



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

Luiz Antônio Ferreira Soares
Universidade Federal Rural do Semi-Árido – Campus Pau dos Ferros
luiz.ferreira.soares17@gmail.com

Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros
Universidade Federal Rural do Semi-Árido – Campus Pau dos Ferros
gabriel.leopoldino@ufersa.edu.br
<https://orcid.org/0000-0002-9279-4033>

MESA-REDONDA 01: Redes técnicas, Indústria e Território.

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.

Palavras-chave: Estiagens; Ferrovias; Infraestrutura de transporte; Centro-Sul; Ceará.

Abstract

The dynamics of railroads expansion in Ceará-Brazil, especially in the late 19th century and the early decades of the 20th century, 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.

Keywords: Droughts; Railways; Transportation infrastructure; Center-South; Ceará.

Resumen

La dinámica de expansión ferroviaria en Ceará, especialmente a finales del siglo XIX y en las primeras décadas del siglo XX, fomentó el desarrollo de redes técnicas en el Sertão. La mesorregión conocida como Centro-Sul cearense está involucrada en el movimiento de escalada de la infraestructura urbana de una manera distinta. Su ubicación, limítrofe con los estados de Paraíba y Rio Grande do Norte, permitió dinámicas particulares inherentes a la gestión territorial, permitiendo rutas comerciales no solo dentro del estado de Ceará, sino también en territorios vecinos. Por lo tanto, este trabajo tiene como objetivo investigar las principales transformaciones en el área espacial del Centro-Sul cearense (1877-1930) y sus articulaciones territoriales lideradas por el ferrocarril de Baturité y las obras contra las sequías, lo que denota la naturaleza interactiva de estos procesos.

Palabras clave: Sequías; Ferrocarriles; Infraestructura de transporte; Centro-Sul; Ceará.

1. Introdução

Devido à dimensão continental do território brasileiro, a formação e consolidação dos núcleos urbanos esteve relacionada a diferentes condicionantes climáticas, geográficas e colonizadoras. No Nordeste brasileiro, esses elementos propiciaram a criação de singulares redes de cidades interligadas. Desde seu povoamento, o impacto das estiagens no território propiciou circunstâncias que impactaram diretamente nos processos de interiorização das cidades.

A província e posterior estado do Ceará historicamente é caracterizado como uma das extensões territoriais mais afetadas pelas secas, objeto posterior da construção sistemática de infraestruturas, desde portos aos caminhos de boiada, ferro e de rodagem. Especificamente, a costa da cidade de Fortaleza, apresentava dificuldades na atracação de embarcações, em virtude da homogeneidade dos tecidos arenosos e acidentes geográficos, prejudicando o ataque de em seu litoral (Holanda, 2013). Além das serras e rios que penetravam até o interior do território.

Logo, também haviam espaços afetados diretamente pelas serras e leitos de rios, como é o caso do Cariri e Centro-Sul cearense, uma vez que ocorriam diferenças climáticas significativas notadas na região.

Localizada no entroncamento com os estados da Paraíba e Rio Grande do Norte, o Centro-sul cearense é composto hoje por 14 municípios. A mesorregião pode ser historicamente caracterizada pela presença intensa de clima semiárido, além de baixos índices pluviométricos anuais, o que afeta significativamente o modo de ocupação do espaço de uma gama de municípios. Essa delimitação, dentre outras coisas permite um controle pelo estado na gestão de recursos, e principalmente no planejamento estratégico de subsídios de segurança hídrica.

Essa conjuntura permeou zonas de interesses e rotas comerciais também pelos estados circunvizinhos. Logo, para integração com as demais redes, sobretudo no final do século XIX,

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.

Especialmente no início do século XX, ocorriam uma série de avanços no agenciamento territorial, seja pela realização de estradas, distinção 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 (Guerra, 1981). Além disso, a compreensão do recorte 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 na região semiárida.

O entendimento da formação urbana faz-se 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 nacional travou nos anais da história. Ao olhar para o espaço urbano pelas formações viárias, entende-se processos atrelados, quais fluxos foram favorecidos e como o crescimento populacional pôde desenvolver-se. O entendimento de como e quando essas infraestruturas foram desenvolvidas, auxilia na verificação dos entraves que assolavam a região em uma época de difícil acesso a recursos e até mesmo à mão de obra capacitada.

O Centro-Sul cearense, percebido como forma urbana historicizada, é uma das partes estruturantes tanto do território em totalidade, uma vez que é uma zona de rotas, recursos e comércios, comportando importantes rotas comerciais e infraestruturas do estado, com destaque para Estrada de Ferro de Baturité, açude de Orós e açude Poço dos Paus.

Na perspectiva do entendimento da implantação dessas infraestruturas, percebe-se que a leitura do território em sua base historiográfica dota de sentido o panorama traçado, evidenciando eventos pertinentes à natureza e às intervenções humanas (Waisman, 2013). Destarte, 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 modos a atingirem por si seus objetivos. Dessa maneira “cada descoberta no âmbito das ciências parcelares permite uma análise nova do fenômeno total” (Lefebvre, 2008, p. 52).

