

“No chão do cais”. O mundo do trabalho

no Porto de Camocim-CE.
(Brasil), 1920-1970(*)

Carlos Augusto Pereira dos Santos(**)

Resumo

O presente trabalho discorre sobre o cotidiano e a cultura dos trabalhadores urbanos de Camocim-CE, no período compreendido entre 1920-1970, período este onde a cidade se sustenta nos espaços do trabalho favorecidos pelas atividades de um porto e uma ferrovia. Neste sentido a pesquisa procura compreender as relações sociais existentes neste pequeno universo no interior do Ceará e suas imbricações com o mundo do trabalho. Nesta perspectiva são analisados os fatores que favoreceram a construção de uma memória onde o passado da cidade está intimamente imbricado com o auge das atividades porto-ferroviárias. Por outro lado, o declínio destas atividades leva os trabalhadores (estivadores e portuários, principalmente) a desenvolverem outras

estratégias de sobrevivência, seja buscando trabalho noutros portos do país, seja se estabelecendo em outras profissões (como os ferroviários, por exemplo). Dentro de uma concepção teórica e metodológica ligada à história social, procurou-se compreender o cotidiano dos trabalhadores em suas motivações políticas, nos conflitos no âmbito dos sindicatos, nos momentos de lazer e nas suas manifestações culturais, assim como nas relações com o patronato. Daí que, neste esforço de pesquisa, pretendeu-se dar uma contribuição e lançar luzes para a compreensão de aspectos relacionados às experiências destes trabalhadores que se consolida a cada dia numa historiografia voltada para o mundo do trabalho.

Palavras-chaves: Porto de Camocim. Mundo do Trabalho. Trabalhadores.

(*) Com algumas alterações, este texto é parte do segundo capítulo da tese intitulada: *Entre o porto e a estação: cotidiano e cultura dos trabalhadores urbanos de Camocim-CE. 1920-1970*, defendida em março de 2008 Programa de Pós-Graduação em História – Doutorado. Área de Concentração: História do Norte e Nordeste do Brasil. Centro de Filosofia e Ciências Humanas – CFCH. Universidade Federal de Pernambuco-UFPE. A pesquisa teve o apoio da Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico - FUNCAP.

(**) PhD. Professor de História da Universidade Estadual Vale do Acaraú–UVA. Líder do Grupo de *Estudos Cidade, Trabalho e Podaer*.

■ Recibido: septiembre de 2011 - Aprobado: noviembre de 2011

Abstract

This paper discusses the daily life and culture of urban workers camocim- EC durin the period 1920- 1970, a period where the city holds in the work spaces favored by the activities of a port and a railway. In this sense the research seeks to understand social relations in this small universe in Ceara and its overlapping with the world of work. In this perspective, we analyze the factors that favored the construction of a memory where the city's past is closely interwoven with the rise of the port – rail activities.on the other hand the decline of these activities leads workers (dockworkers and port, mainly) to develop other survival strategies, is seeking

work in other ports in the country, is being established in other professions (such asrail, for example). Within a theoretical and methodological linked to social history, we tried to understand the daily life of workers in their political motivations, conflicts within the unions, in moments of leisure and cultural events, as well as in relations with employers. Hence, in this research effort was intendend to make a contribution to shed light and understanding of aspects related to the experiences of these workers that consolidates every day in a history oriented world of work.

Key words: Port camocim, world of work, workers

A nostalgia dos apitos. Uma cidade que surge à beira-mar e cresce com a ferrovia.

Ao iniciar este trabalho nos vem à mente uma passagem de March Bloch em *Apologia da História* quando o mesmo usa o exemplo do assoreamento do Golfo de Zwin para explicar a necessidade das alianças disciplinares para desvendar o conhecimento histórico dos fatos. O assoreamento do Golfo de Zwin afetou drasticamente a cidade portuária de Bruges e suas relações comerciais, provocando seu declínio econômico. Indagava o historiador francês:

A que seção do conhecimento levar o estudo desse fenômeno? De imediato, todos designarão a geologia. Mecanismo de aluvionamento, papel das correntes marítimas, mudanças, talvez, no nível dos oceanos: não foi ela criada e posta no mundo para tratar de tudo isso? Certamente. Olhando de perto, porém, as coisas não são de modo algum assim tão simples.¹

