viabilizando não mais os fluxos intensos de mercadorias, mas sim o transporte, seja de passageiros ou de animais em menor quantidade. Com o programa ferroviário finalizado em seus objetivos primários, os projetos idealizados permitem verificar as perspectivas e vontades da época, não bastando agenciar o sistema viário apenas no estado, mas extrapolando-o.

A realização de ramais verificado imputavam disputas políticas, a exemplo da realização do ramal de Orós que não adentrou na cidade de Icó, devido a conflitos comerciais relativos à passagem da ferrovia tronco outrora⁶³. Todavia, a passagem da ferrovia não vinha com a premissa de desenvolver as cidades, mas o oposto, o desenvolvimento das cidades propiciava incentivos para a passagem dos trilhos cuja presença potencializava o desenvolvimento das cidades e mesmo criação de novos núcleos, ao atrair mais dinamicidade no comércio e no abastecimento e deslocamento de pessoas. Logo, para isso era necessário antes haver a presença do crescimento de vilas e cidades para posterior passagens dos trilhos. A natureza econômica e agrícola das serras do Cariri cearense apresentaram-se como

⁶³ Nota-se que o não andamento das obras, também refletia no desemprego das comunidades adjacentes.

catalisador maior para viabilidade da ferrovia, a interconexão do litoral com os sertões necessitava de um ponto de ancoragem entre as regiões produtoras, logo, a cidade do Crato apresenta-se como a escolha econômica de maior potencialidade para essa tarefa. Destarte, a própria morfologia do estado do Ceará necessitava de uma ferrovia que propiciasse o percurso longitudinal, de modo a percorrer a maior extensão com a zona interiorana, projeto que mesmo levado a cabo durante 53 anos representou um alento para as populações e uma promessa de tempos prósperos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A compreensão da temática abordada em período de realização das infraestruturas viárias e obras contra as secas, permitem uma visão crítica sobre os acontecimentos materializados no tecido urbano cearense. A escolha do recorte temporal denota essas intenções ao deter-se sobre o período de expansão ferroviária no Nordeste, demarcando o início da construção da ferrovia de Baturité até sua chegada na cidade do Crato, espaço prospectado por mais de meio século. Nota-se também que a ferrovia não se encerra em si mesma, mas suas possibilidades materiais reverberaram em regiões distintas, cidades adjacentes a municipalidades que recebem a ferrovia e mesmo espaços longínquos, uma vez que mesmo não atingidas diretamente, os efeitos econômicos impactam toda a territorialidade cearense.

Nos períodos que percorrem a construção da malha férrea, notam-se diversas contradições em uma obra de grande magnitude. Não somente aspectos lógicos fizeram-se presente na construção do traçado, aspectos políticos e ideológicos permearam a passagem dos trilhos, indicando rotas e não rotas de passagem, beneficiando regiões em detrimento de outras. Embora a necessidade de ligar o litoral ao interior do estado fosse o objetivo central, a maneira como ocorreu essa ligação passou por nuances de numerosas naturezas elencadas no trabalho. É necessário considerar também os impactos sentidos no recorte espacial antes e após a ferrovia, tendo em vista que a passagem do traçado pela região Centro-Sul é condicionante válida para o desenvolvimento urbano. À medida que a ferrovia atua no desenvolvimento regional, a região que a cerceia também a desenvolve, seja com ativos materiais ou econômicos que possibilitaram a ascensão de cidades como polos agrícolas e urbanos, como a cidade de Iguatu.

Não se verifica a passagem dos trilhos de maneira isolada, mas em andamento com os serviços de Obras Contra às Secas, em especial, a açudagem. No recorte temporal é possível compreender períodos em que as duas infraestruturas andavam de maneira harmônica, e também de forma díspar. Embora, percebe-se a mutualidade das obras principalmente no Centro-Sul, tendo em vista à concomitância entre as obras de irrigação e segurança hídrica com o desenvolvimento ferroviário visto na periodização. As obras de irrigação fundamentaram-se além dos socorros às populações flageladas, a vantagens de ordem econômica fundamentadas no discurso da seca que destacava o aspecto humanitário e assistencialista dessas obras. A realização da açudagem também precisava ser viável economicamente, além de cumprir seu papel social. Deste modo, a tomada de decisões em

relação às cidades que seriam beneficiadas modifica os tecidos urbanos adjacentes, promovendo cidades polos e municípios dependentes. O papel de agenciamento viário materializado com a chegada da ferrovia permite a formação de um território com bases materiais homogêneas, embora preservando suas particularidades. Além disso, as estradas de rodagem estudadas embora fundamentais para a formação do sistema viário vêm a ser percebidas tardiamente pelas autoridades, vindo a ser enfatizadas a partir da década de 1920 e sobretudo com a conclusão da Estrada de Ferro de Baturité.

