



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE – UFCG  
CENTRO DE FORMAÇÃO DE PROFESSORES – CFP  
UNIDADE ACADÊMICA DE CIÊNCIAS SOCIAIS – UACS  
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM HISTÓRIA

**FRANCISCO WELLINGTON DANTAS BARBOSA**

**ESTRADAS DE FERRO: TRAMAS POLÍTICAS, RELAÇÕES DE PODER E SEUS  
DISCURSOS NO CEARÁ E REGIÃO (1877-1923)**

**CAJAZEIRAS – PB**

**2021**

**FRANCISCO WELLINGTON DANTAS BARBOSA**

**ESTRADAS DE FERRO: TRAMAS POLÍTICAS, RELAÇÕES DE PODER E SEUS  
DISCURSOS NO CEARÁ E REGIÃO (1877-1923)**

Monografia apresentada à disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) do curso de Graduação em História, da Unidade Acadêmica de Ciências Sociais do Centro de Formação de Professores, da Universidade Federal de Campina Grande, como requisito para obtenção de nota.

**Orientador:** Prof. Dr. Osmar Luiz da Silva Filho.

**CAJAZEIRAS – PB**

**2021**

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação - (CIP)  
Josivan Coêlho dos Santos Vasconcelos - Bibliotecário CRB/15-764  
Cajazeiras - Paraíba

<p>B238e Barbosa, Francisco Wellington Dantas. Estradas de ferro: tramas políticas, relações de poder e seus discursos no Ceará e região (1877-1923) / Francisco Wellington Dantas Barbosa. - Cajazeiras, 2021. 119f.: il. Bibliografia.</p> <p>Orientador: Prof. Dr. Osmar Luiz da Silva Filho. Monografia (Licenciatura em História) UFCG/CFP, 2021.</p> <p>1 - Ceará - história. 2. História ferroviária. 3. Ferrovia. 4. Ceará - história política. 5. Primeira república. 6. Inspeção Federal de Obras Contra a Seca. I. Silva Filho, Osmar Luiz da. II. Universidade Federal de Campina Grande. III. Centro de Formação de Professores. IV. Título.</p> <p>UFCG/CFP/BS <span style="float: right;">CDU - 94(813.1)</span></p>
---

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação - (CIP)  
Josivan Coêlho dos Santos Vasconcelos - Bibliotecário CRB/15-764  
Cajazeiras - Paraíba

## **FOLHA DE APROVAÇÃO**

A monografia intitulada “ESTRADAS DE FERRO: TRAMAS POLÍTICAS, RELAÇÕES DE PODER E SEUS DISCURSOS NO CEARÁ E REGIÃO (1877-1923)”, de autoria de Francisco Wellington Dantas Barbosa, foi submetida à Banca Examinadora, constituída pela UACS/UFCG, como requisito obrigatório para obtenção do título de licenciado em História, outorgado pela Universidade Federal de Campina Grande – UFCG.

Monografia defendida e aprovada em: \_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_

### **BANCA EXAMINADORA**

---

Dr. Osmar Luiz da Silva Filho - UFCG  
(Orientador)

---

Dra. Silvana Vieira de Sousa - UFCG  
(Examinadora)

---

Dr. Gervácio Batista Aranha - UFCG  
(Examinador - externo)

---

Dra. Viviane Gomes de Ceballos - UFCG  
(Examinadora - suplente)

**CAJAZEIRAS – PB**  
**2021**



*Dedico à minha mãe, Maria do socorro Barbosa Honorato, e ao  
meu pai, José Honorato Dantas.*

## AGRADECIMENTOS

Deixo registrado aqui meus singelos sentimentos de gratidão.

Gratidão a Deus, por ser meu guia nos momentos difíceis. Obrigado pela oportunidade de realizar este sonho.

Gratidão aos meus pais, José Honorato e Maria do Socorro, sem o esforço e a dedicação de vocês eu não conseguiria chegar até aqui.

Gratidão as maiores preciosidades da minha vida, meu filho José Davi e minha esposa Maria Fernanda, sem o amor de vocês eu não teria forças para terminar este curso.

Gratidão ao meu irmão, José Wallison, sem a sua ajuda e seu esforço eu não conseguiria realizar este sonho. Obrigado meu irmão, te amo muito.

Gratidão aos meus tios: Girlene, Barbosa, Margarida, Novinho e Socorro Gonçalves (*in memória*).

Quero deixar aqui meus sinceros agradecimentos ao meu orientador, Professor Osmar Luiz, sem a sua dedicação e paciência eu não conseguiria terminar essa monografia. Obrigado por compartilhar comigo seu conhecimento e sua sabedoria.

Quero agradecer a todos os professores do curso de história: Viviane Ceballos, Osmar Luiz, Francisco Firmino Sales Neto, Ana Rita Uhle, Rodrigo Ceballos, Isamarc Gonçalves Lôbo, Israel Soares, Silvana Vieira, Uelba Alexandre, Maria Lucinete Fortunato, Francinaldo de Souza Bandeira, Rubismar Marques, Rosemere Olímpio, Sérgio Luis Rolemberg Rosilene Alves, Valter Ferreira Rodrigues, bem como, os professores Laércio Teodoro, Nadja Claudino e Eliana Rolim.

Quero também agradecer a todos os colegas do período 2015.1, muitíssimo obrigado, vocês me ajudaram a se tornar um ser humano melhor, este sonho realizado tem uma enorme contribuição de todos: Rinaldo, Douglas, Ana Maria, Greyce Kelly, Mateus, Júlia, Gabriella, Sirineu, Paulo, Analia, Joedna, Bruno, Jorge, Anamaiara, Marilda, Higo, Amanda, Kaio Steffano, Kaio Cesar, Thereza, Larisse, Rafael Dalyson, Cicero Samuel e Airton Garrido, vocês fazem parte de uma linda história que ficará guardada em minha memória.

Sou muito agradecido também a todos os colegas do período 2015.2, que sempre me receberam muito bem nos momentos de “desbloqueado”. Sou muito grato, especialmente, as amizades de Samira, Emilly Ehrich, Rodrigo, Vanessa, Ramon, Cicero, Anderson, Joalisson, Flávio e Diogo Silva.

Sou muito agradecido as amizades feitas nos corredores da UFCG, sem dúvida o melhor ambiente de aprendizagem humana. Peço desculpa se a memória falhar nesse momento, as

02:35 da madrugada: Walter Nobrega, Marleide, João Kaio, Larissa, Jaíne, Mateus Tavares, Lucas, Ana Vitoria, Kalyanne, Fernanda, Sabrina, Keite, Pablu, Bruno Teixeira, Natally, Ronnys, Didier, Lourival, José Neto e Mário Pedoni (*in memória*). Girleuda, Alcyone e todos os funcionários da UFCG, que se dedicam dias e noites para proporcionar um ambiente tranquilo e de excelência para nosso aprendizado.

## RESUMO

A intenção deste trabalho monográfico é analisar as políticas ferroviárias no estado do Ceará, do ponto de vista das tramas políticas e seus desdobramentos discursivos que circundam as concessões férreas. Desse modo, examinaremos as transformações que essas políticas de implantação férrea sofreram no período de transição do Império para a República, enfatizando o modo como os políticos cearenses reivindicavam no Senado e na Câmara, a construção ou prolongamento das estradas de ferro em seu estado. Por fim, debatemos as grandes obras de engenharia executadas pela Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS), no combate aos efeitos das secas no Nordeste, e qual foi o impacto dessas obras em pequenos municípios do interior cearense, em especial os da região Centro-Sul. Em suma, chegamos à conclusão de que os bens do Estado como obras, cargos públicos e etc. foram marcados durante o Império e na Primeira República pela apropriação particular de agentes político-econômicos, não sendo diferente as estradas de ferro no Ceará, que tiveram seus projetos de construção influenciados pelos interesses privados desses grupos de poder. Dito isso, percebemos que essas práticas vão se adaptando aos diferentes momentos sociais que o Brasil passa nesse período de mudanças entre o fim do Império e início da República.

**PALAVRAS-CHAVE:** História Ferroviária. História Política do Ceará. Primeira República. Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas.

## **ABSTRACT**

The intention of this monographic work is to analyze the railway policies in the state of Ceará, from the point of view of the political plots and their discursive developments that surround the railway concessions. In this way, we will examine the transformations that these policies of railway implantation underwent in the transition period from Empire to Republic, emphasizing the way in which Ceará politicians claimed in the Senate and Chamber, the construction or extension of the railways in their state. Finally, we discussed the major engineering works carried out by the Inspection of Works Against Drought (IFOCS), in combating the effects of droughts in the Northeast, and what was the impact of these works in small municipalities in the interior of Ceará, especially those in the Central-South region. Thus, we come to the conclusion that State assets such as works, public offices, etc. were marked during the Empire and the First Republic by the private appropriation of political-economic agents, the railways in Ceará being no different, which had their construction projects influenced by the private interests of these power groups. That said, we realize that these practices are adapting to the different social moments that Brazil goes through in that period of change between the end of the Empire and the beginning of the Republic.

**KEYWORDS:** Railway History. Political History of Ceará. First Republic. The Inspection of Works Against Drought

## LISTA DE IMAGENS E TABELAS

<b>Imagem 1</b> – Mapa do Brasil ilustrando a extensão da região semiárida do Nordeste .....	71
<b>Imagem 2</b> – Mapa da malha ferroviária da rede viação cearense (RVC) em 1927 .....	73
<b>Imagem 3</b> – Armazéns de material de construção das obras da IFOCS no porto de Fortaleza .....	74
<b>Imagem 4</b> – Estrada de rodagem, Santa Cruz a Currais Novos no estado do Rio Grande do Norte .....	75
<b>Imagem 5</b> – Vila de São João do Rio do Peixe no alto sertão da Paraíba e engenheiros da IFOCS da construção do açude de Pilões, Dr. Jorge Coelho e Dr. Frederico Dreanert .....	76
<b>Imagem 6</b> – Evento inaugural da estação de trem no município de Aurora Ceará em 7 de setembro de 1920 .....	80
<b>Imagem 7</b> – Locomotiva na estação de trem da cidade de Baixio Ceará por volta do ano de 1950 .....	81
<b>Tabela 1</b> – Relatório das estradas de ferro do Ceará do ano 1888 .....	34
<b>Tabela 2</b> – Relatório das estradas de ferro da união do ano de 1895 .....	51
<b>Tabela 3</b> – Relatório das estradas de ferro da união: déficit verificado acumulado até 31 de dezembro de 1894 .....	52
<b>Tabela 4</b> – E. F. de Sobral com datas de suas inaugurações e dados técnicos em 1922 .....	78
<b>Tabela 5</b> – E. F. de Baturité com datas de suas inaugurações e dados técnicos em 1922.....	79

## **LISTA DE SIGLAS**

IFOCS – Inspeção Federal de Obras Contra as Secas

IOCS – Inspeção de Obras Contra a Seca

DNOCS – Departamento Nacional de Obras Contra as Secas

RVC – Rede Viação Cearense

BN – Biblioteca Nacional

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	13
<b>CAPÍTULO 1 – AS FERROVIAS DO IMPÉRIO: DISCURSOS E RELAÇÕES DE PODER NO CEARÁ (1877 -1889)</b> .....	17
<b>1. 1 A gênese do sistema de transporte ferroviário no Brasil: o capital e as garantias de juros</b> ..	17
<b>1. 2 Politicagem e reivindicações ferroviárias no Ceará</b> .....	22
<b>1. 3 A externalização da fome: os jornais como denunciadores do caos humanitário</b> .....	26
<b>CAPÍTULO 2 – “AS FACES DE JANUS” E O BRASIL REPÚBLICA: URBANIZAÇÃO, INTEGRAÇÃO REGIONAL E O COMBATE À SECA DO NORDESTE (1889-1923)</b> .....	36
<b>2. 1 Entre a Monarquia e a República: os novos horizontes da nação</b> .....	36
<i>2.1.1 Ferrovias da República: integração regional e diretrizes civilizatórias</i> .....	40
<b>2. 2 A República: uma política familiar</b> .....	42
<b>2. 3 A política no Ceará Republicano: oligarquia familiar e apropriação da máquina pública</b> ..	46
<b>2. 4 A política de contenção de gastos e os arrendamentos ferroviários</b> .....	49
<b>2. 5 As concessões ferroviárias no Ceará</b> .....	57
<b>2. 6 O estudo da Secca: os novos espaços e a produção de um território moderno no Ceará</b> .....	60
<b>CAPÍTULO 3 - A ENGENHARIA DA SECCA: GRANDES BARRAGENS, ESTRADAS DE FERRO E ESTRADAS DE RODAGEM NO CEARÁ (1919-1923)</b> .....	67
<b>3. 1 Um canteiro de obras no coração das Seccas: as obras de melhoramento material da IFOCS no Nordeste</b> .....	67
<i>3.1.1 As grandes barragens</i> .....	69
<i>3.1.2 Estradas de ferro</i> .....	71
<i>3.1.3 Estradas de rodagem</i> .....	74
<b>3. 2 Estações ferroviárias no interior cearense</b> .....	78
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	83
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	84
<b>ANEXOS</b> .....	94



## INTRODUÇÃO

A escrita histórica passa, necessariamente, pela clareza na escolha do tema de pesquisa, que por sua vez, envolve fatores fundamentais dentro do trabalho, como “o *interesse* do pesquisador, a *relevância* atribuída pelo próprio autor ao tema cogitado, a *viabilidade* da investigação, a *originalidade* envolvida” (BARROS, 2005, p. 25, grifos do autor).

Todavia, o pesquisador precisa ter em mente que seu trabalho deve ser “relevante não apenas para o próprio pesquisador, como também para os homens de seu tempo - estes que em última instância serão potencialmente os leitores ou beneficiários do trabalho realizado” (Ibidem, p. 26). Visto que, “[...] necessariamente, escreveremos não só sobre aquilo que de nossa parte consideramos ser relevante, mas também sobre aquilo que tem relevância para nossos próprios contemporâneos.” Ou seja, “Por trás de sua escrita, é a um leitor que ele busca (conscientemente ou não)” (Ibidem, p. 26).

Isso posto, são esses princípios que guiarão o presente trabalho, que tem por objetivo analisar as políticas ferroviárias no Ceará, na transição do Império para a República, mais precisamente, do ano de 1877 a 1923.

O direcionamento desta pesquisa busca analisar as práticas discursivas presentes nos debates parlamentares, nos jornais e documentos oficiais do governo da época. Nas quais ficam marcantes a usurpação dos bens públicos em favor dos interesses pessoais de agentes políticos do Ceará e Região.

A partir dessa premissa, discutiremos como esses interesses pessoais foram postos na política e como esse *modus operandi* foi se adaptando aos diferentes momentos sociais, nos quais o Brasil esteve envolvido do final do século XIX ao início do século XX.

Outro fator a ser analisado nesta pesquisa, são os impactos das obras de combate à seca, executadas pelo Governo Federal no Ceará, e de que maneira as ferrovias se inserem nesse planejamento, ao ponto de se tornarem a principal ferramenta dessa política pública pensada para o semiárido.

Optamos por desenvolver reflexões relacionadas aos discursos políticos, à cultura política no Império, na República e na Modernidade. Para podermos circundar todos esses aspectos sociais presentes no recorte temporal e espacial analisado, entendemos como crucial para a ilustração do campo de pesquisa em que trabalhamos, a situação dos elementos, ponto imprescindível para quem se aventura pesquisar as políticas ferroviárias no Nordeste, sob a perspectiva das apropriações indevidas dos bens públicos; da necessidade de delimitarmos

quais eram as classes envolvidas nas disputas dos projetos ferroviários, e quais interesses eles representavam, em nome de quem falavam.

Pois bem, trataremos para esse debate a compreensão de classe a partir do pensamento thompsoniano. Thompson concentrou seus estudos na formação da consciência de classe, dizendo ele que:

Não vejo a classe como estrutura, nem mesmo como uma categoria, mas como algo que ocorre efetivamente e cuja ocorrência pode ser demonstrada nas relações humanas [...] a noção de classe traz consigo a noção de relação histórica [...] A classe acontece quando alguns homens, como resultado de experiências comuns (herdadas ou partilhadas), sentem e articulam a identidade de seus interesses diferem (e geralmente se opõem dos seus) (THOMPSON, 1987, p. 9-10 *apud* SILVA, 2008, p. 1-2)

Assim, Thompson (1987) nos leva a entender as classes sociais como condicionadoras de si próprias, portanto, as classes se formam a partir dos interesses e experiências partilhadas pelos seus integrantes. Ou seja, “A experiência de classe é determinada em grande medida, pelas relações de produção em que nasceram”. Entretanto, “A consciência de classe é a forma como essas experiências são tratadas em termos culturais encarnadas em tradições, sistemas de valores, idéias e formas institucionais” (THOMPSON, 1987, p. 10 *apud* SILVA, 2008, p. 2) Com isso, o autor nos mostra que a classe não é somente condicionada pelo fator econômico, visto que leva em consideração vários outros fatores, como a cultura, as tradições e os mais variados valores, como importantes na conscientização dos indivíduos dentro de uma mesma luta, de um mesmo interesse comum.

Assim, queremos voltar as atenções para as classes políticas no Brasil nesse período estudado, dado que foram os protagonistas de todos os movimentos acontecidos no momento de transição do Império para República.

Para entendermos a atuação dessas classes políticas, precisamos nos voltar para a noção de poder em suas múltiplas instâncias. Como afirma Barros (2004, p. 105), “Objetos da História Política são todos aqueles que são atravessados pela noção de ‘poder’”.

Segundo Barros (2004), o que autoriza classificar um trabalho historiográfico dentro da História Política é naturalmente o enfoque no “Poder”. Mas que tipo de poder? Pois bem, podemos estudar desde o poder estatal, até o estudo dos micropoderes que aparecem na vida cotidiana.

Desse modo, enquanto a História Política do século XIX foi duramente descredibilizada pela Escola dos Annales, por ocupar sua atenção exclusivamente com a política dos grandes

Estados e a história dos feitos realizados por suas lideranças, já a Nova História Política que começa a ter seus primeiros esboços nos anos 1980, passa a se interessar também pelo “poder” nas suas outras modalidades, isso incluem os micropoderes, o uso político dos sistemas de representações e assim por diante. Há também nesse momento, o que ficou conhecido por “História vista de baixo”, encarregada das grandes massas anônimas, preocupada com o “indivíduo comum”, portador de indícios que dizem respeito ao social mais amplo. Assim, mesmo quando a Nova História Política toma para seu objetivo um indivíduo, não visa mais a excepcionalidade das grandes figuras políticas que os historiadores positivistas acreditavam ser os condutores da história (BARRO, 2004).

Portanto, seguindo os parâmetros teórico-metodológicos expostos até aqui e, a partir da análise do “*Corpus Documental*”, que realizaremos nos três capítulos que compõem esta monografia, discutiremos as problemáticas em volta dos objetivos de estudo deste trabalho.

Com relação à divisão dos três capítulos, estruturamos em: *Capítulo 1. As ferrovias do Império: discursos e relações de poder no Ceará, 1877 – 1889*, no qual examinamos a produção de discurso políticos pelos representantes cearense no Senado e na Câmara, em favor da consecução de estradas de ferro, altamente desejadas no momento por representarem grandes somas de investimentos; *Capítulo 2. “As faces de Janus” e o Brasil República: urbanização, integração regional e o combate às Secas do Nordeste, 1889-1923*, abordamos os principais acontecimentos do conturbado período de transição entre os regimes imperial e republicano e seus desdobramentos para o setor ferroviário nacional e cearense; *Capítulo 3. A engenharia da Secca: grandes barragens, estradas de ferro e estradas de rodagem no Ceará, 1919-1923*, analisamos os impactos causados pelas obras de combate às secas do Nordeste, executadas pela Inspeção Federal de Obras Contra as Secas – IFOCS, nas regiões do interior, em especial a região conhecida hoje por centro-sul cearense.

Assim, no primeiro capítulo, discutimos como foram elaboradas as primeiras estradas de ferro no país e no Ceará, examinamos os discursos políticos que circundam as concessões de créditos para construções ferroviárias com ênfase nos “discursos das secas”, que foi sabiamente apropriado pelos representantes cearenses, como forma de sensibilizar a opinião pública e pressionar o Governo Imperial para liberar recursos de socorro público. Nesse capítulo, recorreremos como fonte de análise, os noticiários dos jornais da época, os debates das reuniões acontecidas no Senado e na Câmara e documentos oficiais emitidos pelo governo.

Enquanto que no segundo capítulo, debatemos num primeiro momento as nuances advindas com a proclamação da República, seus impactos na sociedade da época e como essa recente República enfrentou os desafios sociais que o Brasil enfrentava, para isso, dialogamos

com vários autores que pensam o momento político social do país. Em um segundo momento, finalizamos o capítulo analisando como a República agendou suas reformas no Ceará e como esse processo encarou os desafios das secas na região. No referido capítulo, nossas fontes de análise serão os noticiários e os estudos realizados no Ceará e região semiárida do Nordeste.

No terceiro e último capítulo, analisamos como se sucederam as políticas de combate à seca do Nordeste, executadas pela IFOCS entre 1919 a 1923, com atenção especial para os desdobramentos dessas obras no interior cearense. Utilizamos como fonte de pesquisa no último capítulo, noticiários, revistas, imagens e dados sobre as obras extraídas dos relatórios do governo.

## **CAPÍTULO 1 – AS FERROVIAS DO IMPÉRIO: DISCURSOS E RELAÇÕES DE PODER NO CEARÁ (1877 -1889)**

### **1. 1 A gênese do sistema de transporte ferroviário no Brasil: o capital e as garantias de juros**

O sistema de transporte ferroviário surgiu na Inglaterra como um dos pilares de sustentação da embrionária economia capitalista de produção nos séculos XIX e XX. Seu uso possibilitou a comercialização global de mercadorias e produtos em larga escala, com maior rapidez e eficiência.

A construção ferroviária garantiu a retomada do crescimento econômico mundial, decadente desde a crise do industrialismo têxtil da segunda metade do século 18. Essa nova fase ficou marcada pela produção de bens de capital, pelo uso em larga escala do carvão, do ferro e do aço (HOBSBAWM, 2000, p. 102).

Como pioneiros dessa expansão ferroviária, “Entre 1830 e 1850 foram construídos na Grã-Bretanha cerca de 9.650 km de estradas de ferro, sobretudo em decorrência de duas manifestações extraordinárias de investimentos concentrados e continuados de construção” (HOBSBAWM, 2000, p. 102).

Esses “gordos” investimentos ocorreram muito em conta pela pressão do capital financeiro ocioso, interessados em investimentos lucrativos. Na década de 1830, havia uma enorme acumulação de capital, buscando quaisquer investimentos que promettessem rendimentos maiores que os 3,4% dos títulos públicos (HOBSBAWM, 2000).

Uma vez dito isso, não demora muito para que esses investimentos se expandam para outros países e continentes. De acordo com Mello (1999, p. 195), foi graças a esses investimentos ferroviários, “primeiro no seu próprio território e, depois nos países do seu chamado ‘império informal’, que a Inglaterra pôde beneficiar-se de uma enorme demanda de bens de equipamento.”

Antes de falarmos sobre o início dos investimentos ferroviários no Brasil, vale destacar a forte presença de investidores ingleses no país, que remontam desde os tratados firmados na época do refúgio da corte portuguesa no Brasil colônia.

Paulatinamente, os investimentos ingleses acentuaram-se cada vez mais no pós-independência, diversificados em vários segmentos, como abastecimento de água, iluminação pública, urbanização e setor bancário.

Todo esse aporte de recursos representou entre os anos de 1823 e 1899, um total de 146 empresas inglesas instaladas no Brasil. Distribuídas em 41 de mineração, 10 de navegação, 27 ferrovias, 11 empresas de urbanização, 5 bancos, 22 corretoras de seguros, 8 engenhos centrais e 22 empresas de segmentos diversos (MELO, 2015).

Por esse motivo, na medida em que os ingleses aumentavam seus investimentos no país, conseqüentemente, passaram a exercer forte *lobby* na política. Uma prova disso foi o incentivo dado à transferência do modelo escravista para o assalariado. Portanto, “No plano social, os investimentos ingleses contribuíram para a formação do mercado de mão de obra livre” (MELO, 2015, p. 41).

Todavia, essas mudanças evoluíram distintivamente de uma região para outra. No caso do Nordeste, a influência dos ingleses produziu “mudanças sociais, bem como provocaram atitudes políticas, tais como alianças com a classe dominante” (MELO, 2015, p. 41).

Tendo em vista que essas alianças foram sendo consolidadas no Brasil, torna-se cada vez mais natural entre a sociedade dominante os meios de enriquecimento material ilícito, a partir de empreendimentos de natureza pública.

Uma das mais importantes alianças entre investidores estrangeiros e a classe dominante nacional foi, sem dúvida, a ferrovia, principalmente devido às concessões e às franquias cedidas pelo Estado. O capital estrangeiro necessitava de proteção contra os riscos existentes numa economia pré-capitalista. Por outro lado, membros da classe dominante nacional ‘vendiam’ suas concessões, já que sempre alegavam que não conseguiam levantar capital. Dada a constância de como sempre estas concessões eram repassadas para os capitalistas estrangeiros, isto não passava de uma especulação financeira (MELO, 2015, p. 41).

É partindo da premissa de que todo empreendimento público da época tinha como pano de fundo a apropriação do poder público por agentes de interesses privados, que iremos analisar como essas relações de interesses moveram as primeiras políticas ferroviárias no Brasil.

De conhecimento geral, a industrialização no Brasil foi tardia, enquanto a Europa experimentava as inovações da sua Primeira Revolução Industrial, o Brasil mantinha ainda práticas econômicas do período colonial. De modo igual ocorreu com as ferrovias, apenas surgindo em 1830 as primeiras movimentações em favor de um plano Nacional de Viação Férrea.

Interessado em estimular o investimento ferroviário no país, Dom Pedro II estabelece pelo decreto nº 641, de 26 de junho de 1852, metas e estratégias com o objetivo de viabilizar a captação de recursos privados dentro ou fora do país para a construção de ferrovias<sup>1</sup>.

No artigo 1º, do referido decreto:

O Governo fica autorizado para conceder á huma ou mais Companhias a construcção total ou parcial de hum caminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem. Esta concessão comprehenderá o privilegio do caminho de ferro por hum prazo que não excederá a noventa annos, contados da incorporação da Companhia, tendo-se em vista o plano e orçamento da obra projectada debaixo das condições seguintes<sup>2</sup>

A principal estratégia do decreto para atrair investidores era instituir garantias que assegurassem o capital investido. Como observado no artigo 6º, “O Governo garantirá á Companhia o juro até cinco por cento do capital empregado na construcção do caminho de ferro<sup>3</sup>”. Melhor dizendo, as porcentagens da margem de lucro ou “garantias de juros”, reduziam quase que por completo os riscos do investimento.

Podemos observar outras regalias e privilégios concedidos ao setor privado nos parágrafos do artigo 6:

§ 3º Poderá tambem o Governo conceder a isenção de direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á mesma construcção; bem como, durante hum prazo determinado, a dos direitos do carvão de pedra que consumir a Companhia em suas oficinas, e costeio da estrada.

§ 4º Durante o tempo do privilegio não se poderá conceder outros caminhos de ferro que fiquem dentro da distancia de cinco leguas tanto de hum, como

---

<sup>1</sup> É importante ressaltar que quando analisamos o desenvolvimento ferroviário no Brasil do segundo reinado (1840-1889), teremos, quantitativamente, duas fases de maior investimento financeiro. Fruto dessa primeira fase (1952-1960) de investimentos ferroviários, foram iniciados e concluídos trajetos férreos nos principais centros políticos e econômicos do Império, por exemplo: a estrada Recife/São Francisco, em 08 de fevereiro de 1858; a estrada D. Pedro II, em 29 de março de 1858 e a estrada Bahia/São Francisco, em 28 de junho de 1860. Uma segunda fase de investimentos ferroviários viria a partir do Ministério Rio Branco em 1871. Esse período ficou marcado pelo vertiginoso volume de investimentos. Segundo Mello (1999, p. 191), as estradas de ferro “constituíram a forma predominante, quase exclusiva, que tomaram os investimentos públicos de caráter produtivo”, superando, consideravelmente, a partir daqui os outros investimentos como imigração estrangeira, os engenhos centrais e até mesmo o crédito a grande lavoura.

<sup>2</sup> Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852 - Coleção de Leis do Império do Brasil, 1855, Página 5, Vol. 1 pt. I.

<sup>3</sup> Ibidem, p. 5.

de outro lado e na mesma direcção d'este, salvo se houver accordo com a Companhia<sup>4</sup>

Conseguimos concluir até o momento que os primeiros projetos de investimentos ferroviários não objetivavam o bem-estar financeiro do governo, mas sim saciar um “fetiche” dos dirigentes da época. Devido à notória ingerência nos contratos firmados, apenas o interesse privado era favorecido.

Contudo, vejamos a seguir como a associação dos interesses econômicos dos investidores estrangeiros se vinculam aos interesses políticos locais.

Pois bem, analisemos a seguir a fala do Deputado Leopoldo Cunha do Espírito Santo, em mensagem ao Conselheiro Saraiva:

Para a prosperidade econômica a ferro-via é instrumento essencial, mas não é o seu unico papel o transporte dos productos. Encurtando as distancias elle serve a um tempo a todas as relações sociaes que crea, expande e multiplica. Instrucção publica, administração da justiça, comunicações postaes, industria e commercio: a tudo o que aproxima os homens é os interesses, e aproximando-os tende a tornar melhores aquelles e mais valiosos estes, serve a ferro-via como agente efficaz. No mesmo acelerado passo em que fomenta a producção ella crea novas necessidades locaes, tanto maiores quanto mais adiantada a civilização, e assim alargando a área do consumo influe consideravelmente, pela actividade das trocas, a circulação dos valores<sup>5</sup>

De agora em diante, percebamos como as elites locais de cada província começam progressivamente a aperfeiçoar sua política para proporções de nível nacional. Dado que necessitariam de uma eficiente articulação com as bancadas políticas dos outros estados para alcançar a aprovação nas comissões e, assim, as tão desejadas concessões ferroviárias.

Conforme os investimentos eram concedidos e os lucros contabilizados para os donos do poder (investidores estrangeiros e a classe dominante local), com maior frequência vamos presenciar nos debates do parlamento e nos jornais as diferenciadas formas de reivindicações ferroviárias.

Por esses atos sempre marcados por uma “crença generalizada no papel ‘redentor’ dessas ‘varas de cordão’ chamadas trilhos” (ARANHA, 2001, p. 193), instaura-se um sistema assistencialista por onde se injeta recursos em obras de melhoramentos materiais nas províncias, justificado na importância das estradas de ferro para o progresso regional.

---

<sup>4</sup> Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852 - Coleção de Leis do Império do Brasil, 1855, Página 5, Vol. 1 pt. I.

<sup>5</sup> Anais da Câmara dos Deputados; Sessão do dia 27 de julho de 1882, p. 175 *apud* GALVÃO (2019, p. 60)



No Ceará não há de ser diferente, os jornais ditam a tônica das reivindicações, na coluna do jornal local *A Constituição*<sup>6</sup>, vemos exposto na manchete a discussão do “Caminho de ferro no Ceará sob um ponto de vista nacional, ou social”.

os caminhos de ferro, elles produzem importantes melhoramentos. Elles tendem a equilibrar os valores terrenos em todo o paiz, trazendo mais perto dos pontos de consumo as fontes de abastecimento; elles ttem dado extraordinario estímulo a industria fabril; e trazendo mais intimamente unidas todas partes do paiz; a communicacão por vias-ferreas tem assim concentrado a energia do povo, e materialmente aumentado a riqueza, seus gosos e sua relações sociaes<sup>7</sup>

Nas suas argumentações, o redator do jornal defende a importância das construções de estradas de ferro pelo o ponto de vista das comodidades proporcionadas pelo trem em relação a outros transportes existentes na época.

As muitas aventuras, que levam tantas variedades a viagens [...] em cima d’uma carroagem, exposto ao frio e chuva, ou atormentado dentro d’ela, sem ter lugar para estender o corpo nem as pernas, eram cousas, que faziam soffrer tanto, que aquelles que, as experimentaram, de bom grado preferirão um lugar até mesmo na 3º classe do caminho de ferro<sup>8</sup>

Em outro jornal cearense o apelo é ainda mais explícito: “quem diz estrada de ferro diz progresso, civilização, riqueza e prosperidade” (O CEARENSE, 1872, p. 03)<sup>9</sup>

Sendo assim, o apelo pela aquisição da ferrovia como sinônimo de melhoramento, progresso, aquisição de produtos e civilização ganhou eco e lugar prioritário na agenda das Províncias do Império. Todavia, voltamos a ressaltar o mecanismo de consecução das mesmas, que seria as manobras políticas empreendidas no Senado e na Câmara

De forma indispensável, todos os projetos ferroviários no período 1850 a 1889, dispõem de um passo a passo político institucional, no qual toda província que busque construir uma

---

<sup>6</sup> O jornal *A Constituição* surgiu em 1863 junto com o rompimento que ocorreu dentro do partido conservador cearense. A separação das lideranças Domingos Nogueira Jaguaribe e Joaquim da Cunha Freire com os Fernandes Vieira, reorganizou o movimento liberal na província entre os dois grupos chamados de conservadores-carcarás e os conservadores-graúdos. (FERNANDES, 2004).

<sup>7</sup> BN - A Constituição, 1870, p. 02.

<sup>8</sup> Ibidem, p. 02.

<sup>9</sup> Jornal *O Cearense* representava as ideias do partido liberal na província. Teve seu primeiro impresso publicado no dia 04 de outubro de 1846. Sua tipografia e escritório eram instalados na cidade de Fortaleza, capital da província cearense. O periódico surgiu da cisão do jornal *Vinte e Três de Julho de 1840*, antigo órgão político fundado para comemorar a ascensão liberal na presidência da província cearense. (FERNANDES, 2004).

estrada de ferro tenha que submeter seu projeto de construção ao Senado e a Câmara para ser discutido a sua viabilidade financeira e técnica.

Dessa forma, o governo imperial ocupou desde os anos cinquenta a posição estratégica de intermediário entre o capital estrangeiro e as províncias, uma vez que nenhuma delas conseguiria construir por conta própria suas estradas de ferro sem uma contrapartida do governo central. As garantias de juros<sup>10</sup> tornam-se determinantes para o sucesso dos empreendimentos ferroviários, ao oferecer garantias de juros em porcentagens extremamente vantajosas aos investidores (MELLO, 1999).

Por isso, os interesses dos agentes políticos pelas garantias de juros vão além do compromisso com o cargo público ou político. É indiscutível as atuações “profundamente marcadas por interesses particulares [...] em benefício próprio e dos grupos que representam ou em nome dos quais falam” (ARANHA, 2001, p. 2).

Portanto, as discussões acerca das concessões ferroviárias no Senado e na Câmara foram pautadas por profundos interesses particulares. Porém, sempre disfarçados como discursos em nome do interesse público, nuances como prosperidade, comércio, economia, café, algodão, melhoramento material, seca e etc. eram repertórios comuns dos políticos, tanto na tribuna, quanto nos jornais.

## **1. 2 Politicagem e reivindicações ferroviárias no Ceará**

Visto que examinamos anteriormente como se desdobrou as primeiras políticas ferroviárias do país e como foi sua organização de financiamento, daqui em diante aprofundaremos nossa análise do campo da politicagem praticada com as obras ferroviárias no Ceará e refletir seu arcabouço discursivo.

Assim, uma vez sabendo que por trás das reivindicações ferroviárias existia todo um jogo de interesses, de enriquecimento próprio. Onde todos queriam “tirar o seu” e que esses sujeitos eram “aves de rapina” – políticos, concessionários, construtores, atravessadores, donos

---

<sup>10</sup> As garantias de juros eram acordos em que o governo imperial assegurava aos investidores porcentagens de lucro sobre o capital investido nos projetos ferroviários. Essas margens de lucro variam conforme a negociação de cada projeto ofertado no mercado. Poderiam ser assegurados lucros de 7% até 14% em alguns projetos. Segundo Mello, essas concessões ferroviárias foram aos poucos se tornando estratégias com que o Governo Imperial atenuava os conflitos internos e centralizava o poder no país. Nas palavras de Mello (1999, p. 134): “Destarte, constituiu-se uma aliança, uma teia de cumplicidades, mutuamente vantajosa. Para o capital estrangeiro, a garantia de juros do Estado conferia aos investimentos ferroviários uma segurança [...] o capital estrangeiro proporcionava os recursos financeiros e tecnológicos, com que afiança, de maneira prática, a política de centralização seguida desde os anos quarenta [...] A tecnologia e o capital estrangeiro permitiam ao Estado, de imediato, contentar as clientelas partidárias”.

de terras etc. – prontas para tirar o maior proveito possível da expansão do empreendimento (GALVÃO, 2019).

Devemos concluir que o centro de articulação desses interesses estava diretamente ligado à classe política. Nessa perspectiva, quanto maior for a “dimensão dos recursos aplicados na construção” (GALVÃO, 2019, p. 61), maior será o poder de influenciar as lideranças locais na economia e na política da província e municípios. Por esse *modus operandi*, os recursos são decisivos na composição das alianças no interior de cada província.

Dessa forma, as reivindicações “em nome do interesse público ou do progresso e prosperidade para toda a sociedade” (ARANHA, 2001, p. 2), na verdade são reivindicações “em benefício próprio e dos grupos que representam ou em nome dos quais falam” (Ibidem).