Neste sentido, é importante discutir fundamentos da Escola dos Annales (Burke, 2010). Um primeiro aspecto a ser evidenciado é a visão do objeto em estudo em uma história

serial¹, termo utilizado por Fernand Braudel². Nessa 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). Representa as bases de sustentação do passado e da própria realidade, aspectos relativos à longa duração (Burke, 2010).

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). Henri Lefebvre, dispõe que o modo de produção organiza e produz o espaço, o realizando assim como seu tempo (Lefebvre, 2006). A realização das articulações territoriais, portanto, tornou-se um dos principais temas do estudo das cidades, circunstâncias que permitiram o desenvolvimento dos conjuntos urbanos. Apesar dessas infraestruturas vistas em outro momento como inovações tecnológicas, sua ascensão ou declínio estão atrelados à maneira como são recebidos pelos níveis da sociedade (Hobsbawm, 2013).

Algumas tecnologias de transporte, alteram-na em demasia em determinada época. Elementos como o desenvolvimento de redes e tecnologias viárias em escala global, atingem também os tecidos urbanos brasileiros, num processo de transferências e adaptações. 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 os aspectos culturais.

Ao usar a terminologia de região, se entende “como sendo um espaço subnacional, parte do território de um país” (Souza; Theis; 2009, p. 12). Ampara-se na abordagem dada por Oliveira (1981) onde a região pode ser compreendida em vieses econômicos, sociais, políticos, culturais, geográficos, históricos, culturais, dentre outros, havendo aspectos que sintetizam demais categorias (Oliveira, 1981). Dessa maneira, a região adquire propriedades que a diferenciam do simples espaço geográfico, estabelecendo também uma relação de escala e uma particularidade dentro de um macro-espaço.

Relações como essas, englobam também dinâmicas territoriais. Haesbaert (2007) esclarece que o conceito de território pode vir a divergir significativamente, a depender do conjunto teórico-metodológico adotado pelo pesquisador. Contudo, é possível levantar pontos em comum das diversas teorias acerca do território. O primeiro se traduz na concepção pela

¹ 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).

²Fernand 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.

lógica do binômio materialista e idealista, cuja ideia se debruça no estudo do vínculo sociedade-natureza³, 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). Assim, como os espaços sociais, o conceito de território deriva das relações sociais: “[...] 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). A investigação do território para os campos de estudos urbanos abarca também os territórios usados⁴, “chão mais a identidade” (Santos, 2007, p. 14.), englobando a questão também de reivindicações quanto a determinado espaço. O entendimento de uma mesorregião pode elucidar aspectos mais amplos. Ao deter-se sobre o estudo da mesorregião Centro-Sul cearense considera-se o papel do poder político e social.

Neste estudo foram utilizados dados de natureza primária e secundária. 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 (Simonini, 2014). Os procedimentos técnicos por sua vez se refletem em uma pesquisa documental, principalmente no que tange ao cuidado e respeito à natureza das fontes primárias. Neste caso, esse aporte se dará principalmente em relação a seguintes fontes: cartografias históricas que versam sobre a espacialidade em questão, relatórios dos Ministérios de Indústria, Viação e Obras Públicas (1893 – 1909), Viação e Obras Públicas (1910 – 1927), relatórios dos presidentes do estado do Ceará e mensagens apresentadas por figuras de destaque na política cearense.

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)⁵. Também 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 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

³ A História Ambiental é a área de estudos que investiga a problemática das relações homem-natureza. Cf. Simonini, 2014.

⁴ Cf. Milton Santos, *o Retorno do Território* (1994).

⁵ 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).

Neste trabalho foram realizados mapas do estado do Ceará com ênfase na mesorregião em estudo a partir da base cartográfica cedida 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, além da vetorização da estrada de ferro de Baturité com base no mapa de 1931 elaborado pelo Instituto do Ceará, em razão da demarcação da consolidação do traçado e de sua ótima qualidade gráfica.

Dessa forma, após a vetorização e desenho foi feito o georreferenciamento cartográfico no QGIS e compatibilização com demais esquemas do traçado da Estrada de Ferro de Baturité - EFB já mencionados. Foi acrescentada a periodização em décadas 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.

A bibliografia utilizada baseia-se na 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 acervo obras completas de importante personagens da história cearense, como Barão de Studart⁶ (1856 – 1938) e Raimundo Girão⁷ (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 à formação do território cearense, assim como demais autores e bibliografias de amparo à pesquisa.

2. Articulação territorial no Ceará: prelúdio à atuação ferroviária no Centro-Sul (1877 – 1900)

⁶ 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, realizando mais de 150 trabalhos em sua memorial sobre o Ceará (Studart, 2004).

⁷ 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).

O início da periodização a partir do ano de 1877 busca fixar os impactos e iniciativas governamentais ao trato das secas, assim como investigar os elementos de agenciamento territorial. Historicamente, a terminologia dos “77” representou a memória de 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, enfatizaram a problemática sofrida não só no Ceará, como no Nordeste. No decorrente ano de 1877, não bastasse a crise humanitária, ocorria uma crise econômica, com o então presidente da província do Ceará, Caetano Estellita Cavalcanti Pessoa relatando essas dificuldades financeiras mediante o enfrentamento das secas existentes. Tal cenário, permite afirmar 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). De fato, o processo de interiorização das cidades foi impactado significativamente pelas condicionantes climáticas e políticas vividas na época.