Assim como Bruges, a cidade de Camocim, no litoral oeste do estado do Ceará tinha até meados do século passado um porto que se comunicava com o mundo através das águas do Rio Coreau, que tomado por sedimentos e pela falta de dragagens periódicas de seu canal natural, acabou tendo impedida a entrada de navios, servindo hoje como simples terminal pesqueiro. Tal como a cidade flamenga, analisar a transformação ocorrida no porto de Camocim não resulta num simples exercício de causa e efeito das condições geológicas. Aqui cabe a

¹ Marc Bloch, *Apologia da História. Ou o ofício do historiador*, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Ed., 2001, p. 53.

pergunta que Marc Bloch fez: “Age a física alguma vez sobre o social sem que sua ação seja preparada, ajudada ou permitida por outros fatores que não venham do homem?”²

A menção a esta passagem usada por March Bloch para evidenciar o reconhecimento do homem, ou melhor, dos homens como objeto da história, destacando o caráter plural da disciplina se justifica na medida em que parte do nosso esforço de pesquisa repousa sobre a importância do porto para a cidade e os trabalhadores urbanos de Camocim. Neste sentido, as ações humanas e as transformações decorrentes destas ações favorecerão a construção de uma análise do mundo do trabalho em Camocim que em determinado momento teve destacada importância motivada pelas atividades exercidas não somente no porto, mas também pela ferrovia que complementava as atividades portuárias.

Mapa 1: Estado de Ceará



Antes de apresentarmos o mundo do trabalho do porto e da ferrovia, queremos mostrar um pouco da cidade de Camocim, cidade fincada quase no extremo

² M. Bloch, *Apologia da História*, p. 53.

oeste do Ceará, já próxima da fronteira com o Piauí, situada a 370 quilômetros da capital. O município possui dez por cento do litoral do Ceará, cerca de 60 Km de praias ainda quase inexploradas e desertas. Destarte, procuramos recuperar de forma mais fiel possível as singularidades dessa cidade nascida no regaço de um porto e num leito de uma ferrovia, comuns a tantas outras cidades, mas que despertaram o interesse e a análise do historiador em suas especificidades. Aliás, estes ícones, no caso de Camocim, permanecem na ordem do dia, seja na lembrança de seus habitantes no seu nostálgico recordar de fim de tarde ou mesmo nas criações de pintores locais, peças publicitárias e jornalísticas que procuram associar a estilização destes espaços – porto e ferrovia, como uma identificação do passado com o presente da cidade.³

Num esforço maior de mostrar a cidade, recuamos no tempo no sentido de mostrá-la já nos seus primeiros passos de seus contornos urbanos, não somente para justificar a viabilidade do estudo acadêmico, mas para dar uma panorâmica da cidade-objeto sobre a qual nos debruçamos. Por outro lado, no estágio em que se encontra o projeto, é necessário que se faça um deslocamento para além do porto e da ferrovia.

Mas, do que dispomos para traçar um perfil deste lugar que nasce das condições naturais para o ancoramento de embarcações? Mais uma vez a recorrência ao porto. Como escapar deste destino tão intrínseco? Através das pegadas deixadas pelos autores de parcos documentos e outras fontes, tentaremos perceber no lugar, na cidade, essas referências quase todas ligadas ao porto e, posteriormente, à ferrovia. Neste sentido, a literatura e a imprensa são de grande valia para a recuperação de uma atmosfera recheada de outras trajetórias, dos mais diversos tipos de trabalhadores que a construíram.

Falar em trajetórias é sempre um esforço de construção de histórias e memórias, tanto de quem relembra quanto de quem analisa e seleciona. A crítica que se coloca a este tipo de história, feita a partir de depoimentos de documentos os mais diversos, dos microcosmos mais longínquos de um país (um porto perdido no imenso litoral brasileiro, localizado num estado pobre como o Ceará, por exemplo), é a de que ela não contribui para a afirmação de grandes planos historiográficos e se perde numa excessiva especialização dos temas. Contudo, para um outro segmento de profissionais que tem uma identificação com a História Social, uma visão a partir dos “de baixo” é importante para a compreensão da inserção dos mesmos no tecido social, principalmente a partir da obra de E. P. Thompson, *A formação da classe operária inglesa* (1963). Neste trabalho, o historiador inglês não se satisfaz apenas com o “papel desempenhado pelas mudanças econômicas e políticas na formação da classe, mas examina o