Não diferente desse modelo, a classe político-econômica cearense no Império também empregou nas suas reivindicações ferroviárias, sejam elas no Senado, na Câmara ou nos jornais. Todo tipo de estratégia discursiva a fim de conseguir apoio suficiente para aprovar seus projetos.

Como é notado no Relatório do Engenheiro Chefe da Direção de Obras Públicas, o Dr. José Pompeu de Albuquerque, apresentado à Assembleia Provincial<sup>11</sup>.

Em seu relato é argumentado que mesmo com todas “dificuldades, morosidade” em que se encontram as estradas “mal traçadas, accidentadas e durante a estação das chuvas quasi intransitáveis”. Essas regiões serranas do centro-norte da província eram os celeiros da produção agrícola e, por isso, mereceriam uma melhor atenção: “E com tudo vinga e floresce a lavoura! Que prodígios se não operariam com transportes nas devidas condições de segurança, rapidez e barateza?” Reitero, “Applicai, senhores, a melhoramento tão essencial vossa illustrada solicitude, e não demoreis os benefícios que a provincia deve auferir de boas estradas entre esta capital e as serras productoras do café, do assucar, do algodão”.

É notório no discurso do Engenheiro Dr. José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, a construção de uma realidade potencializada economicamente, ou seja, uma exaltação exacerbada do fator produtivo de uma região que possivelmente não exista<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> Relatório do Presidente da Província do Ceará, 1869, p. 32.

<sup>12</sup> Segundo Galvão, a legislação vigente sobre transporte ferroviário no Brasil induz, naturalmente, a que os interessados na construção de ferrovias no país fossem obrigados a traçar um quadro de exuberância da região por onde deveria passar o trem e do próprio empreendimento ferroviário, com extremo otimismo, já que o marco regulatório do setor exigia uma rentabilidade financeira mínima de 4%. E isso não era difícil de alcançar, pelo menos no papel, a partir daí se construía um cenário perfeito de uma província pujante e imune a crises. Logo, a construção da ferrovia seria plenamente justificável e, conseqüentemente, estaria garantida a sua rentabilidade (GALVÃO, 2019).

A elite político-econômica cearense chegou à década de 1860 interessada em concretizar seu plano de construir uma estrada de ferro. Para isso, lançaram mão de todo tipo de manobras as quais podemos citar a “manipulação de dados para fins de simular uma realidade inexistente, tornando ficção o que é real e tornando real o que não passa de ficção” (ARANHA, 2001, p. 2).

A maneira mais apropriada para conseguir ter aprovado seu projeto de melhoramento material, passava sempre pela promoção do debate público nos jornais, conseguindo assim a adesão das classes não políticas da sociedade.

No Ceará o uso dessa estratégia política recebeu cores inéditas e bastantes peculiares. Presenciou-se o “uso político da miséria através dos órgãos de imprensa” (ARANHA, 2001, p. 2), com destaque para falas que procuram sensibilizar a opinião pública ao noticiar com dramaticidade a miséria, numa “teatralização” desse estado de calamidade, para poder angariar mais e mais recursos e, conseqüentemente, abocanhá-las, essas verbas de socorro público destinados aos flagelados (ARANHA, 2001).

De modo que os investimentos ferroviários precisavam da apreciação do Senado e da Câmara. O poder de argumentação dos políticos deverá estar num íntimo entendimento com os estudos de viabilidade técnica. Mesmo que sejam esses recursos destinados aos projetos de combate à seca.

Notemos a seguir como um dos principais articuladores dessas ações políticas enuncia com toda sua maestria a defesa dos projetos ferroviários para o Ceará. O Senador Pompeu no Relatório de Presidente da Província enviado à Assembleia Legislativa, argumenta sobre a importância que terá a estrada de Ferro de Baturité para o Ceará, “depende em grande parte a prosperidade da província porque ella apanha não só o municipio da Fortaleza como os ricos municipios de Maranguape e Baturité onde estão as zonas mais abundante que é possível imaginar, e mais bem plantada de café<sup>13</sup>”.

Notamos que no pedido aos seus conterrâneos, o Senador Pompeu incita o sentimento local, que junto de um imaginário progressista, desenha um quadro econômico potencialmente desperdiçado ou mal aproveitado pela falta de uma mínima infraestrutura de transporte.

No mesmo “tom de otimismo e de acentuado exagero na construção de um quadro de exuberância que, na maioria das vezes, não estava em sintonia com o mundo real” (GALVÃO, 2019, p 74), o Comendador João Wilkens de Mattos em 1869, defende a aprovação do projeto de elevação da garantia de juros do capital investido na estrada de ferro de Baturité acima de 7% ao ano.

---

<sup>13</sup> Relatório de Presidente da Província do Ceará, 1869, p. 2.

Em sua alegação a todos os integrantes do legislativo cearense: “Prestareis um valioso serviço ao progresso material d'esta provincia, si concederdes a elevação da garantia de juros<sup>14</sup>”, uma vez que o objetivo dessa elevação de juros era tornar mais atrativas as ações da via-férrea e poder com esses novos investimentos dar continuidade ao projeto de construção do trajeto ferroviário.

Desde que “empenhar-se para que as estradas de ferro sejam auxiliadas racionalmente<sup>15</sup>”. Essa elevação de juros não ofereceria riscos financeiros para a província, visto que “A garantia de juros, sendo quasi sempre nominal, torna-se apenas um meio de protecção ás empresas. Não deve haver receio de semelhantes concessões” dado que, “ellas serão de certo, o meio de elevar a provincia mais depressa á escala de prosperidade” e, assim, não acarretariam prejuízos, pois seriam a estrada de ferro superavitária.

Desse modo, a demasiada prosperidade do Ceará quando em conjunto com o uso do saber técnico-científico dos engenheiros de renome<sup>16</sup>, veio a tornar ainda mais persistente a argumentação em favor das reivindicações ferroviárias. Como observado na mensagem a seguir do Presidente da Província enviada à Assembleia.

O Ilmo. Exmo. Dr. Pedro Leão Vellozo, vem respeitosamente apresentar a introdução dos estudos feitos pelo Dr. Lafayette Rodrigues Pereira, sobre “Um caminho de ferro que, partindo d'esta capital, atravessasse o Cariry. serviria a um extenso trafico, capaz de largamente compensar os capitaes immobilizados<sup>17</sup>”.

Foi sintetizado no estudo a grande possibilidade que seria a interligação da linha férrea cearense com a rede ferroviária do Sul do Império, que nessa época estava em movimento na direção do Rio São Francisco.

A produção actual das zonas que aquelle caminho teria de cortar, já e sufficiente para alimentar o movimento ordinario de uma via ferrea; o rumor porém da locomotiva, despertando a actividade dos agricultores e abrindo-lhes largos horisontes teria o effeito magico de centuplica-la. E o grandioso futuro de uma semelhante empresa não ficaria restringido dentro dos limites da

---

<sup>14</sup> Relatório de Presidente da Província do Ceará, 1872, p. 46.

<sup>15</sup> Ibidem, p. 46.

<sup>16</sup> Segundo Galvão (2019, p. 75), essa capacidade inventiva em se traçar um quadro de acentuada abundância para o Ceará chegava ao seu mais alto grau quando os seus formuladores eram os políticos, os representantes do Ceará, quando era conveniente, se sentiam à vontade em apresentar essa unidade como um paraíso na terra, mesmo que, para isso, muitas vezes, recorriam a estudos e pessoas mais renomadas para dar credibilidade ao que estavam afirmando. De acordo Aranha (1999, p. 75), era a partir dessa “manipulação de dados para fins de simular uma realidade inexistente” que se fabricavam “ferrovias prósperas em épocas de crise”.

<sup>17</sup> Relatório de Presidente da Província do Ceará, 1868, p. 14.

provincia. Do Crato ella poderá prolongar um braço ás margens de S. Francisco e prender-se assim á gigantesca rede de caminhos de ferro projectados ao Sul do imperio, e aos quaes servirá de centro o magestoso canal d'aquelle rio<sup>18</sup>

O Senador Pompeu como articulador desse projeto, vociferava sempre que oportuno sobre as potencialidades econômicas do território cearenses e o descaso com que o governo tratava a província. Sua maior iniciativa foi encomendar ao engenheiro João M. da Silva Coutinho um estudo técnico da viabilidade do prolongamento da estrada de ferro de Baturité.

Na apresentação desse estudo Pompeu argumenta que “O Ceará é a província do Brasil, em que o commercio menos sofre com as irregularidades das estações, porque conta seis gêneros de exportação, isto é, café, assucar, algodão, cera de carnhuba, gomma elástica e couros, o que não acontece às suas irmãs, que apenas exportam três gêneros no máximo<sup>19</sup>”.

Sendo assim, é inadmissível que o governo não tenha visto com bons olhos a reivindicação cearense por uma ferrovia.

Licito esperar que o governo e o corpo legislativo não farão a injustiça de negar áquella província o recurso indispensável, que hoje pede para concluir essa obra tão importante, tronco da grande via central, a que estão ligados talvez importantes successos futuros do paiz<sup>20</sup>

Mesmo após todos esses esforços e tentativas, as elites político-econômicas cearense só viriam lograr êxito em suas reivindicações, a partir dos acontecimentos ocorridos na grande seca de 1877-1879. Essa catástrofe “obrigou a elite do Norte, em especial a do Ceará, a se reinventar, já que o discurso até então utilizado de um Ceará de grande potencial econômico e com um futuro promissor” (GALVÃO, 2019, p. 78) caiu por terra.

### **1. 3 A externalização da fome: os jornais como denunciadores do caos humanitário**

Que também se exalte contra o chibateamento dos infelizes indigentes, e o duro trato de escravo que lhes é infligido desde a estação central até Canôa, limite provisório da linha (ECHO DO POVO, 1879, p. 02)

---

<sup>18</sup> Relatório de Presidente da Província do Ceará, 1868, p. 14.

<sup>19</sup> Anais do Senado. Sessão do Senado de 20 de setembro de 1875, p. 291 *apud* GALVÃO (2019, p. 75-76)

<sup>20</sup> *Ibidem*, p. 76.

A grande seca de 1877-1879, trouxe para a região que conhecemos hoje por Nordeste, uma profunda crise econômica e uma devastadora catástrofe humanitária. Nesse cenário apocalíptico, as elites político-econômicas do Ceará foram astutamente eficientes ao perceberem, antes de todos, que precisavam de se reinventar para poder enfrentar essa grave crise.

Foi transformando-a em responsabilidade nacional e não mais só um enfrentamento local como nos outros períodos de estiagem, que essas elites político-econômicas encontraram o meio de sua subsistência.

De acordo com Galvão (2019, p. 78), a grande seca de 1877-1879 foi “o momento certo para a criação de todo um clima de comoção nacional para o drama que a região estava passando, e oportuniza a sua elite dominante dessa realidade para garantir a sua sobrevivência”. Ou seja, sem pudor algum, as elites se utilizam dos recursos destinados ao socorro dos flagelados como constataremos adiante.

Podemos dimensionar o tamanho da crise humanitária no impressionante relato do Presidente da Província, Dr. José Júlio de Albuquerque Barros:

Ao assumir a administração, achei a provincia nas mais tristes afflictivas circunstancias. N'esta capital muitos milhares de indigentes viviam agglomerados nas ruas e praças, em varios edificios publicos, ou casas alugadas pelo Governo, por já não caberem nos abarracamentos do suburbio. Todos imploravam o pão, o vestido, um abrigo, ou passagem para fora da provincia. A população faminta semi-nua, desvairada, precipitava-se do centro para o litoral, como uma torrente, alastrando de cadaveres as estradas; porque chegara a todos a noticia de que, por falta de transporte, somente se distribuirião socorros nas cidades proximas ao mar. A agglomeração desenvolvera a peste, e a mortalidade era enorme<sup>21</sup>

As proporções da calamidade eram assustadoras, em números demonstrados no Relatório de 1879, estimava-se que “havia então só na capital oitenta mil retirantes, e todos os dias entravam muitas centenas no estado mais lastimoso<sup>22</sup>”. A descrição das condições em que chegavam os retirantes eram lamentáveis: “Trazia a pelle colada ao osso a maior parte dos que não vinham deformados pela anasarca ou por endemas [...] muitas das pobres mães com os filhos peudentes do colo e já moribundos<sup>23</sup>”.

---

<sup>21</sup> Relatório de Presidente da Província, 1879, p. 39.

<sup>22</sup> Ibidem, p. 39.

<sup>23</sup> Ibidem, p. 39.

Simultaneamente com as calamidades, as velhas estruturas da política cearense reordenam todo seu aparato de influência em torno dos jornais, associações, clubes e a sociedade, para tirar proveitos desse ambiente de flagelo que tomou conta da paisagem. A regra estava posta, “quem fosse mais competente para exteriorizar ao país a dramaticidade do flagelo da seca seria naturalmente contemplado com mais recursos” (GALVÃO, 2019, p. 79).

difundir como ninguém no imaginário nacional que o Ceará era um lugar onde, por conta da seca, impera em demasia o sofrimento, a miséria etc. Gritar, alarmar, dar dimensão colossal ao drama da seca foi um instrumento usado com singular maestria por sua elite com o propósito de comprometer a Nação Brasileira e muito mais o Governo Central na resolução dos seus problemas. (Idem, 2019, p. 79-80)

Os jornais ganham destaque por externalizar o caos humanitário como os principais colaboradores na denúncia do “flagello do Ceará”.

No editorial do jornal *O Cearense* do dia 22 de abril de 1877, podemos observar o relato da situação da região do cariri, mais precisamente da cidade de Barbalha.

A Barbalha tambem lucha com os horrores da secca. Eis o que d’ali nos escrevem: << Preocupa actualmente a attenção publica a falta de generos alimenticios. O inverno tem desaparecido e a colheita está toda perdida! Todos os dias chegam dos sertões vizinhos, familias pobres cobertas de andrejos e famintas, pedindo um pouco de alimento para saciarem a fome que os acabrunham!! [...]. Não se pode descrever ao vivo o clamor, a desordem que **vae por entre todos sem distincção, pois todos se acham ameaçados**. Todas as physionomias são carregadas e melancolicas; o desprimo parece haver chegado a todos. **O nosso vigario combinado com o de Missão Velha, vão trocar os respectivos Padroeiros, como meio de provocar ou antes impetrar deles o milagre de mandar-nos chuvas**<sup>24</sup>>>

Cabe destacar aqui os esforços de algumas entidades não governamentais em campanhas de arrecadação para os flagelados. Como, por exemplo, o Gabinete Cearense de Leitura que não só serviu como veículo denunciativo do flagelo da seca, mas também atuou na arrecadação de donativos, como mostra a seguir:

réis 17:000\$000 [dezessete contos] afim de serem applicados pelas victimas da secca. D’esta importante somma, producto de subscrições promovidas no Rio, Bahia e Pará. 6:000\$000 [seis contos] réis foram remetidos pelo Exm. Sr. Dr. João Capistrano Bandeira de Mello Filho; 10:000\$000 [dez contos] pelo Sr. Dr. Alvaro Caminha Tavares da Silva, 500\$000 [quinhentos mil réis]

<sup>24</sup> BN - O Cearense, 1877, p. 3, grifo nosso.



pelo Sr. Guilherme Studart e 500\$000 [quinhentos mil réis] pelo Sr. João Cordeiro & Comp<sup>a</sup>. por ordem de Lopes Sá & Gerardot, do Rio<sup>25</sup>

Em proporções cada vez mais caóticas e com toda a classe letrada da sociedade organizada em favor do problema da estiagem, sem falar da atuação política no parlamento. Não demorou muito tempo para que o flagelo no Ceará fosse pauta nacional.

**Socorro para o Ceará.** – Por iniciativa de nosso talentoso patricio e amigo, Francisco Barbosa de Paula Pessoa, estudante do 5º anno da faculdade de direito do Recife, organisou-se uma commissão de academicos composta daquelle nosso amigo e dos Srs. Gil Braz Amora, Pedro de Quairoz e Francisco das Chagas Souza Pinto, para agenciar donativos em favor das victimas da secca nesta provincia<sup>26</sup>

O cotidiano e as adversidades em meio ao desastre humanitário foram expressados na literatura ao demonstrar de forma lírica os espaços marginais da sociedade.

Os escritos que me refiro eram publicados nos *folhetins*, partes dos Jornais reservadas a escrita de contos, poesias ou críticas.

Esses contos retratam de forma literária os conflitos sociais da época dentro do gênero romance de escrita. No jornal cearense *A Constituição*, o folhetim mensal intitulado “*Scenas da Secca*”<sup>27</sup>, retrata o romance entre um retirante chamado Edmundo e uma moça chamada Carolina.

O autor inicia sua narrativa a partir do conflito de sentimentos que existe no amor de Edmundo e Carolina. A proibição desse relacionamento por Josefa, mãe de Carolina, vai contextualizar com o retrato das péssimas condições humanas de muitos retirantes.

Edmundo amava Carolina. Ha muito tempo que tinha-lhe dedicado as afeições mais puras de sua alma. Josefa olhava para o amor de Edmundo com má vontade, porque o estado de pobreza do moço não estava em relação com a fortuna de sua filha. [...]. O pranto é o baptismo do amor. As lagrimas que banhavam agora as faces de Carolina, era a expressão mais viva das sensações porque passava sua alma. Aquelle pranto era um linitivo a uma dor extranha, cuja causa ignorava<sup>28</sup>

---

<sup>25</sup> BN - Pedro II, 1877, p. 3.

<sup>26</sup> BN - O Cearense, 1877, p. 3, grifo do texto-fonte.

<sup>27</sup> BN - FOLHETIM, Romance. SCENAS DA SECCA: A feiticeira, Cap. V - A Constituição, 1878, p. 1.

<sup>28</sup> Ibidem, p. 1.

Outra interessante figura da obra, descrita como “*commisario activo em tempo secca*”, nos possibilita ampliar nossa leitura do momento histórico vivido. O comissário da seca Semião de arruda “não podia compreender como um retirante era preterido a um *commisario activo em tempo secca*, Carolina regeitava os seus affetos, seu ouro, os seus favores, para dedicar-se a um homem sem futuro e sem posição, que mal lhe podia dar uma choupana<sup>29</sup>”

Trata-se de um extraordinário romance escrito em meio a tanta dor e sofrimento, com a sociedade cearense em colapso. Concluímos que mesmo com tamanha desordem, a estrutura social permanece, os preconceitos são inerentes à condição econômica.

Na medida que cada vez mais é de conhecimento em nível nacional os problemas causados pela estiagem no Ceará e, com isso, só aumentam as quantias destinadas ao seu socorro, não é admirável que os jornais também comecem a noticiar como estão sendo utilizados esses recursos.

No editorial do dia 1 de janeiro de 1879, o jornal Dom Pedro II<sup>30</sup> denunciava a “administração reaccionaria e sinistra” do presidente José Julio de Albuquerque Barros<sup>31</sup>. Acusando-o de “fahendo politica com os soccorros publicos, deixou de prestal-os a pobreza desvalida para aplical-os em proveito dos *commisarios* e mais agentes da secca que tem accumulado grossas fortunas!<sup>32</sup>”.

O redator enfatiza que diante da “impunida” do “Sr. José Julio” os socorros públicos foram feitos “fonte de renda para os seus *commisarios*, que decididamente não furtam para si só, mas para repartir<sup>33</sup>”.

continua o presidente da província a manter o escandaloso negocio de fretes de generos, contractando com pessoas, que não tem meios de fazel-os transportar, e recebem, contudo, metade do frete a vista. Com este dinheiro uns promovem a remessa dos generos por preços mais baixos, o que dá-lhes um lucro vantajoso; outros de posse dos cobres, recebem os generos, vendem

<sup>29</sup> BN - FOLHETIM, Romance. SCENAS DA SECCA: A feiticeira, Cap. V - A Constituição, 1878, p. 1.

<sup>30</sup> O jornal *Pedro II* surgiu em 12/09/1840 ao substituir o periódico Deseseis de Dezembro. Na imprensa cearense o *Pedro II* foi o veículo de divulgação da política conservadora (FERNANDES, 2004).

<sup>31</sup> No período da grande seca de 1877-1879, a província cearense era comandada por José Julio de Albuquerque Barros, político do partido liberal. Seu governo sofreu recorrentes acusações, publicadas nos dois jornais conservadores (*Pedro II* e *A Constituição*) pelo modo como sua administração lidava com os recursos de socorro público.

<sup>32</sup> BN - Dom Pedro II, 1879, p. 1.

<sup>33</sup> *Ibidem*, p. 1.

e, não sendo chamados para dar conta do que receberam, disfructam *placidamente*, o furto dos socorros públicos<sup>34</sup>

O jornal *A Constituição* descreve a administração do governo liberal como “a mais completa inversão de todos os bons princípios, de todos os sentimentos nobres e generosos e de todas as regras de governo”<sup>35</sup>. A acusação feita é a mesma do jornal *Dom Pedro II*, os contratos fraudulentos sobre os fretes de transporte de gêneros de combate à seca<sup>36</sup>.

Nas palavras do Sr. José Julio: “Se alguém o accusa de esbanjar os dinheiros publicos alimentando a *mercancia* dos fretes, de comprometter a sua honra e a do governo de que é delegado, consentindo na delapidação inaudita dos socorros publicos, de apadrinhar o latrocinio, sustentando agentes criminosos<sup>37</sup>”.

Dessa maneira, o prolongamento da estrada de ferro de Baturité e a construção da estrada de ferro de Sobral, se inserem nesse bojo da disputa política local, devido em grande parte, por seu valor econômico e também por representar um enorme cabide de empregos sob o comando do Presidente da Província, podendo ser um vetor de barganha e favorecimento aos apadrinhamentos políticos.

O Senador Jaguaribe foi outro ferrenho denunciador dos desmandos na administração dos recursos de socorro no Ceará. Na sessão do Senado do dia 7 fevereiro de 1879<sup>38</sup>, o Senador Jaguaribe é enfático na sua denúncia dos desvios dos socorros públicos, como podemos observar no seguinte trecho: “As misérias da administração estão patentes e os próprios amigos do governo as confessam<sup>39</sup>” Ele acusa o gabinete liberal de ser condescendente, uma vez que “ainda ha pouco um membro do gabinete, o nobre ministro do Império, fallando a respeito do serviço da sêcca, confessará na câmara dos deputados que effectivamente havia ladrões de casaca e luvas de pellica<sup>40</sup>”.

---

<sup>34</sup> BN - Dom Pedro II, 1879, p. 1, grifo texto-fonte.

<sup>35</sup> BN - A Constituição, 1878, p. 2.

<sup>36</sup> Esses fretes se tratavam de contratos feitos entre o governo provincial e comerciantes ou transportadores que levariam gêneros alimentícios adquiridos em socorro aos famintos da seca, esses socorros tinham destino o interior da província.

<sup>37</sup> BN - A Constituição, 1878, p. 2, grifo texto-fonte.

<sup>38</sup> Anais do Senado - 29ª sessão em 7 de fevereiro de 1879, p. 63.

<sup>39</sup> Ibidem, 63.

<sup>40</sup> Ibidem, 63.

Rapidamente, aparecem em defesa do presidente cearense José Julio de Albuquerque Barros, o Senador e ex-governador cearense Pedro Leão Velloso e o presidente do Conselho Cansansão de Sinimbú, ambos do partido liberal.

Conforme o senador Sr. Leão Velloso, “Tem havido alguém que tem abusado da desgraça pública<sup>41</sup>”. Subsequente complementa o Sr. Cansansão de Sinimbú: “Em todos os partidos<sup>42</sup>”

Retoma a palavra o Sr. Jaguaribe: “Senhores, si existem ladrões de casaca e luvas de pellica e a administração não os arreda, antes os tolera, o governo participa da responsabilidade de semelhante procedimento<sup>43</sup>” Questiona o nobre Senador.

Diante da persistência do Senador Jaguaribe, o Sr. Cansansão de Sinimbú retruca “V. Ex. especifique os factos que eu responderei<sup>44</sup>”. O ávido conservador não se dá por vencido e investe novamente em suas afirmações; afirmando o Sr. Jaguaribe que “os factos são notórios”.

O experiente liberal busca o cansaço do seu opositor, o Sr. Cansansão de Sinimbú, “Não senhor, é preciso especificar-os<sup>45</sup>”

Com destreza, o senador Jaguaribe salienta que:

Sr. presidente, a ocasião e a brevidade de assumpto de que me occupo, não permitem-me entrar em largos desenvolvimentos, conforme pede o nobre presidente do conselho, mas eu perguntarei a S. Ex. si não sabe que, no meio da calamidade que tudo avassala ao Ceará, se tem levantado fortunas da noite para o dia, e que essas fortunas não podem surgir assim sinão dos cofres públicos? O presidente da província será cêgo que desconheça estes factos, quando todo mundo os vê, a ponto de poder agarrar pelo braço aquelles que se locupletam com a desgraça de seus comprovincianos e dizer: – *ecce homo?* Este era hontem um proletário e hoje edifica prédios e adquire propriedades; este era ainda ha poucos dias um negociante fallido e agora não só effectua grandes transacções, tanto na praça da província, como em todo o Brazil e na Europa. Haverá dúvida, pois, que este homem foi um dilapidador dos cofres públicos e que sómente suas relações com o presidente da província o collocara nessa posição?<sup>46</sup>

---

<sup>41</sup> Anais do Senado - 29ª sessão em 7 de fevereiro de 1879, p. 64.

<sup>42</sup> Ibidem, 64.

<sup>43</sup> Ibidem, 64.

<sup>44</sup> Ibidem, 64.

<sup>45</sup> Ibidem, 64.

<sup>46</sup> Ibidem, 64.

Continua o Senador, “Si deixar morrer as populações á fome e ao desamparo é prestar muito bons serviços? [...] E' certo que o governo tem prestado algum serviço ao Ceará, mas o que eu sei é que os cofres públicos têm sido *sangrados*...<sup>47</sup>”.

Diante disso, podemos entender que houve a operacionalização da seca no Ceará. Baseado em um modelo político-econômico patrimonialista da época que encadeia os interesses privados aos interesses públicos.

No âmbito dos investimentos ferroviários, os cearenses se saíram bem, muito em conta ao discurso da “Secca do Ceará” que potencializou os investimentos na província. Desbancando projetos de outros estados com até mais proeminência no cenário nacional.

Nas palavras de Galvão (2019, p. 82):

A habilidade com que os cearenses externavam o que estava acontecendo em sua Província se mostrou tão eficiente, já que eles eram mestres em dramatizar por meios eloquentes, retóricos, teatrais o que em si já é dramático – a fome – que o imaginário nacional passou, mecânica e automaticamente, a vê esse lugar como um território em que a seca é sua imagem dominante. Isto levou a que nessa época quando, no Sul, se fazia alguma referência à seca do Norte se dizia comumente ‘seca do Ceará’ ou ‘seca no Ceará e em outras províncias do Norte’. A dimensão e a dramaticidade com que os cearenses relatavam o que estava ocorrendo nesse lugar levavam naturalmente as pessoas, de um modo geral, verem o Ceará como uma região onde a miséria e o sofrimento grassavam com tal intensidade que não tinha similar no Brasil.

Tendo em vista o Ceará passar por tamanhas adversidades, nada é mais justo do que dar atenção especial aos projetos de socorro público. Como medida de combate à seca foi determinado no decreto nº 6.918, de 1º de junho de 1878, a encampação da estrada de ferro de Baturité e a construção da estrada de ferro de Sobral.

Abre ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas o credito extraordinario de 9.000:000\$0000 [nove mil contos de réis], para o pagamento do resgate da estrada de ferro de Baturité e das despezas não só do seu prolongamento até Canôa, mas tambem da construcção das estradas de ferro do Sobral<sup>48</sup>

De forma arquitetada, a classe dirigente da província coloca todo e qualquer projeto de investimento como sendo de combate à seca. Quando muitas das vezes esses projetos na verdade eram destinados em benefício de poucos. Em suma, “foi construído no Brasil um

<sup>47</sup> Anais do Senado - 29ª sessão em 7 de fevereiro de 1879, p. 64.

<sup>48</sup> Decreto nº 6.918, de 1º de junho de 1878 - Coleção de Leis do Império do Brasil - 1878, p. 286 Vol. 1, grifo texto-fonte.

conjunto de estradas de ferro, que foram marcadamente norteadas na sua instalação e construção por interferências político-particulares” (GALVÃO, 2019, p. 113).

Desse modo, as ferrovias economicamente insustentáveis eram “tão ineficientes que muitas vezes foram incapazes de vencer a concorrência de meios de transportes considerados primitivos como, por exemplo, canoas, barcaças e o de tropas” (GALVÃO, 2019, p. 113). Proporcionando graves déficits para o cofre público.

Algumas interferências de interesses particulares nas escolhas dos projetos ferroviários eram tão evidentes que se tornou comum<sup>49</sup> “começar uma estrada de ferro e não dar continuidade em sua execução por conta da gravidade dos erros técnicos” (Ibidem). Essa má gestão dos recursos públicos, serviu apenas para o enriquecimento particular numa sociedade extremamente patrimonialista, onde o acúmulo de riqueza é cada vez mais determinante na disputa pelo poder.

Uma vez que o objetivo real das estradas de ferro não buscava proporcionar o desenvolvimento ou melhoramento da população em geral, mas saciar os desejos particulares de alguns poucos homens influentes. Os resultados financeiros desses empreendimentos não poderiam ser diferentes do que os enormes prejuízos contabilizados.

Os demonstrativos de rendimentos do ano 1888, mostram as estradas de ferro de Sobral e Baturité com uma malha ferroviária em operação na província de 238km e um déficit anual na casa dos 48:223\$645 (quarenta e oito mil contos duzentos e vinte e três mil seiscientos e quarenta e cinco réis)

Verifiquemos a tabela a seguir:

**Tabela 1** - Relatório das estradas de ferro do Ceará do ano 1888

<b>ESTRADA</b>	<b>EXTENSÃO MÉDIA EM TREFEGO</b>	<b>DÉFICIT</b>	<b>SALDO</b>
E. F. BATURITÉ	110.800 km	***	4:120\$770
E. F. SOBRAL	128.020 km	52:344\$415	***
<i>TOTAL</i>	<i>238.82 km</i>	<b>- 48:223\$645</b>	

**Fonte:** Ministério da Agricultura, 1888.

<sup>49</sup> Sempre é bom lembrar que a construção desordenada de ferrovias no Brasil aconteceu não por falta de projetos gerais de viação, pois eles existiam em abundância. O problema é que o governo sempre optou por fazer frente aos seus inúmeros compromissos políticos, e, desse modo, obrigado a atender algumas demandas por ferrovias, mesmo que os projetos traçados fossem os mais descabidos possíveis (GALVÃO, 2019, p. 113-114).

Podemos considerar, a partir desses números, a expressividade com que o Ceará –uma das províncias mais pobres do Império – movimentou-se na política nacional de forma extremamente bem-sucedida, uma vez que esses investimentos eram bastante disputados, especialmente, pelas províncias do Sul.

Segundo Mello (1999), durante o Império, as províncias do Sul levaram vantagem em cima das províncias do Norte<sup>50</sup> na disputa pelos “melhoramentos materiais<sup>51</sup>”.

Ao ruir o regime monárquico em 1889, não havia província do norte que não tivesse agravos a contabilizar contra o que consideravam interesses vitais negligenciados pela política de melhoramentos materiais da Corte do Rio. [...] Pernambuco não conseguiu concretizar a velha idéia de ampliação e modernização do seu porto, [...] e a Bahia ainda não pudera ver concluída, a despeito de encetada nos anos cinqüenta, a ferrovia de Salvador a Juazeiro, [...] Na Amazônia, outro projeto, também então reputado economicamente redentor, o da Madeira-Mamoré, malograra por duas vezes, [...] Em 1889, o Maranhão e o Piauí não dispunham de um único quilômetro de ferrovia [...]. Se é certo que, com exceção de Sergipe, as pequenas províncias do velho norte, Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, contam, cada uma, com o *Statu Symbol*, mesmo acanhado, de uma ferrovia própria, a verdade é que os trilhos haviam chegado demasiado tarde para salvar a posição do seu açúcar e do seu algodão no mercado internacional (MELLO, 1999, p. 192).

A disparidade nos melhoramentos materiais entre as províncias do Sul e as do Norte, se analisarmos somente as ferrovias, constatamos que as províncias do Norte estão em desvantagem na proporção quilométrica de ferrovias instaladas. De acordo com Mello (1999, p. 192), “Em 1889, a rede ferroviária do Império já cobre, isto para nos atermos às linhas em tráfego, excluindo as que estavam em vias de construção ou simplesmente projetadas, 8.930 quilômetros, mas a participação nortista achava-se reduzida a 26% do total, enquanto a sulista atingira 74%”.

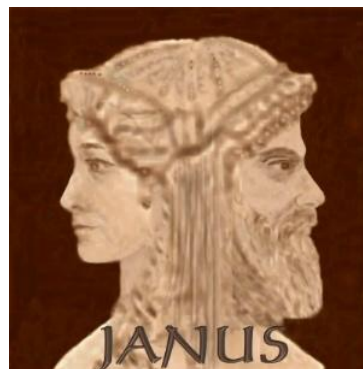
Isso posto, no capítulo a seguir discutiremos as transformações que a política ferroviária enfrentou no período de transição entre Monarquia e República, seus novos desdobramentos discursivos e suas reformulações na forma de reivindicar os melhoramentos ferroviários.

---

<sup>50</sup> Até o início do século XX, o Brasil era dividido pelas regiões Norte e Sul, não havendo ainda a divisão regional como conhecemos nos dias de hoje (Norte, Nordeste, Centro-oeste, Sudeste e Sul).

<sup>51</sup> Melhoramentos materiais era a forma técnica como chamavam na época todo tipo de obra de infraestrutura, por isso é rotineiro presenciar essa nomenclatura nos debates no parlamento, em jornais e revistas. Durante o império os “melhoramentos materiais” sempre remetiam ao imaginário de benfeitoria, de restauração, de revolução ou progresso.

**CAPÍTULO 2 – “AS FACES DE JANUS” E O BRASIL REPÚBLICA:  
URBANIZAÇÃO, INTEGRAÇÃO REGIONAL E O COMBATE À SECA DO  
NORDESTE (1889-1923)**



Fonte: <https://br.pinterest.com/pin/334321972309764468/>

Em latim, Janus ou Jano, é uma divindade romana que representava as mudanças e transições, suas imagens e esculturas eram retratadas com a cabeça possuindo duas faces viradas em direções opostas, como observado na imagem acima. As duas faces do deus Janus simbolizavam tudo o que se passou e tudo o que viria a acontecer, ou seja, passado e futuro, num dualismo de ambas existências em uma só natureza. Os elementos interessantes a se destacar na veneração de Janus pelos romanos é a sua associação de tempo pretérito e futuro em suas faces nas formas de um velho representando o passado e, num plano oposto, a face de uma jovem representando o futuro.

## **2. 1 Entre a Monarquia e a República: os novos horizontes da nação**

O período de transição entre o fim do Império e o início da República ficou marcado pela grande movimentação de ideias copiadas dos acontecimentos ocorridos na Europa e Estados Unidos, causando latentes contradições na sociedade brasileira da época. Segundo Carvalho (1987, p. 42), na maioria das vezes, essas correntes ideológicas importadas para o Brasil foram “[...] mal absorvidas ou absorvidas de modo parcial e seletivo, resultando em grande confusão ideológica. Liberalismo, positivismo, socialismo, anarquismo misturavam-se e combinavam-se das maneiras mais esdrúxulas na boca e na pena das pessoas mais inesperadas”.

Esses movimentos eram liderados pela elite política-econômica da época, que tinha a ambição de reformar as esferas tidas como tradicionais da sociedade. A principal característica



desse grupo era a crença na ideia de civilidade e organização social como promotora de uma plataforma de reformas da sociedade, considerada por esses agentes como decadente, com sua representação na monarquia recém extinta.

De acordo com Sevcenko (1998, p. 14), “As bases de inspiração dessas novas elites eram as correntes científicas, o darwinismo social do inglês Spencer, o monismo alemão e o positivismo francês de Auguste Comte”.

As principais reformas empreendidas no momento, tinham as cidades como centros de transformação social, por onde irradiava para a sociedade brasileira os hábitos da vida moderna. Conforme Carvalho (1987, p. 39-40), o embelezamento das cidades para os republicanos representaria a inserção do Brasil no novo mundo, no mundo da modernidade, e para isso tomaram Paris<sup>52</sup> como a cidade modelo.

Com o saneamento e embelezamento das cidades, tudo feito com a eficiência e rapidez permitidas pelo estilo autoritário e tecnocrático inaugurado pela República, o centro do Rio de Janeiro (capital da República), foi rapidamente remodelado, com obras como a construção da avenida beira-mar, a criação e reformas de jardins, inauguração dos bondes com tração elétrica e sem esquecer da construção do novo porto (CARVALHO, 1987, p. 40).

A compreensão da época entendia que o sucesso das reformas no Rio de Janeiro, então Capital da República, representaria, conseqüentemente, o sucesso do novo regime. Uma capital moderna reproduziria a força do novo regime e a estabilidade tão desejada para o momento.

Outro aspecto pretendido nas reformas do Rio de Janeiro era criar um modelo a ser seguido posteriormente pelas outras grandes cidades do país. Nas palavras de Carvalho (1987, p. 39), a cidade do Rio “pôde ser dado o papel de cartão-postal da República”

Apesar disso, o principal efeito a se destacar na nova capital, foi o aumento na segmentação social e no distanciamento entre os setores da população. Os pobres não foram tratados da mesma maneira que as reformas urbanas.

De modo geral, esse processo de embelezamento das cidades ocasionou uma maior atuação do estado que passou a ser mais regulador. Junto com a execução de grandes obras de infraestrutura, também veio o aumento no policiamento sobre os comportamentos tidos como indesejáveis para o bom funcionamento da sociedade<sup>53</sup>.