Seguramente impactada era 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, uma vez que essa relação 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 foi iniciada no ano de 1873, saindo da cidade de Fortaleza a Baturité – polo político do estado para em um primeiro momento, atingir a cidade em que dá nome à estrada – Baturité.

A primeira estrada de ferro em terras brasileiras foi inaugurada no ano de 1854, a Estrada de Ferro de Mauá, localizada no Rio de Janeiro⁸. Já em uma escala global, nota-se também a proeminência desses meios: “as estradas de ferro desempenharam um papel primordial no capitalismo industrial, na organização de seu espaço nacional (e internacional)” (Lefebvre, 2006, p.13). Por meio das estradas de ferro, as perspectivas governamentais possibilitavam o vislumbre de um território integrado em escala nacional, como corrobora a seguinte fala de 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

⁸ Com 14,5km de extensão, a ferrovia ligava a raiz da Serra de Petrópolis ao porto (Cortez, 2008).

viação, que no futuro se tiver de estabelecer, ligando ao Rio de Janeiro as províncias do Império (Pessoa, 1877, p. 27-28).⁹

Apesar de em um primeiro momento a EFB estar projetada para prolongar-se somente até a cidade que leva seu nome, a infraestrutura viária era pensada visando as conexões interestaduais em outros meios que não os portos e estradas carroçáveis. Dentre os impactos da seca, o presidente da província – 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. 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 que o governo imperial tratava as secas nos sertões, postergando a realização de ferrovias necessárias para o andamento da açudagem. Em um quadro de açudagem no ano de 1885, das cidades do Centro-Sul apenas a cidade de Lavras possuía 01 açude público, embora fosse notório a presença de açudes particulares nas demais cidades a situação estava aquém do ideal. No ano de 1886 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)

⁹ Ao longo do trabalho a linguagem original foi mantida de forma a preservar a natureza das fontes históricas.

O vale do Cariri era o ponto final da estrada, mesmo que em uma idealização projetada sem oficialização. Nota-se também a presença de discursos das secas ¹⁰ como elementos chave para consolidação das obras, uma vez que justificavam o embasamento das obras como recursos fundamentais para passagem de períodos de estiagem. 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 inicial.

O projeto da EFB, inicialmente, atingia somente a cidade de Baturité, não prevendo conexões com o Centro-Sul e Cariri cearense, apesar dos 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. É possível observar também a 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 à sua árdua passagem. Nessa conjuntura, percebe-se as primeiras tentativas de avanço no agenciamento territorial do Ceará, apesar dos esforços ainda não localizados no Centro-Sul do estado.

Ao início da passagem para 1889, os dirigentes políticos procuraram elucidar as questões relativas à instauração da República. Apesar da mudança 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 impactantes na contenção de danos e feitos. Logo, a república nos sertões inicia-se em meio aos ecos do passado. Para região de estudo deste trabalho, a situação não se diferencia muito das demais localidades do estado em época – com exceção de Fortaleza.

¹⁰ Os discursos das secas são percebidos em várias passagens dos relatórios provinciais. Como exemplo, em 9 de setembro de 1889 é reiterado pelo presidente da província que “Um acontecimento sobrepõe 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)

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.¹¹ Nesse cenário, a ligação entre diferentes regiões cearenses acontecia de maneira 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 monumentais cuja premissa de combate às secas possibilitou a realização de um projeto de larga escala em territórios cearenses.

Figura 1: Açude do Cedro, 1970.



Fonte: IBGE, 2024.¹²

Projetado ainda durante o Brasil Império pelo engenheiro inglês J. Revy, o açude do Cedro constitui-se como a primeira grande obra no combate as secas (Molle, 1994). Com o início da construção datado de 1888, em plena grande seca, a obra teve fim apenas no ano de 1906, ocasionando quase duas décadas até sua inauguração (Alves, 2003). O açude do Cedro constitui um marco para a cidade e monumento para o sertão. Dentre os fatores que

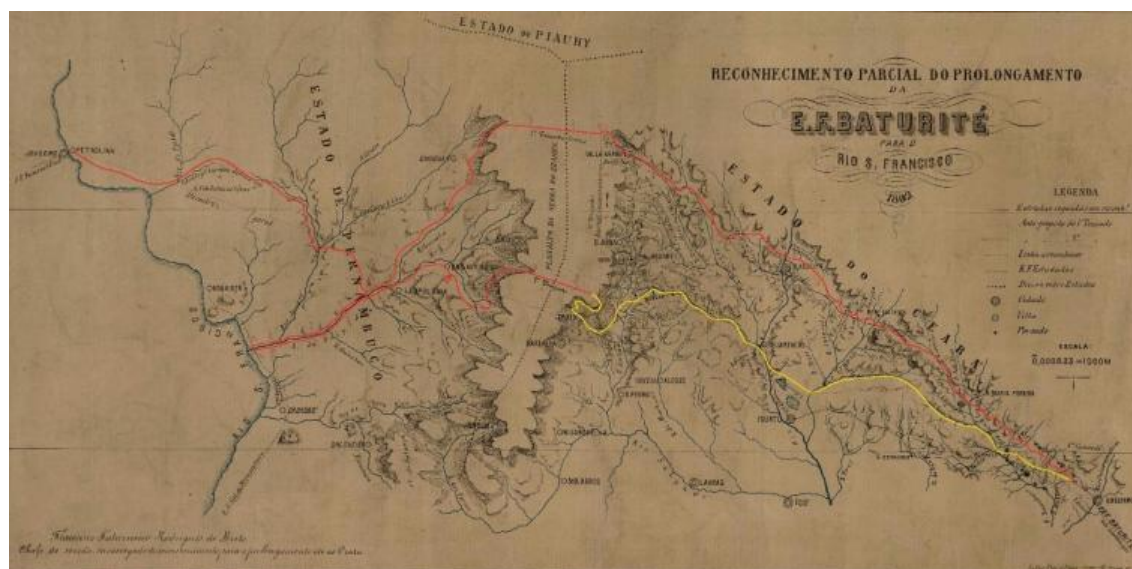
¹¹ Sobre esses impasses, a fundação da república era alvo de críticas por meio da imprensa cearense, como consta no periódico *Correio do Cariry* (1892), manifestando repulsa em decorrências de censuras e prisões contra jornalistas realizadas no mesmo ano de publicação do periódico.