Percebe-se como decorrentes do agenciamento territorial, sobretudo referente a passagem dos ramais e grandes barragens, as primeiras ocupações em assentamentos e vilas de operários que vem a desenvolver cidades no Centro-Sul. Municípios como Orós e Cariús tem seu primeiro embrião urbano a partir dessas infraestruturas. Orós que se desenvolve a partir do açude de mesmo nome e que vem a emancipar-se na década de 1950 do território de Icó participa dessa problemática. Essa dinâmica urbana ocorre com a cidade de Cariús, que tem seu primeiro assentamento decorrente da construção do açude poço dos Paus viabilizado pelo ramal da EFB. Embora o açude Poço dos Paus não fora concluído, a realização de suas obras, equipamentos e canteiro de obras foi motor suficiente que culminou para o desenvolvimento da vila, em cidade.

Em síntese, buscou-se historicizar a articulação territorial ocorrida no Centro-Sul cearense através das Obras de Infraestrutura hidráulica e viária como forma de perceber as relações regionais presentes no espaço e que reverberaram em outras unidades federativas. O presente trabalho, buscou fomentar o entendimento sob uma parcela regional a contribuir com a elucidação do agenciamento territorial cearense. Embora não se encerre em si mesma, esta pesquisa visa alçar estudos em outro momento sobre a rede urbana dos sertões cearenses em seu processo de agenciamento regional, percebendo a consolidação dessas redes técnicas e os impactos nos espaços urbanos interioranos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, M. A. Sobre a memória das cidades. In: Carlos, A.F.; Souza, M. L. e Sposito, M. E.. (Org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. 1ed., 8ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2020.

ACCIOLY, Antonio Pinto Nogueira. **Mensagem dirigida á Assembléa Legislativa do Ceará em 17 de Julho de 1905 pelo presidente do Estado Dr. Antonio Pinto Nogueira Accioly**. Fortaleza, Ceará. 1905.

ALMEIDA, Miguel Salmon da Pin e. **Ministério da Industria, Viação e Obras Públicas**. Relatório apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Públicas Miguel Salmon da Pin e Almeida no anno de 1908. Rio de Janeiro. Imprensa Nacional, 1907.

ALMEIDA, Miguel Salmon da Pin e. **Ministério da Industria, Viação e Obras Públicas**. Relatório apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Públicas Miguel Salmon da Pin e Almeida no anno de 1908. Rio de Janeiro. Imprensa Nacional, 1908.

ALVES, Joaquim. **História das Secas (séculos XVII a XIV)**. Edição fac-símile. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2003.

ANDRADE, M. J. F. S.; JUCÁ NETO, C. R. **A lógica da configuração da rede urbana cearense no século XIX**. In: III ENANPARQ - arquitetura, cidade e projeto uma construção coletiva, 2014, São Paulo. Anais do III ENANPARQ. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2014.

BAPTISTA, MP de C.; NASCIMENTO, F. de A. de S.; BAPTISTA, EM de C. Amarração entre o Piauí e o Ceará: modernidade, conflitos e litígios entre piauienses e cearenses na segunda metade do Século XIX. **OBSERVATÓRIO DE LA ECONOMÍA LATINOAMERICANA** , [S. l.] , v. 2, pág. 1111–1134, 2023.

BARRADAS, Joaquim da Costa. **Relatório presidencial provincial do Ceará**. Falla que o Exm. Sr. Desembargador Joaquim da Costa Barradas presidente da província do Ceará dirigio a respectiva Assembléa legislativa no dia 1º de Setembro de 1886. Archivo Publico Nacional. Fortaleza, 1886.