---

<sup>52</sup> Para Carvalho, mesmo que os ideais de republicanismo e federalismo tenham sido inspirados pelo modelo Norte Americano, a estética de modernidade escolhida foi a europeia. O entusiasmo era cheio do espírito francês da *belle époque*. “O brilho republicano expressou-se em fórmulas européias, especialmente parisienses. Mais que nunca, o mundo literário voltou-se para Paris e, sobretudo, morrer em Paris” (CARVALHO, 1987, p. 39-40).

<sup>53</sup> Segundo Sevcenko (2003, p. 207), “O quadro que se descortina a partir daí parece, literalmente, apresentar-se em branco e preto. Todo o esplendor do palco é assumido pela elite branca, num espetáculo de ostentação onde

No Rio reformado circulava o mundo belle-époque fascinados com a Europa, envergonhado do Brasil, em particular do Brasil pobre e do Brasil negro. Era o mundo do barão do Rio Branco, ministro das Relações Exteriores do presidente que promoveu as reformas. O mesmo barão que na juventude tinha sido capoeira e que agora se esforçava em oferecer à visão do estrangeiro um Brasil branco, europeizado, civilizado (CARVALHO, 1987, p. 40-41).

Essa concepção de novo, do moderno e do progresso, vem moldar o conceito de sociedade republicana do final do século XIX e início do século XX. Podemos considerar esse movimento utópico, no qual a nação para se tornar desenvolvida aos moldes europeus, deve articular-se em diferentes espaços sociais, como na medicina, nas artes, na engenharia, na educação. Em todos os espaços sociais era importante proporcionar uma noção de nação moderna.

O imaginário moderno dos republicanos, propõe estabelecer uma política de estado que modernize o Brasil. Civilizando a sociedade como se fosse um país do continente europeu, ou seja, os republicanos entendem que o Brasil deve passar por um intenso processo de reformulação social baseado num processo de inovações técnicas modernizantes, como a reurbanização das cidades, a higienização dos corpos e o desbravamento dos sertões, levando até essas regiões os apetrechos da vida moderna, como por exemplo, o trem, o telégrafo e energia elétrica.

Para estabelecer o modelo de sociedade republicana, os agentes e suas instituições estatais são os principais responsáveis por essa transformação social. Os diferentes setores sociais deveriam convergir para um único pensamento político, todos articulados na projeção de uma nação moderna.

Esses republicanos tinham suas bases econômicas concentradas na produção e exportação do café. Foram esses ricos fazendeiros de café que formaram em 1873, o Partido Republicano Paulista, de onde saíram várias lideranças do Movimento de Proclamação da República. O principal objetivo desses republicanos, era que junto com a proclamação da República fosse implantado o sistema federalista, que os assegure não só o controle dos seus próprios rendimentos, como também, condições de usar seu poder econômico para decidir os destinos da futura ordem republicana (SEVCENKO, 1998, p. 14).

---

não estão previstos personagens não-europeus. Não apenas os negros e seus descendentes são excluídos da cena pública, mas também todo o conjunto de suas festas, rituais e práticas habituais são postos na ilegalidade. Danças com tambores, desfiles de máscaras e serestas de violão são denunciadas e perseguidas por toda a cidade. Templos são invadidos, os fiéis presos, os instrumentos musicais confiscados, objetos de culto e adornos seqüestrados pela polícia, quando não destruídos no próprio local. A intenção precípua das autoridades era retirar da sociedade urbana gente que se pretendia identificar com o barbarismo, a indigência, a embriaguez, a sensualidade e o crime”.

Entretanto, essas transformações tanto prometidas em nada mudou a realidade dos mais pobres, já que essas políticas foram impostas pelos governantes à revelia desses grupos, essas mudanças foram implantadas pelas elites tecnocratas, que copiavam o modelo implantado em outros países, sem levar em conta as contradições que existiam no país, sem considerar que, até pouco tempo, tínhamos a maioria da nossa população em regime de trabalho escravo.

Segundo Sevcenko (2003, p. 207)

No projeto da emancipação, não se previu nenhuma forma de integração da população negra no corpo da sociedade brasileira. Vistos como a própria mácula do atraso, o contingente negro foi instantaneamente estigmatizado pela nova elite republicana, a qual assume o poder no ano seguinte à Abolição.

Percebemos que o objetivo dessas reformas nunca foi condicionar uma melhora social para a maioria da população, essas políticas tinham caráter higienizador, expurgando os malquistos. Os ex-escravos, os sertanejos, os cortiços e os pobres em geral foram definidos como empecilho à vida moderna e, deveriam em alguns casos, serem reeducados ou até mesmo exterminados.

A presença dessa população representava, no novo contexto, a vergonha de um passado arcaico e ossificado, que era preciso eliminar com vistas à entrada na modernidade do século XX, no desfrute de seus novos potenciais tecnológicos e na integração à nova identidade de uma burguesia cosmopolita, de perfil europeizado. É nesse espírito que são conduzidas, por exemplo, as reurbanizações das cidades do Rio de Janeiro, de São Paulo ou do Recife, expulsando as populações negras das áreas centrais, remodeladas conforme a arquitetura eclética de sabor europeu. Os contingentes pobres, basicamente constituídos dos negros ex-escravos e seus descendentes, são empurrados para o alto dos morros, dando origem às favelas no Rio, para as várzeas alagadiças em São Paulo e no Recife, onde se formam os mulambos (SEVCENKO, 2003, p. 207).

De modo igual ao mito de Janus, descrito no início, podemos considerar a Primeira República a partir de sua dualidade, uma face virada para seu passado, marcada pelos traços de uma sociedade monárquica/colonial e sua outra face voltada para o futuro, idealizado nas reformas modernizantes. Ou seja, por mais que as políticas republicanas objetivem o desprender do passado, o resultado foi oposto. Os capoeiras, os cortiços, canudos e revoltas das vacinas, "continuam a viver, a renovar-se, a forjar novas realidades sociais e culturais mais ricas e mais brasileiras que os versos parnasianos e simbolistas. Em certos momentos, elas podiam manifestar-se politicamente e de modo violento" (CARVALHO, 1987, p. 40).

Dessa forma, “as repúblicas vindas do Império” nunca foram sobrepujadas pelas reformas da época. Todavia, na maioria das vezes, essas Repúblicas vindas do Império, cresciam através de movimentos lentos e subterrâneos. Como no caso das reformas executadas no Rio de Janeiro, a festa portuguesa da Penha foi aos poucos sendo tomada por negros e por toda a população dos subúrbios, fazendo-se ouvir o samba ao lado dos fados e das modinhas. Na cultura dos negros muçulmanos vindos da Bahia, sua música e sua religião fertilizaram-se no novo ambiente, criando os ranchos carnavalescos e inventando o samba moderno. Um pouco depois, o futebol, esporte de elite, foi também apropriado pelos marginalizados e se transformou em esporte de massa (CARVALHO, 1987, p. 40-41).

Portanto, duas Repúblicas coexistem, uma oficial, caracterizada pela pomposidade do Estado, outra informal, a República dos excluídos, dos marginalizados. As faces de Janus, as faces da República. É assim, no plural, que devemos nos aprofundar nos estudos sobre o momento e, será assim, que trataremos adiante.

### *2.1.1 Ferrovias da República: integração regional e diretrizes civilizatórias*

As políticas públicas executadas pelos republicanos não se restringiram somente às reformas urbanas, mas, também, buscaram imprimir uma identidade nacional ao país. Segundo o pensamento sanitarista da época, a construção da nacionalidade brasileira seria alcançada através das reformas modernizantes das regiões interioranas, num processo civilizatório que suplantaria as diferenças regionais por um sentimento nacionalista, unificado a partir de um Estado forte e presente.

Desse modo, a construção de uma malha ferroviária mais eficiente/racional era vista pela engenheira republicana “como estratégia fundamental para promover o encontro do Brasil, que se moderniza e se urbaniza, com o interior atrasado do país” (LESSA, 1993, p. 8). Essa aproximação ocorreria na medida em que fosse aberto o tráfego de mercadorias, pessoas, informações e ideias entre a cidade e o campo.

Então, surgem o que ficou conhecido por “ferrovias de penetração”, incumbidas de desbravar as vastas regiões do interior e, assim, cartografar as novas áreas e seus povoamentos, alterando o antigo modelo ferroviário do período monárquico, que eram utilizadas como auxílio para o escoamento da produção do café, na região sudeste do país e, socorro público aos flagelados da região Nordeste.

De acordo com Sevcenko (1998, p. 15), as elites buscavam a industrialização e modernização imediata do país “a todo custo”. E para isso, dependeria de um projeto de

integração nacional, já que o “manual civilizatório” indicava a necessidade de melhorar os meios de transporte para integrar as regiões distantes, diminuir o tempo de viagem, das trocas de mercadorias e informações. Condições essas, que o Brasil não dispunha na época, nossas estradas de ferro eram extremamente deficientes, com nenhum planejamento definido.

A construção das estradas de ferro e abertura de suas respectivas estações, mesmo que bem pequenas, possibilitaram para essas localidades isoladas uma ligação com os grandes centros urbanos. Para, dessa maneira, proporcionar a maior atuação e presença das instituições da República para além dos grandes centros políticos.

A instauração de uma constante vigilância, expandindo cada vez mais as fronteiras de acesso do aparelho administrativo para todo o território, buscava cercar qualquer desordem interna. A soberania da Nação se estabeleceria, de acordo com esta proposta, pela implantação de um controle sobre suas fronteiras internas e externas, realizados pelas instituições governamentais, e contando com a expansão da rede de comunicação com um de seus instrumentos de controle. Esse controle dar-se-ia principalmente com a disseminação cada vez mais minuciosa da imagem de uma nação brasileira unificada (LESSA, 1993, p. 8).

Isso posto, o Estado republicano deveria proporcionar os meios de intervenção estatal, como verificadas nas grandes obras urbanas e na integração nacional com a abertura de vias de ligação terrestres e marítimo/fluviál<sup>54</sup>.

A criação do Ministério da Viação e Obras Públicas em 29 de dezembro de 1906<sup>55</sup>, é reflexo das necessidades em volta das grandes obras realizadas no momento. Esse Ministério foi pensado para ser o mecanismo de implementação de políticas de melhoramentos infraestruturais.

O Ministério de Viação e Obras Públicas, também ficou encarregado de planejar as políticas de combate à seca no Nordeste e como primeira medida para atenuar os efeitos das estiagens, foi criado um fundo especial, reservado “as despesas a fazer com a construção de

---

<sup>54</sup> Temos nesse momento, além do replanejamento ferroviário, também a criação da Companhia de Navegação *Lloyd Brasileiro* em 1890, pelo decreto nº 208. O *Lloyd Brasileiro* foi organizado através da parceria firmada entre o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e os empresários Barão de Jaceguai, Dr. Antonio Paulo de Mello Barreto e o comendador Manoel José da Fonseca. Assim, foi encarregado de “Art. 7º O *Lloyd Brasileiro* obrigar-se-á ao desenvolvimento da navegação da costa e da linha fluvial de Matto Grosso, fazendo nas diferentes linhas as novas escalas que o Governo exigir.” Cf. Decretos do Legislativo. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-208-19-fevereiro-1890-523608-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acessado em: 20 jul. 2019.

<sup>55</sup> Cf. Decretos do Legislativo. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-1606-29-dezembro-1906-582057-publicacaooriginal-104760-pl.html>. Acessado em: 20 jul. 2019.

obras preventivas dos efeitos das seccas que periodicamente assolam alguns Estados do Norte<sup>56</sup>”.

Com esse fundo especial, os estados do Nordeste que comprovarem ser “periodicamente assolado por secca”, poderão dispor “anualmente a cada um dos mesmos Estados, no mínimo, a quantia de 200:000\$000 [duzentos mil contos de réis]” (Ibidem)

Posteriormente, teremos no Governo Nilo Peçanha (1909-1910), a criação, em 21 de outubro de 1909, da Inspetoria de Obras Contra a Seca – IOCS, subordinada inicialmente ao Ministério da Viação e Obras Públicas, era responsável pelo planejamento e execução das políticas públicas de desenvolvimento e combate às secas no Nordeste<sup>57</sup>.

À vista disso, concluímos que as primeiras iniciativas ferroviárias na Primeira República absorveram as antigas demandas do período monárquico e, readaptando-as, enxertou-as para as novas necessidades advindas com a proposta do novo regime. Sendo assim, o setor ferroviário se insere nesse processo técnico-científico, se tornado o eixo da proposta de integração e nacionalização do país, a partir da dominação dos territórios, antes intocáveis, do interior.

Assim, pensar a política ferroviária dentro desse modelo de estado civilizador e suas conexões com o desejo pelo moderno, requer pelo campo historiográfico a reflexão sobre essas novas demandas, suas narrativas e interesses que se manifestam principalmente no campo político-particular. Ao se falar em ferrovias, está em jogo todo um emaranhado técnico-mecânico e simbólico, usado muito no Império como pano de fundo para desvios de verbas e enriquecimento particular dos agentes envolvidos, práticas que são em parte continuadas com a República, acontecimentos esses que discutiremos mais adiante.

## **2. 2 A República: uma política familiar**

No período de transição entre o Segundo Reinado e a Primeira República, houve uma grande expansão das forças produtivas do país, o que possibilitou o aparecimento de novos agentes sociais, ao mesmo tempo que declinava os setores do velho sistema político (CARONE, 1970, p. 147).

Essas transformações sociais passam por reformulações na política, o projeto de Estado Republicano enfrenta os desafios de estar entre dois modelos de sociedades distintas. O

---

<sup>56</sup> Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-1396-10-outubro-1905-774557-norma-pl.html>. Acessado em: 20 jul. 2019.

<sup>57</sup> Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7619-21-outubro-1909-511035-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acessado em: 20 jul. 2019.

primeiro, há muito tempo consolidado em situação estagnada. O segundo, comprometido com a mudança, com novos ideários e pautas modernizadoras para a sociedade (CARONE, 1970, p. 147). Ou seja, esse processo de transição não foi feito de modo abrupto, mas de forma gradual e de modos diferentes em cada região do país.

Dessa forma, não devemos analisar a situação do Ceará como um todo, mas compreender que cada Região do estado recebeu de forma diferente as propostas republicanas.

Esse fenômeno de dinamização das relações produtivas, em especial na região Nordeste do país, significou um duro golpe para a já decadente produção açucareira. Os pequenos engenhos passaram a disputar com a produção açucareira industrializada, logo, viram inviabilizados seus modos de produção, que por fim acelerou, ainda mais, o processo de migração desses donos de engenhos em decadência e seus familiares para as cidades (CARONE, 1970, p. 149).

Nesse ínterim, ainda persiste e de certo modo perpetua-se por toda a Primeira República, o chamado Coronelismo. Principalmente na região Nordeste, onde manteve-se por essas oligarquias agrárias todo o controle político e econômico das vastas regiões dominadas desde o Império<sup>58</sup>.

Segundo Carone (1970, p. 154), “A República é uma ampliação de seu domínio, pois a quebra do Poder Moderador permite que elas próprias escolham seus representantes em todos os graus”. Portanto, mesmo com a extinção de alguns grupos ligados ao velho modo de produção econômica, vai persistir aqueles que se adaptaram aos novos meios produtivos, ou seja, o posicionamento político e econômico de muitos senhores de engenho, que agora se tornam usineiros, se manteve com o novo modelo produtivo.

Socialmente, o coronel exerce uma série de funções que o fazem temido e obedecido, o que ele deve aos seus dotes pessoais, e não ideológicos. É o *chefe do Clã*, título que engloba ‘não só a família que lhe segue e obedece as pegadas mais próximas, mas o cabroal que vive em função do seu prestígio, da sua força, do seu dinheiro’. Aos agregados, ele dispensa favores: dá-lhes terras, tira-os da cadeia e ajuda-os quando doentes; em compensação exige

---

<sup>58</sup> O que existia subjacente ao partidarismo republicano, em nível estadual e local, e que explica o seu vazio doutrinário, era um meio social interno aos estados, dispondo-se numa economia agrária, integrado as pessoas em uma estrutura familiar ou de parentesco, onde o relacionamento se fazia ao nível pessoal. As combinações políticas eram feitas diretamente entre os chefes locais, numa graduação que se convergia no governo estadual. Desde o início do regime republicano, a direção partidária esteve nas mãos desses grupos ainda tradicionais em termos políticos: daí é que saíam as chapas eleitorais, ou em outras palavras, os eleitos antecipadamente, visto que os mecanismos eleitorais eram controlados. A ambiguidade do Estado republicano brasileiro é a sua característica mais evidente: de um lado, policiamento oligárquico; de outro, liberal, consoante o sentido de sua economia (GODOY, 1978, p. 83, 87, grifo do autor).

fidelidade, serviços, permanência infinita em suas terras, participação nos grupos armados. Aos familiares e amigos ele distribui empregos públicos, empresta dinheiro, obtém créditos; protege-os das autoridades policiais e jurídicas, ajuda-os a fugir dos compromissos fiscais do Estado. É o *juiz*, pois obrigatoriamente é ouvido a respeito de questões de terras e até de casos de fuga de moças solteiras. É *comerciante e agricultor*, porque produz e serve de intermediário entre o produtor e o mercado, jogando com os maiores recursos financeiros e representando a potência econômica fundamental do município. É *homem de fé*, pois é quem anima as festas religiosas e as oficializa (CARONE, 1970, p. 253-254, grifo do autor).

Dentro dessa organização social, o Coronel comanda a economia produtiva e comercial, a justiça e a política. Todavia, com o advento da República o Coronel ganhou mais um meio de controle social, o poder público; os diversos cargos do funcionalismo do Estado Republicano, se tornaram as maiores fontes de renda e controle do poder por essas lideranças.

Diante disso, percebemos o quanto era importante e fundamental pertencer ao meio correlacional de um Coronel, e a melhor maneira de estar sob a sua tutela e proteção era conseguir ingressar na sua organização grupal, que aqui chamaremos de “parentela”.

Pertencer a uma parentela, representava, sobretudo, o ingresso a um sistema de autoajuda e de mútua proteção. Essa política feita em família é “Muito mais do que uma organização social, a parentela estava subjacente à base da rede de parentes e amigos de um político” (LEWIN, 1993, p. 113). Ou seja, todos aqueles que se vinculam ao grupo e passa a segui-lo de maneira personalista, formam a chamada parentela<sup>59</sup>.

Assim, politicamente os integrantes do grupo familiar desempenhavam a função de organizadores do eleitorado em seus municípios ou regiões, para assim, fornecer os votos necessários nas eleições. Também deveriam defender os interesses da família nos cargos políticos que estivessem em sua posse (LEWIN, 1993, p. 113).

Finalmente, na medida em que uma parentela pode ser considerada um grupo quase-corporativo de maior duração que o período de vida de um político, pode-se dizer também que ela constituía uma organização econômica, em virtude dos direitos coletivos e individuais sobre a terra detidos por seus membros. Além disso, dois ou mais ramos de uma parentela geralmente coordenavam suas atividades econômicas de maneira a aumentar sua solidariedade como um grupo corporativo (LEWIN, 1993, p. 113-114).

---

<sup>59</sup> Os termos política e família eram intrinsecamente ligados, algo que para o jogo político da época era natural, para o olhar da época não era tratado eticamente como algo injusto, ou seja, era algo que todos praticavam abertamente. “[...] se enraizava numa base familiar. Um chefe local do alto sertão, por exemplo, escreveu ao governador referindo literalmente como “política de família” as suas lutas com a oposição, ao nível do município” (LEWIN, 1993, p. 113).



Dentro de uma parentela, podemos destacar diversas formas de pertencimento e ingresso, como vinculações de sangue, união matrimonial e apadrinhamentos, caracterizados por laços imaginários e celebrações ritualísticas.

Dessa maneira, a posição de importância dentro da parentela era determinada pelo grau de parentesco, se ordenam os integrantes em familiar por nascimento, os que eram recrutados pelo casamento e os que eram aceitos pela inclusão cerimonial (apadrinhamento); feito essa divisão, a população do Município era separada entre “[...] os ligados por laços de sangue, casamento e afiliação ritual, de um lado, e o resto da sociedade, de outro” (LEWIN, 1993, p. 115).

Internamente, a parentela organizava por proximidade sanguínea os principais postos de importância dentro do grupo familiar, isso influenciava diretamente no acesso econômico que esses integrantes poderiam ter, no chamado *status* social e principalmente nas tomadas de decisões.

No chamado recrutamento ou mais conhecidamente “apadrinhamento<sup>60</sup>”, “O grupo familiar selecionava pessoas de fora, particularmente através do casamento, acomodando-as como membros do grupo segundo categorias definidas de recrutamento” (LEWIN, 1993, p. 115). Tudo conforme uma série de regras não escritas, mas extremamente respeitadas como conduta de honra pessoal ou grupal.

Outro fator preponderante na formação de uma parentela está associado à sua distribuição geográfica e de suas várias ramificações. “Na prática, os nomes de família identificavam-se popularmente com municípios natais específicos, onde se situava a maioria das propriedades dos membros” (LEWIN, 1993, p. 124). Desse modo, “Usualmente, existia também uma propriedade considerada como berço da família, local de nascimento de pelo menos duas gerações, onde residia a família nuclear de mais prestígio no grupo” (LEWIN, 1993, p. 124).

Essa identificação afetiva de pertencimento a um ou mais lugares, serve simbolicamente para manter a união de todos dentro do grupo familiar, mesmo aqueles que não residem na

---

<sup>60</sup> Os bons casamentos da elite, tinham não somente que refletir a justaposição de parentesco, mas também que consolidar o grupo familiar contra os poderosos desafios situados para além dos laços de parentesco. Alimentada pelas circunstâncias demográficas, representada no tamanho reduzido da elite política, a endogamia realiza tradicionalmente essas tarefas. Na maior parte dos municípios, menos de uma dúzia de famílias extensas constituíam a facção dominante, e normalmente apenas duas ou três dominavam a política. Naturalmente, a elite social, que incluía também a facção ou facções de oposição, era mais ampla: no seu topo, todavia, a sociedade apresentava um escalão fechado cujos membros continuavam restringidos a relativamente poucas famílias do conjunto da população do Município (LEWIN, 1993).

chamada terra natal, são emocionalmente ligados por esse elo, que muitas vezes é inculcido numa narrativa interna da parentela.

Portanto, será essa organização parental e sua área de influência no Ceará, o norteamento deste trabalho daqui em diante. Sabemos o quanto esse campo de relacionamento foi decisivo nas ações políticas na Primeira República, principalmente ao analisarmos as políticas públicas pensadas para Nordeste, incluídas, nesse contexto, as ferrovias e toda sua representatividade aos interesses políticos locais.

### **2. 3 A política no Ceará Republicano: oligarquia familiar e apropriação da máquina pública**

Experimentamos na Primeira República, a partir do ano 1900, a expansão do funcionalismo público, com maior presença do Estado no planejamento da sociedade, sendo sua principal característica o surgimento da burocracia como sistema administrativo da atividade pública.

Essa maior atuação do poder público, ocorre, sobretudo, nos investimentos em infraestrutura, em razão desses líderes seguirem os ideais reformistas bastante populares no momento.

Todavia, queremos neste trabalho, analisar como esse modelo administrativo programou as políticas públicas de investimento ferroviário, e como associou-se às velhas práticas de apropriação privada de benfeitorias públicas, algo bastante comum no Brasil Império.

Assim, consideramos o modelo patrimonialista de gestão pública essencial para entendermos como as políticas ferroviárias foram executadas no Ceará. Visto que eram as relações pessoais que definiam, por exemplo, os responsáveis pelas atividades/cargos administrativos, não existindo separação entre o que é público e o que é privado.

Eram comuns no Ceará, as matérias de jornais que denunciam essas práticas de apropriação da máquina pública por terceiros.

Realmente não ha exemplo de que governo algum tenha descido tanto, de que agentes da autoridade publica, em qualquer outra parte, tão cynica e ostensivamente tenham tomado de assalto os cofres publicos. Entretanto pode bem suceder que muita gente não tenha compreendido pela sua simples leitura, o alcance da certidão a que nos referimos; e, para que fique bem gravada no espirito de todos a maneira dolorosa e imprudente com que os acciols se atiram famelicos contra as arcas do thesouro, chamamos a attenção

publica para as seguintes disposições legais: <<Os cargos publicos civis ou militares, são acessiveis a todos os brasileiros, observadas as condições de capacidade especial, que a lei estatuir, sendo porém, vedadas as accumulações remuneradas>> (Constituição da Republica art. 73). <<E prohibida a accumulção de empregos remunerados do Estado>> (Constituição do Ceará, art. 140) Pois bem, apesar de disposições tão claras e terminantes, o snr. dr. Nogueira Accioly, presidente do Estado, permittiu que seu filho Antonio Accioly accumulasse cargos remunerados do Estado, recebendo integralmente os vencimentos de ámbos, o que as leis do Estado vedam absolutamente<sup>61</sup>

Como podemos observar, as acusações feitas pelo *Jornal do Ceará*<sup>62</sup> expõe as práticas nepotistas no qual o Presidente do Estado, Nogueira Accioly, que acobertava irregularidades de seu filho, que mesmo contrariando as leis, acumulou de forma desordeira dois cargos remunerados: “[...] o snr. Antonio Accioly Filho, nomeado por acto de 14 de fevereiro de 1908 para servir interinamente o cargo de director da quarta secção e procurador fiscal da Secretaria da Fazenda”, ao mesmo tempo em que também “recebia igualmente os VENCIMENTOS INTEGRAES de director da Escola Normal<sup>63</sup>”

Em outra matéria, foram aprofundadas as acusações contra as maneiras como Nogueira Accioly atuava no cenário cearense.

E possível que um homem de bem, trabalhador e honesto possa em consciencia dizer que adere e que aplaude a politica desmoralizada, deshonesto, corruptora e nefasta do sr. Accioly? Adherir à venalidade nas relações administrativas, á roubalheira do nepotismo, á desmoralização do regime, á tributação extorsiva, á politicagem ruinosa e opressora? Não. Não acreditamos que haja cearense que aplauda ou adhira sinceramente a uma politica que se caracteriza na ordem moral pela jogatina, pela depredação e pelo desrespeito a todas as leis e na ordem politica pela desgraça economica, transformando o thezouro num polvo a sugar dos contribuintes a ultima gotta

<sup>61</sup> BN - Jornal do Ceará, 1908. p. 1, grifo do texto-fonte.

<sup>62</sup> Intitulado como *Jornal do Ceará: Politico, Commercial e Noticioso*, foi o periódico cearense mais importante veiculado durante a Primeira República. Nasceu durante um dos períodos mais conturbados do país e do estado cearense. O jornal cumpriu desde sua primeira edição em 16 de março de 1904, duas funções extremamente carentes no Ceará. A primeira, fazer contraponto ao grupo político dominante na época, oligarquia aciolina. A segunda função, e na minha opinião a mais importante, foi servir como veículo educativo no combate à cólera, ao estimular as pessoas a aceitarem a vacinação e, ao mesmo tempo, denunciador da atuação negligente do estado do Ceará no combate à cólera. Por meio das matérias do jornal, a calamitosa situação do Ceará ficou conhecida em todo o país, ajudando para que fossem tomadas as primeiras medidas contra a doença. Em seu corpo de redação, o jornal juntou nomes proeminentes no estado, como o médico farmacêutico Rodolfo Teófilo, que liderou o combate à infestação de cólera em todo estado do Ceará. Assim como Álvaro de Souza Mendes, Agapinto dos Santos, Castro Medeiros, Martias Freitas, Othon de Amaral, Alcides Montano, Eduardo Girão, Godofredo Maciel, H Firmesa, Leonel Chaves, Virgílio Barbosa, Manoel Satyro, Theofilo Rufino, Benevenuto Lima e Artur Cyrillo. O jornal autodescreve-se, patriótico e contrário “a obra daminha do nepotismo” e combatentes das “olygarchia absorvente e esterilizante que infelicitas este heroico e generoso estado” (BN - JORNAL DO CEARÁ, 1904, p. 1, grifos texto-fonte.)

<sup>63</sup> BN - Jornal do Ceará, 1908, p. 1.

de sangue, amodando todas as reservas particulares em proveito unico de uma tribu insaciavel<sup>64</sup>

Incessantemente, os jornais de oposição procuravam “deteriorar” a imagem de Nogueira Accioly perante a população. Essa narrativa ganha maior notoriedade nos momentos de crise climática, devido ao aumento da insatisfação com a maneira que o Presidente administra os recursos públicos.

Para quem em 13 annos têm trabalhado os cearenses? Quantos mil contos têm, nesse longo periodo, entrando no Thesouro do Estado, sem que se possa ver utilidade de sua applicação numa obra publica, num beneficio as populações? Qual foi a estrada de ferro ou mesmo de rodagem que o sr. Accioly já construiu? Nihil. Que açude ou poço fez o actual presidente? Nihil. Qual o predio para escola, ponte ou outra servidão publica que levantou? Nihil. Quais os beneficios com que favoreceu ás industrias do Estado? Nihil. Que assistencia prestou aos necessitados nos diversos annos de crises climatericas? Nihil. Pergunte agora ao povo quantos devia o sr. Accioly quando assumiu o governo e quantos tem a pago. Perguntem as suas condições financeiras actuaes e a de seus filhos e genros, hontem pobrissimos proletários, hoje faustosos proprietarios, contrastando as suas riquezas com a mizeria geral da população. Perguntem ao povo de quem são as melhores vivendas e *chalets* da cidade e dos arrabaldes e então se poderá ficar sabendo quantos mil contos tem custado aos cearenses a tribu minú<sup>65</sup>

Nogueira Accioly foi responsável por montar a maior oligarquia do Ceará em toda a Primeira República. Em seu comando, a oligarquia Accioly, como ficou conhecida, se manteve hegemônica no Ceará, entre 1896 e 1912. Aos moldes de toda boa oligarquia regional da época, para se manter no poder, Nogueira Accioly teve que implantar seus “tentáculos” em todos os níveis do funcionalismo público, a fim de consolidar sua esfera de poder em todo o estado.

A oligarquia Accioly agrupava mais de 40 nomes entre políticos e grandes escalões do funcionalismo público. Nogueira Accioly manobrou com toda maestria e sua colossal influência, sua rede de influência para se manter no comando do estado, mesmo com as recorrentes denúncias feitas pela oposição. Como podemos observar no levantamento feito pelo *Jornal do Ceará*, os nomes e cargos ligados ao Presidente “Estão sugando o thezouro do estado os seguintes membros da familia do celebre papão do Ceará<sup>66</sup>”.

<sup>64</sup> BN - Jornal do Ceará, 1905. p. 1, grifo texto-fonte.

<sup>65</sup> BN - Jornal do Ceará, 1905, p. 2.

<sup>66</sup> “1. Antonio Pinto Nogueira Accioly, senador deferal, futuro governador e director da Faculdade livre de direito; 2. Dr. Thomaz Accioly (seu filho) deputado federal. lente da escola normal e da Faculdade de direito; 3. Ex-alferes José Accioly, (filho), director do jornal official com 200 mil réis mensaes, deputado estadual, lente do Lyceu, advogado da câmara municipal e advogado e sócio do syndicato de carnes verdes; 4. Dr. Meton de Alencar.

Durante toda a Primeira República, iremos nos deparar com grupos completamente antagônicos, que apesar de suas diferenças, compartilhavam das mesmas práticas de aparelhamento do Estado a partir dos seus interesses pessoais. Ou seja, a apropriação da máquina pública por interesses particulares, não foi exclusivo do governo Nogueira Accioly, mas um modelo natural na política do momento, que perpassam vários grupos e vieses ideológicos.

Devemos compreender que esse modelo político administrativo era algo comum e, até certo ponto, aceitável pela sociedade da época. Então, será a partir dessa direção que trabalharemos as políticas ferroviárias na Primeira República, particularmente as estradas de ferro do Ceará e seus desdobramentos políticos em nível local e nacional.

## 2. 4 A política de contenção de gastos e os arrendamentos ferroviários

---

(cunhado deste) medico da hygiene e da Santa Casa; 5. Alferes do exercito Eugenio Gadelha, (com-cunhado do mesmo) vereador da camara de Mecejana (3 legoas distante) e lente do Lyceu da Fortaleza; 6. Antonio Pinto Nogueira Accioly (filho), director da Escola normal; 7. Andrade Figueira. (com-cunhado deste) lente do Lyceu; 8. Francisco Sá (genro) deputado federal; 9. Benjamin Accioly (filho) lente do Lyceu; 10. Alferes do exercito Raymundo Borges (genro) deputado estadual, fiscal de empresas e socio do syndicato de carnes verde; 11. Raymundo Borges (pae do precedente) secretario do Lyceu com estadia em Manaos e ordenados inteiros; 12. Thomaz Pompeo de Sousa Brasil (cunhado) ex-deputado, lente aposentado do Lyceu, lente em disponibilidade da Escola militar, lente e vice-director da Academia livre de direito e presidente do Banco o Ceará; 13. Hildebrando Pampeo de Sousa Brasil (cunhado) fiscal da estrada de ferro de Baturité e das obras do porto (ponte); 14. Jovino Pinto Nogueira (sobrinho) deputado estadual, socio do do syndicato de carnes verdes e intendente municipal do Ico; 15. José Pinto Nogueira (sobrinho) medico do Matadouro e adjunto do inspector de hygiene; 16. José Pinto Coelho de Albuquerque (primo) administrador dos Correios federaes, deputado estadual e chefe do syndicato de carnes verdes; 17. Aldevando Pinto (filho do precedente), tesoureiro dos Correios federaes; 18. Manoel Osorio (cunhado de José Pinto) fiscal de consumo; 19. D. Belisa de Albuquerque (filha de José Pinto) professora da Escola normal; 20. D. Adelia dAlbuquerque Luna Freire (filha de José Pinto) ajunta da cadeira da classe infantil da Escola Normal; 21. D. Agueda Osorio (filha de criação de José Pinto), professora da povoação de Mondubim; 22. Targino Teixeira Mendes, socio do syndicato de carnes verdes e agente de negocios do sr. Accioly; 22. Miguel Soares Teixeira (marido da precedente) chefe da estação de Mondubim; 23. Antonio Pompeo (sobrinho) engenheiro do açude de Quixadá; 24. Joakim Catunda, professor em disponibilidade da Escola militar, professor aposentado do Lyceu e senador federal; 25. D Maria Libiana Catunda (mulher deste) professora aposentada; 26. Joakim Catunda (filho) promotor de Canindé; 27. João Lopes Ferreira Filho (primo) deputado federal; 28. Annibal Pinto (sobrinho) aposentado com ordenado por inteiro num cargo estadual com poucos serviços federaes; 29. João Vianna empregado da secretaria do interior; 30. Pedro Vianna, empregado da fazenda estadual sem exercicio ha tres annos, mas com ordenado por inteiro; 31. Dagoberto Vianna (filho do precedente) amanuense do Lyceu e secretario da Delegacia da instrucção publica; 32. Thomaz de Carvalho (casado com uma parenta do senador) lente da Escola normal e presidente da Camara municipal; 33. D Joanna Vianna de Carvalho (filha da precedente) inspectora de alumnas da Escola normal; 34. Antonio Cesar de Vasconcelos (marido desta) amanuense da Escola normal; 35. Joaquim Manoel Carneiro da Cunha (genro de Thomaz Carvalho) tenente-coronel do corpo de policia; 36. Lindolpho Pinto (sobrinho do senador) empregado na secretaria do interior; 37. Alfredo Pompeo de Souza Magalhães (primo não affim) gerente da Companhia ferro-carril e fiscal do consumo; 38. Afredo Teixeira Mendes (primo) aposentado com 8:000\$ no cargo de secretario da justiça, teando um dia só de exercicio; 39. Antonio Pinto Nogueira Brandão (primo) lente da Escola normal, medico do asylo de alienados, deputado estadual e director do Banco do Ceará; 40. Francisco Borges de Moura (con-cunhado de Thomaz Accioly) lente do Lyceu e fornecedor de medicamentos a presos da Cadeia publica” (JORNAL DO CEARÁ, 1904. p. 2).

Os primeiros anos da República brasileira foram marcados por intensos debates políticos em torno da reestruturação do Estado Nacional. Entre os anos 1890 e 1896, foram debatidos e instituídos uma série de regramentos institucionais com o objetivo de moldar um pacto federativo. Temas como reformulação tributária, reforma militar e organização/gestão dos gastos públicos foram as discussões travadas no Senado e na Câmara, durante quase todas as duas primeiras décadas do novo regime.

Sr. presidente, a situação é gravíssima. Acredito que o troar do canhão que ouvimos não anuncia os funeraes das instituições; acredito que a Republica tem muita vida para não ser suffocada por uma rebelião. Mas é tempo, é ocasião oportuna de mostrarem os bons patriotas, por actos mais do que por palavras, que saberão cumprir o seu dever, na triste e emergencia por que passamos. A sessão tomba para seu fim, **leis importantissimas** estão ainda por votar, o tempo é de sacrificios e de abnegações em pról da causa publica. Proponho, pois, que o Senado, e peço a V. Ex. que o consulte a respeito, não obstante o dia de amanhã ser domingo, e, por consequencia, um daquelles em que não se celebram sessões ordinárias, funcione amanhã; e, que, si for necessário, o Senado delibere fazer sessões noturnas, afim de que dentro de seis dias, que apenas nos restam, possamos dotar o governo das leis que são indispensaveis para o andamento dos negocios publicos<sup>67</sup>

No discurso acima, proferido no púlpito do Senado, em um debate extremamente acalorado, vemos o representante cearense Joaquim Catunda<sup>68</sup> defender com notável vigor, a união política necessária para estabilizar o regime republicano. Isto é, o papel político institucional que eles, deputados e senadores devem exercer para que a recente República não caia por terra.