¹² 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.

corroboraram essa marca está 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, acarretou problemas de ordem técnica como processo de salinização progressiva. Este fator, entretanto, não impede a prática de piscicultura. Foram produzidos no ano da seca de 1915 uma média diária de 2.700 peixes (Molle, 1994).

Esse processo de agenciamento hídrico, em andamento 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, conforme apresenta a figura 02 abaixo.

Figura 2: Reconhecimento parcial do prolongamento da E.F. Baturité para o Rio S. Francisco.



Fonte: Adaptado de Saturnino de Brito, 1892.¹³

Como destacado na figura 02, a linha amarela diz respeito à linha projetada do 2º traçado até os limites do estado do CE, na chapada do Araripe em Crato – CE. Já as linhas vermelhas correspondem às 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. Esse prolongamento visto em projeto é reflexo da ideologia nacionalista de interligar o território nacional, não apenas em um binômio litoral e interior,

¹³ 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.

mas sim entre os estados, de modo que ferrovias pudessem interconectar regiões interioranas do Nordeste brasileiro entre si.

Mesmo que a necessidade do agenciamento viário interestadual estivesse presente, era necessário antes disso, pensar na problemática interna e a ausência de obras contra às secas. Desse modo, por um melhor gerenciamento do território, ainda no ano de 1892 foram voltados esforços para realização da constituição estadual do Ceará, promulgada em 12 de julho de 1892 no art.59 n.03. A principal adição pode ser resumida na adesão do entendimento jurídico de municipalidade. 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). Dessa maneira, ocorriam uma série de mudanças sistêmicas que refletiam na percepção de territórios. Como uma das medidas de avanço, destaca-se o projeto finalizado do açude da cidade de Lavras – atual Lavras da Mangabeira, podendo enfim iniciar sua construção:

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). Evidencia-se que as secas atingem o território cearense de diferentes maneiras, como destacado no relatório de 1899, com destaque para as proximidades do rio Jaguaribe¹⁴ em possibilitar resgate às populações circundantes, incluindo a região do Centro-Sul. No mesmo ano, ocorriam diversas propostas para o arrendamento da estrada de ferro de Baturité, além da previsão do governo encampar a estrada¹⁵. 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 immediatos, a 60 réis para o percurso excedente” (Lacerda, 1898, p. 209).

¹⁴ 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).

¹⁵ Ao todo estavam postas 09 propostas entre setores públicos e privados, sendo arrendada pelo engenheiro Alfredo Novis no ano de 1899.

No ano de 1900 já se prospectava-se a chegada na serra do Araripe (Divisa entre Ceará e Pernambuco), objetivo final que ligaria o litoral ao interior do estado, embora ainda distante e sem efeitos práticos no final do século XIX. Além disso, 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, mas sem um mecanismo efetivo de consolidação dessas estruturas. Destarte, a maior obra de agenciamento referente ao recorte espacial – a estrada de ferro ainda não havia atingido a região do Centro-Sul, não amparando a população em períodos de seca.

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

Na primeira década do século XX, o planejamento, embora envolto a seguintes pausas, seguia ativamente e o empreendimento possibilitava o crescimento dos municípios atingidos pela estrada, como pela construção do açude de Quixadá, cujo usufruto da 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).

A região Centro-Sul registrava as poucas construções de açudes em eventos não simultâneos à ferrovia, sem benesses diretas em decorrência. A 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. Enfatizava os 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. O trajeto transcorria:

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 foram institucionalizadas por meio 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 empreendeu 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. Com as benfeitorias, a realização de novos fluxos foram possíveis obras como estradas de rodagem vinham a dar suporte aos caminhos desbravados pela linha férrea.

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 Inspetoria de Obras Contra às secas – IOCS, fundada 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 aquele de fundação do primeiro órgão ao combate sistêmico das estiagens, representando uma mudança necessária para o desenvolvimento (inter)estadual. Dessa maneira, 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 necessários:

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. 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 estruturação do território 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), de modo a propiciar uma estrutura completa que atravessasse o estado em um amplo alcance.