BARROS, J. D. A história serial e história quantitativa no movimento dos Annales - doi: 10.5216/hr.v17i1.21693. **História Revista**, Goiânia, v. 17, n. 1, 2012. DOI: 10.5216/hr.v17i1.21693. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/historia/article/view/21693>. Acesso em: 24 fev. 2024.

BARROS, José Júlio de Albuquerque. **Relatório presidencial provincial do Ceará**. Falla com que o Ex. Sr. Dr. José Júlio de Albuquerque Barros. Presidente da província do Ceará abriu a 1ª Sessão da 25ª Legislatura da respectiva Assembléia. Archivo Publico Nacional. Fortaleza, 1880.

BARROS, Paulo de Moraes. **Impressões do Nordeste Brasileiro**. Comp. Graphico-Editora Monteiro Lobato, São Paulo, 1923.

BORGES, Pedro Augusto. **Mensagem apresentada á Assembléa Legislativa do Ceará em 1º de Julho de 1901 pelo Presidente do Estado Dr. Pedro Augusto Borges**. Ceará, Fortaleza. 1901.

BORGES, Pedro Augusto. **Mensagem apresentada á Assembléa Legislativa do Ceará em 1º de Julho de 1903 pelo Presidente do Estado Dr. Pedro Augusto Borges**. Ceará, Fortaleza. 1903.

BRANDÃO, C. A. L.. Articulações e desarticulações da historiografia recente da arquitetura e do urbanismo. In: Eloísa Petti Pinheiro; Marco Aurélio A. de Filgueiras Gomes. (Org.). **A Cidade como História: os arquitetos e a historiografia da cidade e do urbanismo**. 1ed.Salvador: Editora da Universidade Federal da Bahia, 2005.

BRASIL. Ministério da Integração e do Desenvolvimento. Departamento Nacional de Obras Contra às Secas. **Cedro, o primeiro açude do Brasil**. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/dnocs/pt-br/assuntos/nossas-historias/cedro-o-primeiro-acude-do-brasil>. Acesso em: 25 fev. 2024.

BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. **Reconhecimento parcial do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité para o Rio São Francisco**. Fortaleza, CE: Lith. Type Ceará, 1892. 1 mapa, 0,044 x 0,218cm. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart163336/cart163336.jpg. Acesso em: 21 Aug. 2023.

BURKE, Peter. **A escola dos Annales (1929 – 1989): A revolução francesa da historiografia**. Tradução Nilo Odalia. Editora da Unesp. São Paulo, 2010.

BURKE, Peter. **O que é história cultural?** Tradução Sérgio Goes de Paula; [tradução das atualizações Maria Luiza X. de A. Borges]. 3º ed. rev. e ampl. Zahar. Rio de Janeiro, 2021.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A Condição Espacial**. São Paulo, Contexto: 2011.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Metageografia: ato de conhecer a partir da geografia. In: Carlos, A. F. (Org.). **Crise Urbana**. São Paulo, Contexto: 2015.

CEARÁ. [Constituição (1892)] **Constituição do Estado do Ceará, 1891; reforma da Constituição do Estado do Ceará, 19 de junho de 1905**. Organizadoras: Gina Marcílio Pompeu; Isabel M. Sabino de Farias; Sofia Lerche Vieira. (Coleção constituições cearenses; v. II). Fortaleza: INESP, 2005.

CORRÊA, R. L. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: Carlos, A.F.; Souza, M. L. e Sposito, M. E. (Org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. 1ed., 8ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2020.

CORRÊA, R. L. **Trajetórias geográficas**. Roberto Lobato Corrêa: prefácio Milton Santos. 3ª edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4. Ed. 4. Reimpressão. Editora Ática, 2003.

CORREIO do Cariry: orgao politico, litterario e noticioso. Crato, CE: [s.n.], 1892- . 38x24 cm. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/acervo-digital/correio-do-cariry/814709>. Acesso em: 17 Jan. 2024. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DOCREADER/DOCREADER.ASPX?BIB=814709>. Acesso em: 17 Jan. 2024.

CORTEZ, Ana Isabel Ribeiro Parente. **Memórias descarriladas: o trem na cidade do Crato**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Departamento de História, Programa de Pós-Graduação em História, Fortaleza, 2008.