Ao defender maior agilidade e eficiência de seus colegas, o Ilmo. Senador cearense, compreende a tamanha importância que essas leis terão, não só para o bom funcionamento da República, mas também para a sua sobrevivência como modelo de organização do Estado.

Após o fracasso do plano econômico proposto pelo Ministro da Fazenda, Ruy Barbosa, e toda instabilidade causada<sup>69</sup>, a maior preocupação política se volta para a reestruturação

---

<sup>67</sup> Anais do Senado. Livro 4º, 1893, p. 265, grifos nosso.

<sup>68</sup> Cf. Joaquim de Oliveira Catunda. Disponível em: <https://ihgb.org.br/pesquisa/hemeroteca/atas/item/86980-voto-de-pesar-pelo-falecimento-de-joaquim-catunda.html>. Acessado em: 01 de jul. 2021.

<sup>69</sup> Com o fracasso do plano econômico de mudança da política monetária do padrão ouro em direção ao modelo papelista, com emissão da moeda lastreada na dívida pública, a jovem República se viu em uma grave crise cambial que resultou numa forte inflação, que desvalorizou de forma abrupta o Réis. O estopim da crise foi a quebra da bolsa de valores do Rio de Janeiro (1891), motivada por uma desenfreada onda especulativa, decretando o fim da eufórica política de modernização econômica, tão sonhada pelos republicanos. Cf. (ABREU, 2014)

financeira do país, mais precisamente a partir do final do governo Prudente de Moraes e início do governo Campos Sales.

Entre 1895 e 1902, a questão mais debatida no meio político foi a redução dos gastos públicos e ajustes econômicos<sup>70</sup> para frear a alta inflação e a crise financeira da produção agroexportadora.

Essas propostas de controle de gastos foram deliberadas por meio de um plano nacional de desestatização, a fim de diminuir os pesados gastos que o Estado mantinha, como por exemplo, as estradas de ferro da União.

Em razão dessa situação, essas mudanças vieram acarretar num grande corte de gastos e, conseqüentemente, em um enorme impacto nos investimentos ferroviários, considerado um dos principais destinos dos recursos cortados.

O relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas do ano de 1895, nos apresenta a situação das estradas de ferro de propriedade da União. Encontrava-se em tráfego nove (9) ferrovias, com uma extensão de 2.825,293 (dois mil oitocentos e vinte e cinco quilômetros e duzentos e noventa e três metros), com capital investido de 257.674:936\$793 (Duzentos e cinquenta e sete mil seiscientos e setenta e quatro contos, novecentos e trinta e seis mil setecentos e noventa e três réis). Veja com mais detalhes na tabela a seguir:

**Tabela 2 - Relatório das estradas de ferro da união do ano de 1895**

<b>ESTRADAS DE FERRO</b>	<b>EXTENSÃO EM TRAFEGO K</b>	<b>CAPITAL</b>
Central do Brasil	1.164,229	150.891:323\$785
Sobral	216,280	4.478:150\$775
Baturité	244,820	11.230:710\$190
Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia	383,140	20.756:141\$355

<sup>70</sup> Visando conter os danos da crise do Encilhamento, e conseqüentemente consolidar de vez o regime republicano, foram estudadas várias medidas econômicas que sempre esbarravam na instabilidade política e na falta de centralização das decisões. Todavia, em meados do governo Prudente de Moraes, começou a ser analisada a elaboração de um plano de recuperação econômico, que dependerá o seu sucesso, se o país conseguir um empréstimo para atenuar a crise cambial e equacionar o déficit na balança. Inspirados no plano de renegociação da dívida argentina, foi planejado o que viria a se chamar *funding loan*. Série de acordos feitos junto a grandes bancos ingleses, no qual o Brasil conseguiu um empréstimo de £ 10 milhões de libras, cedendo como garantias, a receita de todas as alfândegas da República, a Estrada de Ferro Central do Brasil e o serviço de abastecimento de água da capital federal. Ao mesmo tempo, o governo se comprometeu em combater a inflação e retirar a grande quantidade de papel-moeda circulante que desvalorizou a moeda nacional. (ABREU, 2014, grifo do autor.)

Central de Pernambuco	83,210	23.036:815\$945
Sul de Pernambuco	145,290	14.235:925\$119
Paulo Affonso	116,00	6.451:963\$434
Porto Alegre a Uruguayana	378,410	24.255:403\$192
Rio do Ouro	88,911	2.158:650\$565
<b>TOTAL</b>	<b>2.825,293</b>	<b>257.674:936\$793</b>

Fonte: Ministério da Indústria Viação e Obras Públicas, 1895.

O relatório também nos mostra a delicada situação em que se encontram as estradas de ferro do país. Com sete (7) estradas, das nove (9) existentes, apresentando déficits. Segue a tabela descritiva:

**Tabela 3** – Relatório das estradas de ferro da união: déficit verificado acumulado até 31 de dezembro de 1894

<b>NOMES DAS ESTRADAS DE FERRO</b>	<b>DÉFICIT VERIFICADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1894</b>
Central do Brasil	1.113:724\$883
Sobral	785:510\$458
Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia	9.566:704\$557
Central de Pernambuco	1.101:442\$049
Sul de Pernambuco	2.673:305\$803
Paulo Affonso	902:731\$814
Rio do Ouro	974:031\$553
<b>TOTAL</b>	<b>11.118:481\$029</b>

Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, 1895.

Desse modo, vemos o quanto era primordial, politicamente, para o grupo de situação da época, demonstrar estatisticamente no relatório os prejuízos e todas as consequências sofridas



aos cofres públicos ao manter sob o controle estatal essas estradas de ferro. Assim, repensar a política de investimentos ferroviários tornou-se crucial para o controle dos gastos da União.

No relatório entregue pelo engenheiro Antônio Olyntho dos Santos Pires<sup>71</sup>, então Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas, presenciamos em suas observações, a defesa da diminuição da participação do Estado no controle dessas estradas de ferro. No seu parecer, o Ministro defende a elaboração de um amplo programa de arrendamentos para sanar esses déficits tão prejudiciais às finanças públicas

Segue um trecho de suas recomendações:

Vê-se, portanto, que os resultados obtidos não correspondem aos enormes sacrifícios feitos e que ainda continuam a gravar os cofres publicos. Urge, pois tomar medidas indispensaveis para diminuir este onus, [...] do que ahi fica exposto, temos a confirmação cabal de que o systema de construcção e custeio das obras publicas pelo Governo é em geral anti-economico, muitas vezes improficuo e quasi sempre na pratica funesto em suas consequencias. E de facto, é ao espirito de associação e de iniciativa individual incitado e fomentado em quasi todos os paizes civilizados pela preferencia dada ás companhias na realização das obras de utilidade publica que devem aquelles povos o seu desenvolvimento material<sup>72</sup>

Evidenciado os malefícios causados pela má administração estatal, o Ministro define que:

A execução e custeio de taes obras pelo Governo teem por via de regra provocado funestos e desastrosos resultados; acarretando enormes onus e sacrificios, matando o espirito de iniciativa, creando a indiferença nacional e a falsa idêa de que tudo devemos esperar do poder publico, a quem compete satisfazer todas as necessidades. Por outro lado na execução taes obras a acção official indirectmente representada na administração e direção dos trabalhos é quasi sempre mais lenta, mais dispendiosa e frouxa que a particular, que é exercida por agentes immediatamente interessados<sup>73</sup>

Notadamente, o discurso técnico é utilizado para proporcionar uma maior notoriedade à defesa dos cortes de gastos. Havia em jogo interesses econômicos, tanto de agentes financeiros nacionais, quanto internacionais. Todavia, o corte de gastos junto do processo de desestatização eram objetivos de ambos grupos.

---

<sup>71</sup> Cf. Sobre Antônio Olyntho dos Santos Pires.

Disponível em: [http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/fundos\\_colecoes/brtacervo.php?cid=41](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/fundos_colecoes/brtacervo.php?cid=41). Acessado em: 01 de jul. 2021.

<sup>72</sup> Relatório Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. 1895, p. 107, 108.

<sup>73</sup> Relatório Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. 1895, p. 108-109.

Longa e interminavel seria a serie de argumentos, de factos e de pareceres, nelles apoiados, attestados todos a inconveniencia da construcção e custeio de obras de utilidade publica por conta dos cofres nacionaes e sob a administração do Governo; além de que pareceria superfluo insistir sobre esta questão diante dos resultados colhidos e que ahi ficam succintamente expostos. E este, portanto, um assumpto que vai continuar a merecer a minha especial attenção, proseguindo no seu exame e estudo de modo a em prazo breve ficar o Governo habilitado a tomar a respeito uma resolução efficaz, alliviando assim o Thesouro dos pesados encargos que tão poderosamente teem contribuido para o aggravar as finanças da União<sup>74</sup>

Desde sua posse em 1894, Prudente de Moraes articulou medidas de recuperação da economia do país. Foi a partir do seu governo que surgiram os primeiros debates em torno de uma política nacional de controle de gastos, sendo o programa de arrendamentos das estradas de ferro da União, pilar principal projetado para diminuir o tamanho do Estado na economia.

Diante dos resultados pouco animadores que já se faziam sentir em 1892, resolveu o Poder Legislativo auctorizar o Governo a mandar proceder um inquerito sobre a conveniencia de transferir a propriedade e a exploração das estradas de ferro da União para a industria privada e estudar os methodos que deveriam ser preferidos nessa operação. Nesse intuito foi incumbido o general Francisco Raphael de Mello Rego, em data de 18 de março de 1893, desse estudo, tendo em vista as condições economicas de cada uma das mesmas estradas e o desenvolvimento por ellas operado nas regiões a que servem, afim de conhecer quaes as que deviam ser preferidas para os respectivos prolongamentos e o modo de os levar a effeito<sup>75</sup>

Na apresentação de abertura anual do Congresso Nacional de 1897, Prudente de Moraes em sua mensagem aos congressistas, reafirmou sua defesa da política de contenção de gastos. Em suas palavras, os arrendamentos das estradas de ferro eram as únicas alternativas para tirar o país do que ele chama de “difficuldades financeiras”, em que o país se encontra por causa da “crise gravissima que surgiu após uma transformação politica radical”. Prudente de Moraes acreditava que uma vez executado essas medidas de ajuste financeiro, a situação econômica “hão de concorrer sem duvida para o restabelecimento completo da confiança no credito do paiz<sup>76</sup>”.

Apesar da importância dada em seu governo, Prudente de Moraes não viria lograr êxito em nenhuma de suas propostas, restando para seu sucessor, Campos Sales (1898-1902), arcar

---

<sup>74</sup> Relatório Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. 1895, p. 109.

<sup>75</sup> Ibidem, p. 102.

<sup>76</sup> Mensagem apresentada ao Congresso Nacional – Prudente de Moraes. 1897, p. 28.

com esse legado deixado e tomar para si a responsabilidade de viabilizar os debates em torno das necessidades econômicas do país.

Campos Sales foi o grande responsável por tirar do papel as primeiras medidas concretas de ajuste econômico, ao encarregar-se pessoalmente das negociações do *funding loan*, com os bancos ingleses, além disso, articulou o que veio a se chamar de “Política dos Governadores”, que pôs fim à instabilidade política do conturbado cenário que a Primeira República vinha enfrentando até o momento.

Dito isso, não demorou muito para que Campos Sales embarcasse de vez na defesa do programa de arrendamentos ferroviários, deixado por Prudente de Moraes. Segundo o presidente, a solução para o problema ferroviário no Brasil passa pelo aumento da participação do setor privado. “Uma larga experiencia tem demonstrado que não ha vantagem real em manter emprezas de estradas de ferro sob administração do estado<sup>77</sup>”. Pois, são delas os constantes déficits que sobrecarregam o tesouro do estado. Por isso, “Entregal-as, pois, á actividade fecunda das gestão estimulada pelo interesse particular”. Visto que “[...] quando entregues á administração particular, todas ellas passam desde logo a assignalar saldos progressivos, prestando promissor concurso ao desenvolvimento das rendas nacionaes”.

Notamos na sua narrativa, a apropriação do discurso de que a má administração das estradas de ferro se dá devido a ineficiência com que o Estado gerencia as empresas públicas.

Assim, por exemplo, a estrada de ferro de Baturité, que accusou em 1896 o *deficit* de 47:396\$566 [quarenta e sete contos trezentos e noventa e seis mil quinhentos e sessenta e seis réis] e em 1897 o de 125:922\$859 [cento e vinte e cinco mil contos novecentos e vinte e dois mil oitocentos e cinquenta e nove réis]; de 1º de maio de 1898, em que começou a administração do seu arrendatario, até 31. de dezembro, deu o saldo de 419:478\$825 [quatrocentos e dezenove contos quatrocentos e setenta e oito mil oitocentos e vinte e cinco réis]. A estrada de ferro de Sobral teve em 1896 o *deficit* de 77:601\$230 [setenta e sete contos seiscentos e um mil duzentos e trinta réis], e em 1897, de janeiro a outubro o de 69:781\$105 [sessenta e nove contos setecentos e oitenta e um mil cento e cinco réis]; no entanto que, apenas iniciada a administração particular em 1º de novembro, appareceu nos ultimos dois mezes do anno o saldo de 27:351\$345 [vinte e sete contos trezentos e cinquenta e um mil trezentos e quarenta e cinco réis], que elevou-se no anno de 1898 à somma de 92:758\$120 [noventa e dois contos setecentos e cinquenta e oito mil cento e vinte réis]<sup>78</sup>

<sup>77</sup> Mensagem apresentada ao Congresso Nacional – Campos Sales. 1899, p. 21-22.

<sup>78</sup> Ibidem, p. 22-23.

Com Rodrigues Alves (1902-1906), não tivemos grandes mudanças no planejamento do corte de gastos. Na mensagem inaugural do seu governo enviada ao Congresso Nacional, reafirmou a continuidade da política de contenção de gastos praticadas nos governos anteriores.

Rodrigues Alves resume as ações do seu governo na “confiança no desenvolvimento das forças productivas do paiz, a actividade constructora na nossa viação terrestre,” todavia, “Sem ser chegado ainda o momento das grandes expansões, [...] Com a prudencia e dentro dos limites que os nossos recursos ainda nos impõem, é um dos grandes empenhos do Governo<sup>79</sup>”.

É notável na narrativa de Rodrigues Alves, o argumento retórico do aprimoramento e eficiência com que as estradas de ferro passaram a ser gerenciadas em seu governo. Fiel defensor dos cortes de gastos e enérgico propagandista das vantagens dos arrendamentos, o Presidente sempre reiterou que:

A Acção do governo é limitada [...], no entanto, o cuidado nas revisões e destes e na escolha dos funcionarios incumbidos da fiscalização já lhe vae dando elementos para melhor amparar os interesses publicos e os dos productores. Tenho perseverado na politica da emcampanção e subsecente arrendamento, e ás notaveis vantagens que d’ahi nos têm provindo<sup>80</sup>

Compreendemos que nesse período demonstrado, houve um forte impacto da política de desinvestimento para o retardo da expansão férrea no país, o que retardou ainda mais a modernização econômica e industrial, que se manteve altamente fechada, com sua matriz produtiva defasada em comparação com outras nações industrializadas do período.

Percebemos com isso, o quanto essas duas primeiras décadas republicanas foram prejudiciais para o avanço ferroviário do país, que chegará aos anos 20 e 30 do século XX com a maioria das regiões do interior do Brasil em completo isolamento, sem qualquer meio de comunicação com os grandes centros do país.

Assim, o atraso nos projetos de investimentos ferroviários, causados pela política de contenção de gastos do período inicial do regime republicano, ocasionou uma grande problemática. Pois, até mesmo países europeus recém-formados, incluindo alguns países sul-americanos que iniciaram seus primeiros projetos ferroviários na virada do século XIX para o XX, já gozavam de melhores condições nos seus meios de comunicação, dentro de suas proporções em relação a situação brasileira, que desde a década de 40 do século XIX já usufruía da tecnologia de construção ferroviária.

---

<sup>79</sup> Mensagem apresentada ao Congresso Nacional – Rodrigues Alves. 1903, p. 45.

<sup>80</sup> Ibidem. 1903, p. 33.

## 2. 5 As concessões ferroviárias no Ceará

Por ordem do Presidente Prudente de Moraes, foi designado o engenheiro Eduardo dos Guimarães Bongean, para apresentar na sessão do Senado do dia 21 de novembro de 1896, uma proposta de projeto de arrendamento das estradas de ferro da União.

Na apresentação do projeto de arrendamentos, o engenheiro Bongean argumenta que “No regimen republicano, além de não haver a minima razão de ordem política, que deva fazer sustentar a continuação do systema condemnado em relação ás estradas em geral”, acrescentado ainda a outras questões que “devem preoccupar a ottenção dos altos poderes do estado, acarçoando-a resolver com urgencia o problema, porquanto todos os inconvenientes, que outrora se apontavam, tomaram maior vulto”. Dado que “O deficit, que era disfarçado, é hoje já ostensivo e irá augmentando de anno para anno em proporção assustadora, sem que o Estado disponha capitaes novos para prosseguir nas obras reclamadas pelas necessidades da estrada<sup>81</sup>”.

No seu parecer, o engenheiro Bongean considera que a privatização das estradas de ferro da União, solucionará as “Duas grande questões, que hoje assoberbam as cogitações do poder publico”.

**Em primeiro logar** a questão financeira, visto que appareceria o natural ensejo de uma operação de credito segura e prospera, desde que para o Thesouro entrasse em ouro, por antecipação, grande parte da importancia por que fosse contractado o arrendamento e cuja melhor applicação ficaria ao criterio dos financeiros. **Em segundo logar**, estaria colhido o incalculavel beneficio da cessação da crise de trasportes; que tantos males já tem causado [...] Em resumo: Livre o Estado dos onus, que sobre ele pesam<sup>82</sup>

Posto isso, conseguiu-se a aprovação do arrendamento das estradas de ferro da União<sup>83</sup>. Autorizado pela Lei n. 427 de 9 de dezembro de 1896 e regulamentado pelo Decreto n. 2413 de 28 de dezembro do mesmo ano, estabelecendo as seguintes condições:

Art. 1º O arrendamento de todas as estradas de ferro da União durará pelo espaço de sessenta (60) anos;

Art. 5º O arrematante manterá as linhas, edificios, officinas e mais dependencias, material fixo e rodante, em perfeito de conservação, devendo augmentar o material rodante de accordo com as necessidades do trafego e

<sup>81</sup> Atas - Sessão do Senado dia 21 de novembro de 1896, p. 11.

<sup>82</sup> Ibidem, p. 81, grifo nosso.

<sup>83</sup> Mensagem apresentada ao Congresso Nacional – Prudente de Moraes. 1897, p. 21.

entregar ao Governo, findo o prazo do arrendamento, e sem indemnização alguma, as linhas, edificios, officinas e mais dependencias, material fixo e rodante, em perfeito estado de conservação;

Art. 6º O arrematante gosará de preferencia para a construcção dos prolongamentos e ramaes que concorrerem para o desenvolvimento e facilidade do trafego, respeitadas os direitos adquiridos por concessões anteriores. Poderá tambem construir novas linhas para o serviço de suburbios, dobrar as linhas por toda a extensão das estradas arrendadas e alargar a bitola da Central do Brazil nas zonas em que esse alargamento lhe pareça conveniente;

Art. 10. O Governo terá o direito de encampar as estradas e ramaes, decorridos os primeiros trinta (30) annos, quando altos interesses da União o exigirem e precedendo autorisação do Congresso Nacional. O valor da encampação será pago em ouro e determinar-se-ha pela renda média liquida do ultimo quinquennio. Esta renda média liquida transformada ao cambio do dia representará 5 % (cinco por cento) em ouro da importancia que, augmentada do valor das obras feitas nos tres ultimos annos, será paga pelo Governo ao arrematante.

Na ocasião do lançamento do edital de concorrência dos arrendamentos, as duas estradas de ferro cearense se encontravam nas seguintes situações:

**(1) A Estrada de Ferro de Sobral** conta com 216.280 [duzentos e dezesseis quilômetros e duzentos e oitenta metros], em sua extensão total em trafego até o dia 31 de dezembro de 1896. A movimentação geral da estrada de ferro contabilizou uma receita de 267:671\$171 [duzentos e sessenta e sete contos seiscentos e setenta e um mil, cento e setenta e um réis], com uma despesa de custeio no total de 316:272\$401 [trezentos e dezesseis contos duzentos e setenta e dois mil quatrocentos e um réis], resultando no déficit anual de 78:601\$230 [setenta e oito contos seiscentos e um mil duzentos e trinta réis].

**(2) A Estrada de Ferro de Baturité** conta com 268.327 [duzentos e sessenta e oito quilômetros e trezentos e vinte e sete metros], em sua extensão total em trafego até o dia 31 de dezembro de 1896, mais de 22,808 [vinte e dois quilômetros e oitenta e oito metros], que no ano anterior. A movimentação geral da estrada de ferro contabilizou uma receita de 932:340\$800 [novecentos e trinta e dois contos trezentos e quarenta mil e oitocentos réis], com uma despesa de custeio no total de 1.106:071\$200 [mil cento e seis contos setenta e um mil e duzentos réis], resultando no déficit anual de 173:730\$400 [cento e setenta e três contos setecentos e trinta mil e quatrocentos réis]<sup>84</sup>

Das nove estradas de ferro presentes no edital de concorrência, a que obteve a melhor oferta de arrendamento foi da estrada de ferro de Sobral, primeira a firmar contrato de concessão no dia 25 de setembro de 1897<sup>85</sup>. Data em que o governo concede pleno domínio aos

<sup>84</sup> Relatório Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. 1897, p. 154-163, grifos nosso.

<sup>85</sup> Mensagem apresentada ao Congresso Nacional – Prudente de Moraes. 1898, p. 29.

engenheiros João Thomé de Saboya, Silva e Vicente Saboya de Albuquerque<sup>86</sup> para operação da referida estrada de ferro.

Como não houve propostas para todas as estradas de ferro, incluindo a estrada de ferro de Baturité<sup>87</sup>, ordenou-se que publicasse um novo edital de concorrência de arrendamentos<sup>88</sup>, “o que effectuou-se pelo edital de 30 de outubro de 1897, que fixou como limite para o recebimento de propostas o dia 23 de dezembro<sup>89</sup>”.

Finalizado o novo período de negociações, foi celebrado no dia 12 de abril 1898, o contrato de arrendamento da E. F. Baturité com o engenheiro Alfredo Novis<sup>90</sup>. A administração da E. F. Baturité foi repassada do engenheiro chefe, Bernardo Piquet Carneiro – funcionário do Estado responsável pela estrada –, para os novos arrendatários, o engenheiro civil Alfredo Novis e seus sócios, os irmãos Posidônio da Silva Porto e Joaquim da Silva Porto.

As concessões ferroviárias das duas estradas de ferro cearense, até o momento, tiveram como seus arrendatários, investidores internos. Particularmente, esses concessionários estavam associados aos grupos de poder local, isto é, por trás desses arrendamentos no Ceará estavam ligados grandes latifundiários do setor algodoeiro, industriais e políticos locais.

Então, chegamos à conclusão de duas particularidades importantes para observarmos no momento. A primeira, destacamos o uso do saber acadêmico-científico, com destaque para o campo da engenharia civil, uma vez que presenciemos uma fase de crescimento do setor, não só no Ceará, mas em todo Brasil. Motivado pela crescente participação da área no processo de reurbanização das cidades e nas grandes obras de infraestrutura, o que inseriu o setor de

---

<sup>86</sup> Esse arrendamento foi articulado sob a influência do Cel. Ernesto Deocleciano de Albuquerque, maior industrial da região norte do estado do Ceará na época. Constituídos como *Saboya, Albuquerque & Cia*, junto de seu filho (Vicente Saboya de Albuquerque) e seu sobrinho/primo (João Thomé de Saboya e Silva). O Cel. Ernesto Deocleciano de Albuquerque manifesta interesse ao Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, conseguindo obter o arrendamento da estrada de ferro de Sobral que ficaria sob sua posse por mais de 12 anos.

<sup>87</sup> As outras estradas que não receberam proposta de arrendamentos foram: E.F. Central de Pernambuco, E. F. Paulo Affonso, E. F. São Francisco e E. F. Sul de Pernambuco.

<sup>88</sup> Nesse novo edital de concorrência, ao todo foram recebidas 9 propostas de arrendamento dos mais variados, desde empresas do setor de construção até pessoas influentes do estado cearense, inclusive o próprio estado do Ceará, que se aventurou na tentativa de obter o arrendamento da estrada de ferro de Baturité. As propostas foram (Nº 1 - Proposta do Governo do Estado; Nº 2 - Proposta de Tobias Corrêa do Amaral; Nº 3 - Proposta de Antonio Theodorico da Costa Filho e João Felix Jemaque Pereira de Mello; Nº 4- Proposta do tenente-coronel Ignacio de Almeida Fortuna; Nº 5 - Proposta de Thomaz Pompeu de Souza Brasil; Nº 6 - Proposta de Costa Franco & C; Nº 7 - **Proposta do engenheiro Alfredo Novis**; Nº 8 - Proposta de João Franklin de Alencar Lima e Rufino Franklin de Alencar Lima; Nº 9 - Proposta do coronel Joaquim José de Souza Sombra.). Para mais informações, conferir o Relatório Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. BN. 1895, p. 197-216, grifo nosso.

<sup>89</sup> Mensagem apresentada ao Congresso Nacional – Prudente de Moraes. 1898, p. 30.

<sup>90</sup> *Ibidem*, p. 30.

engenharia como pilar das políticas reformistas republicanas. Assim, veremos consolidado o processo de guinada, com os bacharéis do direito perdendo seu espaço de importância na política para engenheiros e médicos sanitaristas, esse processo foi iniciado em parte no final do Império e acentuado durante toda a Primeira República<sup>91</sup>.

Quanto a segunda particularidade, notamos como os grupos de poder local do Ceará foram pioneiros na absorção desse discurso em proveito particular, isto é, as elites políticas cearenses passaram a tirar proveito do saber técnico do campo da engenharia para validar o discurso político que na verdade estavam permeados de interesses particulares dessas lideranças. Verificamos isso nos contratos de arrendamentos, onde sempre estavam envolvidos um engenheiro, que via de regra, possuía laços de parentesco ou apadrinhamento com alguma liderança local.

Nesses grandes grupos de poder, em regra, existem os “parentes”, os engenheiros, os médicos, os comerciantes, os latifundiários, os funcionários públicos de grande escalão do estado, como juízes e delegados.

Isso posto, daremos relevância ao modo como essa organização local no Ceará desenvolve suas atividades e como a partir desse eixo de atuação se apropriam da máquina pública, especialmente das instituições responsáveis pelo desenvolvimento regional, IOCS e posteriormente IFOCS.

## **2. 6 O estudo da Secca: os novos espaços e a produção de um território moderno no Ceará**

No início do século XX, observamos a retomada das políticas públicas voltadas à infraestrutura do país<sup>92</sup>. O Estado readquire o protagonismo dos investimentos e,

---

<sup>91</sup> O principal elemento responsável pelo protagonismo tomado pelo campo da engenharia no cenário nacional, foi a criação em 24 de dezembro de 1880 do Clube de Engenharia. Desde sua fundação, ainda no período imperial, o Clube de Engenharia sempre se fez presente nas decisões políticas e técnicas que envolvessem o desenvolvimento do Brasil. Como na ocasião em que Clube organizou em 1882, o I Congresso de Estradas de Ferro no Brasil, que obteve muito sucesso ao ponto de garantir a realização em 1887, da I Exposição das Estradas de Ferro no Brasil. Diante disso, o Império na época passou a encaminhar todas as questões referentes a estradas de ferro, instalações por-tuárias e execução de obras públicas ao Clube de Engenharia, uma vez que o governo não tinha órgãos estatais com capacidade técnica para o exercício des-sas atribuições. Com advento da República, se intensificou cada vez mais a presença do Clube de Engenharia nos grandes debates nacionais, com a sua participação sendo decisiva no planejamento das reformas urbanas da Cidade do Rio de Janeiro, cuja coordenação de sua Comissão Construtora coube ao engenheiro Paulo de Frontin, então presidente do Clube, outra expressiva participação do clube, foi em torno das necessidades de combate aos efeitos das Secas do Nordeste. Para mais informações, consulte: NOSSA HISTÓRIA. Clube de Engenharia. 2021. Disponível em: <https://portalclubedeengenharia.org.br/nossa-historia/>. Acessado em: 21 set. 2021.

<sup>92</sup> Durante os primeiros anos do regime republicano, tivemos uma terrível ausência do Estado no financiamento das políticas públicas, principalmente aquelas voltadas aos mais necessitados, até o ano de 1902 os recursos destinados aos flagelados da seca sofreram drasticamente com a contenção dos gastos públicos. A tônica dos



automaticamente, amplia a capacidade de financiamento dos projetos em andamento ou parados por falta de recursos. Esse movimento condiz com a melhora da economia e a retomada do crescimento econômico do país a partir do ano 1900.

Essa guinada no comportamento do Estado frente ao aumento nos investimentos públicos teve início com Rodrigues Alves, Presidente do país entre 1902 e 1906. Em seu governo, foram idealizados vários projetos de infraestrutura, que buscavam reformar a sociedade ao incorporá-la à modernidade.

No pronunciamento inaugural do Congresso Nacional, Rodrigues Alves se manifesta ávido por mudanças no modo como o Estado vem se comportando: “E preciso que os poderes da Republica, a quem incumbe tão importante serviço, façam delle a sua mais seria e constante preocupação, aproveitando-se de todos os elementos de que puderem dispor para que se inicie e caminhe<sup>93</sup>”.

Foi nesse período que aconteceram os primeiros estudos voltados à região Nordeste e o seu desenvolvimento. Teremos entre 1902 a 1909, um fluxo constante de pesquisas e debates em torno da seca, ao agrupar vários estudiosos de renome da botânica, meteorologia, engenharia, medicina e cientistas diversos, todos empenhados em conhecer melhor essa região.

Como principal consequência desses estudos empreendidos, o governo passou a ter um melhor conhecimento sobre a região, algo que veio a se mostrar importantíssimo na elaboração do projeto de criação da Inspeção de Obras Contra as Secas – IOCS em 1909.

A IOCS é fruto da crença das lideranças do momento, na racionalidade científica como solucionadora dos problemas sociais. Logo, o propósito de sua criação foi estruturar as polícias de combate à seca, tornando-as mais efetivas e eficientes. Todavia, essas políticas públicas voltadas ao enfrentamento da seca passam a encarar o problema da estiagem com outros olhos, notamos que o objetivo da IOCS vai além do socorro aos flagelados, isto é, pretende-se com os estudos da região e do seu fenômeno climatérico, proporcionar meios com que essas populações subsistam com a seca.

Percebeu-se naquele tempo a necessidade de se “sistematizar o serviço de socorros”, de se adotar um “plano de serviços estáveis, levados à execução com perseverança”. Durante as primeiras décadas daquele novo século

---

debates suscitados nesse momento, será o abandono no qual o governo Federal deixou o povo cearense, vacilante de enviar recursos para a estruturação dos serviços de socorros aos retirantes, preferia-se canalizar recursos para o pagamento de passagens para a essas populações sertanejas em direção a outros estados, visto que era muito mais barato, financeiramente. O principal reflexo dessa política foi o despovoamento das regiões do interior do estado, num intenso êxodo (CANDIDO, 2014, p. 174-175).

<sup>93</sup> Mensagem apresentada ao Congresso Nacional – Rodrigues Alves. 1902, p. 12.

procurou-se com afincos aprender com as experiências do passado, tentando evitar os erros cometidos sob a pressão das situações de emergência durante as secas. Propostas sucederam-se quanto à melhor aplicação de recursos em obras de socorros públicos, em meios que efetivamente trouxessem “soluções aos problemas das estiagens” (CANDIDO, 2014, p. 178).

Diante disso, teremos a sistematização dos serviços e estudos contra a seca. Com a elaboração de soluções que combatam e possibilitem que as populações atingidas pelas constantes estiagens possam sobreviver pelos longos períodos de adversidades.

Na mensagem do Presidente do estado do Ceará, Pedro Augusto Borges, enviada ao Presidente da República Campos Sales, é chamada sua atenção, visto que “Sendo as seccas que devastam o Ceará, determinadas por causas meteorologicas, incertas e variaveis, não está nas formas do homem impedil-as, mas somente neutralisar seus perniciosos efeitos<sup>94</sup>”. Dito isso, segundo o Presidente do Ceará, o Estado deve chamar para si a responsabilidade por comandar as ações e empenhar todas as forças e recursos disponíveis na execução de medidas que amenizem os efeitos da seca, como a construção de grandes reservatórios d’água e de estradas de ferro.

A construção de grandes açudes, com sufficiente capacidade para irrigação de terreno, é medida par si mesma justificada, quando a falta d’agua, na quadra das seccas, tem sido o factor mais poderoso dos prejuizos que ellas produzem. Pelo que diz respeito ás estradas, é bem de ver que, diminuindo distancias e facilitando communações, prestarão relevantes serviços ao Estado, nas quadras climatéricas, como a actual, concorrendo para que não se desloquem as populações do interior, que, assim, poderão aguardar nos lugares de sua residencia os socorros que lhes tenham de ser prestados pelo poder publico<sup>95</sup>

Assim, o Governo Federal por meio da comissão de estudos e pesquisas sobre a seca, propuseram como solução para vencer os problemas causados pelas estiagens, a construção de represas, de açudes e a instalação de perímetros irrigados pelos territórios secos do Ceará e outros estados vizinhos.

No governo de Afonso Pena, tivemos a continuidade das políticas da IOCS, em um de seus discursos, o Presidente reforça que “O flagelo das seccas, apesar da execução systemica de importantes obras de caracter preventivo, ainda este anno ameaçou de perturbar, profundamente, a vida das populações dos Estados<sup>96</sup>”. E, assim, “prosegue com presteza”, as

---

<sup>94</sup> Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do Ceará – Pedro Augusto Borges. 1901, p. 26.

<sup>95</sup> Ibidem, p. 26.

<sup>96</sup> Mensagem apresentada ao Congresso Nacional – Afonso Pena. 1908, p. 49.

obras de prolongamento nas principais estradas de ferro da região Nordeste, a fim de levar até esses locais, de forma mais rápida, os recursos de socorro aos necessitados.

Concomitantemente com a melhoria dos meios de transporte entre os varios Estados, providencia que muito ha concorrido para minorar os horrores do flagello, executam-se obras de açudagem e de perfuração de poços, com intuito principal de dotar o centro daquelles de boas aguadas<sup>97</sup>

Notamos que a partir dos anos 1900 e 1901, as políticas ferroviárias se unificam – no caso cearense –, junto com as políticas de combate à seca. O trem, agora estará ligado aos açudes, aos poços e aos perímetros irrigados. Todos em um só projeto de desenvolvimento das regiões assoladas pelas secas.

Percebemos, também, o surgimento de uma “engenharia da seca”, na medida em que cada vez mais engenheiros se debruçaram em torno dessa questão, na elaboração de políticas desenvolvimentistas para o Nordeste.

Com a criação da IOCS em 1909<sup>98</sup>, teremos uma inspetoria encarregada da missão de propor soluções para a seca, uma vez que “Em taes condições, nunca foi possivel dar a esses serviços, a necessaria systematisação nem a sua equitativa distribuição pela superficie do paiz desfavorecida das chuvas<sup>99</sup>”. Nesse caso, deve-se estabelecer nessas regiões os “serviços preparatorios e indispensaveis, tanto de ordem scientifica quando technica, para a solução racional, rapida e ecocomica do problema tão complexo das seccas<sup>100</sup>”.

A partir desses estudos, foi projetado a cartografia da região seca, levando em consideração as “observações meteorologicas convenientemente distribuidas, o estudo do regime das aguas superficiaes e subterraneas<sup>101</sup>”, e o levantamento das condições “topographicas e geologicas das differentes bacias hydrographicas, o reconhecimento da flora, tendo em vista a influencia que ella pode exercer nas regiões de clima semi-arido<sup>102</sup>”.

---

<sup>97</sup> Mensagem apresentada ao Congresso Nacional – Afonso Pena. 1908, p. 49-50.

<sup>98</sup> Cf. Decreto nº 7.619 de 21 de outubro de 1909. Mensagem apresentada ao Congresso Nacional - Nilo Peçanha. 1910, p. 56-59.

<sup>99</sup> Ibidem, p. 56.

<sup>100</sup> Ibidem, p. 56.

<sup>101</sup> Decreto nº 7.619 de 21 de outubro de 1909. Mensagem apresentada ao Congresso Nacional - Nilo Peçanha. 1910, p. 56.

<sup>102</sup> Ibidem, p. 56.

Tem por fim, a IOCS, a função de estabelecer tais serviços citados de modo sistemático, “procurando obter os dados de observação necessários á confecção dos projectos de obras de engenharia, destinadas a corrigir as falhas do clima<sup>103</sup>”.

Para isso, a IOCS juntamente com Serviço Geológico e Mineralógico do Brasil, “emprehenderam o levantamento topographico e o reconhecimento geologico da região semi-árida, tendo como centro de irradiação do serviço o Estado do Ceará<sup>104</sup>”.

Constatamos nas observações contidas nas pesquisas realizadas, o esboço do que conhecemos como região Nordeste nos dias de hoje. Identificamos, também, o uso técnico da nomenclatura “semi-árido”, para definir espacialmente os estados que sofrem com a seca: “Nordeste, rigorosa expressão geographica para designar-se o territorio dos Estados da Parahyba, Rio Grande do Norte e Ceará<sup>105</sup>”.