A estrada de ferro de Baturité, assim como a de Sobral, passou 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 novas fronteiras a um custo baixo, a expansão do capital estrangeiro fazia-se cada vez mais presente em solo brasileiro, sobretudo nas ferrovias.

A ideologia de desenvolvimento vigente e a busca pela industrialização brasileira, permitiu traçar um quadro de ligação no território nacional, de modo a prospectar novas rotas comerciais, de maneira que as principais realizações podem ser percebidas:

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. (Sá, 1910, p. 102)

Com a RVC, a ligação com os demais estados circunvizinhos era uma possibilidade concreta no sentido da E.F.B em direção a Crato, o percurso da mesma seguindo para o Centro-Sul possibilitou a conexão 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. Dessa maneira, 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.

2.2 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 passou a ser objeto de intervenções sistemáticas, com um plano de irrigação que beneficiasse um conjunto de municípios de maneira integrada. Em fins do ano de 1910, a Estrada de Ferro de Baturité chegava à cidade de Iguatu com 423,628km de extensão, entrando no circuito da região de estudo. A IOCS ainda em período de adaptação é reorganizada pelo Decreto nº 9.256 de dezembro de 1910, conferindo à Inspetoria o título de repartição permanente (Gonçalves, 1911). Além disso, ressalta-se a estrutura do quadro organizacional da IOCS, que repartida em 03 frentes de trabalhos, de

maneira que os serviços referentes ao Ceará estavam sob jurisdição da primeira repartição da IOCS com sede em Fortaleza¹⁶, responsável pelos serviços desse estado e do Piauí.

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. As estradas de rodagem assumiam papel de interligar diferentes municípios e povoados que as ferrovias não atendiam, possibilitando caminhos auxiliares aos eixos de cidades. Além disso, 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, 1912).

Assim, à princípio, é dada ênfase na elaboração de estudos de açudagem. No ano de 1910 é possível perceber a diferença¹⁷ quanto ao tratamento dado à questão hídrica sob intervenção da IOCS, a realização de estudos de açudagem abarcou cidades do Centro-Sul como: São Matheus – atual Jucás, Iguatu, Icó, Lavras e Várzea Alegre. Nessa 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 permitiriam no porvir a ser o maior açude já construído (Gonçalves, 1913). Embora de início o destaque para esses empreendimentos não fosse mencionado, apenas no relatório de 1913 são descritas suas reais dimensões: 2.200.000.000m³ que “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.

Com o auxílio da IOCS, os serviços de agenciamento territorial poderiam enfim andar *pari passu* com a açudagem, não fossem a suspensão dos serviços de construção da ferrovia no ano de 1913 que ocasionou no 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

¹⁶ 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.

¹⁷ Com a instauração da IOCS, a problemática da seca passa a ser tratada como um projeto de Estado.

dos objetivos da estrada é novamente mencionada pelo então ministro de Viação e Obras Públicas, Augusto Tavares de Lyra¹⁸ 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 climatérica, a construcção de linhas de viação férrea nesse Estado” (Lyra, 1917, p.28). Percebia-se assim, um protagonismo das elites cearenses ao deter a maior parte das verbas na repartição da IOCS responsável pelo estado¹⁹, além do maior foco no estado desde a extinta Comissão de Açudes e Irrigação.

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 E.F.B. quanto através do ramal em destino a cidade de Icó²⁰, distante 5km do corpo da estrada. Nessa região, na estrada que liga Cedro-CE a Lavras da Mangabeira-CE é onde ocorre a previsão para a ramificação da ferrovia em direção à Paraíba no projeto de expansão das ferrovias no entroncamento dos estados do CE, RN e PB.

Deste modo, a região do Centro-Sul concentra-se como ponto de tensão da ferrovia, momento em que seus trilhos passam por modificações de modos ainda não vistos, havendo a maior concentração de ramificações na mesorregião do que em outras passagens presenciadas pela ferrovia, exemplificado pelas extensões dos ramais. Com a retomada das obras a E.F.B. completa seu trajeto sob a mesorregião do Centro-Sul em fins de 1918, apresentando a construção da estrada em direção a cidade de Aurora, localizada na mesorregião do Cariri. Nesse momento, a E.F.B se consolidava como a ferrovia mais lucrativa para o Ceará, representando um saldo 4 vezes²¹ maior que a estrada de Sobral (Rio, 1920).

Nos anos que encerram a década de 1910, o quadro das obras contra às secas é reforçado em orçamento e em elaborações de projetos, movimentações ocorridas sob a presidência de Epitácio Pessoa. Dentre as obras e reformas realizadas, destaca-se a urgência de atualização das oficinas de reparos da estrada de ferro, uma vez que não foram projetadas

¹⁸ O 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.

¹⁹ 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, 1921, p. 524).

²⁰ O ramal em destino a Icó é o ramal do açude de Orós, na cartografia histórica a região de Icó que abrigava o ramal é hoje o município de Orós, a ferrovia que adentrava os 5km não incluía o núcleos urbano da cidade, apenas as terras não urbanizadas.