D'ÁVILLA, Henrique Francisco. **Relatório presidencial provincial do Ceará**. Falla que o Exm. Sr. Senador Henrique Francisco D'Ávilla presidente da província do Ceará abriu a 2ª sessão da Assembléa Legislativa Provincial no dia 15 de julho de 1889. Archivo Publico Nacional. Fortaleza, 1889.

DANTAS, Mariana L. R., João Júlio Gomes Dos Santos Júnior, and Carl H. Nightingale. **A História Urbana Global: Um Chamado Ao Diálogo**." *Esboços*, vol. 28, no. 47, 2021, pp. 5–16.

- DUPUY, Gabriel, Ina **Urban Networks: Network Urbanism**. Amsterdã: Techne Press, 2008.
- FARIAS, Hélio T. Maciel de. **Contra as secas: a engenharia e as origens de um planejamento territorial no Nordeste brasileiro (1977-1938)**. 2008. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2008.
- FERREIRA, Benedito Genésio. **A Estrada de Ferro de Baturité: 1870 – 1930**. Núcleo de Documentação Cultural – NUDOC. Coleção Estudos Históricos nº1. Edições UFC, 1989.
- FONTENELLE, José Freire Bezerril. **Mensagem do Presidente do Estado Tenente Coronel D. José Freire Bezerril Fontenelle á Assembléa Legislativa do Ceará em sua 2º sessão ordinária da 1º legislatura**. Fortaleza, 1893.
- FRANCISCO SÁ. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Dr. Francisco Sá. Rio de Janeiro. Imprensa Nacional, 1910.
- GALVÃO, R. M. **Ferrovias no Ceará: suas tramas políticas e seus impactos econômicos e culturais (1870-1930)**. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Centro de Humanidades, Universidade Federal de Campina Grande, Paraíba, Brasil, 2019.
- GIL, Antonio Carlos *et al.* **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2002.
- GIRÃO, Raimundo. **Evolução história cearense**. Escritório Técnico de Estudos Econômicos do Nordeste. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil, 1985.
- GIRÃO, Raimundo. **Pequena história do Ceará**. 4ºed. Coleção Estudos Cearense. Fortaleza: Edições Universidade Federal do Ceará, 1984.
- GONÇALVES, José Barboza. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas Dr. José Barboza Gonçalves – Anno de 1911. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1912.
- GONÇALVES, José Barboza. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas Dr. José Barboza Gonçalves – Anno de 1912. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1913.

GOTTDIENER, Mark. **A Produção Social do Espaço Urbano**. Mark Gottdiener. 2. Ed. 2. Reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2016.

GREGOTTI, Vittorio. **Território da Arquitetura**. 2º edição. São Paulo: Editora Perspectiva, 1994.

GUERRA, Paulo de Brito. **A civilização da seca**. Fortaleza: Dnocs, p. 186-187, 1981.

HAESBAERT, R. Concepções de território para entender a desterritorialização. In: Santos, M. *et al.* (Org.). **Território Territórios**. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Rio de Janeiro, 3º edição, 2007.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HOBBSBAWM, Eric. **Sobre história**. Editora Companhia das Letras, 2013.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. 27º edição. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

IBGE. **Enciclopédia dos Municípios brasileiros**. XVI volume. Rio de Janeiro: 1959.

IBGE. **Quadro geográfico de referência para produção, análise e disseminação de estatísticas**. Coordenação de Geomática. - 2. ed. - Rio de Janeiro: IBGE, 2022.

JUCÁ NETO, C. R.; FERREIRA JUNIOR, C. H. C. . Esboço de uma regionalização da Província do Ceará na primeira metade do século XIX. In: Fania Fridman e Carlos Henrique C. Ferreira Junior. (Org.). **Urbanizações brasileiras 1800 - 1850**. 1ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2023, v. 1, p. 52-67.

JUCÁ NETO, C.R. **Primórdios da rede urbana cearense**. Mercator - Revista de Geografia da UFC, Fortaleza, ano 08, número 16, p.77-102, 2009.

JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. **Primórdios da rede urbana cearense (primeiro ápice da formação do sistema urbano cearense)**. Mercator, Fortaleza, c. 8, n. 16. out. de 2009. ISSN 1984-2201. Disponível em: < <http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/40> >. Data de acesso: 13 de março de 2024.