Tendo em vista as dificuldades nos meios de comunicação e logística que essa região semiárida mantinha, logo se intensificou os estudos a fim de melhorar essa integração regional. Por “Acto recente do Governo decretou a organização da uma grande rêde de viação férrea, servindo aos Estados do Ceará e Piauhy, aos quaes se virá ligar o Maranhão e posteriormente o Estado do Pará<sup>106</sup>”. O objetivo era conseguir melhorar as ligações entre estados em uma ampla rede ferroviária nordestina.

Outro propósito desse projeto de integração, era viabilizar a interiorização dos estados, com a construção de estradas de ferro de penetração, que deveriam ligar as capitais dos estados com suas principais cidades do interior. Essas estradas férreas de penetração viriam com intuito de diminuir o tempo de viagem e facilitar a comunicação com essas localidades interioranas.

As construções em andamento obedecem ao programa de formação das grandes rêdes interiores, por meio das quaes convergem para alguma linha principaes as zonas de interesses commerciaes solidarios, [...]. As linhas, que constituem os eixos desse plano, estão, nesse momento, concluidas umas, outras em vésperas de ser. Todas as nossas antigas aspirações em materia de viação ferrea estão sendo realizadas. Aceleram-se as ligações, por via terrestres, dos nucleos de população mais importantes, podendo-se dentro em poucos dias prescindir da navegação para viagens rápidas<sup>107</sup>

---

<sup>103</sup> Decreto n° 7.619 de 21 de outubro de 1909. Mensagem apresentada ao Congresso Nacional - Nilo Peçanha. 1910, p. 57.

<sup>104</sup> Ibidem, p. 57.

<sup>105</sup> BN - Hoje: Periodico de Acção Social, 1922, p. 11.

<sup>106</sup> Mensagem apresentada ao Congresso Nacional – Nilo Peçanha. 1910, p. 38.

<sup>107</sup> Ibidem, p. 38.

Melhor dizendo, construir-se-ia em cada estado uma ou duas linhas férreas principais, que geralmente partiriam da capital em direção aos centros mais importantes do interior, ou seja, os ramais ferroviários que chegam aos locais mais isolados convergiam para uma linha férrea principal e, conseqüentemente, a capital do estado, que em geral se localiza no litoral.

Dito isso, quero chamar a atenção justamente para a consecução desses ramais que ligam pequenos municípios às linhas férreas principais, uma vez que torna-se determinante para o êxito na política local, que o chefe político junto do seu grupo consiga com os governos federal e estadual a construção de um ramal para o seu município.

Portanto, os ramais ferroviários passaram a representar o cerne das disputas político-econômicas nas pequenas cidades e vilas do interior, visto que os trilhos se tornaram decisivos na manutenção do *status* de poder nesses municípios.

Com a intensificação da construção dos ramais e todo o melhoramento material incutido nesse processo de interligação regional, o Estado conseguiu efetivar sua atuação nessas localidades extremamente fechadas, algo nunca antes acontecido.

A implantação e consolidação do aparato burocrático do Estado Republicano nessas regiões do Ceará, só foi possível graças a incrementação dos ramais nesses pequenos municípios. Assim, municípios antes completamente isolados, se veem inseridos em uma nova dinâmica, com novas demandas e obrigações.

Com a presença cada vez mais forte do Estado nesses pequenos municípios, o mandonismo local teve que se adaptar às novas exigências para se manterem nos seus postos, o poder que antes era mantido pela força e pela dominação econômica, passou a se valer da força do Estado. E, será através do uso do estado, que as lideranças municipais no Ceará conseguiram se estruturar dentro dessa nova realidade.

Os usos do cargo público nesses pequenos municípios do interior cearense são determinantes para o jogo político. Os agentes públicos que deveriam se manter imparciais, agem de acordo aos interesses particulares do grupo político que o indicou ao cargo, ocasionando um ciclo vicioso ao estabelecer um vínculo de parceria entre o agente público e o chefe político.

Assim, quanto mais cargos públicos o grupo político conseguir ocupar, maior será sua articulação e sua força política no município. Dentro desse jogo político, o cargo público tem a função de ajudar os aliados/eleitores e ao mesmo tempo perseguir os adversários, dificultando ao máximo a ascensão política de qualquer alternativa além daqueles que já controlam o poder local.

Desse modo, compreendemos que o jogo de poder nesses municípios do interior cearense, foram determinantes nas decisões governamentais em favor da construção desse ou daquele ramal, desta ou daquela obra pública.

Então, veremos adiante como se acentuaram esses jogos de poder nos pequenos municípios cearense, a partir da intensificação da construção de ramal ferroviário no período de *boom* das políticas de combate da seca empreendidas pela IFOCS.

## **CAPÍTULO 3 - A ENGENHARIA DA SECCA: GRANDES BARRAGENS, ESTRADAS DE FERRO E ESTRADAS DE RODAGEM NO CEARÁ (1919-1923)**

### **3. 1 Um canteiro de obras no coração das Seccas: as obras de melhoramento material da IFOCS no Nordeste**

No tocante ao problema da seca, pouco se havia feito de concreto, desde o período imperial, salvo a construção de alguns açudes e o envio de uma comissão de engenheiros, em 1878 (CEARÁ, 1989, p. 155). Entretanto, isso veio mudar com a vitória de Epitácio Pessoa, na eleição presidencial de 13 de abril de 1919. Em seu governo, as oligarquias do Norte – em decadência desde a crise da economia açucareira – têm a oportunidade de recuperar, minimamente, o poder e a posição política de outrora.

A eleição do paraibano Epitácio Pessoa para a presidência da República alçava ao principal cargo do Estado brasileiro um membro de uma importante oligarquia nortista, comprometido com os interesses das classes dominantes de sua região e decidido a incrementar os investimentos em serviços públicos contra as secas (CANDIDO, 2014, p. 191).

Apoiado em um discurso de elevação da nacionalidade e modernização do país, Epitácio e seu grupo dirigente propõem um amplo projeto de engenharia para o Nordeste: “obras contra as secas”. O programa foi pensado para sistematizar uma “solução hidráulica” para a região semiárida.

Em discurso acalorado, Arrojado Lisboa, diretor das obras contra as secas, apresenta suas razões na defesa da necessidade de obras:

No presente momento, o Governo Federal leva a effeito grandes obras publicas nos varios Estados do Nordeste, que o phenomeno da secca periodicamente visita e devasta. E a realização de um vasto plano systematizado de melhoramentos materiaes de relevancia, tendentes a solucionar um grande problema de necessidade publica, que deixou de ser regional, para ser nacional, dada a sua reflexão na economia geral do paiz. E nacional porque envolve fins complexos que se relacionam com a ordem politica, economica e social, que embasam o desenvolvimento do paiz, o seu aquilibrio e sua prosperidade, integrando varias parcelas da nacionalidade no corpo uno e indiviso da Patria<sup>108</sup>

---

<sup>108</sup> Conferência realizada com o Dr. Arrojado Lisboa, Inspetor Geral de Obras Contra as Secas, para tratar sobre o andamento das obras das grandes barragens do Nordeste (BN - A Exposição de 1922: Orgão da Comissão Organizadora (RJ) - 1922 a 1923, 1922, ed. 8-9, p. 63).

Como sua primeira medida, Epiácio reestrutura a antiga Inspeção de Obras Contra as Secas - IOCS, transformando-a em Inspeção Federal de Obras contra as Secas – IFOCS. Com essa reformulação a IFOCS passou a ser a principal responsável pelo planejamento e financiamento das políticas públicas de desenvolvimento do Nordeste, em virtude de contar com um considerável volume de recursos, algo em torno de 15% de todas as receitas da União, entre 1919 e 1922.

Para termos ideia da dimensão, somente com reservatórios d'água, a *Caixa Especial das Obras de Irrigação de Terras Cultiváveis no Nordeste Brasileiro*, poderia gastar até 200 mil contos de réis na execução de seus projetos.

Logo, a execução dos vários projetos de investimento federal a cargo da IFOCS, convertem-se rapidamente em um impressionável surto de industrialização nos principais recantos atingidos pelas secas. “Desde a Bahia até o Piauí Criaram-se inúmeras comissões incumbidas de construir estradas e açudes, obras essas que foram atacadas depois de estudos sumários, com a celeridade indispensável a trabalhos de semelhante natureza<sup>109</sup>”.

Apesar dessas obras serem revestidas com um caráter de socorro público, não devemos dispensar seu notável alcance econômico. “Deve ainda ser accentuado que, além das obras referidas, a Inspeção realiza a construção e o prolongamento de ramais ferreos de uma kilometragem sobremodo significativa<sup>110</sup>”. Trata-se de aproximar regiões e aparelhar os portos das capitais do Nordeste aos pontos mais longínquos do interior.

Sabe-se hoje que no nordeste ha irregularidades, mas não faltam chuvas. Tudo está em poder-se armazenar o excesso de aguas cahidas nos mezes chuvosos, para gastal-as na irrigação durante os mezes de secca. Construidas as barragens para formação dos açudes e abertos os canaes de irrigação, virá pos si a colonização das terras irrigadas por essa gente laboriosa, cuja coragem e resistencia assombra os que não lhes conhecem as virtudes. [...] impõe-se o complemento das vias de comunicação. Aliás, a propria construção das grandes barragens, projectadas no nordeste, exige previamente o estabelecimento de estradas de ferro ou pelo menos de boas estradas de rodagem, caminhos esses que ficarão para dar maior valor ás obras realizadas<sup>111</sup>

Assim, a IFOCS executou sob um tripé de desenvolvimento, focado na construção de grandes barragens, prolongamento e construção de novas estradas de ferro e, por fim, na

---

<sup>109</sup> Mensagem apresentada ao Congresso Nacional – Epiácio Pessoa. 1920, p. 195.

<sup>110</sup> Ibidem, p. 195.

<sup>111</sup> Ibidem, p. 195.



construção de estradas de rodagem<sup>112</sup>, o maior programa de melhoramento material já visto até o momento da história brasileira.

Construam-se estradas de ferro e de rodagem; ergam-se grandes barragens nos boqueirões numerosos encontrados na região árida, e para logo os efeitos das seccas, como já se tem verificado, se reduzirão de gravidade, para se resumirem numa crise economica, [...]. Tanto mais farão os Governos pela debellação do grande mal do Nordeste, quanto mais facilitarem o movimento commercial das suas populações, [...]. O beneficio não se poderia limitar; será tanto maior, quanto mais numerosos os açudes e elevado o numero de Kilometros de boas vias de communição<sup>113</sup>

Portanto, as obras de infraestrutura executadas como medidas de atenuar os efeitos da seca, não serão mais planejadas e executadas individualmente como tivessem objetivos diferentes, mas devendo seguir as diretrizes de um planejamento geral. Em síntese, os projetos que envolvem as ferroviárias, as barragens, as estradas de rodagem e qualquer outra benfeitoria pública na região, devem obedecer, cada um, dentro de suas particularidades previstas no projeto geral.

### *3.1.1 As grandes barragens*

Para poder colocar em prática seu programa de construção de barragens, a IFOCS firmou parceria com grandes construtoras de renome internacional.

Aos 18 de fevereiro de 1921, na Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas, foram assignados os respectivos termos de contracto com C. H. Walker & C° Ltd., de accôrdo com o decreto n. 14.590; Dwight P. Robinson & C° Inc., em conformidade do decreto n. 14.591; e Northon Griffiths & C° Ltd., na conformidade do decreto n. 14. 592<sup>114</sup>

Essas empresas responderão à IFOCS, que supervisionará a construção das barragens e ficará a cargo, diretamente, da execução das obras auxiliares necessárias à logística das construtoras.

---

<sup>112</sup> Muitos aspectos desses projetos foram influenciados e até mesmo copiados de um programa dos EUA da época, conhecido como Serviço de Reclamação dos Estados Unidos (Bureau of Reclamation dos Estados Unidos). Surgido entre os anos 1902-1907, o Bureau of Reclamation, foi responsável pela gestão dos recursos hídricos nos EUA e pela execução de projetos de construção de barragens e implantação de áreas irrigáveis da região Oeste, com clima muito parecido ao do Nordeste brasileiro.

<sup>113</sup> BN - Hoje: Periodico de Acção Social, 1922, p. 11.

<sup>114</sup> Relatório Ministério da Viação e Obras Públicas. 1920, p. 117.

a) a primeira, a construção, no Estado do Rio Grande do Norte, das barragens de alvenaria dos grandes açudes e respectivas obras de irrigação que a Inspectoria construir na vigência do contracto, ficando desde logo designadas as **barragens de Gargalheira, Parelhas e Pata Choca**; b) a segunda, a construção das barragens de alvenaria dos grandes açudes e das respectivas obras de irrigação que a Inspectoria construir, na vigência do contracto, no Estado da Parahyba do Norte, e as que, no Estado do Ceará, estiverem dentro das bacias tributárias do rio Jaguaribe que escoarem suas águas a montante do Riacho do Sangue, exclusive a bacia deste; ficando desde logo designadas as **barragens de Orós, Poço dos Paus, Rio do Peixe, Piranhas e São Gonçalo**, para prosseguimento ou começo dos trabalhos; c) a terceira, a construção, no Estado do Ceará, das barragens de alvenaria dos grandes açudes e das respectivas obras de irrigação que a Inspectoria construir na vigência do contracto e situadas fora da bacia do Riacho do Sangue e nas bacias do baixo Jaguaribe e de seus tributários a jusante da barra do Riacho do Sangue; ficando desde logo designadas as **barragens de Acarape, Quixeramobim e Patú**<sup>115</sup>

O objetivo da construção de barragens em locais estratégicos do interior, onde os efeitos da seca são mais agressivos, era viabilizar a implementação de perímetros irrigados que venham a desafogar a carência de alimentos nos períodos de estiagem prolongados.

O açude Orós, no Ceará, no município de Iguatú, será um lago com maior volume de água do que a Bahía de Guanabara; comportará quatro bilhões de metros cúbicos de água. A bacia hydrographica abrange 21.000 kilometros quadrados. Fornecerá humidade para uma área agriculturavel de 35.000 hectares. A barragem terá 40 metros de altura. Ainda no Ceará, o açude Poços dos Paus, no mesmo município, está projectado para a capacidade de um bilhão de metros cúbicos. A bacia hydrographica tem 6.000 km.<sup>2</sup>; hydraulica, quatro kilometros quadrados; altura da barragem, 30 metros; capacidade, 34 milhões. Poderá irrigar 3.000 hectares.

O açude Gargalheira (Rio Grande do Norte) terá a capacidade de 190 milhões, a bacia hydrographica 2.400 km; a bacia hydraulica 30 km<sup>2</sup>. A altura da barragem é de 36 metros e o reservatorio poderá irrigar 3.000 hectares.

No Estado da Parahyba, as grandes barragens têm os seguintes característicos: Piranhas, capacidade 590 milhões; bacia hydrographica, 960 km.<sup>2</sup>; hydraulica, 54 km.<sup>2</sup>; irrigará uma área de 15.000 hectares. São Gonçalo, capacidade 42 milhões; bacia hydrographica 340 km.<sup>2</sup>; hydraulica, 7 km.<sup>2</sup>. A altura da represa é de 20 metros. Pilões, capacidade 350 milhões de metros cúbicos; bacia hydrographica, 790 km.<sup>2</sup>; hydraulica, 60 km.<sup>2</sup>; altura da barragem, 20 metros; área irrigavel, mais de 15.000 hectares.

Patu (Ceará), capacidade 200 milhões; bacia hydrographica, 930 km.<sup>2</sup>; hydraulica, 18 km.<sup>2</sup>; área irrigavel 3.000 hectares. Altura da barragem, 40 metros. Quixeramobim (Ceará), capacidade 800 milhões de metros cúbicos; bacia hydrographica, 7.500 km.<sup>2</sup>; hydraulica, 58 km.<sup>2</sup>; altura da barragem, 38 metros. Área irrigavel, 3.800 hectares<sup>116</sup>

<sup>115</sup> Relatório Ministério da Viação e Obras Públicas. 1920, p. 117-118, grifo nosso.

<sup>116</sup> BN - A Exposição de 1922: Órgão da Comissão Organizadora (RJ) - 1922 a 1923, 1922, ed. 8-9, p. 66.

Os locais escolhidos para construir essas grandes barragens levavam em conta o terreno propício à contenção de grandes volumes d'água no período das chuvas, os chamados boqueirões. Além do terreno adequado, as grandes barragens teriam que estar dentro de um perímetro entendido como o mais atingido pelas secas.

**Imagem 1** – Mapa do Brasil ilustrando a extensão da região semiárida do Nordeste



Fonte: BN - Exposição de 1922: Orgão da Comissão Organizadora.

Como podemos observar no mapa acima, vemos o que seria o primeiro recorte cartográfico do chamado “Polígono das Secas<sup>117</sup>”, palco onde ocorreu a grande maioria dos investimentos públicos voltados ao desenvolvimento do Nordeste nas próximas décadas, chegando até os dias atuais, quando tivemos recentemente a construção da obra de transposição do São Francisco, iniciada em 2007, no governo Lula.

### 3.1.2 Estradas de ferro

<sup>117</sup> O Polígono das Secas, compreende a área do Nordeste brasileiro reconhecida pela legislação como sujeita a repetidas crises prolongadas de estiagens, é constituída por diferentes zonas geográficas, com distintos índices de aridez, sendo por isso objeto de ações governamentais especiais, que visam minimizar os efeitos da seca na vida da população. A primeira delimitação do espaço territorial a ser beneficiado com ações governamentais de defesa contra os efeitos da seca foi estabelecida pela Lei nº 175, de 07 de janeiro de 1936, que ficou conhecida como “Polígono das Secas”. No último levantamento, o Polígono das Secas envolvia uma área aproximada de 1.108.000 quilômetros quadrados, que abrange 1.348 municípios pertencentes a nove estados brasileiros. Para mais informações: **Sobre - Polígono das Secas**. Disponível em: <http://www.cecs.unimontes.br>. Acessado em: 27 de set. 2021.

Entre os anos 1919 e 1921, segundo consta no Relatório do Ministério da Viação e Obras públicas de 1921, tivemos matéria ferroviária “No Ceará, Rio Grande do Norte e Parahyba o governo federal construiu, como obras complementares da solução do problema das secas,” mais de quatrocentos quilômetros de estradas de ferro, “[...] no prolongamento da Estrada de ferro Baturité, da Central do Rio Grande do Norte e na ligação da Rêde Cearense á da Great Western, cidade da Parahyba<sup>118</sup>”.

As estradas de ferro do Ceará (E. F. Baturité e E. F. Sobral), unidas como rede de viação cearense, desde o ano 1909. Foram as principais favorecidas pelo programa de construção de barragens da IFCOS, principalmente a linha Sul (E. F. Baturité), encarregada de servir á logística do transporte do material necessário á construção das grandes barragens da bacia hidrográfica do Rio Jaguaribe no Ceará e do Rio Piranhas no sertão paraibano.

Durante a sua estadia em fortaleza o dr. Arrojado Lisboa combinou com os engenheiros Couto Fernandes e Andre Rebouças, todas as medidas necessarias ao rapido desembarque e transporte do material destinado ás grandes barragens [...] Nesse sentido, foram dadas providencias para a immediata construção dos desvios imprescindiveis em toda a linha da estrada de ferro de Baturité até Lavras. [...] Ficou estabelecida a desapropriação das areas convenientes á ampliação das linhas de Fortaleza, sendo tomadas as providencias relativas ao abastecimento de agua ao longo da linha ferrea e igualmente adoptadas medidas urgentes para acelerar a construcção dos ramaes para as barragens na linha para o Parahyba, cuja ponte sobre o rio Salgado já está iniciada<sup>119</sup>

Como podemos observar, a preocupação do Dr. Arrojado Lisboa, inspetor geral de obras contra as secas, era conseguir o mais breve possível, readaptar a E. F. Baturité para as necessidades logísticas das construções das grandes barragens.

As estradas do Ceará, entregues á inspeccoria de obras contra a seccas, absorveram sommas consideraveis nas despesas de sua reconstituicção e aparelhamento; prepararam-se para os grandes transportes exigidos pela construcção intensa das barragens, principal trabalho da soluçção do magno problema, a cujo combate o governo empresta o melhor da sua atencção<sup>120</sup>

Todo esse projeto de investimentos da IFOCS na região semiárida, somente foi possível graças à já consolidada linha Sul (estrada de ferro de Baturité), que há muitos anos vinha

---

<sup>118</sup> Relatório Ministério da Viação e Obras Públicas. 1921, p. 17.

<sup>119</sup> BN - Jornal a Gazeta, 1920, p. 6.

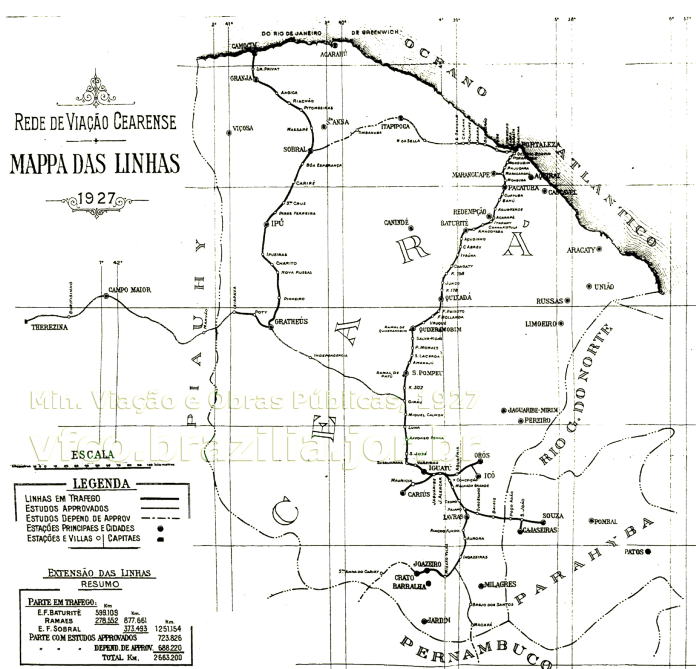
<sup>120</sup> Relatório Ministério da Viação e Obras Públicas. 1920, p. 8.

avançando – mesmo que vagorosamente – seu prolongamento em direção a região do Cariri. O programa pensado e executado pela IFOCS, terá a E. F. Baturité como sua “espinha dorsal” nesse enorme projeto de melhorias.

A viação ferrea foi igualmente desenvolvida, de par com os demais trabalhos que o Governo empreendeu nos Estados do nordeste. Os trabalhos são de tal vulto que não podem ser convenientemente estudados numa leve noticia, que apenas contém um breve relato dos factos. A estrada de ferro de Baturité, devido as construções das grandes barragens no Ceará e na Parahyba, tem capital importancia, alem dos transportes normaes que a economica local lhes exige. As condições da linha não offereciam a necessaria efficiencia aos encargos que tinham de ser soluccionados; construida ha mais de quarenta annos, com material já relegado pelos modernos ensinamentos, era mister que fossem cuidadas as suas linhas, para que o serviço não viesse a soffrer qualquer natural embaraço<sup>121</sup>

Veja a seguir a malha férrea que a E. F. de Baturité possuía até a região onde estava sendo construído a maior parte das grandes barragens.

**Imagem 2** – Mapa da malha ferroviária da rede viação cearense (RVC) em 1927



Fonte: <http://vfc0.brazilia.gov.br>

<sup>121</sup> BN - A Exposição de 1922: Orgão da Comissão Organizadora RJ, 1922, p. 33.

Observemos no mapa acima, a posição estratégica da E. F. Baturité na ligação do porto de Fortaleza com a região fronteira dos estados do Ceará, Paraíba, Rio Grande do Norte e Pernambuco, coração das secas do Nordeste.

Foi escolhido o local para a construção dos grandes armazéns que ficarão próximos a capital e bem assim o lugar apropriado para a construção dos grandes armazéns destinados ao recebimento do material do porto, os quaes ficarão servidos por linha ferrea directar até á estação da Triagem (JORNAL A GAZETA, 1920, p. 6).

**Imagem 3** – Armazéns de material de construção das obras da IFOCS no porto de Fortaleza



**Fonte:** BN - Exposição de 1922: Órgão da Comissão Organizadora.

Isso posto, os navios que atracam no porto de Fortaleza com os materiais de construção das obras da IFOCS – importados dos Estados Unidos, Inglaterra e Bélgica – rapidamente, conseguem chegar ao enorme canteiro de obras estabelecidos pelo interior dos três estados (Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba).

### *3.1.3 Estradas de rodagem*

Além das estradas de ferro, tínhamos as estradas de rodagem por onde seriam transportados os materiais de construção das grandes barragens. Sob a responsabilidade da IFOCS, muitas dessas estradas foram completamente restauradas, outras abertas pela primeira vez. Serviriam como conexão entre a estação e o canteiro de obra, por essas estradas circularia um intenso fluxo de caminhões.

Atacados os trabalhos de açudagem, cujos objetivos é proporcionar humidade para as necessidades agriculas, obras de viação foram iniciadas obedecendo ao mesmo systema conjuncto. As estradas de rodagem e as estradas carroçaveis occupam no momento uma posição de notavel relevancia. As regiões não providas de recursos de açudagem methodisada, ou mesmo aquellas em que o flagello das seccas reduz a agricultura a um constante estado de incipiencia, não comportam a construcção de estradas de ferro, cujo conservação seria sobremodo onerosa<sup>122</sup>

**Imagem 4** – Estrada de rodagem, Santa Cruz a Currais Novos no estado do Rio Grande do Norte



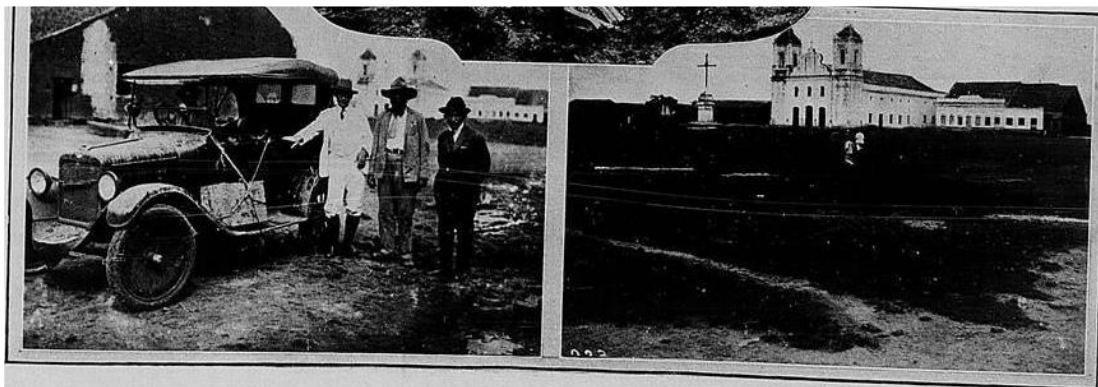
**Fonte:** BN - Revista Ilustração Brasileira.

Como podemos observar na imagem, as estradas de rodagem deveriam ser amplas e bem aterradas, visto a alta exigência dos caminhões que transitavam por essas vias. Essas estradas de rodagem, também auxiliarão no deslocamento dos engenheiros e técnicos entre uma obra e outra.

---

<sup>122</sup> BN - Revista Ilustração Brasileira, 1922 p. 239.

**Imagem 5** – Vila de São João do Rio do Peixe no alto sertão da Paraíba e engenheiros da IFOCS da construção do açude de Pilões, Dr. Jorge Coelho e Dr. Frederico Drenert



**Fonte:** BN - Revista Ilustração Brasileira.

Vejamos o relato do repórter da *Revista Ilustração Brasileira*, ao descreve sua experiência de visitar as obras das grandes barragens:

As obras de S. Gonçalo e Piranhas exigiram a construção de magnificas estradas de rodagem onde o automovel faz sem fadiga e incommodo para os passageiros uma média de 50 kilometros por hora. Por essas estradas trafegam numerosos caminhões conduzindo o material necessario á construcçõa dos dois grandes açudes<sup>123</sup>

Das estradas, cujo os estudos se fizeram no Ceará, “a maior parte projectou-se com intuito de se ligarem estações ferro-viarias a povoações do interior e, então, os caminhos carroçaveis desempenham a sua principal função de auxiliares da estrada de ferro no systema de vias de comunicação do paiz<sup>124</sup>”.

A vista de qualquer mappa do Ceará, facil é avaliar-se da importancia do serviço realizado, observando-se que estão construidas, ou brevemente o estarão, as seguintes estradas de rodagem: Viçosa á Granja, Parasinha á Granja, Ibiapina a Sobral, Palmas e Meruoca e Massapé, Tamboril a Pinheiro, S. Benedito a Ipú, Santa Quiteria a Ipú, Tauá a Cratheus, tudo isto na região da E. F. de Sobral; á E. F. de Baturité affluem os caminhos carroçaveis de Canindé a Maranguape, Cascavel e Guarany e Fortaleza, Aracaty a Quixadá por Morada Nova, Pedra Branca e Floriano Peixoto, Canindé a Quixadá, São Bernardo das Russas a Baturité, Santo Estevão a Quixadá, Varzea Alegre a

<sup>123</sup> BN - Revista Ilustração Brasileira, 1922, p. 239.

<sup>124</sup> BN - Hoje: Periodico de Acção Social (RJ) - 1919 a 1923, 1922, ed. 160, p. 12.



Lavras, Cajazeiras a Lavras, ultimo trecho da estrada que vem de Campina Grande por Pombal e Souza do Rio do Peixe<sup>125</sup>

Com a expansão das estradas de rodagem, houve a inserção nessas regiões – até pouco tempo isoladas – do automóvel, símbolo maior do aperfeiçoamento industrial implementado pelo fordismo e seu sistema de produção em massa.

Essas estradas de rodagem são extremamente significativas para aqueles municípios que ficaram de fora do trajeto ferroviário, restando aos mesmos, utilizar as estradas de rodagem como ligação entre o município e a estação mais próxima. “As estradas de rodagem avultam de importancia depois que se generalizou o emprego do automovel, que offerece transporte rapido e, consequentemente, dá mais intensidade, mais vida ao movimento economico das regiões servidas<sup>126</sup>”.

Cortado de caminhos como se acha actualmente o territorio cearense, os efeitos das seccas futuras de muito se reduzirão, sobretudo em seu aspecto ameaçador á vida dos seus habitantes, que antigamente, por falta de communicações rapidas, em trem de ferro e automovel, pareciam isoladas, na impossibilidade de vencerem longas distancias por máos caminhos inteiramente desabastecidos d’agua. A locomotiva e o automovel, como recursos contra os efeitos das seccas, devem contar tanto quanto as barragens; poder-se-ha dizer que os primeiros são recursos dynamicos de luta contra o mal e as segundas a defesa estatica da economia das regiões aridas<sup>127</sup>

Como podemos observar até aqui, as construções das grandes barragens trouxeram a reboque todo um aparato de melhoramentos para essa região do interior. A expansão da rede ferroviária, a instalação de fábricas como a de beneficiamento de cimento, a abertura de novas estradas de rodagem e a instalação de redes de telégrafos, entre outras obras de menores proporções (CANDIDO, 2014). Veio modificar a ocupação dos espaços nessa região. Percebe-se a partir dessas obras da IFOCS, uma aceleração no processo de urbanização com a criação de novos povoados, vilas e cidades.

Com base nisso, discutiremos no título a seguir, como essas obras de melhoramentos materiais executados pela IFOCS, modificaram a ocupação dos espaços na região do interior cearense, mais precisamente na região centro-sul do estado.

---

<sup>125</sup> BN - Hoje: Periodico de Acção Social (RJ) - 1919 a 1923, 1922, ed. 160, p. 12.

<sup>126</sup> Ibidem, p. 12.

<sup>127</sup> Ibidem, p. 12.

### 3. 2 Estações ferroviárias no interior cearense

Com todo esse incremento de melhorias derivadas das obras da IFOCS, tivemos um acelerado processo de urbanização no interior cearense. A delimitação desse crescimento urbano percorre pelo lado norte do estado, a extensão da E. F. de Sobral e, pelo outro, a região central, centro-sul e cariri, pela E. F. de Baturité.

Na medida que novas estações foram abertas e estradas de rodagem construídas, desabrocham por todo interior do estado, diversos povoados, vilas e cidades, a partir das trocas comerciais proporcionadas por essas vias.

**Tabela 4** – E. F. de Sobral com datas de suas inaugurações e dados técnicos em 1922

N. Ord.	ESTAÇÕES	Posição kilom.	Altitude	Data da inauguração
1	Camocim . . . . .	0.000	4.500	15 de Janeiro de 1881.
2	Granja . . . . .	24.425	8.910	Idem, idem.
3	Angico . . . . .	43.780	73.990	14 de Março de 1881.
4	Riachão . . . . .	65.620	81.900	10 de Janeiro de 1894.
5	Pitombeiras . . . .	79.133	87.210	2 de Julho de 1881.
6	Massapé. . . . .	106.320	76.000	31 de Dezembro de 1881.
7	Sobral . . . . .	128.920	74.610	31 de Dezembro de 1882.
8	Cariré . . . . .	161.670	157.000	1 de Novembro de 1893.
9	Santa Cruz . . . . .	188.490	147.080	1 de Dezembro de 1893.
10	Ipú . . . . .	216.457	233.980	10 de Outubro de 1894.
11	Ipueiras . . . . .	243.387	238.400	1 de Maio de 1910.
12	Charito . . . . .	260.406	228.500	3 de Novembro de 1910.
13	Nova Russas . . . .	277.154	241.800	Idem, idem.
14	Pinheiro . . . . .	305.233	323.400	1 de Janeiro de 1912.
15	Crathéus . . . . .	336.474	275.000	12 de Dezembro de 1912.
16	Poty . . . . .	358.676	260.400	31 de Dezembro de 1916.
17	Ibiapaba . . . . .	373.493	251.000	3 de Setembro de 1918.

Fonte: BN – Revista Ilustração Brasileira.

**Tabela 5** – E. F. de Baturité com datas de suas inaugurações e dados técnicos em 1922

N. Ord.	ESTAÇÕES	Posição kilom.	Altitude	Data da inauguração
1	Central . . . . .	0.000	15.500	30 de Novembro de 1873.
2	Porangaba . . . . .	7.559	26.814	Idem, idem.
3	Mondubim . . . . .	11.691	23.364	14 de Janeiro de 1875.
4	Pajuçara (*) . . . . .	17.526	28.664	24 de Maio de 1918.
5	Maracanhú . . . . .	21.201	45.154	14 de Janeiro de 1875.
6	Monguba . . . . .	27.004	53.274	9 de Janeiro de 1876.
7	Pacaçuba . . . . .	33.570	54.000	Idem, idem.
8	Guayúba . . . . .	40.388	59.437	14 de Junho de 1879.
9	Bahú . . . . .	51.623	59.457	14 de Março de 1880.
10	Água-Verde . . . . .	57.591	69.437	28 de Setembro de 1879.
11	Acarapé . . . . .	65.862	76.437	26 de Outubro de 1879.
12	Itapahy (*) . . . . .	72.905	142.223	20 de Setembro de 1896.
13	Canafistula . . . . .	78.893	171.830	14 de Março de 1880.
14	Aracoyaba . . . . .	91.004	101.203	Idem, idem.
15	Baturité . . . . .	100.987	122.970	2 de Fevereiro de 1882.
16	Açudinho (*) . . . . .	110.540	—	8 de Dezembro de 1921.
17	Riachão . . . . .	120.016	149.040	8 de Dezembro de 1890.
18	Itaúna . . . . .	133.276	130.540	1 de Junho de 1891.
19	Cangaty . . . . .	146.477	111.600	8 de Dezembro de 1890.
20	Junco . . . . .	169.804	185.000	7 de Setembro de 1891.
21	Quixadá . . . . .	187.740	180.000	Idem, idem.
22	Florianópolis . . . . .	201.435	193.910	4 de Agosto de 1894.
23	Fco. Hollanda (*) . . . . .	210.506	186.230	27 de Abril de 1919.
24	Uruquê . . . . .	219.710	214.250	4 de Agosto de 1894.
25	Quixeramobim . . . . .	235.379	187.010	Idem, idem.
26	Prudente. Moraes. . . . .	258.187	195.000	14 de Julho de 1899.
27	Sebastião Lacerda. . . . .	267.839	207.800	Idem, idem.
28	Senador Pompeu . . . . .	287.209	173.160	2 de Julho de 1900.
29	Girau . . . . .	316.837	243.000	15 de Novembro de 1907.
30	Miguel Calmon. . . . .	335.184	273.380	3 de Maio de 1908.
31	Afonso Penna . . . . .	362.253	291.031	10 de Julho de 1910.
32	São José . . . . .	382.487	246.700	5 de Agosto de 1910.
33	Sussuarana . . . . .	397.982	244.000	5 de Novembro de 1910.
34	Iguatú . . . . .	413.482	213.600	Idem, idem.
35	José de Alencar. . . . .	433.243	230.000	30 de Março de 1916.
36	Varzea da Conceição (*) . . . . .	445.030	224.000	15 de Agosto de 1916.
37	Malhada Grande . . . . .	450.360	242.000	Idem, idem.
38	Cedro . . . . .	465.037	246.000	15 de Novembro de 1916.
39	Lavras . . . . .	488.017	240.963	1 de Dezembro de 1917.
40	Riacho Fundo (*) . . . . .	500.075	250.580	7 de Setembro de 1920.
41	Aurora . . . . .	513.235	264.820	Idem, idem.
	<i>Ramal de Maranguape:</i>			
42	Maracanhú . . . . .	7.246	66.604	14 de Janeiro de 1875.
	<i>Ramal de Fortaleza-Itapipóca:</i>			
43	Bar. Vermelho (*) . . . . .	7.506	17.900	12 de Outubro de 1917.
44	Soure . . . . .	19.600	21.940	Idem, idem.
45	Boqueirão (*) . . . . .	32.440	53.600	15 de Novembro de 1920.
46	Arara . . . . .	35.620	35.200	Idem, idem.