²¹ No ano de 1918 enquanto a Estrada de Ferro de Sobral apresentou um saldo de 736: 412\$012 Réis a EFB atingiu o saldo de 3,067: 919\$992 Réis (Rio, 1920).

para atender trajetos acima de 100km, em contrapartida ao tráfego de 1919 que totalizava 517,493km de extensão²² (Rio, 1921). Em julho de 1919 a IOCS tornou-se 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, a atuação da Inspetoria ganhava cada vez mais caráter de projeto de Estado. Em 1920, pode-se perceber mudanças na sistematização das obras da IOCS, como o andamento nas obras dos 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 distante 559,001km da Central (Rio, 1922). Embora inauguradas há poucos anos, destaca-se como estações mais rentáveis – fora a Central, as estações de Lavras, Iguatu, Baturité e Quixadá, evidenciando o potencial mercadológico da região.

A importância dessas obras para o estado é evidenciada no traçado que adentra na morfologia urbana da cidade, o açude Poço dos Paus e Orós tornaram necessária a construção de ramais da linha férrea para atendê-las. A obra de Poço dos Paus 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 às infraestruturas viárias, havendo relações mútuas entre ambas. As obras de rodagem que seguiam no estado, eram preferíveis em regiões cercadas pelas ferrovias e 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 ferrovia²³. As relações existentes entre a infraestrutura viária e hidráulica são mencionadas no relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas no ano de 1921, destacando a importância das relações dos ramais de Orós e Poço dos Paus para as obras de açudagem, assim como as intenções na construção da linha férrea Ceará e Paraíba conforme a passagem abaixo:

[...] facilitar a construção das grandes barragens localizadas nos Estados do Ceará e da Paraíba do Norte, providenciou-se em junho de 1920, pela inspetoria 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 Pilões²⁴, e de um sub-ramal destinado ao transporte de materiais para a construção da grande barragem no boqueirão de Piranhas. (Rio, 1922, p. 130)

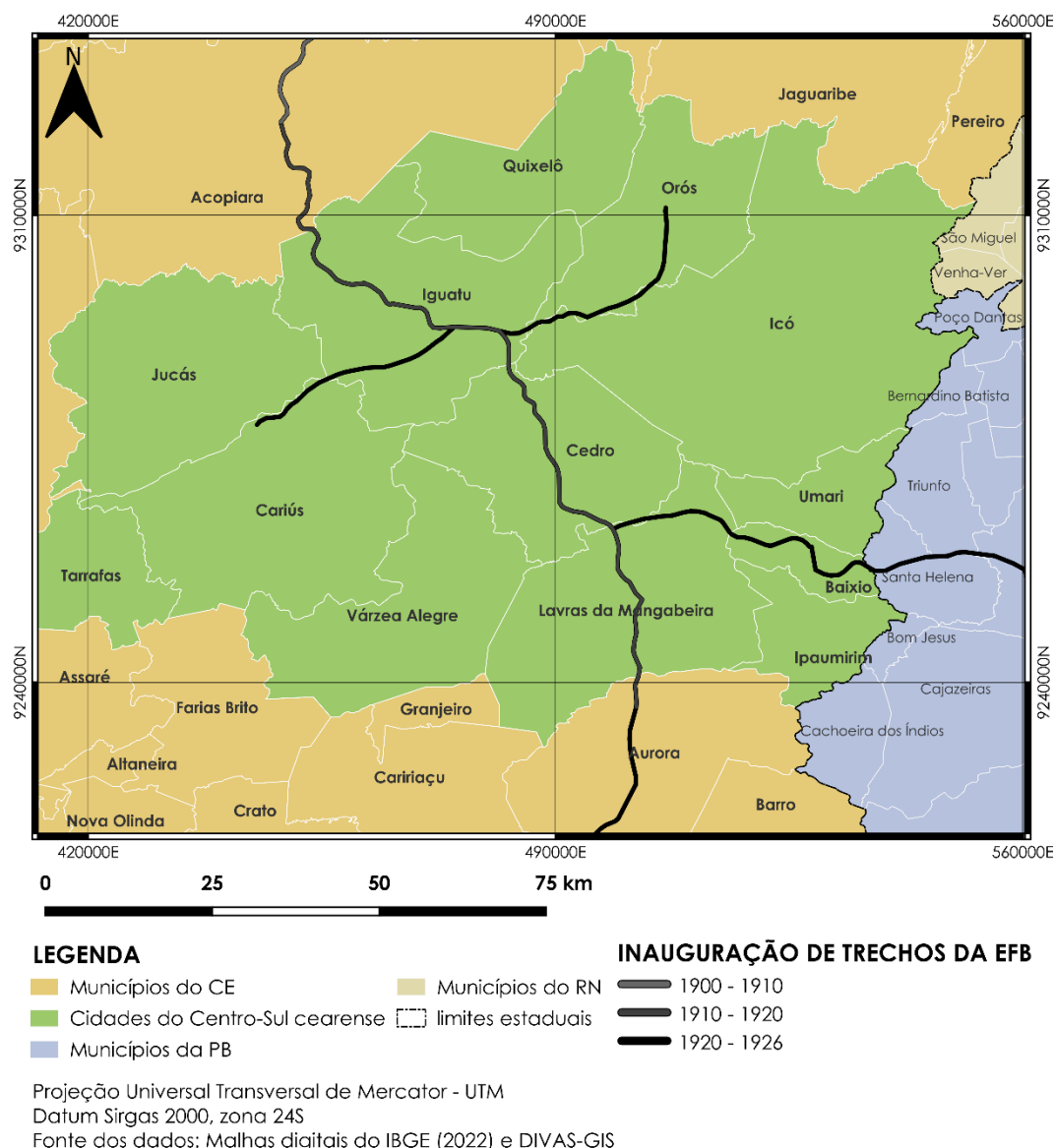
²² Assim, a ferrovia era subdimensionada para o material rodante que devia ser consertado e mantido periodicamente.