LACERDA, Sebastião Eurico Gonçalves. **Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas**. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Sebastião Eurico Gonçalves de Lacerda em Maio de 1898. Imprensa nacional: Rio de Janeiro, 1898.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão, 2006.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte. Humanitas, 2008.

LIMA, Miguel Porfírio de. **Icó em Fatos e Memórias**. Vol. 02, 1998.

LYRA, Augusto Tavares de. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Relatório Apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, Dr. Augusto Tavares de Lyra – Anno de 1915. Imprensa Nacional: Rio de Janeiro, 1917.

MAIA, Doralice Sátyro. A ferrovia nas cidades bocas de sertão Alterações na morfologia e na estrutura urbana. **Terra brasiliis (nova série)**. Revista da rede brasileira de história da geografia e geografia histórica, v. 8, p. 1-16, 2017.

MATOS, Lucina Ferreira. **Memória ferroviária: da mobilização social à política pública de patrimônio**. Tese (doutorado) – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais. 2015.

MOLLE, François. **Marcos Históricos e Reflexões sobre a Açudagem e seu Aproveitamento**. SUDENE – DPG – PRN - HME. Recife, 1994.

MOTA, Kleiton Nazareno Santiago. **Mutualismo ferroviário: prover e proteger na sociedade beneficente do pessoal da estrada de ferro de Baturité de 1891 aos anos 1930**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Ceará – UFC. 2009.

MOURA, Sinval Odorico de. **Relatório presidencial provincial do Ceará**. Relatório com que o Exm. Sr. Commendador Dr. Benedito Accioly passou a administração da província do Ceara ao Exm. Sr. Conselheiro Sinval Odorico de Moura. Archivo Publico Nacional. Fortaleza, 1885.

MÜLLER, Lauro Severiano. **Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas**. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional. 1903.

OLIVEIRA, Francisco de. **Elegia para uma re(li)gião**: Sudene, Nordeste, planejamento e conflito de classes. 3 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

PANERAI, Philippe; CASTEX, Jean; DEPAULE, Jean-Charles. **Formas urbanas**: a dissolução da quadra. Bookman Editora, 2013.

PESSOA, Caetano Estelita Cavalcanti. **Relatório presidencial provincial do Ceará**. Falla com que o Ex. Sr. Dezembargador Caetano Estellita Cavalcanti Pessoa presidente da província do Ceará abriu a 2º Sessão da 23º Legislatura da respectiva Assembléia. Archivo Publico Nacional. Fortaleza, 1877.

PIMENTAL, Sancho de Barros. **Relatório apresentado a Assembleia Provincial do Ceará**. Sessão Ordinária de 1882 pelo Presidente da Província Dr. Sancho de Barros Pimentel. Fortaleza, 1882.

PRADO JR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**: colônia. Entrevista Fernando Novais, posfácio Bernardo Ricupero. 1ª edição. São Paulo: Companhia das letras, 2011.

QUEIROZ, Marcus Vinicius Dantas de. **Arquitetura, cidade e território das secas**: ações da IFOCS no semiárido do Brasil (1919 – 1945). Tese (doutorado) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. São Carlos, 2020.

REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez. **O espaço a serviço do tempo**: a estrada de ferro de Baturité e a invenção do. Tese (doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Departamento de História, Programa de Pós-Graduação em História Social, Fortaleza, 2015.

REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez. **Para além da província no papel**: cartografias históricas e modernização do território cearense na segunda metade do século XIX. In: Simpósio De História Nacional. Contra Os Preconceitos: História E Democracia., 29., 24-28 jul. 2017, Brasília. Anais... Brasília: Associação Nacional de História, 2017.

REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez; CORTEZ, Ana Sara Ribeiro Parente. A ferrovia e o Vale do Cariri: Usos e discursos sobre a construção da Estrada de Ferro no sul do Ceará. **Tempos Históricos**, v. 20, n. 2, p. 175-199, 2016.

RIO, José Pires do. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Viação e

Obras Públicas Dr. José Pires do Rio – Anno de 1918. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro, 1920

RIO, José Pires do. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Exmo. Sr. Dr. Epitácio Pessoa pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Dr. José Pires do Rio – Anno de 1919. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro, 1921.