Observação: (\*) Parada

Fonte: BN – Revista Ilustração Brasileira.

Dessa maneira, pela sequência de inaugurações das estações ferroviárias no início do século XX, podemos entender o processo de integração entre municípios cearenses como consequência mais relevante da expansão ferroviária na Primeira República.

De acordo com Gervácio (2010); as estações de trem no Nordeste, na passagem do século XIX para o XX, provocaram um profundo impacto na vida dos lugares onde foram instaladas. De um lado, porque se revelaram espaços simbólicos de um novo tempo, simbolismo presente em sua condição de espaço de espetáculo de uma das grandes conquistas da mecânica moderna e de espaços de sociabilidade, através do qual os habitantes se comunicavam entre si

e com o mundo exterior; de outro, porque os inúmeros interesses que para elas convergiam levaram à emergência de novas conformações urbanas.

Podemos citar como exemplo, cidades como Iguatu, Cedro, Lavras da Mangabeira, Orós, Aurora e muitas outras da região centro-sul cearense, que tiveram seu desenvolvimento econômico acelerado com a chegada dos trilhos, tornando-se essas cidades entrepostos comerciais do interior.

Trata-se de demonstrar, de um lado, que as estações de trem do Norte tornaram-se espaços de intensa movimentação pública, vale dizer, autênticos passeios públicos, e, de outro, espaços para onde foram convergindo interesses de toda ordem: casas de comércio, hotéis, bares e cafés, prostíbulos etc, contribuindo, na maioria das localidades, para uma nova cartografia urbana, não mais se reconhecendo a cidade que existia antes de sua edificação. Duas variáveis, duas hipóteses: a primeira hipótese é que essas estações tornaram-se autênticos passeios públicos independentemente do seu porte ou estilo arquitetônico, não sendo exceção as mais acanhadas quanto a esses dois aspectos; a segunda hipótese é que, a despeito de não ter existido, em todo o Norte, qualquer planejamento prévio visando o surgimento de novas cidades a partir de uma estrada de ferro dada, tal como podemos constatar em algumas experiências no Sul do país, não foi menor o impacto desse meio de transporte, na região focalizada, no tocante à emergência de novas conformações urbanas (ARANHA, 2010, p. 137-138).

Na imagem abaixo podemos observar o evento de inauguração de uma das estações de trem que cortava o estado do Ceará.

**Imagem 6** – Evento inaugural da estação de trem no município de Aurora Ceará em 7 de setembro de 1920



**Fonte:** Brasiliana Fotográfica Digital – Biblioteca Nacional.

Escolhemos essa imagem em específico, porque ela nos traz um registro preciso do tamanho da importância dada a chegada dos trilhos em uma cidade do interior. Como podemos observar no grandioso evento político e cultural, o quanto aquela novidade era atrativa, reunindo todos os moradores do município e regiões circunvizinhas para prestigiar esse marco, todos encantados pelo espetáculo que o trem representava no imaginário da época.

Isto é, a implantação das estradas de ferro significou muito mais que uma simples inovação nos meios de transportes e comunicação; foi, na realidade, o marco de uma grande mudança na organização econômica, política e cultural dessas sociedades locais. Ideias modernas importadas chegavam de trem e apeavam no sertão atuando como força transformadora daquela formação social antiga. A ferrovia aparece, assim, como expressivo agente de mudanças nos diversos níveis de organização da sociedade regional (BORGES, 2011).

[...] os terminais de passageiros eram centros de lazer, de encontros amorosos e de acalorados debates políticos e culturais. A chegada do trem era o evento mais esperado do dia nas cidades servidas pela linha. Os núcleos urbanos que floresceram em torno das estações do trem pareciam ilhas de prosperidade encravadas em um mundo agrário tradicional (BORGES, 2011, p. 33).

Adiante expomos mais uma imagem bastante significativa, no que diz respeito a importância das estações de trem no sertão.

**Imagem 7** – Locomotiva na estação de trem da cidade de Baixio Ceará por volta do ano de 1950



Fonte: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/ce\\_crato/baixio.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/ce_crato/baixio.htm)



Na imagem anterior, testemunhamos que diferentemente de épocas anteriores, quando uma igreja ou capela eram quem ditavam os surgimentos de povoados e cidades, agora teremos as estações de trem, ocupando esse lugar como novo elemento propulsor desse crescimento urbano do interior.

A primeira constatação a fazer é que o trem imprimia um novo ritmo de vida no cotidiano dos lugares por onde passava, em particular nas cidades, vilas ou núcleos rurais marcados pela existência de estações ferroviárias, contribuindo para que essas tenham se tornado uma espécie de passeio público ou um local extremamente atraente, um ambiente de intensa sociabilidade. É importante considerar que me refiro a estações relativamente pequenas, contendo em sua maioria um único piso e poucas dependências, além de um pequeno salão de espera (ARANHA, 2010, p. 138).

Assim, consideramos que foi a partir da realização desses melhoramentos materiais efetivados pelas políticas de combate à seca da IFOCS, sobretudo, pela expansão ferroviária, que muitas cidades que conhecemos hoje, tiveram seus surgimentos possibilitados. Em outras palavras, sem todo esse incremento no cotidiano dessas regiões não teríamos essa mesma formação urbana que temos atualmente. Então, devemos a esse longo processo empreendido pela IFCOS, depois DNOCS – Departamento Nacional de Obras Contra as Secas, grande parte de nossa formação enquanto identidade regional.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após percorrer todo o trabalho monográfico, analisada e debatida as possibilidades surgidas na pesquisa. Concluimos que pesquisar as políticas ferroviárias apontam-nos para várias direções, cada qual com capacidade de estudos mais aprofundados. Dito isso, são resultados desta pesquisa os entendimentos a seguir.

Nosso objetivo nesta pesquisa, foi tomar a consecução de estradas de ferro no Ceará, e a partir desse recorte, analisar as interconexões dessas estradas de ferro com outros aspectos da sociedade da época, como os fatos políticos, culturais e econômicos.

Percebemos, então, que tivemos pouca ou quase nenhuma alteração no comando do poder na transição do Império para a República, permanecendo o modelo político institucional patrimonialista, onde predominam os interesses particulares de pequenos grupos em detrimento da maioria da população, que enfrenta as piores crises existentes no período como as secas, a falta de moradia, as doenças virais, entre outras.

Constatamos, também, que apesar dessas benfeitorias públicas serem usufruídas por poucas pessoas, os ritmos das mudanças causadas pelas grandes obras de combate às secas, realizadas pela IFOCS, veio reconfigurar o mapa da região, pacificando o que conhecemos hoje como região Nordeste.

Desse modo, além da significância econômica, tivemos o lavor cultural dessa chegada dos trilhos nas regiões do interior. Apreciamos esse efeito, nos pequenos municípios da região centro sul cearense, onde tivemos as estações tomadas como centros de socialização dessa população local, todos acompanhavam o ritmo do trem.

Assim, as estações atraem para si uma representatividade nesses pequenos municípios, uma vez que aguçam o imaginário da época. Julguemos a maioria das populações desses pequenos municípios do interior cearense, como nunca tendo a oportunidade de sair muito além das fronteiras de sua região. Ou seja, havia em torno da chegada do trem, um sentimento de mistério muito atraente, naquilo que vem de fora, e para essas pessoas, isso tudo se torna um espetáculo, toda vez que aquela pomposa maquinaria quebrar aquela barreira imaginária e adentra em seus espaços de convívio habitual.

Dissecando as perspectivas expostas até aqui, esperamos que este trabalho provoque novas indagações, que surjam diálogos e discordâncias no aprofundamento das questões levantadas neste trabalho ou nas que eventualmente deixamos escapar.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

### **1 Fontes Primárias**

#### **Center Research Libraries (CRL)**

Relatório Ministerial: Império, 1832-1888. Disponível em: 16/08/2021  
<http://ddsnext.crl.edu/titles/100/search?terms=brasil>. Acessado em: 16/08/2021

Relatório Ministerial: Agricultura, 1860-1926. Disponível em: 16/08/2021  
<http://ddsnext.crl.edu/titles/108/search?terms=brasil>. Acessado em: 16/08/2021

Relatório Ministerial: Industrias, Viação e Obras Públicas, 1893-1909. Disponível em:  
16/08/2021 <http://ddsnext.crl.edu/titles/144/search?terms=brasil>. Acessado em: 16/08/2021.

Estado do Ceará – Mensagens dirigidas à Assembleia Legislativa do Ceará, 1836-1930.  
Disponível em: 16/08/2021 <http://ddsnext.crl.edu/titles/166/search?terms=brasil>. Acessado em: 16/08/2021.

República dos Estados Unidos do Brasil – Mensagens apresentadas ao Congresso Nacional, 1896-1926. Disponível em:  
[http://ddsnext.crl.edu/titles?f%5B0%5D=collection%3ABrazilian%20Government%20Documents&f%5B1%5D=country%3ABrazil&terms=&sort\\_by=](http://ddsnext.crl.edu/titles?f%5B0%5D=collection%3ABrazilian%20Government%20Documents&f%5B1%5D=country%3ABrazil&terms=&sort_by=). Acessado em: 16/08/2021.

#### **Biblioteca Nacional (BN) – Hemeroteca Digital, Periódicos/Jornais.**

A CONSTITUIÇÃO (CE)

O CEARENSE (CE)

PEDRO II (CE)

JORNAL DO CEARÁ: POLITICO, COMMERCIAL E NOTICIOSO (CE)

ECHO DO POVO (CE)

HOJE: PERIODICO DE ACÇÃO SOCIAL (RJ)

GAZETA DE NOTICIAS (RJ)

A RUA: SEMANARIO ILLUSTRADO (RJ)

REVISTA ILLUSTRACÃO BRASILEIRA (RJ)

A EXPOSIÇÃO DE 1922: ORGÃO DA COMISSÃO ORGANISADORA (RJ)

REVISTA ILLUSTRACÃO BRASILEIRA (FRA)

**Senado Federal**



BRASIL. Congresso Nacional. Anais do Império. Disponível em:  
[https://www.senado.leg.br/publicacoes/anais/asp/IP\\_AnaisImperio.asp](https://www.senado.leg.br/publicacoes/anais/asp/IP_AnaisImperio.asp). Acessado em:  
16/08/2021.

BRASIL. Congresso Nacional. Anais da República. Disponível em:  
[https://www.senado.leg.br/publicacoes/anais/asp/RP\\_AnaisRepublica\\_digitalizados.asp](https://www.senado.leg.br/publicacoes/anais/asp/RP_AnaisRepublica_digitalizados.asp).  
Acessado em: 16/08/2021.

## **Leis**

BRASIL. Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835. Disponível em:  
<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaooriginal-86906-pl.html>. Acessado em: 16/08/2021.

BRASIL. Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852. Disponível em:  
<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-641-26-junho-1852-558790-publicacaooriginal-80365-pl.html>. Acessado em: 16/08/2021.

Brasil. Decreto nº 6.918, de 1º de junho de 1878. Disponível em:  
<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-6918-1-junho-1878-547626-publicacaooriginal-62417-pe.html>. Acessado em: 16/08/2021.

Brasil. Decreto nº 1.606, de 29 de dezembro de 1906. Disponível em:  
<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-1606-29-dezembro-1906-582057-publicacaooriginal-104760-pl.html>. Acessado em: 16/08/2021.

Brasil. DECRETO Nº 1.396, DE 10 DE OUTUBRO DE 1905. Disponível em:  
<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-1396-10-outubro-1905-774557-norma-pl.html>. Acessado em: 16/08/2021.

Brasil. Decreto nº 7.619, de 21 de outubro de 1909. Disponível em:  
<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7619-21-outubro-1909-511035-norma-pe.html>. Acessado em: 16/08/2021.

## **2 Bibliografia**

ABREU, Cristiano Addario de. **A disputa monetária na Primeira República (1890-1906). Entre Papelistas e Metalistas: a moeda como projeção e resultado do real**. 2014. 117 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História Econômica. São Paulo, 2014.

ABREU, Marcelo de Paiva. Os Funding Loans Brasileiros — 1898-1931. **Pesquisa e Planejamento Econômico (PPE)**: v. 32, n. 03, dez. 2002

ALENCAR, Maria Emilia da Silva. **“À Sombra das Palavras” A Oligarquia Acciolina e a Imprensa (1896-1912)**. 2008. 242 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Programa de Pós-Graduação em História. Fortaleza, 2008.

ALMEIDA, Maria Geralda de. Fronteiras, territórios e territorialidades. **Revista da ANPEGE**. v. 2, n. 02, 2005.

ALMEIDA, Nilton Melo. **Os ferroviários na cartografia de Fortaleza: rebeldes pelos caminhos de ferro**. (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal do Ceará/Departamento de História. 2009. 306 f.

ANDELMO, Larry; GONSALES, Célia. Ideias urbanísticas norteadoras da expansão urbana de Fortaleza durante o século XIX. *In*: XVI ENCONTRO DA PÓS-GRADUAÇÃO DA UFPEL. 08-12 de set. 2014, UFPEL. **Resumo**. Pelotas, RS: UFPEL, 2014. 4 p. Disponível em: <http://www2.ufpel.edu.br>. Acessado em: 3 ago. 2021.

ARANHA, Gervácio Batista. As estações de trem nas cidades do Norte brasileiro como símbolo de um novo espaço-tempo (1880-1930). *In*: SOUZA, A. C. B. de S.; FERNANDES, P. R. **Cidades e experiências modernas**. Campina Grande: EDUFPG, 2010. 168 p.

ARANHA, Gervácio Batista. História renovada: a emergência de novos paradigmas. **Saeculum – Revista de História**, n. 4/5, p. 41-73, 1999.

ARANHA, Gervácio Batista. **Trem e imaginário na Paraíba e região: Tramas político-econômicas (1880-1925)**. Campina Grande; EDUFPG, 2006. 229 p.

ASSIS, Raimundo Jucier Sousa de. **Ferrovias de Papel: projetos de domínios territoriais no Ceará (1864-1880)**. 2011. 153 f. (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal do Ceará / Pós-Graduação em Geografia. Fortaleza, 2011.

AUGUSTO, Walter Marquazan. Forma jurídica, escravidão e ferrovias no Brasil do século. **Rev. Direito e Práx. Rio de Janeiro**. v. 10, n.º. 02, 2019, p. 1149-1175.

BALANDIER, Georges. **O contorno: poder e modernidade**. Tradução: Suzana Martins. Rio de Janeiro; Bertrand Brasil, 1997. 280 p.

BARROS, José D' Assunção. **O campo da história: especialidades e abordagens**. Petrópolis, RJ; Vozes, 2004.

BARROS, José D' Assunção. **O Projeto de Pesquisa em História: da escolha do tema ao quadro teórico**. Petrópolis, RJ; Vozes, 2005.

BARROS, José D' Assunção. **Teoria da História: A Escola dos Annales e a Nova História**. Petrópolis, RJ; Vozes, 2012.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. Tradução: Carlos Felipe Moisés, Ana Maria L. Ioriatti. São Paulo; Companhia das letras, 2007. 465 p.

BORGES, Barsanufio Gomides. Ferrovia e Modernidade. **Dossiê Ferrovias - Revista UFG**, Ano XIII, n. 11, p. 27-36, Dezembro, 2011.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Tradução: Fernanda Tomas. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil. 1989.

BRETAS, Marcos Luiz. **A guerra das ruas: povo e polícia na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1997.

BUCKIEY, Eve Elizabeth. A Seca no Sertão como Fenômeno Natural ou Social Instituindo a Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas 1909-1923. **Bol. Mus. Para. Emilio Goeldi Cienc. Nat.** v.5 n.2 Belém ago. 2010.

BURKE, Peter (org). **A escrita da história: novas perspectivas**. Tradução: Magda Lopes. São Paulo, UNESP, 1992.

CAMELO FILHO, José Vieira (Zuza). **A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro**. 2000. 250 p. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia, Campinas, SP.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. Operários das secas: retirantes e trabalhadores de ofício em obras de socorro público (Ceará - 1877-1919). **Revista Mundos do Trabalho - (Outros) Trabalhadores livres no atlântico oitocentista**. v. 3, n. 6, p. 176-193, julho-dezembro, 2011.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. **Proletários das Secas: Arranjos e Desarranjos nas Fronteiras do Trabalho (1877-1919)**. 2014. 353 p. Tese (doutorado) - Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Departamento de História, Programa de Pós-Graduação em História Social, Fortaleza, CE.

CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (orgs). **Novos domínios da história**. Rio de Janeiro, ELSEVIER, 2012.

CARONE, Edgard. **A república velha (evolução política)**. São Paulo; Difusão Européia, 1974. 475 p.

CARONE, Edgard. **A república velha (instituições e classes sociais)**. São Paulo; DIFEL, 1981. 415 p.

CARONE, Edgard. **Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia**. ed. 5. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

CARVALHO, José Murilo de. **A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial**. ed. 3. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

CARVALHO, José Murilo de. **A formação das almas. O imaginário da República no Brasil**. São Paulo, SP: Companhia das Letras, 1990.

CARVALHO, José Murilo de. **Os Bestializados: O Rio de Janeiro e a República que não foi**. São Paulo, RJ: Companhia das Letras, 1987.

CASTRO, Lara de. Fontes oficiais para a História Social: Documentos do DNOCS em questão. *In*: XXVIII Simpósio Nacional de História. 27 a 31 de julho de 2015. Florianópolis, SC. **Anais eletrônicos**. Disponível em: <http://www.snh2015.anpuh.org>. Acessado em: 02 jan. 2021.

CHARTIER, Roger. **O mundo como representações**. Annales. (Nov-Dez, 1989, n. 6, p. 1505-1520). Estudos Avançados 11 (5), 1991.

COSTA, Emília Viotti da. **Da monarquia à república: momentos decisivos**. ed. 6. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1999. 490 p.

DOSSIÊ A ERA VARGAS: BIOGRAFIA EPITÁCIO PESSOA. FGV CPDOC. Disponível em: <https://cpdoc.fgv.br>. Acessado em: 3 jan. 2021.

FAORO, Raymundo. **Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro**. Rio de Janeiro. 3. GLOBO, 2001.

FARIAS, Hélio Takashi Maciel de. **Contra as Secas: a Engenharia e as Origens de um planejamento territorial no Nordeste brasileiro (1877-1938)**. 2008. 163 p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Centro de Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Natal, RN.

FERNANDES, Ana Carla Sabino. **A Imprensa em pauta: entre as contendas e paixões partidárias dos jornais Cearense, Pedro II e Constituição na segunda metade do século XIX**. 2004. 206 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Departamento de história, programa de pós-graduação em história. Fortaleza-CE, 2004.

FERREIRA, Angela Lúcia; SILVA, Désio Rodrigo da Rocha; SIMONINI, Yuri. A produção cartográfica da inspetoria de obras contra as secas e a intervenção no nordeste brasileiro no início do século XX. **XV Encuentro de Geógrafos de América Latina**. Cuba, 2015. Disponível em: <http://www.hcurb.ct.ufrn.br>. Acessado em: 3 ago. 2021.

FERREIRA, Marieta de Moraes. A reação republicana e a crise política dos anos 20. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v.6, n. 11, 1993, p. 9-23.

FINGER, Anna Eliza. **Um Século de Estradas de Ferro: Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957**. 2013. 465 p. Tese (Doutorado) – Universidade de Brasília, Brasília.

FOUCAULT, Michel. **A arqueologia do saber**. Tradução: Luiz Felipe Neves. Rio de Janeiro. ed. 7. Forense Universitária, 2008.

FRANÇA, Gustavo Henrique Araújo de. **Entre a civilização e a república: as práticas da medicina higienista em Natal/RN nos anos 1920**. 2015. 71 f. Monografia (Graduação em Pedagogia) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Centro de Educação, Departamento de Educação. Natal, 2015.

FRITSCH, Winston. 1922: a crise econômica. **Revista Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, RJ. v. 6, n. 11, 1993. p. 3-8.

GALVÃO, Rubismar Marques. **Ferrovias no Ceará: suas tramas políticas e seus impactos econômicos e culturais (1870-1930)**. 2019. 171 p. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História, Centro de Humanidades, Universidade Federal de Campina Grande, Paraíba, PB. 2019

GAUDÊNCIO, Bruno Rafael de Albuquerque. **Da Academia ao Bar: círculos intelectuais, cultura impressa e repercussões do modernismo em Campina Grande - PB (1913-1953)**. 2012. 268 p. Dissertação (Mestrado) - Centro de Humanidades, Unidade Acadêmica de História e Geografia, Universidade Federal de Campina Grande, Campina Grande, PB. 2012.

GOMES, Iordan Queiroz. O Estado da Parahyba e a Representação da República: Epitácio Pessoa e a (re) afirmação da tradição familiar à época do governo de Venâncio Neiva (1889-1891). *In: XXIX SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA*, 2017. Brasília - DF. **Anais eletrônicos**. Disponível em: <https://anpuh.org.br>. Acessado em: 3 jan. 2021.

GUEDES, Kaline Abrantes. **O ouro branco abre caminhos: O algodão e a modernização do espaço urbano da Cidade da Parahyba (1850-1924)**. 2006. 168 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Natal, 2006.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma: a Modernidade na Selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HOBSBAWM, Eric. **Da Revolução Industrial inglesa ao Imperialismo**. 5. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Capítulos de história do Império**. Organização de Fernando A. Novais. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **História Geral da Civilização Brasileira, t. III, v. 8. O Brasil Republicano. Estrutura de poder e Economia (1889-1930)**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **História Geral da Civilização Brasileira, t. III, v. 9. O Brasil Republicano. Sociedade e Instituições (1889-1930)**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

IGLÉSIAS, Francisco. **A Revolução Industrial**. São Paulo: Brasiliense. 1981, 120 p. INSTITUTO DA MEMÓRIA DO POVO CEARENSE. **Ceará - A Crise Permanente do Modelo Exportador 1850-1930, v. 1. Memória do Ceará**. Fortaleza, 1989.

LANNA, Ana Lucia Duarte. Ferrovias no Brasil, 1870-1920. **História Econômica & História de Empresas**, v. 8, n. 1, 23 jul. 2012.

LANNA, Ana Lucia Duarte. Trabalhadores das Ferrovias: A Companhia Paulista de Estrada de Ferro, São Paulo 1870-1920. **Varia História**, v. 32, n 59, p. 505-545, 2016.

LESSA, Renato. **A Invenção da República: Campos Sales, as bases e decadências da Primeira República Brasileira**. São Paulo: Vertice, 1988.

LESSA, Simone Narciso. **Trem-de-ferro: do Cosmopolitismo ao Sertão**. 1993. 249 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP.

LEWIN, Linda. **Política e parentela na Paraíba: um estudo de caso da oligarquia de base familiar**. Tradução: André Villalobos. Rio de Janeiro: Record, 1993, 651 p.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **A Máquina, Tração do Progresso, Memórias da Ferrovia no Oeste de Minas entre o Sertão e a Civilização 1880-1930**. 2003. 202 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. 2003.

LUSTOSA, Isabel. **Insultos Impressos: A guerra dos Jornalistas na Independência 1821-1823**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

MELLO, Evaldo Cabral de. **O NORTE AGRÁRIO E O IMPÉRIO: 1871 – 1889**. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1984.

MELO, Josemir Camilo de. Escravos e Moradores na Transição para o Trabalho Assalariado em Ferrovias em Pernambuco. **Saeculum Revista de História - Dossiê História e Africanidades**, n. 25, p. 115-130, Jul /Dez, 2011.

MELO, Josemir Camilo de. **Ferrovias Inglesas e mobilidade social no Nordeste**. Campina Grande; EDUEFG, 2007. 233 p.

MELO, Josemir Camilo de. **Modernização e Mudanças: o Trem Inglês nos Canaviais do Nordeste (1852-1902)**. 2000. 337 p. Tese (Doutorado) - UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO, CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS. 2000.

MELO, Leda Agnes Simões de. A História que perpassa a Inspetoria de Obras contra as Secas em 1915 no Ceará. **Revista Cantareira - Dossiê Uma História Social das Fronteiras**. ed. 21. Jul – Dez, 2014.

MONT'ALVERNE. G. G. S. A. **Ferrovia e a Cidade: Desafios da Modernidade em Sobral**. Sobral: Instituto ECOA, 2015, 188 p.

MONTEIRO, Renata Felipe. A Ciência Adentrando o Sertão do Ceará. **CONTRAPONTO – Revista Eletrônica de História**, n. 1, v. 1, jun. 2011.

MORAIS, Luana Carvalho de. **Ferrovia e Cidade, Progresso e Modernidade: A Estação Central da Estrada de Ferro de Baturité em Fortaleza – 1873-1917**. 2010. 167 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Estadual do Ceará, Centro de Humanidades, Mestrado Acadêmico em História e Culturas.2010.

MOTA, Kleiton Nazareno Santiago. Com a máxima mutualidade: a Sociedade Beneficente do Pessoal da Estrada de Ferro de Baturité – Fortaleza de 1891 aos anos de 1930. *In: XXV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA*. 2009, Fortaleza – CE. **Anais eletrônicos**. Disponível em: <https://anpuh.org.br>. Acessado em: 3 jan. 2021.

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**. 2009. 257 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Departamento de História Programa de Pós-Graduação em História Social. 2009.

NARCISO, Anderson J A. O movimento higienista em foco perspectivas do sanitário. *In: DIMENSÕES DO PODER NA HISTÓRIA - XVIII ENCONTRO REGIONAL (ANPUH-MG)*. ed. 1. 2012, Ouro Preto. **Anais eletrônicos**. Disponível em: <http://www.encontro2012.mg.anpuh.org>. Acessado em: 5 jan. 2021.

NUNES, Ivanil. Relatórios de Companhias Ferroviárias: uma riqueza de fontes. *In: IV CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA ECONÔMICA & VI ENCONTRO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA*. 2012, São Paulo.

OLIVEIRA, Isaias Souza. **Construção do açude Engenheiro Ávidos: narrativas silenciadas das vítimas da seca e do progresso (São José de Piranhas/PB, 1920-1980)**. 2017. 77 f. Monografia (Licenciatura em História) – Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Formação de Professores, Unidade Acadêmica de Ciências Sociais, Curso de Licenciatura Plena em História, Cajazeiras, 2017.

OLIVEIRA, Lucia Lippi. **A Questão Nacional na Primeira República**. São Paulo: Brasiliense, 1990, 208 p.

OLIVEIRA, Raimundo Nonato Nogueira de. O processo de modernização de Fortaleza. *In: XI SEMANA DE HISTÓRIA DA FECLESC MEMÓRIAS E INSTITUIÇÕES: 30 ANOS DA FECLESC*. 3 a 7 de junho de 2013, Fortaleza.

PEREIRA, Sabrina da Silva. **O trem passou mas só vestígio ficou: impactos urbanísticos causados após a implantação da ferrovia em Santa Cruz - PB**. 2015. 59 f. Monografia (Licenciatura História) - Centro de Formação de Professores, Universidade Federal de Campina Grande, Cajazeiras, 2015.

QUINTÃO, Leandro do Carmo. **A interiorização da capital pela Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo**. 2008. 150 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Ciências Humanas e Naturais, Vitória, 2008.

QUINTÃO, Leandro do Carmo. Formas de dominação oligárquica na Primeira República: uma proposta interpretativa em história regional. *In: IV CONGRESSO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA: CULTURA SOCIEDADE E PODER*. **Anais Eletrônicos**. Jataí: Universidade Federal de Goiás/Campus Jataí, 2014. Disponível em: <http://www.congressohistoriajatai.org>. Acessado em: 5 jan. 2021.

QUINTÃO, Leandro do Carmo. **Oligarquia e elites políticas no Espírito Santo: a configuração da liderança de Moniz Freire**. 2016. 421 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Ciências Humanas e Naturais, 2016.

REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez. **Memória descarrilhadas: o trem na cidade do Crato**. 2008. 245 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Ceará, Departamento de História, Programa de Pós-Graduação em História Social. Fortaleza-CE, 2008.

REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez. **O Ceará em linha reta: espaço e tempo na produção da moderna nação brasileira**. Revista História Unisinos, Porto Alegre-RS, v. 20, n. 2, maio/agosto de 2016.

REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez. **O espaço a serviço do tempo: a estrada de ferro de Baturité e a invenção do Ceará**. 2015. 402 f. 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. **Tempo e espaço na produção de um território moderno: a “pátria cearense” na cartografia de Francisco Saturnino Rodrigues de Brito (1892)**. Revista de História - USP, São Paulo, n.179, 52 p. 2020.

REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez; CORTEZ, Ana Sara Ribeiro Parente. Ferrovias e produção agrícola no Ceará no final do século XIX. *In: 44º ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA (ANPEC 2016)*. 13 a 16 de 2016, Foz do Iguaçu/PR.

RÉMOND, René. **Por uma história política**. Tradução: Dora Rocha. Rio de Janeiro. ed. 2. Rio de Janeiro: FGV, 2003. 472 p.

SANTOS, Carlos Augusto Pereira dos. Conflitos e resistências no Porto de Camocim-CE: Ações de higienização e controle social. 1920-1970. **Revista Historiar**, v. 1, n. 1, 2009.

SANTOS, Luiz Antônio de Castro. O pensamento sanitário na Primeira República: Uma ideologia de construção da nacionalidade. **Dados. Revista de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, v.28, n.2, p.193-210, 1985.

SEVCENKO, Nicolau. **Modernidade, cultura popular e táticas de preservação na alvorada republicana**. Revista de História - USP, São Paulo, n. 148, p. 205-202, 2003.

SEVCENKO, Nicolau. O Prelúdio Republicano: As astúcias da Ordem e as Ilusões do Progresso. *In: SEVCENKO, N. História da vida privada no Brasil. V. 3. República: da belle époque à era do Rádio*. São Paulo: Companhia das letras, 1998.

SILVA, Eleonora Félix da. E.P. Thompsom e as contribuições para a História Social e os estudos sobre Escravidão. *In: HISTÓRIA E HISTORIOGRAFIA: ENTRE O NACIONAL E O REGIONAL*. XIII Encontro Estadual de História - Guarabira, PB. 2018. **Anais eletrônicos**. Disponível em: [http://www.anpuhpb.org/anais\\_xiii\\_eeph/](http://www.anpuhpb.org/anais_xiii_eeph/). Acessado em: 20 jan. 2020.

SILVA, Josinaldo Gomes da. A construção da ferrovia Campina Grande – Patos na Paraíba: o cotidiano dos “cassacos”. *In: XI ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA ORAL - MEMÓRIA, DEMOCRACIA E JUSTIÇA*. 10 a 13 de jul. 2012, UFRJ. **Anais eletrônicos**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2012. Disponível em: [www.encontro2012.historiaoral.org.br](http://www.encontro2012.historiaoral.org.br). Acessado em: 3 jan. 2021.

SILVA, Josinaldo Gomes da. **Imagens do moderno em Patos-PB: (1934-1958)**. 2011. 162 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Humanidades, Campina Grande-PB, 2011.

SILVA, Wendell Guedes da. **A todo vapor! Formação de trabalhadores na estrada de ferro de Baturité (1877-1880)**. 2013. 120 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Fortaleza, 2013.



SILVEIRA, Rosa Maria Godoy. **Republicanism e federalismo: um estudo de implantação da República Brasileira (1889-1902)**. Brasília: Senado Federal, 1978.

SIPRIANO, Benedita. O jornalismo cearense nas décadas de 1920 e 1930: as relações entre “informativo” e “opinativo”. **Revista de História Bilros. História (s), Sociedade (s) e Cultura (s)**. Fortaleza, v. 4, n. 7, p. 138-154, jul-dez, 2016.

SOUSA, Rivaldo Amador de. **Vertigens do progresso: o trem e outros signos do moderno em São João do Rio do Peixe (1918-1964)**. 2005. 132 f. Monografia (Esp. em Teoria e Metodologia da História) - Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Formação de Professores, Cajazeiras-PB, 2005.

SOUZA, Vanderlei Sebastião de. A “Eugenia Negativa” nos Trópicos: A Política Biológica e a Construção da Nacionalidade na Trajetória de Renato Kehl (1928-1932). *In*: XII ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA. 2006, Universidade Federal Fluminense, Niterói, Campus do Gragoatá. **Anais eletrônicos**. Niterói: ANPUH-RIO, 14 a 18 de agosto de 2006. 8 p. Disponível em: <https://anpuh.org.br/>. Acessado em: 12 ago. 2021.

SOUZA, Vanderlei Sebastião de. **A Política Biológica Como Projeto: a “Eugenia Negativa” e a construção da nacionalidade na Trajetória de Renato Kehl (1917-1932)**. 2006. 220 f. Dissertação (Mestrado em História das Ciências e da Saúde) - Casa de Oswaldo Cruz, Fundação Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro, 2006.

STANCIK, Marco Antônio. Os Jecas do literato e do cientista: movimento eugênico, higienismo e racismo na Primeira República. **Revista Publicatio UEPG Ci. Hum. Ci. Soc. Apl. Ling. Letras e Artes, Ponta Grossa**. v. 13, n. 1, 22-07-2009.

THOMPSON, E. P. **Costumes em comum**. Tradução: Rosaura Eichemberg. São Paulo, Companhia das Letras, 1998.

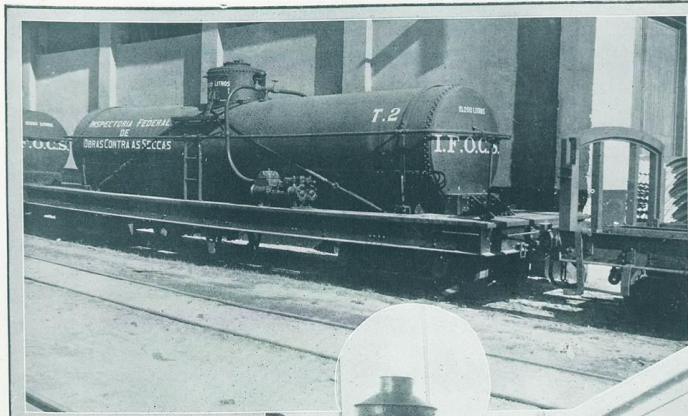
VIANA, Carlos Negreiros. Ernesto Deocleciano e o desenvolvimento econômico da Região Centro-Norte do Ceará e da Região Oeste do Rio Grande do Norte. **Revista do Instituto do Ceará - ANNO CXXVII - ANNO 2013**. Fortaleza, p. 184-205.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**. v. 2, nº. 4, dezembro de 2010.

VITORINO, Artur José Renda. Notas sobre a teoria da formação de classe de E. P. Thompson. **Revista História Social**. Campinas - SP nº 4/5 p. 157-173, 1997/1998.