²³ Como mencionado no relatório do estado pelo dirigente José Moreira da Rocha em 1928.

²⁴ 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.

A linha férrea de entroncamento entre os estados, permite então o avanço nas obras de irrigação interestaduais, como evidenciado. A construção da linha férrea 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.

Figura 3: traçado da E.F.B. no Centro-Sul cearense



Fonte: elaborado pelos autores conforme procedimentos elencados na metodologia, 2023.

Conforme a Figura 03, 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, possibilitaram a realização de ramais adjacentes às mesmas, como forma de favorecer não somente o município que abrigasse a açudagem, mas a uma

extensa zona. 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, a Figura 03 evidencia a mutualidade dessas obras, andando a *pari passu* no desenvolvimento regional. Nota-se também a ascensão de cidades nas próximas décadas motivadas pelas infraestruturas, como a cidade de Orós que leva o mesmo nome da barragem. Com a ferrovia, as distâncias passaram a serem subordinadas ao tempo, seja o tempo de deslocamento, ou mesmo os dias em que transitavam os trens (Reis, 2015). Assim, o Centro-Sul passa a ser não apenas rota de passagem, mas também um importante ponto de articulação (inter)estadual.

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 do trecho também ser conhecido como ramal de Icó, decorre do fato dos estudos iniciais preverem a passagem pela cidade. Entretanto, devido a interesses conflitantes e econômicos pela 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).

Assim, 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 construções, é concretizado a ligação do litoral ao interior do estado por meio da ferrovia, em uma extensão total em tráfego 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 do estado ao Porto de Fortaleza. 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:

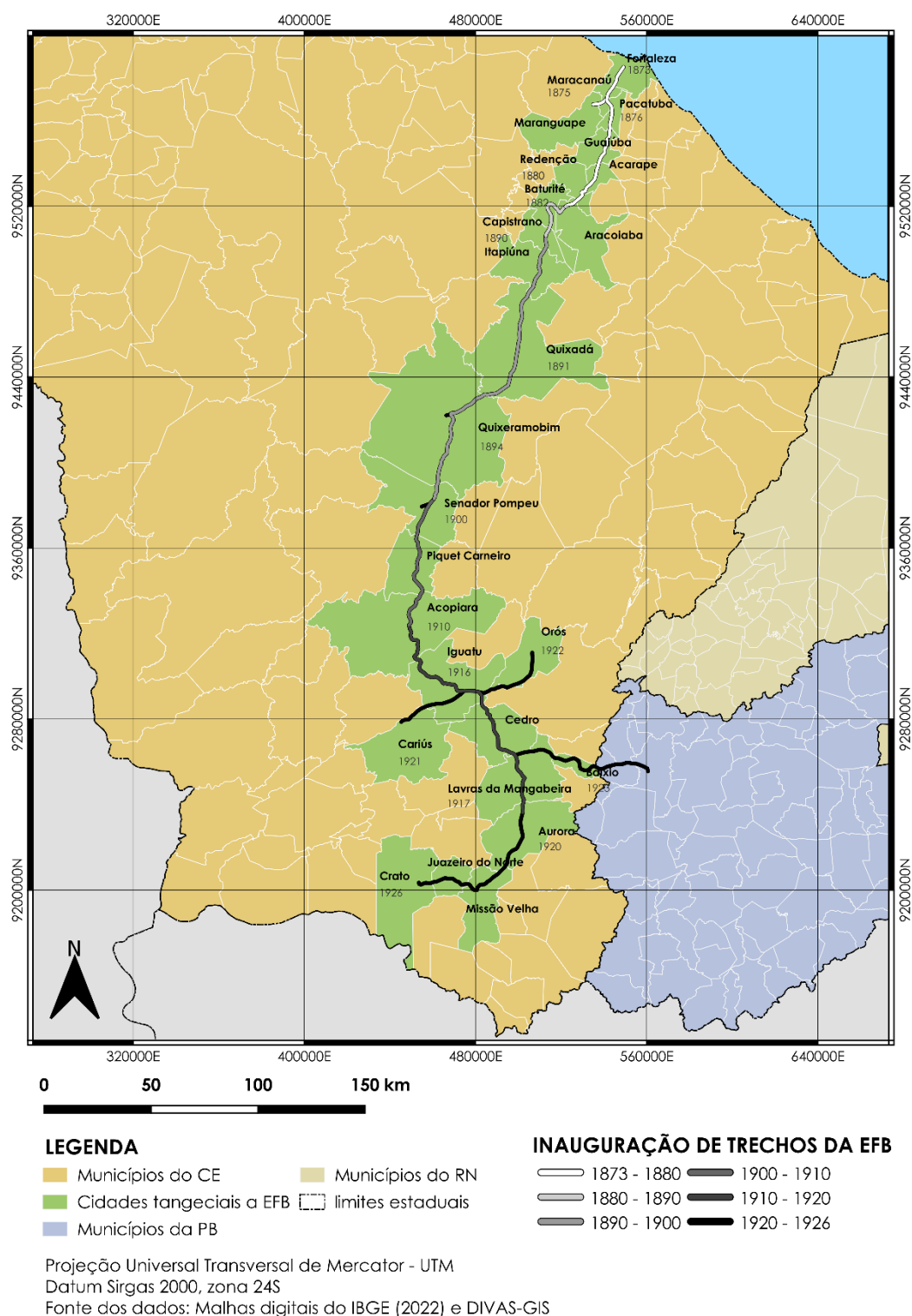
As estradas de rodagem que, com perfeita compreensão das nossas necessidades, se tem dedicado o Governo cujo mandato agora termina. Acertado será insistir nesse programma, destinando a taes estradas a função de auxiliares das ferrovias e de intensificadoras do trafego nas zonas respectivas. (Rocha, 1928,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