RIO, José Pires do. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Exmo. Sr. Dr. Epitácio Pessoa pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Dr. José Pires do Rio – Anno de 1920. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro, 1922.

ROCHA, José Moreira da. **Estado do Ceará**. Mensagem enviada á Assembléa Legislativa pelo Desembargador José Moreira da Rocha Presidente do Estado. Archivo Nacional. Rio de Janeiro, 1928.

SÁ, Francisco. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Dr. Francisco Sá – Anno de 1909. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro, 1910.

SÁ, Francisco. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Exmo. Sr. Dr. Arthur da Silva Bernardes pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Dr. Francisco Sá – Anno de 1922. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro, 1924.

SÁ, Francisco. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Exmo. Sr. Dr. Arthur da Silva Bernardes pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Dr. Francisco Sá – Anno de 1923. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro, 1925.

SÁ, Francisco. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Exmo. Sr. Dr. Arthur da Silva Bernardes pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Dr. Francisco Sá – Anno de 1925. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro, 1928.

SAMPAIO, Theodoro. **Atlas dos Estados Unidos do Brazil**. Bahia [Salvador, BA]: Reis & Ca., 1908. 1 atlas, 24 mapas col., 35,5 x 26,5 cm. Disponível em:

http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart961173/cart961173.pdf.

Acesso em: 6 Feb. 2024.

SANTOS, M. *et al.* (Org.). **Território Territórios**. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Rio de Janeiro, 3º edição, 2007.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. Editora da Universidade de São Paulo. 5ª edição, São Paulo, 2008.

SILVA, Luís Octávio da. Cidade e História: Um olhar epistemológico. In: Eloísa Petti Pinheiro; Marco Aurélio A. de Filgueiras Gomes. (Org.). **A Cidade como História**: os arquitetos e a historiografia da cidade e do urbanismo. 1ed. Salvador: Editora da Universidade Federal da Bahia, 2005, v. 1, p. 209-221.

SIMONINI, Yuri. **Ribeira, técnica versus natureza**: transformações em prol de um "projeto" de modernização (1860-1932). 1. ed. Natal, RN: EDUFRN, 2014. v. 1. 212p

SOBREIRA, J. G. Dias. **Apontamentos para a carta topographica do Ceará**. João Pessoa: Lith. a Vapor M. Henriques, 1892. 1 mapa, 63 x 47 cm. Escala 1:200.000. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart530863/cart530863.jpg. Acesso em: 28 Aug. 2023.

SOUZA, C. M. M.; THEIS, I. M. **Desenvolvimento regional**: abordagens contemporâneas. Blumenau: Edifurb, 2009.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. Editora Bertrand Brasil. 6º ed. Rio de Janeiro, 2021.

STUDART, Guilherme. **Notas para a história do Ceará**. Edições do Senado Federal, vol. 29. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004.

SYDRIÃO, Régis Leitão. **A ferrovia e os processos de estruturação urbana em Fortaleza (1915 – 1950)**. Dissertação – Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo, 2017.

VELLOSO, Pedro Leão. **Relatório presidencial provincial do Ceará**. Relatório apresentado a assemblêa legislativa do Ceará na Sessão ordinária de 1881 pelo presidente da província Senador Pedro Leão Velloso. Archivo Publico Nacional. Fortaleza, 1881.

VICTOR, Hugo. **Ceará – o município e a cidade de Iguatu**. Notícia geral, organizada por Hugo Victor do inst. Geogr. e Hist. Piauiense do Gabinete de Leitura Gustavo Barroso. Tipografia Chrysallida. Iguatu – Ceará, 1925.

WAISMAN, Marina. **O interior da história**: historiografia arquitetônica para uso de latino-americanos; [tradução de Anita Di Marco]. – São Paulo: Perspectiva, 2013.

APÊNDICES

Figura 14: Planilha das estações ferroviárias da EFB em ordem cronológica.