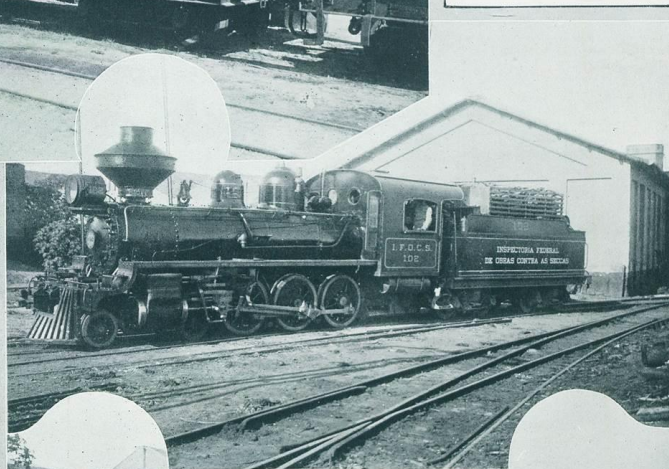
**ANEXOS - Revista Ilustração Brasileira: Imagens tiradas em 1921, encomendadas para publicar na Exposição Internacional Do Centenário Da Independência**

ILUSTRAÇÃO  
BRASILEIRA

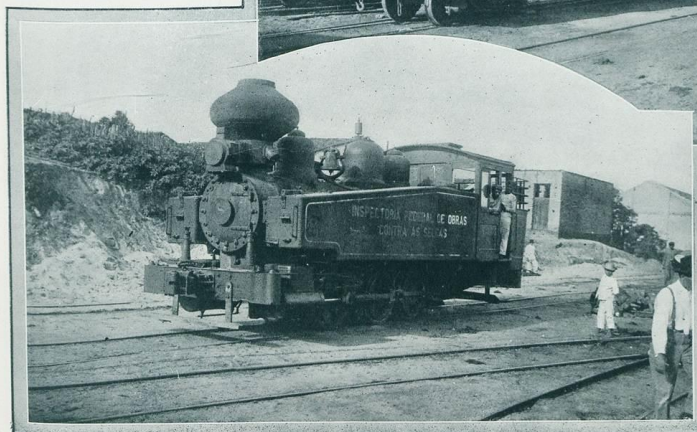
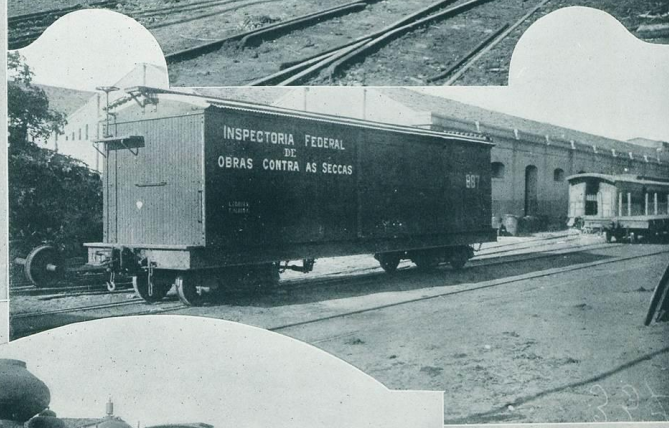


*Typo de carro-tanque, destinado ao transporte de óleo combustível.*

*Typo de locomotiva norte-americana, 137 toneladas.*

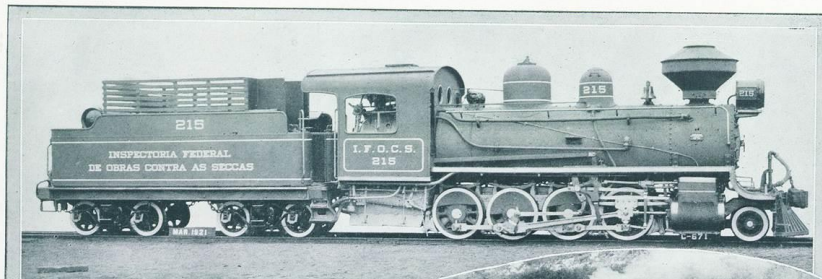


*Typo de carros para transporte de materiais para as obras de açudagem.*



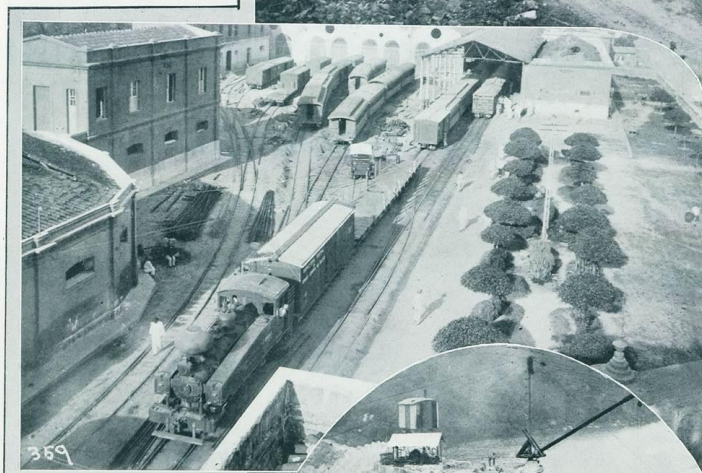
*Typo de locomotiva Baldwin, para transporte nas obras de açudagem.*





*Locomotiva, ty-  
po Consolidation.*

*Açude Acarapé.  
As officinas.*



*Um aspecto das officinas e de-  
posito de material rodante, em  
Fortaleza.*

*Açude Acarapé.  
Vista da barragem em con-  
strução, hombra esquerda.*





O escriptorio da I. F. O. C. S.,  
no Rio. — Sala da secção de pro-  
jectos e orçamentos.



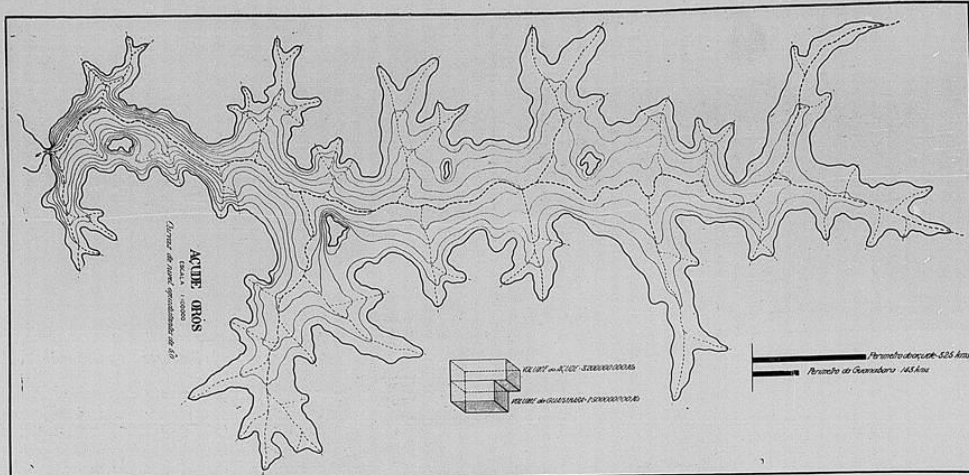
Organisação dos mapps em re-  
levo que figuram na Exposição  
Nacional e a secção de conta-  
bilidade.



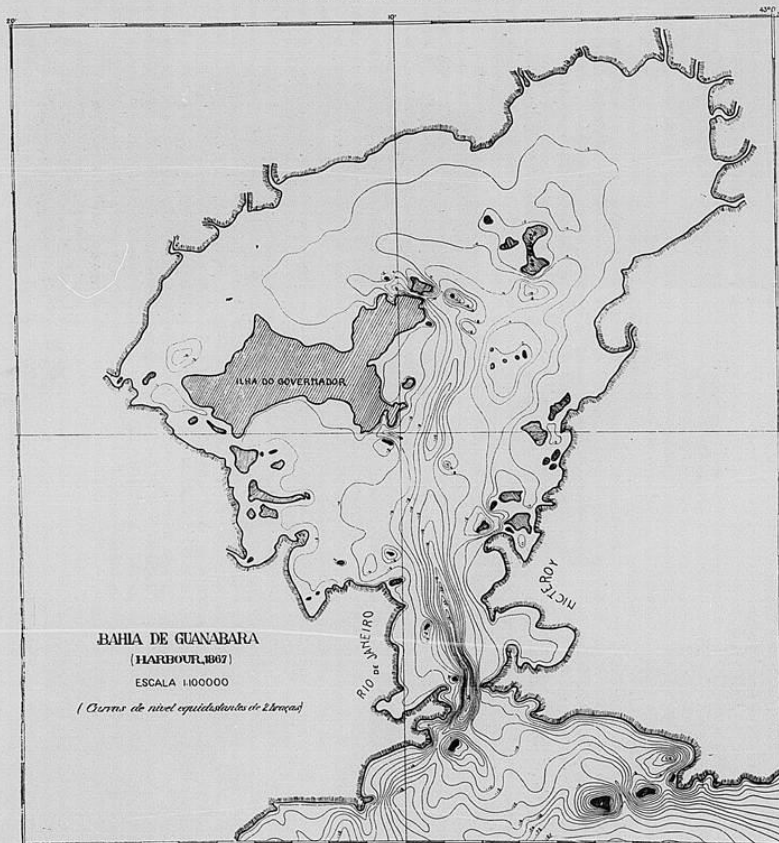
Sala do chefe do serviço adminis-  
trativo.



ILUSTRACÃO  
BRASILEIRA



O açude Orós, o maior até hoje construído, muito mais volumoso do que a baía da Guanabara, capaz de conter todas as esquadras do mundo, é uma das mais notáveis obras da I. F. O. C. S.



stalações preliminares dentro de 42 meses espera-se estejam de todo concluídas.


E fica a gente a imaginar, amesquinhado, perante tanta energia despendida nessa correção pelo engenho humano dos erros da natureza, de quanta coragem, de quanta decisão, de quanta força de vontade é mister usar para levar a bom termo trabalhos que assombram a nossa imaginação quando os contemplamos em esboço informe ainda. E mais do que isso, chegamos a irritação do espírito.

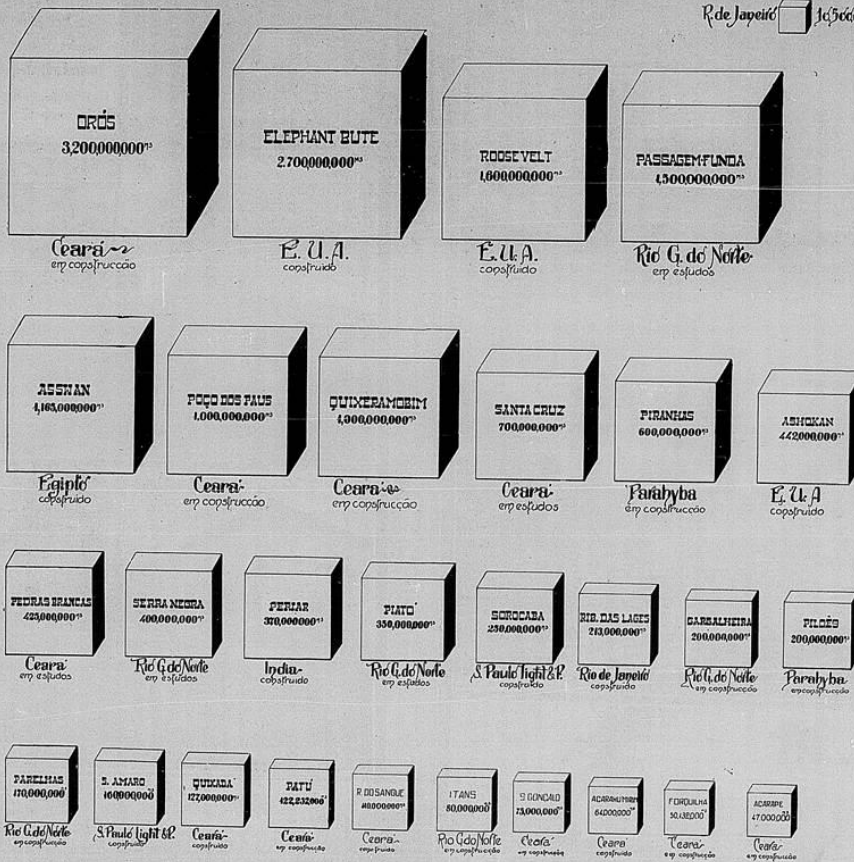
— Ora, dizia-nos o Dr. Sargent, também nos Estados Unidos, ao se iniciarem as obras colossais do aproveitamento de terrenos nos Estados do Oeste, fez-se a mesma crítica aos esforços do governo. Só os resultados obtidos fizeram fechar a bocca á crítica maledivola. E tratava-se de terras incomparavelmente inferiores a estas do Brasil. O mesmo se dará aqui, póde crer. Dia virá em que se fará plena justiça aos patrióticos esforços do governo do seu paiz. Viu como aqui se trabalha. Narre o que viu e concite aos outros moços de sua terra a que venham ver também o que são na realidade essas obras do Nordeste.

# I. F. O. C. S.

PRIMEIRO DISTRITO

Graphico comparativo da capacidade das grandes  
ACUDES construidas e em construção no Nordeste.

Morro do Castello  
Rede Japeú  1,536,000 m³



Sobre os serviços até aqui realizados pela Inspectoria de Obras Contra as Seccas, sob a competente direcção do distinto profissional Dr. Arrojado Lisboa, a quem os Drs. Epitacio Pessoa, presidente da Republica e Pires do Rio, ministro da Viação, confiaram a tarefa formidavel da salvação do Nordeste, melhor que as nossas palavras falarão os graphicos que adiante publicamos, tres mostrando o desenvolvimento das estradas de rodagem a que já fizemos referencia e outro o volume d'agua armazenada nos grandes acudes agora feitos, ou em construção, com os seus similares de outros

paizes e com o volume de terras do morro do Castello, comprovando a magnitude da obra realizada.

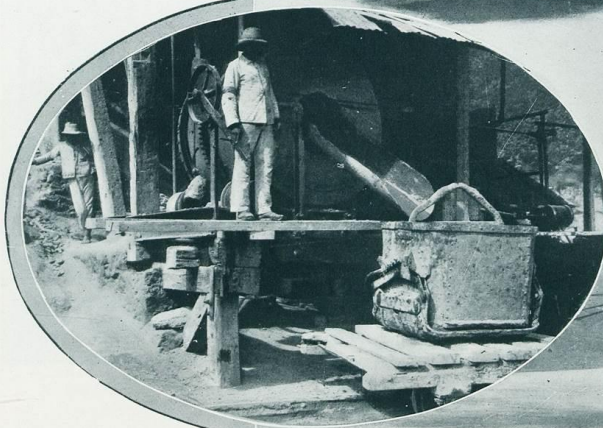
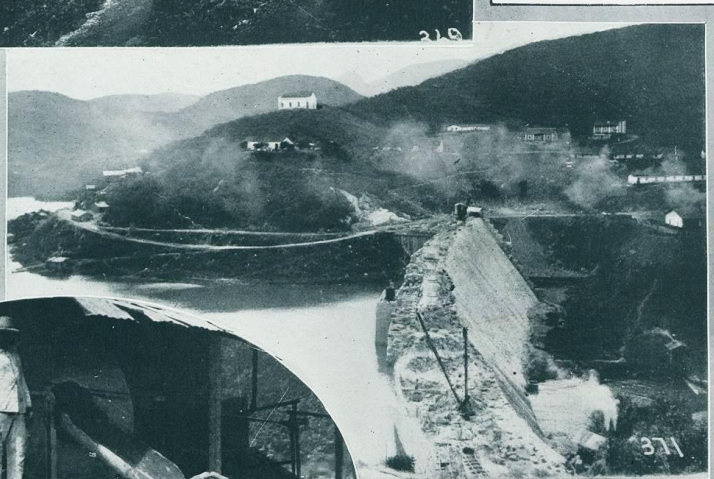
Por esses graphicos, feitos no Escriptorio da Inspectoria de Obras e por ella cedidos gentilmente, poderão os nossos leitores fazer idéa exacta do formidavel esforço dispendido para a realização da obra patriótica que ha de culminar entre as muitas executadas durante a brilhante administração do actual presidente da Republica, Dr. Epitacio Pessoa.

(Continua na edição de Outubro).

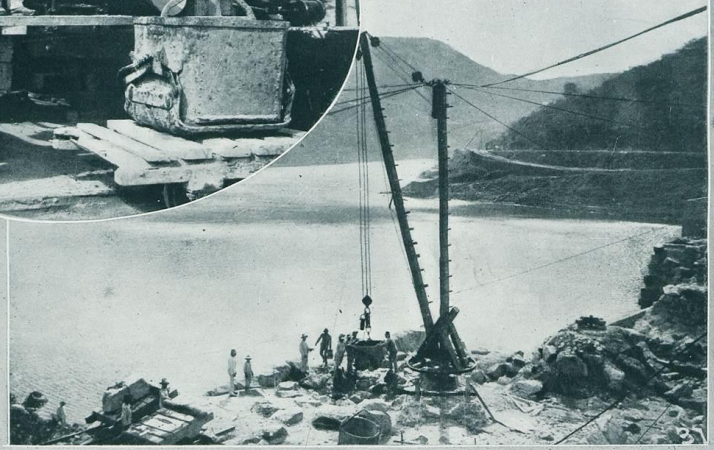


*Açude Acarapé. — Aspecto da barragem em construção, vista do lado á jusante.*

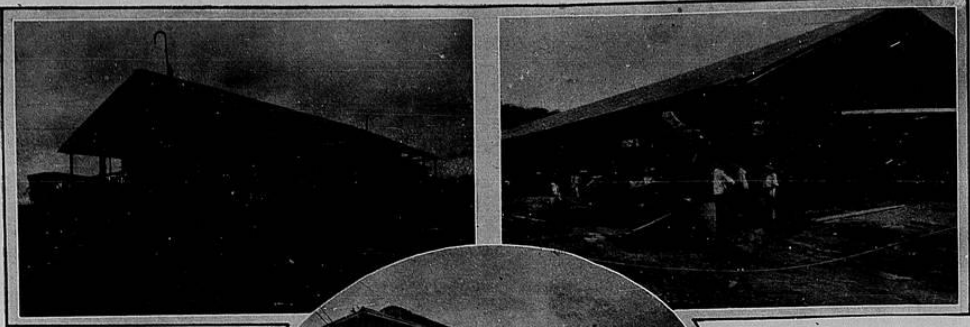
*Barragem em construção e instalação do Acarapé.*



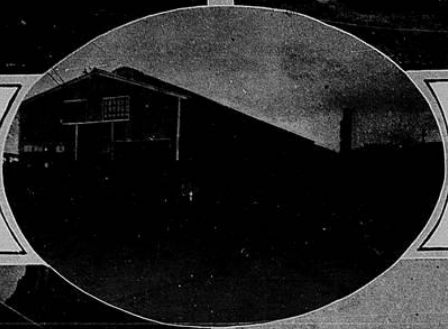
*Preparo do concreto nos britadores e aspecto das obras do lado direito da barragem.*



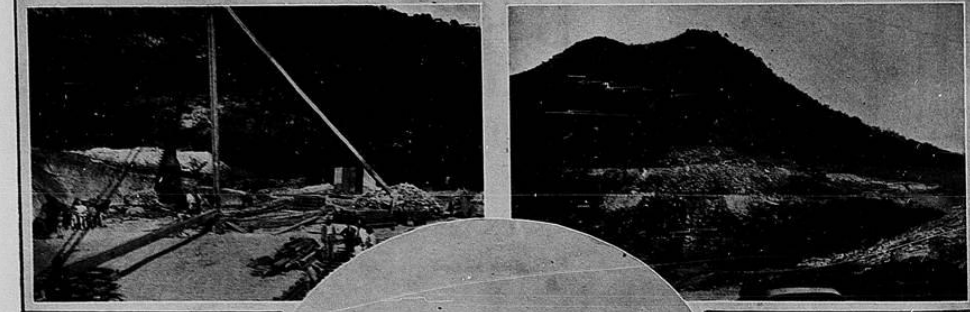
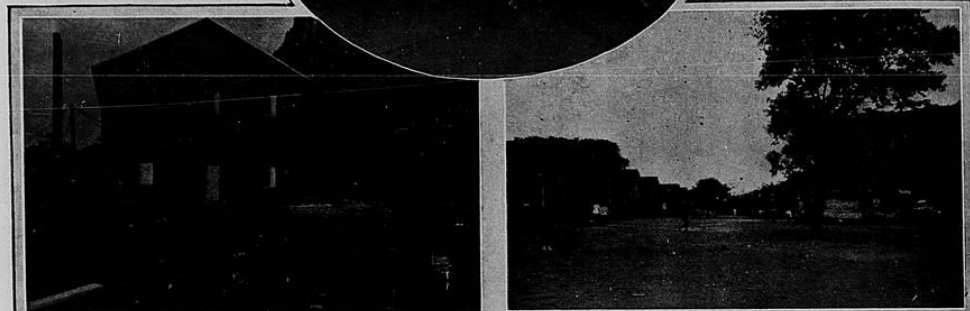




Residência dos engenheiros encarregados da construção do Açude São Gonçalo. — Escritório e administração de São Gonçalo.



Açude de Piranhas. — Almo-xarifado. — Villa operaria do Açude. — Na primeira casa funciona a Escola Centenario, para a instrução do pessoal.

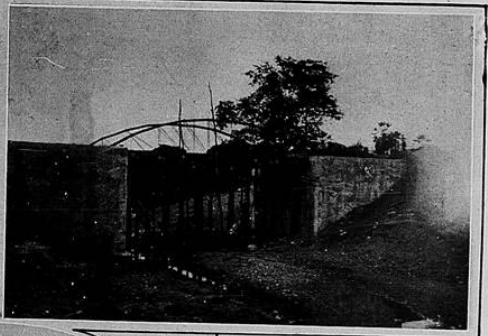
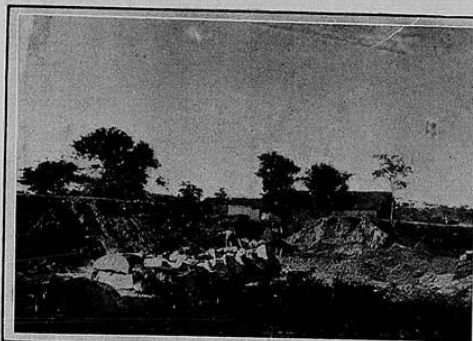
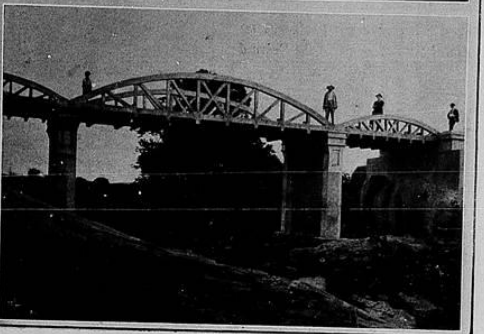
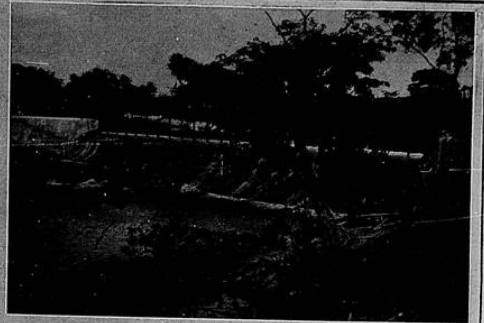


Açude de Piranhas. — Escritório dos técnicos encarregados da construção. — Trabalhos preparatorios. — Construção da torre para o cabo aereo, destinado a transportar os pesados blocos de concreto, que formarão a barragem.



Açude de Piranhas. — Hom-breira esquerda. — Açude São Gonçalo. — Habitação para o pessoal tecnico.



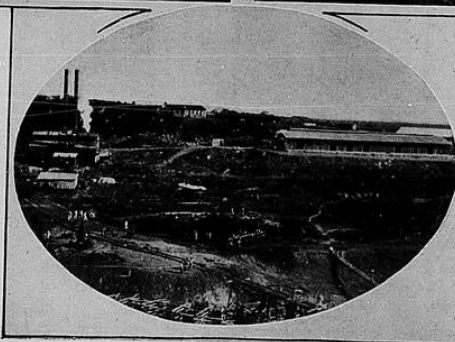


*Acude Piranhas, ponto onde vai ser construída a barragem.*

*Barragem provisória do rio Piranhas, destinada a fornecer água para as obras.*

*Ponte de cimento armado na estrada de rodagem Cajazeiras a Souza.*

*Alagoinha — povoação cearense próxima da fronteira da Parahyba.*



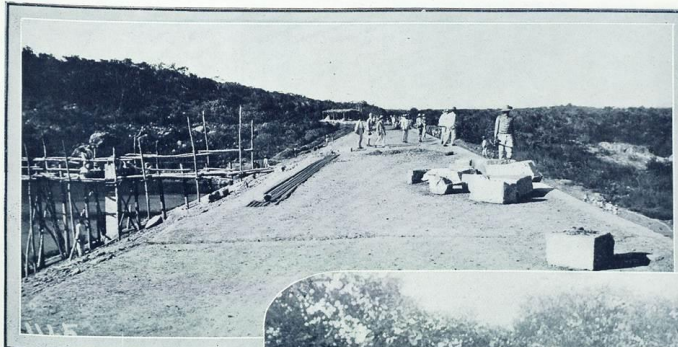
*Estrada de rodagem Cajazeiras a Boqueirão de Piranhas.*

*Ponte de cimento armado sobre o riacho dos Coxos.*

*Estrada de rodagem Rio das Pombas.*

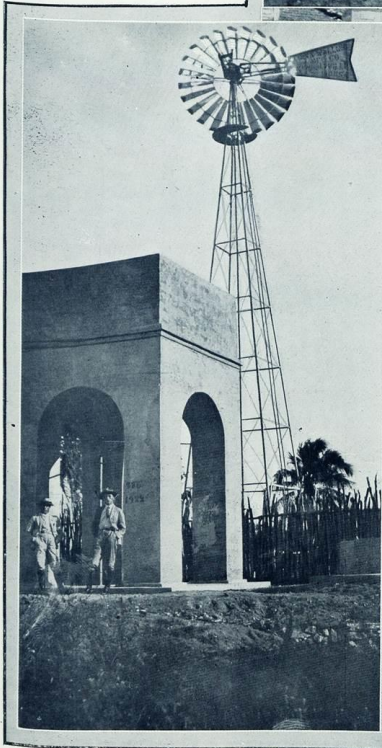
*Trabalhos para a construção de uma ponte no rio Bananeiras.*

*Habitação para o pessoal técnico. Acude São Gonçalo.*



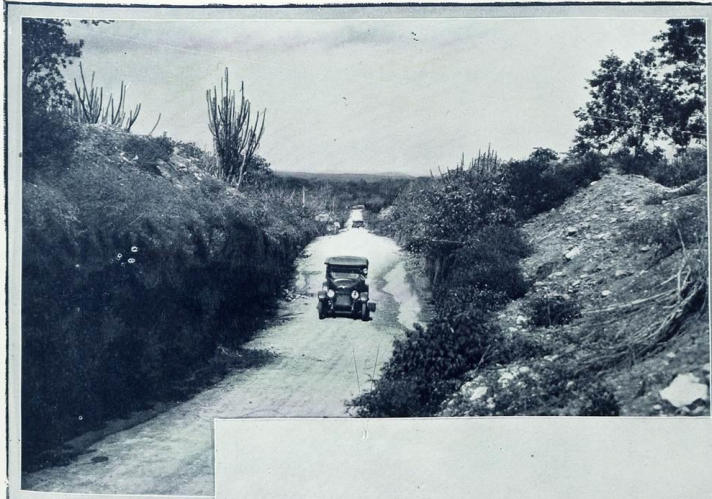
*Operários terminam o coroamen-  
to da baragem do açude São Vi-  
cente.*

*O ultimo dia de automovel no ser-  
tão cearense. — Um poço publi-  
co, construido pela I. F. O. C. S.*



*Transporte em caminhão de madeira para construção de obras no sertão  
norte-rio-grandense,*

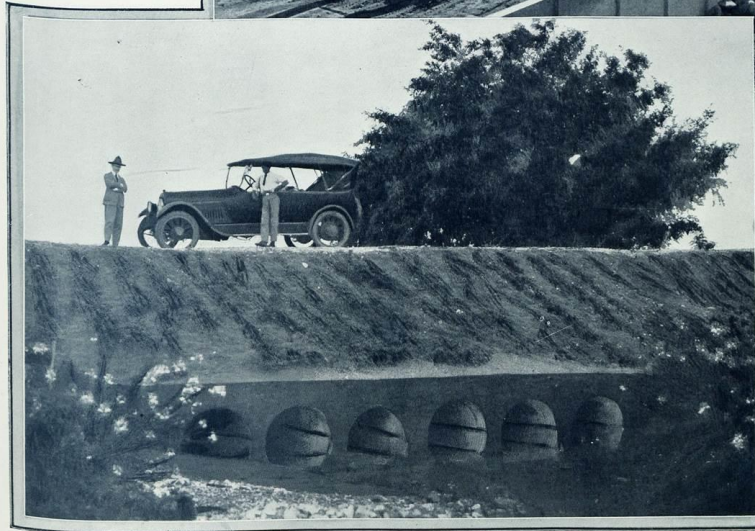
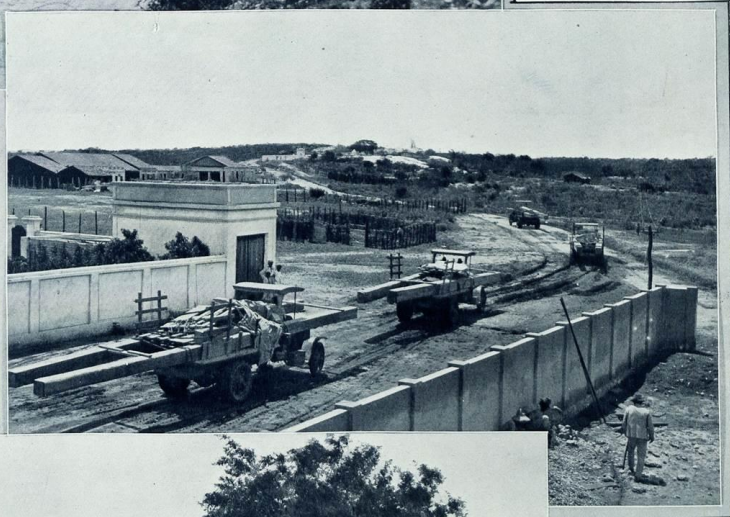




Estradas de rodagem nas re-  
giões assoladas pelas secas,  
— no Nordeste.

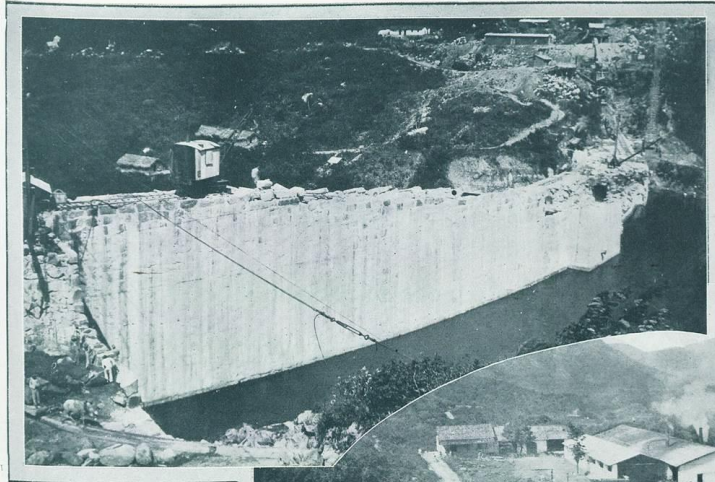
Trecho de estrada de ro-  
dagem no alto da serra de  
Borborema, depois de uma  
grande chuva.

Estrada de rodagem de  
Santa Cruz a Curraes No-  
vos. — Saida de Santa  
Cruz.



Estrada de rodagem no  
Rio Grande do Norte.  
— Boeiro de tubos de  
ferro galvanizado.





*Açude Acarapé.  
Barragem vista do lado  
montante.*

*Aspecto do terreno, escripto-  
rio, residencias de operarios e  
officinas.*

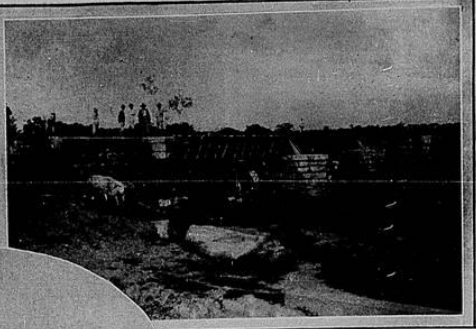
*Os britadores em funciona-  
mento, preparando o concreto  
para a barragem.*



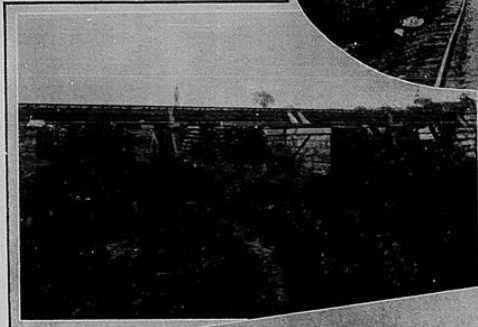
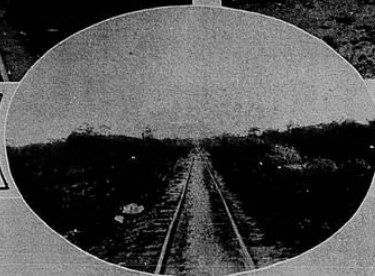
*Exploração da pedreira para  
as obras.*



Um aspecto típico da região servida pela Estrada de ferro Paiano, a Alagôa Grande.



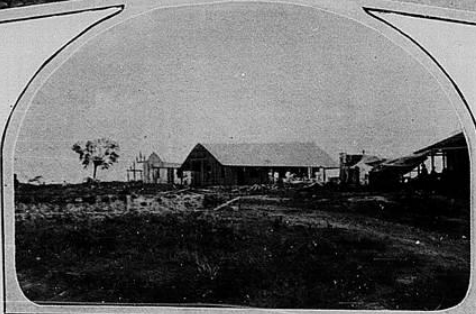
Ponte construída sobre o rio Salgado, na Estrada de Ferro Ceará-Parahyba.



Uma tangente que se desenvolve por seis quilômetros e setecentos metros, na Estrada de Ferro Ceará-Parahyba.

Ponte provisória sobre dormentes no rio Pendencia.

Ramal do Açude Pilões. Lastro carregado de dormentes e mais material de construção.



Pontilhão sobre o rio Picada vendo-se o leito ocupado por montes de dormentes.

Poço da Pedra — Ponte e caixa d'água provisória na Estrada de Ferro de penetração Ceará-Parahyba.

Açude Pilões — Início das obras, construção de casas para o pessoal técnico.

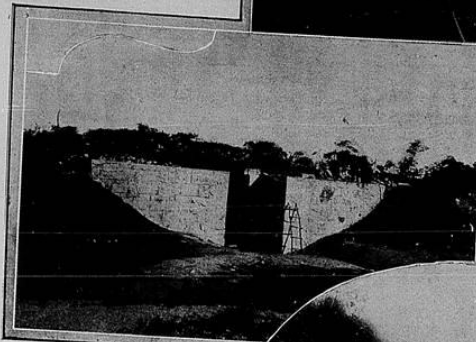
*Estrada de Ferro Baturité,  
prolongamento para o Crato;  
serviço a cargo da Inspectoria  
Federal de Obras contra as  
Seccas.*

*Um corte na rocha viva.  
Pontilhão sobre o riacho Ca-  
choeirinha, no ramal de Caja-  
zeiras.*



*Prolongamento para o Crato.  
Ponte metálica sobre o rio Cai-  
çara.*

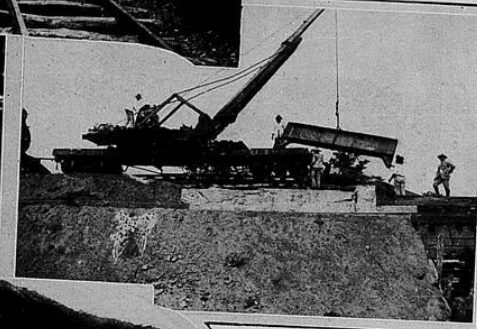
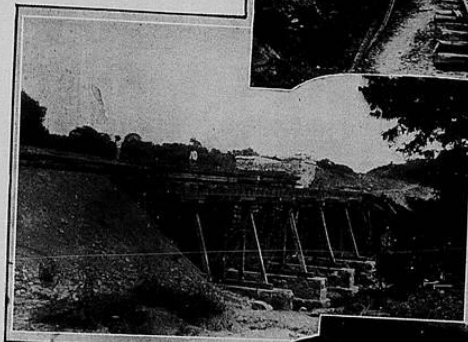
*Typo das que estão sendo con-  
struídas no mesmo ramal.*



*Ponte provisória sobre o rio  
Juiz, no prolongamento para o  
Crato.*



*Ponta dos trilhos no vale do  
Cariry, alto sertão cearense, em  
Junho de 1922; vê-se o Dr.  
Deolindo Ferreira Lima enge-  
nheiro encarregado da constru-  
ção.*



*Abarracamento de operários á  
margem da linha.*

*Sobre um telhado uma abo-  
breira viçosa atesta a uberd-  
dade da terra cearense.*

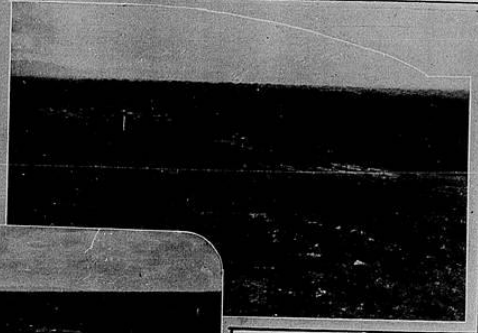


*Assentamento das peças meta-  
licas da ponte definitiva, so-  
bre o rio Juiz, por meio d  
guindaste, montado em estrado  
volante.*





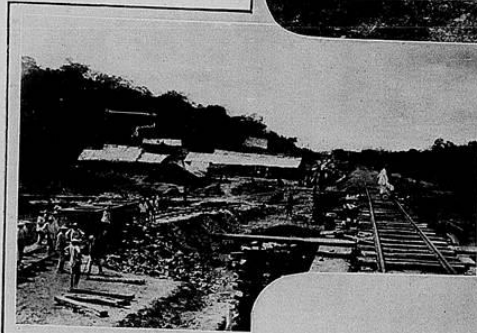
Vista da Bacia que será ocupada pelas águas, concluída a barragem do Açude Pilões.



Mais dois aspectos da Bacia do Açude Pilões.



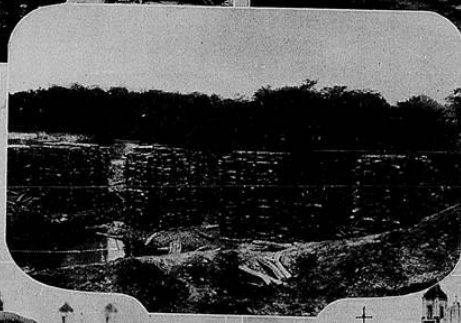
Em São João do Rio do Peixe. A ponta dos trilhos da ferrovia em construção. Junho de 1922. Ponte provisória sobre o rio do Peixe em São João.



Ponte provisória sobre o rio do Peixe, por onde passa a linha que serve ao Açude Pilões.



Em São João do Rio do Peixe, os Drs. Jorge Coelho, Frederico Dreanert, engenheiros da I. F. O. C. S. e o autor deste trabalho.