Dessa maneira, 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. 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.

Realizadas as considerações que cercearam o período de construção da malha férrea, assim como das obras de irrigação concomitantes à mesma, é possível visualizar as contradições inerentes à expansão das redes viárias e núcleos urbanos. Com as elucidações presentes, tem-se na Figura 04 uma visão geral da estrada de ferro de Baturité e suas seguintes periodizações.

Figura 4: Evolução do traçado da E.F.B. em Décênios (1873 – 1926).



Fonte: elaborado pelos autores com base nos procedimentos elencados na metodologia, 2023.

A representação gráfica da Figura 04 permite entender de maneira dinâmica a periodização da construção da EFB. 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 da formação territorial. Seus períodos iniciais são marcados pelo rápido desenvolvimento da estação Central em Fortaleza até a cidade de Baturité, seguido pelo encampamento e paralisação das obras decorrentes dos longos estudos preliminares para seu prolongamento. Destaca-se que o próprio traçado muitas vezes contornava acidentes geográficos com vias de 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 das cidades do estado. Os ramais não planejados no projeto inicial vêm a nascer justamente da relação das infraestruturas viárias com as hidráulicas, uma vez que para construção de grandes barragens, a ausência dos trilhos, muitas vezes implicaria a não viabilidade das obras, devido à falta de materiais, equipamentos e mão de obra. A ferrovia representou dessa maneira um salto tecnológico necessário, participante quanto ao processo de estruturação viária e combate às secas que atuou na compleição de conexões dentro e fora do Ceará.

3. Considerações Finais

Nos períodos que percorrem a construção da malha férrea, notam-se diversas contradições. Além dos aspectos técnicos, aspectos políticos e ideológicos permearam a passagem dos trilhos pelo território cearenses, indicando rotas de passagem e beneficiando regiões em detrimento de outras. Embora a necessidade de ligar o litoral ao interior da província/estado fosse o objetivo central, a maneira como ocorreu essa ligação passou por nuances de diversas naturezas, como elencado. A passagem do traçado pela região Centro-Sul é condicionante no desenvolvimento regional, por meio de ativos materiais ou econômicos que possibilitaram a ascensão de cidades como polos agrícolas e urbanos, como a cidade de Iguatu e Icó.

Não se verifica a passagem dos trilhos de maneira isolada, mas em andamento com as obras contra às secas, em especial, as obras de açudagem. No recorte temporal é possível compreender períodos em que as duas infraestruturas andavam de maneira concatenada, embora em alguns períodos de maneira desigual. As obras de irrigação não somente fundamentaram-se sobre os socorros às populações flageladas, mas sobre vantagens

econômicas fundamentadas no discurso da seca que destacava o aspecto humanitário e assistencialista dessas obras.

Assim, a realização da açudagem também precisava ser viável economicamente e não apenas cumprir seu papel social. A tomada de decisões em relação às cidades que seriam beneficiadas modifica os tecidos territoriais adjacentes, promovendo cidades polos e municípios dependentes. O papel de agenciamento viário materializado permitiu a formação de um sistema de ancoragem. As estradas de rodagem, embora fundamentais para a formação do sistema viário, vêm a ser percebidas tardiamente pelas autoridades, e a serem enfatizadas a partir da década de 1920, sobretudo, no âmbito do Ceará, com a conclusão da Estrada de Ferro de Baturité.

3. 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.

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

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.

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.

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

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

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

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 2º sessão da Assembléa Legislativa Provincial no dia 15 de julho de 1889. Archivo Publico Nacional. Fortaleza, 1889.

DUPUY, Gabriel, Ina **Urban Networks: Network Urbanism**. Amsterdã: Techne Press, 2008.

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.

GIRÃO, Raimundo. **Pequena história do Ceará**. 4ªed. 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.

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, 3ª edição, 2007.

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

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

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

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 revolução urbana**. Belo Horizonte. Humanitas, 2008.

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.

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 Brazil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, Dr. Augusto Tavares de Lyra – Anno de 1915. Imprensa Nacional: Rio de Janeiro, 1917.

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.

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.

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.

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

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.

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

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

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

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

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