Cidades	Estações	Período de Construção	Data de Inauguração
Fortaleza	Central	1880*	29 de Novembro de 1873
	Porongaba (Arronches)		29 de Novembro de 1873
	Mondubim		14 de Janeiro de 1875
	Pajuçará		14 de Janeiro de 1875
Maracanaú	Maracanaú		14 de Janeiro de 1875
RAMAL - Maranguape	Maracanaú - Maranguape		14 de Janeiro de 1875
Maracanaú	Monguba		09 de Janeiro de 1876
Pacatuba	Pacatuba		09 de Janeiro de 1876
Guaiúba	Guaiúba		09 de Janeiro de 1876
	Água-Verde		27 de Setembro de 1879
Aracape - Redenção	Acarape		26 de Outubro de 1879
Guaiúba	Baú		14 de Março de 1880
Aracape - Redenção	Canafistula		04 de Março de 1880
Aracoiaba (Canoa) 1º divisão	Aracoiaba (Canoa)		04 de Março de 1880
Baturité	Baturité		02 de Fevereiro de 1882
Riachão - Atual Capistrano 2º div	Riachão - Atual Capistrano		08 de Dezembro de 1890
Itaúana (Castro) - Itapiúna	Cangati		08 de Dezembro de 1890
	Itaúana (Castro) - Itapiúna		01 de Junho de 1891
	Junco		07 de Setembro de 1891
	Quixadá		07 de Setembro de 1891
Quixadá	Florian Peixoto (Jau)		04 de Agosto de 1894
	Francisco Holanda		04 de Agosto de 1894
	Uruquê		04 de Agosto de 1894
	Quixeramobim		04 de Agosto de 1894
Aracape	Itapá		20 de Setembro de 1896
Quixeramobim	P. de Moraes (Muxuré)		04 de Julho de 1899
	S. de Lacerda (São João)		04 de Julho de 1899
Senador Pompeu (Humaitá) 3º div	Senador Pompeu (Humaitá)		02 de Julho de 1900
	Girau		15 de Novembro de 1907
	Miguel Calmon (São Bento)		03 de Maio de 1908
Afonso Pena (Lages) - Acopiara 4º	Afonso Pena (Lages) - Acopiara		10 de Julho de 1910
	São José		05 de Agosto de 1910
	Sussuarana		05 de Novembro de 1910
	Iguatú		05 de Novembro de 1910
Iguatú	José de Alencar (S. de Moraes)		30 de Março de 1916
	Varzea da Conceição		15 de Agosto de 1916
	Malhada Grande		15 de Agosto de 1916
	Cedro		15 de Novembro de 1916
Lavras	Lavras		01 de Dezembro de 1917
	Riacho Fundo		07 de Setembro de 1920
Aurora 5º div	Aurora		07 de Setembro 1920
Quixeramobim	Salva Vidas		09 de Janeiro de 1921
RAMAL - Quixeramobim	-		14 de Setembro de 1921
RAMAL - Patú	Senador Pompeu		05 de Novembro de 1921
Baturité	Açudinho		23 de Dezembro de 1921
RAMAL - Poço dos Paus	Cariús		31 de Dezembro de 1921
Aurora	Ingazeira		07 de Setembro 1922
Iguatú	Jaguaribe		31 de Dezembro de 1922
Cedro	Paiano		31 de Dezembro de 1922
RAMAL - Orós	Orós	1920	31 de Dezembro de 1922
	Água-Fria (Icó)	-	32 de Dezembro de 1922
Fortaleza	Matadouro		06 de Janeiro de 1923
RAMAL - EFB para Souza/PB	Galinhas		05 de Agosto de 1923
	Baixio		6 de Agosto de 1923
	Poço Adão		7 de Agosto de 1923
	São João		8 de Agosto de 1923
Crato	Crato		08 de Novembro de 1926

Fonte: História da Arquitetura e do Urbano no Sertão – HAUS, 2023.

Ligações Ferroviárias	Como e quando chegou às cidades?	Curiosidades	Observações
1872-1876 > Fortaleza-Pacatuba			
	distante 21 km		
1878-1882 > Pacatuba-Baturité	distante 41 km		
	distante 90,7km		
1889-1894 > Baturité-Quixeramobim	Distante 109 Km		
1898-1908 > Quixeramobim-Ibicuíã			
1909-1910 > Ibicuã-Iguatu			
1915-1926 > Iguatu-Crato			
De Quixeramobim ao Açude			
De Senador Pompeu ao Açude			
Estação José de Alencar - Orós			
Ligação CE a PB			

Fonte: História da Arquitetura e do Urbano no Sertão – HAUS, 2023.