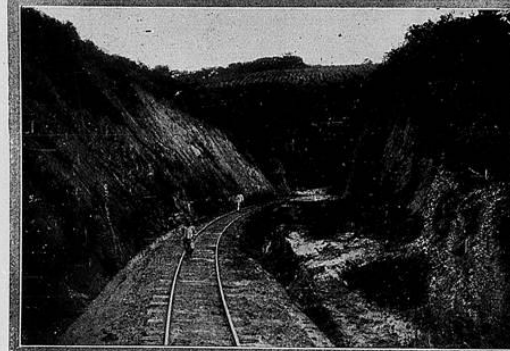
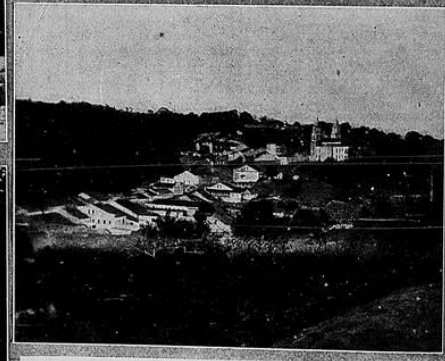


Vista da Villa de São João, no alto sertão da Parahyba.



ILLUSTRAÇÃO  
BRASILEIRA

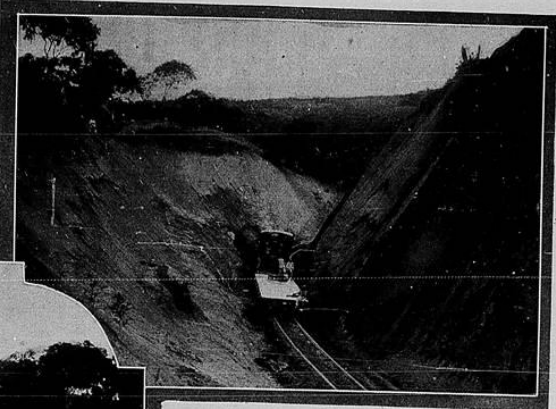
*Bocca do tunnel da garganta da Viração, na Estrada de Ferro Picuhy.  
Obras de melhoramento da estrada de rodagem que atravessa a cidade  
de Bananeiras. Estação de Bananeiras, na Estrada de Ferro Picuhy.*



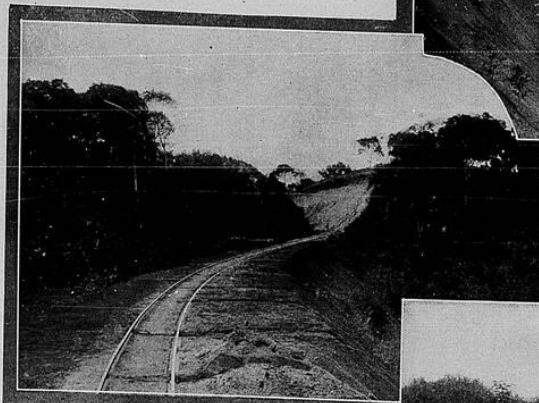
*Saída do tunnel da garganta da Viração, na Estrada de Ferro de Pi-  
cuhy. Parahyba — Cidade de Bananeiras. Um corte na Estrada de  
Ferro Picuhy.*



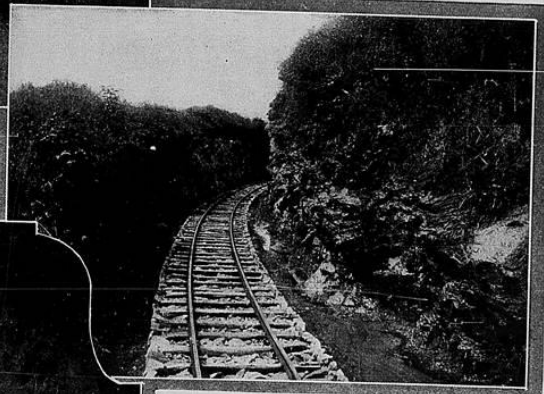
*As obras contra as secas, no Estado da Parahyba do Norte;  
trechos da Estrada de Ferro de Independencia a Picuhy, cujos  
serviços estão a cargo do Sr. Dr. João Holmes.*



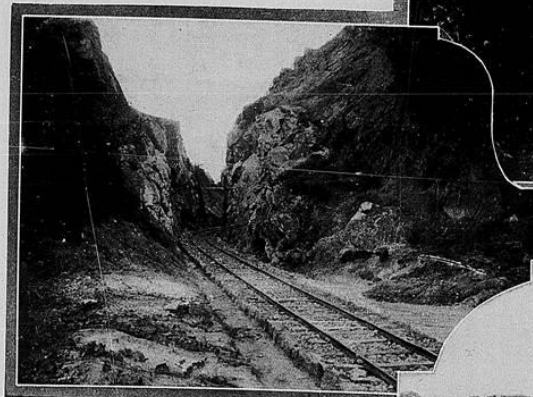
*Côrte no kilometro 286.*



*Aterro e côrte no kilometro 289.*



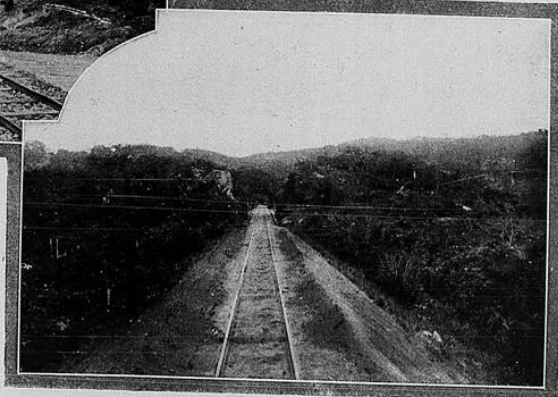
*Côrte na rocha e trecho lastrado*



*Outro côrte na rocha e outro trecho lastrado.*

*Aterro e côrte no kilometro 288.*

*As photographias mostram o esforço dispendido na con-  
strucção dessa via-ferrea que tantos serviços vai presta-  
do a população do interior parahybano.*



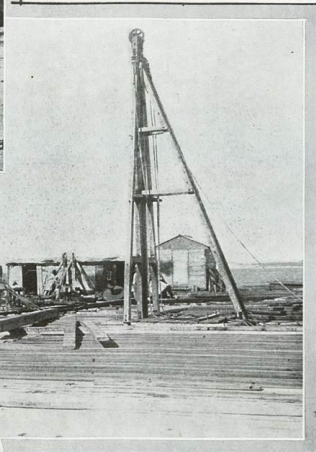
ILLUSTRAÇÃO  
BRASILEIRA

*Em Fortaleza.*

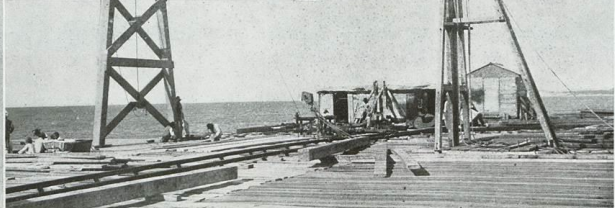
*A ponte metálica reconstruída pela  
I. F. O. C. S., para o desembarque do  
material e seu transporte para os arma-  
zens e depósitos.*



*Cabo aéreo para transportar materiais  
para os armazens.*

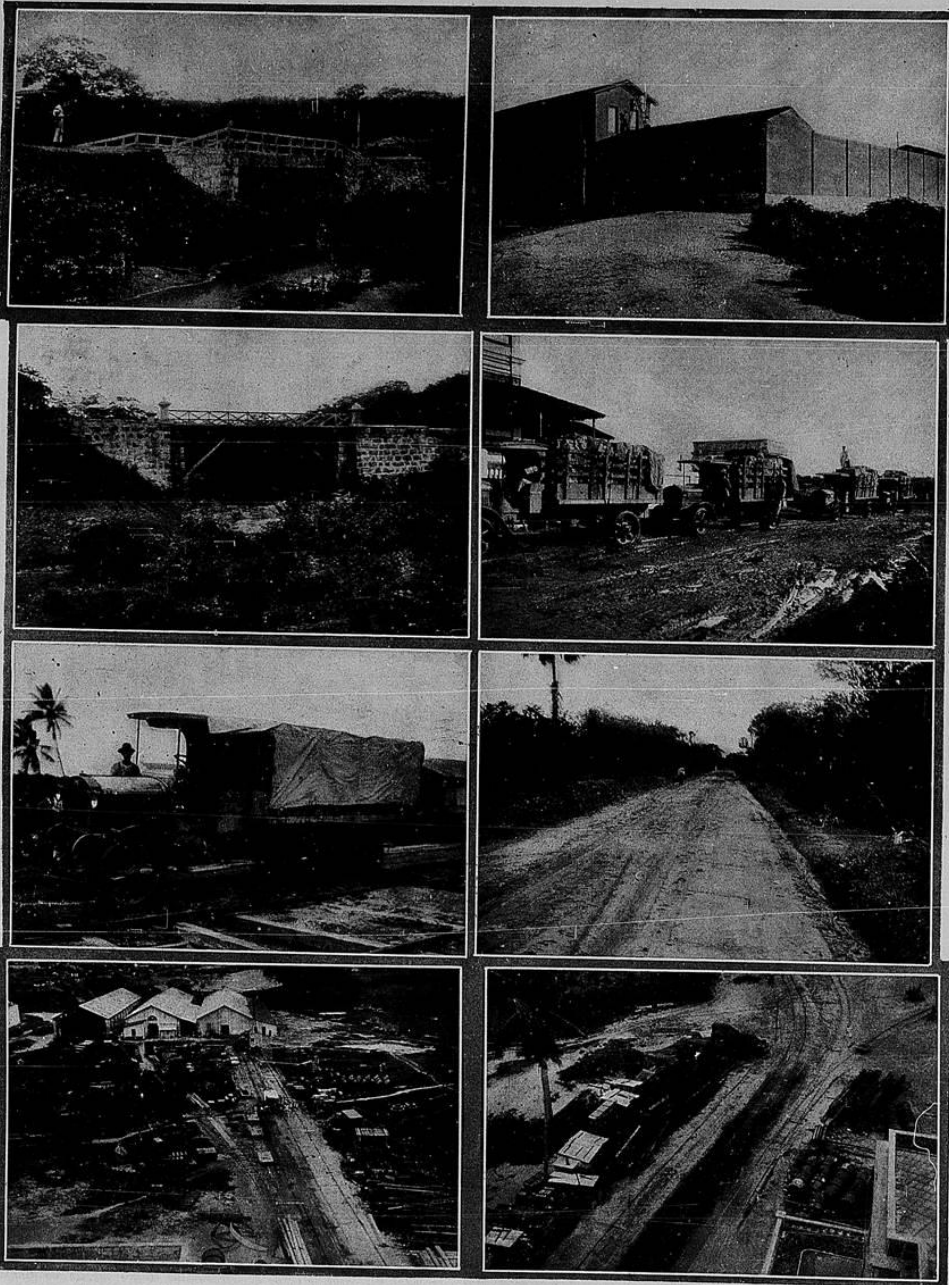


*Armazem e depósito de material em  
Fortaleza.*



*A ponte metálica de desembarque em For-  
taleza e o seu novo accrescimento em cimen-  
to armado para presteza dos serviços.*

ILUSTRACÃO  
BRASILEIRA



OBRAS DE ARTE — Um pontilhão na estrada de rodagem de Santa Cruz a Curraes Novos. Santa Cruz — Edifício em construção para garage e residência do engenheiro. Pontilhão construído na estrada de rodagem Santa Cruz a Curraes Novos. Caminhões de volta ao litoral transportando productos agrícolas do sertão; algodão do Seridó. Typo de caminhões utilizado para o transporte de material. Uma das estradas construídas pela I. F. O. C. S. — Trecho entre Natal e Santa Cruz. Uma vista em conjunto dos depósitos em Natal. Material em depósito a margem da linha.



rio fazer e que só esperam os trilhos que levarão a esses sertões o progresso e a civilização.

Com o Dr. José Olympio, que encontrei em José de Alencar, profissional da I. F. G. C. S., filho de Santa Catharina, fui visitar as obras do grande açude do Poço dos Páos, destinado a conter um bilhão de metros cubicos de agua, que se distribuirá por uma vasta e rica região em terras eguaes ás melhores para a lavoura.

Não é este açude notavel apenas pelo volume d'agua que ha de receber, pois sob esse ponto de vista o superam outros, como o Passagem Funda e Orós. Nenhum desses dois, entretanto, apesar de sua maior capacidade, exigiu como o Poço dos Páos tamanho movimento de alvenaria, como não o exigiram os grandes açudes da Norte America, do Egypto e da India.

Essa formidavel muralha exigirá o dispêndio de 700 mil metros cubicos de alvenaria para a sua conclusão.

Tambem, em início apenas as obras, o aspecto do logar é já o de uma grande povoação. Os operarios formigam nas obras.

Todos os edificios necessarios para as obras ou abrigo do pessoal, já estão promptos.

Tenho notado em tudo quanto vi, o modo carinhoso com que é tratado o pessoal operario. Sempre que se constróem as casas para residencia delles e de suas familias, singelas mas confortaveis, ha uma casa que não é esquecida — a escola — destinada a extinguir esse outro flagello dos nossos sertões — o analfabetismo. E mais — o posto medico, que entregue a abalisados profissionaes vae debellando uma porção de molestias que enfraquecem o sertanejo, inculindo-lhes as noções da hygiene, immunizando-os contra as epidemias devastadoras.

Eis um outro sympathico aspecto dessas famosas obras do Nordeste, que terá, certamente, escapado á critica facil das Avenidas maldizentes dos grandes centros urbanos do sul ou onde tanto se celebra o desperdicio injustificavel de milhares de contos em obras affirmadas adiaveis.

Com os preceitos de hygiene incutidos á familia sertaneja, presa até hoje de medos praticos supersticiosos, com o ensino do alfabeto, com a facilidade da vida e do trabalho pelas obras do Nordeste, dentro de poucos annos tornar-se-ão essas regiões, desoladas hoje, um dos pontos mais prosperos do Brasil, capazes de contribuir para o desenvolvimento do paiz, tanto como as famosas terras roxas de São Paulo, o planalto paranaense e catharinense, as coxilhas gaúchas ou as zonas agricolas e pastoris de Minas ou da Bahia.

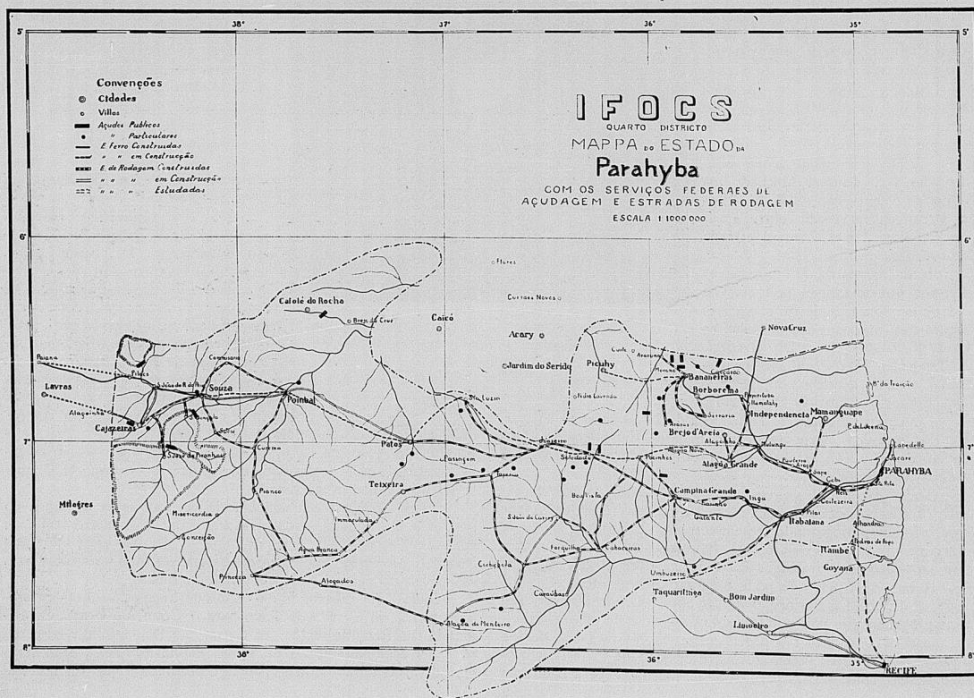
Só o algodão, famoso entre os mais famosos, que só encontra rival nos melhores productos do valle do Nilo, poderá concorrer para a renda do nosso paiz, desde que a sua cultura se possa fazer em vasta escala e isso só se poderá effectivar com o systema de irrigações, um tanto como actualmente produz o café.

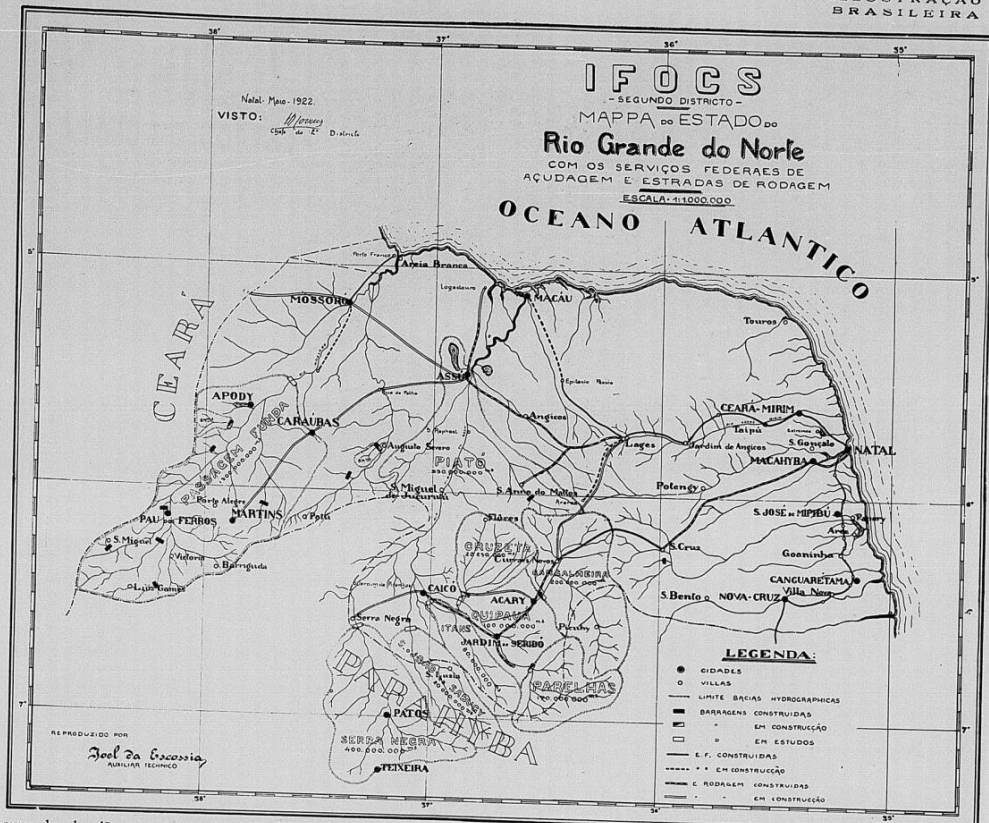
E esse algodão é o producto apenas das qualidades da terra e do clima. Em sua cultura não intervem os modernos processos de lavoura scientifica que crearam o *sea-land* ou o do Egypto. Entretanto, se o primeiro chega a ter fibras de 45 millimetros de comprimento e o segundo de 35, o mestiço *Moco*, exhibido na Conferencia Algodoeira de 1916, chegou a dar fibras de 46 millimetros, e algodão do Jaguaribe 55 millimetros, conforme testemunhou o Sr. Cunha Vasco, autoridade em materia de tecidos de algodão.

Sabido como é que se torna cada vez mais intensa a pro-



SR. DR. GUILHERME LANE, ENGENHEIRO-CHEFE DA 5ª SECÇÃO DA I. F. G. C. S.





cura do algodão e que os grandes cotonificios ingleses á mingua de fibra, tem ido aos poucos diminuindo a produção de suas fabricas, facil é capacitar-se a gente do grandioso futuro reservado ainda á lavoura do algodão no Brasil, sendo o Nordeste o *habitat* dessa planta, como as terras de S. Paulo e Minas o são do café.

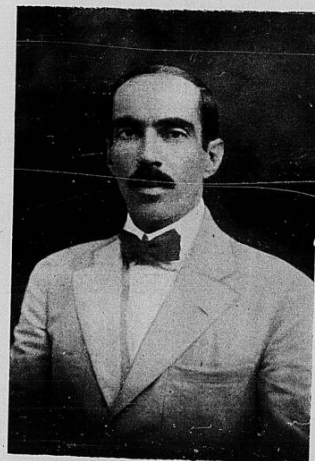
Os poucos açudes até aqui existentes nos Estados assolados pelas secas já têm demonstrado brilhantemente os beneficios que prestam em occasiões de secas. O relatório de 1915, da I. F. O. C. S., diz:

“Durante a seca de 1915, este açude (o de Acarahumirim) prestou grandes beneficios, não sómente ás populações das suas circunvizinhanças, mas tam-

bem aos retirantes que em elevado numero se refugiaram nas suas immediações, e aos quaes foram distribuidos em lotes de 40



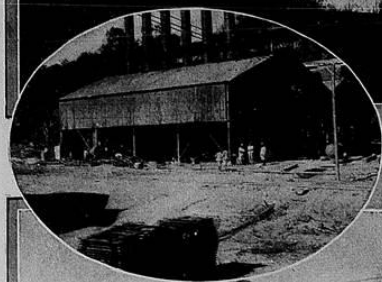
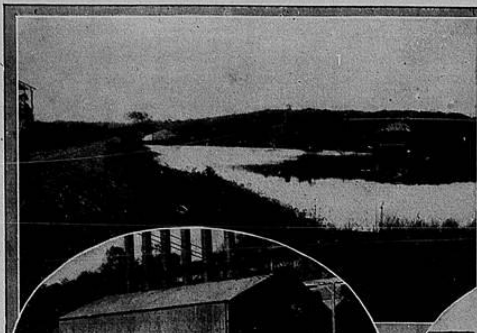
SR. DR. ILDEFONSO AUGUSTO DE OLIVEIRA AZEVEDO, CHEFE DA 2ª SECÇÃO DA I. F. O. C. S.



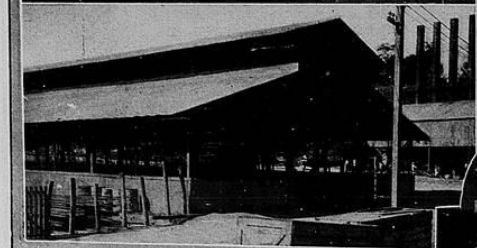
SR. DR. ALCEU DE LELLIS, ENGENHEIRO - CHEFE DA 4ª SECÇÃO DA I. F. O. C. S.



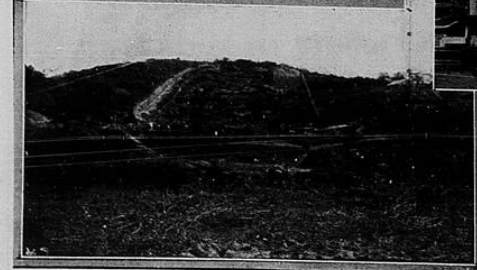




*Açude Creola à margem da linha, servindo-lhe esta de barragem como a muitos outros açudes no prolongamento para o Crato*



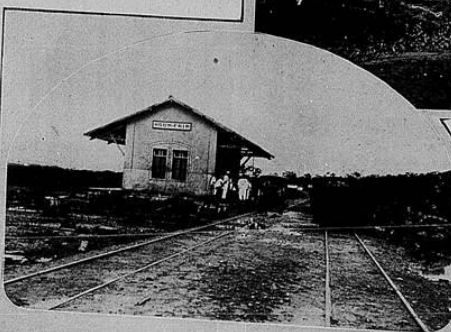
*Uma composição com carga de materiais para os Açudes de Piranhas, São Gonçalo e Pilões.*



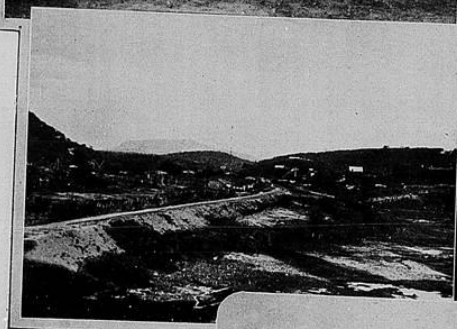
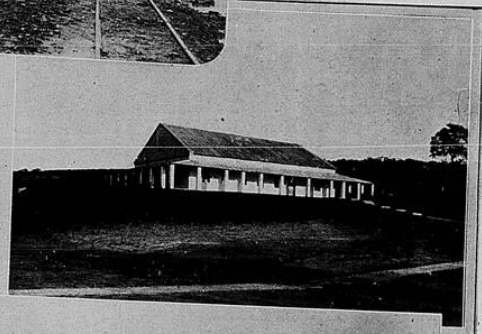
*Açude Poço dos Paus — Residências construídas pela I. F. O. C. S., para o pessoal encarregado das obras. Casa da Força — Escriptorio da construção do ramal ferreo. — Almojarifado. — Officina mecanica. — Excavações para os alicerces da barragem, lado esquerdo.  
Machinas para transporte a curta distancia.*

A GRANDE BARRAGEM DE  
POÇO DOS PAÓS

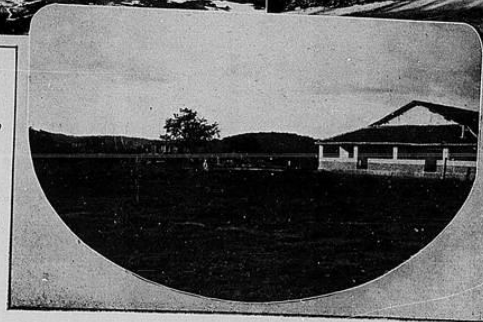
*Aterro para a linha do ramal  
ferreo em Poço dos Páos.  
Ao fundo, a estação em constru-  
ção. Estação de Agua Fria, con-  
strução da I. F. O. C. S., resi-  
dencia do pessoal tecnico.*



*Residencia do engenheiro super-  
intendente da construção do  
Açude Poço dos Páos.*

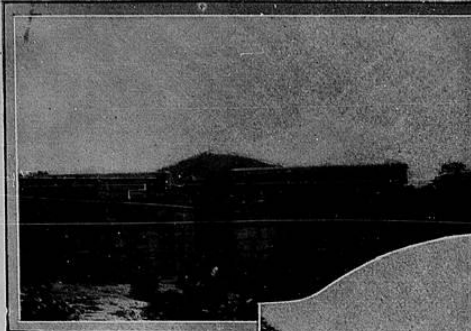


*Vistas do Boqueirão e do  
ramal ferreo.  
Hospital em construção,  
residencia do medico e  
pharmacia.*

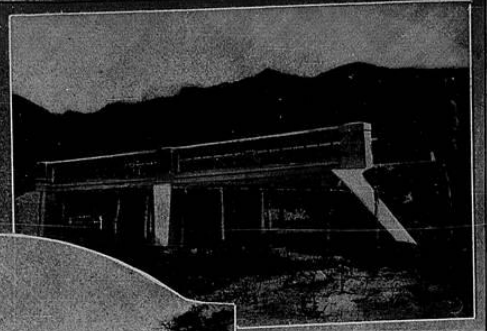


*Vista parcial das instalações do  
Açude Poço dos Páos.*

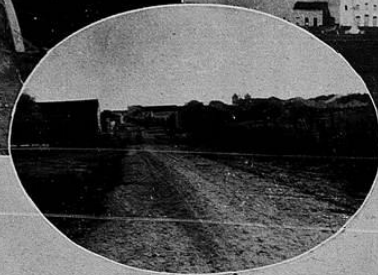
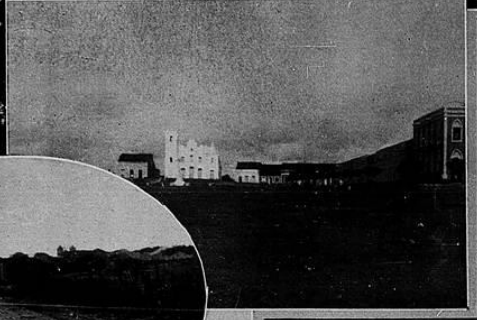
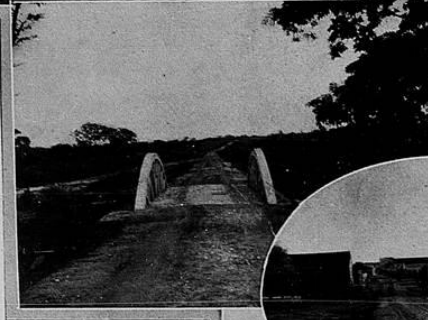




*Pontilhão sobre o rio Araras no ramal S. João do Rio do Peixe á Cajazeiras.*



*Ponte de cimento armado sobre o Rio Vavahí.*

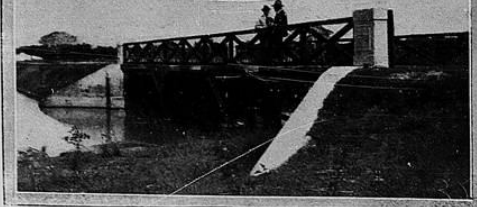


*Um trecho da estrada de rodagem Lavras a Cajazeiras.*

*Em Lavras — Material destinado aos açudes São Gonçalo e Piranhas, aguardando transporte.*

*Ponte de cimento armado sobre o riacho Boi Morto, na estrada Lavras a Cajazeiras.*

*Estrada de rodagem Cajazeiras a Souza, ao sahir daquela cidade.*



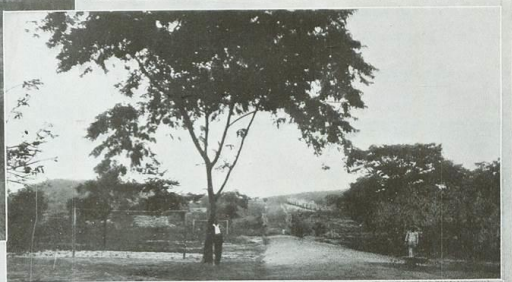
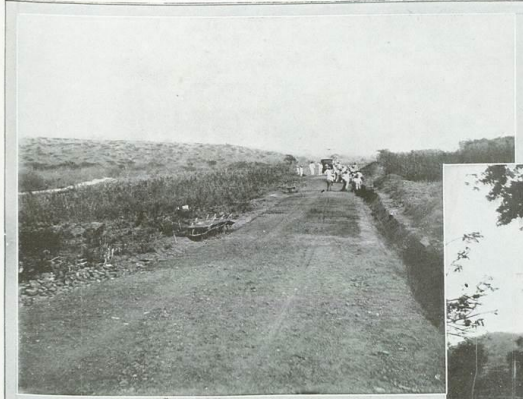
*Ceará — Uma vista da cidade de Maranguape.*

*Vista da Praça da Matriz, na cidade de Lavras, Ceará.*

*Ponte sobre o rio Siqueira.*

*Estrada de rodagem de Fortaleza a Maranguape; vê-se o Dr. Paula Pessoa, engenheiro da S. F. O. C. S.*

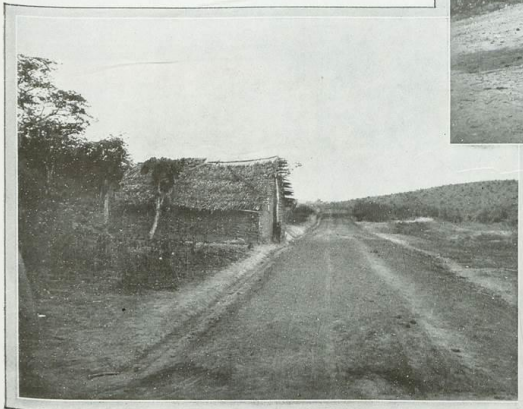
Ponto inicial da estrada de rodagem Molungú a Alagoinha.  
Estado da Parahyba do Norte.



Dois aspectos da estrada de rodagem de Molungú a  
Sapé.



Trecho da estrada Molungú a Alagoinha.



Estrada de rodagem Molungú a Alagoinha e acampamento  
operário.

especialidade ainda pouco conhecida não já no Estado, mas no paiz, exige, mais que qualquer ramo publico do governo, uma continuidade de acção que acabe por dar novos habitos ao nosso povo, especialmente ao do interior, pouco affeito á escola."

E mais estas :

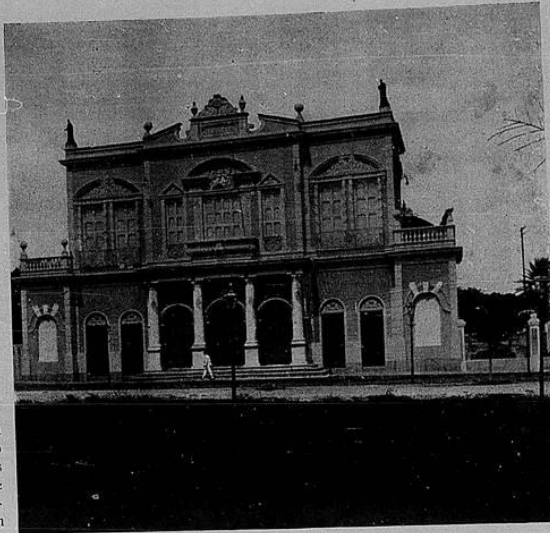
"As medidas relativas á reforma do ensino primario estão desde logo indicadas :

1 — urge levantar o cadastro ou o censo escolar, trabalho em que estão interessadas as Municipalidades de todo o Estado, e que, sob a orientação da Directoria do Ensino, devemos ter concluído ainda este anno ; a localização das escolas será pelos seus resultados corrigida, não se permitindo mais o provimento de cadeiras sem a verificação das necessidades publicas.



SR. DR. ANANIAS DE SERPA, DELEGADO DO CEARÁ NA EXPOSIÇÃO DO CENTENARIO.

ainda para outras medidas que propomos quanto á época de nomeações, remoções e permutas.



THEATRO JOSÉ DE ALENCAR, EM FORTALEZA, ONDE SE REALISOU A EXPOSIÇÃO PREPARATORIA DOS PRODUCTOS NATURAES E MANUFACTURADOS, COM OS QUAES O CEARÁ VAE CONCORRER AO GRANDE CERTAMEN DO CENTENARIO.

2 — urge organizar, de facto, a inspecção escolar, que torne effectiva a obrigatoriedade das creanças analfabetas de 7 a 12 annos á frequencia ás escolas, bem como dar ao professorado a assistencia technica de que elle carece, o que será possível alcançar com a organização das Ligas Municipaes do Ensino, com a reunião das cadeiras de cidades e villas, em Grupos e escolas reunidas, bem como a reorganização dos serviços da Directoria da Instrucção.

Reunidas as cadeiras das cidades e villas, sem maior onus para o Estado, muito estará feito pelo ensino, o que será defendido.

produzir no futuro, precisa visar o curso normal. E' o mestre quem faz a escola. As normas administrativas, os ideaes technicos e os resultados sociaes esperados são, por certo, inseparaveis : a mais alta efficiencia de um moderno apparelho de ensino só pode ser o resultado da concorrencia dessas tres forças, bem encaminhadas. Mas umas e outras se applicam sobre as mesmas alavancas productoras : umas e outras necessitam e exigem os mesmos meios, acabando por appellar para o mesmo esquecido obreiro — o mestre-escola. O professor é a cellula viva do apparelho e carece de todos os cuidados a elle directamente dirigidos. E a Escola Normal é a "alma mater" de seu espirito e a

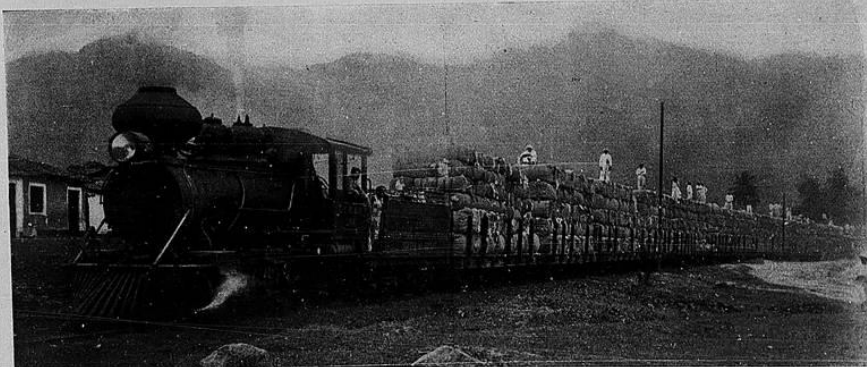


SR. DR. JOSÉ PARACAMPOS, DIRECTOR DE HYGIENE DO ESTADO.

O estagio escolar fica modificado, nos Grupos, de 5 para 4 annos, porque a 5.<sup>a</sup> classe não corresponde a uma necessidade do ensino primario entre nós, visto como só é procurada pelos alumnos que se destinam á Escola Normal. Em compensação, para os que a procuram para esse fim, creamos o Curso Complementar, annexo ao Normal, e com programma já coordenado ao dos seus estudos.

Todas as nomeações deverão ser feitas por curso de notas, o que é permanente estimulo ao estudo dos normalistas, e respeito ao artigo 11 da Constituição.

Defende-se, assim, no momento, o curso primario. Mas a reforma não apresenta só o lado administrativo : apresenta o technico. E a reforma, neste ponto, para lançar raizes e



A PARTIDA DE UM TREM DE MARANGUAPE, CONDUZINDO 1.500 FARDOS COM 150.000 KILOS DE ALGODÃO EM PLUMA.