³ Referência aos quadros pintados por artistas locais em que o porto e a Estação Ferroviária são as principais fontes de inspiração. Por outro lado, quase sempre os jornais ao associar uma imagem a Camocim, elegem o prédio da ferrovia, assim como as peças publicitárias das festas e eventos ocorridos na cidade estilizam este prédio como ícone.

lugar da cultura popular nesse processo”. Este avanço rumo à cultura abriu novas perspectivas teóricas e metodológicas para o que hoje se denomina História Cultural.⁴

A partir desses referenciais, desde a década de 1970 no Brasil, que a história operária passa a enfocar outros temas além do movimento operário, abordando principalmente aqueles que tratam do cotidiano, que privilegiam a experiência humana dos trabalhadores nos seus processos de diferenciação, suas características individuais de comportamento, assim como suas identidades coletivas.

Dito desta forma, as experiências vividas por estivadores, salineiros, pescadores, ferroviários, portuários etc, que se embaralham com suas memórias, que se renovam e se reinventam quando o pesquisador lhes instiga a falar sobre o passado, torna-se um filão excelente para o trabalho do historiador. Portanto, esta é uma pesquisa que procura se filiar teórica e metodologicamente na recente produção historiográfica que busca uma revitalização dos estudos sobre os “mundos do trabalho e da cultura”,⁵ sobretudo no que diz respeito ao deslocamento do paradigma do eixo Rio-São Paulo para um “aprofundamento dos estudos regionais”, como propõe a historiadora Sílvia Petersen. Por outro lado, enfocar os trabalhadores urbanos camocinenses é uma tentativa de contribuir e “dar continuidade aos estudos por setor de produção e por categorias de trabalhadores”, sinalizados, por exemplo, pelos trabalhos de Fernando Teixeira da Silva.⁶

Em recente artigo, o historiador argentino Norberto Ferreras também nos chama a atenção para a renovação dos estudos sobre os “mundos do trabalho”, apontando que a classe pode e deve ser estudada no seu fazer-se e refazer-se, a partir de “uma construção histórica, considerando as diversidades de cada local e situação”.⁷ É o que pretendemos estudando o pequeno *locus* do porto e da ferrovia camocinense, o que nos possibilita lançar luzes para a compreensão dos diversos universos da experiência dos trabalhadores urbanos do Brasil.

Neste sentido, para além das agências institucionalizadas, os trabalhadores agora serão vistos como sujeitos de sua própria história, ativos no processo de constituição das relações de produção do trabalho, vivendo os embates e as tensões decorrentes desse processo com as outras classes, criando suas estratégias de sobrevivências, enfim, como ensina E.P. Thompson, “fazendo-se” no âmbito das experiências sociais.

⁴ Peter Burke, *O que é história cultural?*, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Ed., 2005, p. 30.

⁵ Para um percurso da produção historiográfica sobre o movimento operário no Brasil, ver: Claudio H. M. A. Batalha, “Historiografia da classe operária no Brasil: trajetória e tendências”, in Marcos Cezar Freitas (org.), *Historiografia brasileira em perspectiva*, São Paulo, Contexto, 2000, pp. 145-158.

⁶ Sílvia R. F. Petersen, *Cruzando fronteiras: as pesquisas regionais e a história operária brasileira*. Texto apresentado no Seminário “AEL 20 anos”, Arquivo Edgard Leuenroth/IFCH/UNIAMP, Campinas, 1994; Fernando Teixeira da Silva, *A carga e a culpa. Os operários das Docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade 1937-1968*, São Paulo/Santos, Hucitec/ Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

⁷ Norberto O. Ferreras, “História e trabalho: entre a renovação e a nostalgia”, in *Trajetos* vol I. No. 2, Fortaleza, Departamento de História da UFC, 2002, pp. 51-67.

Ao discorrer sobre esta trajetória, contudo, é necessário mapear, mesmo que minimamente, os espaços de trabalho já referidos acima. Com efeito, há uma imediata associação do passado da cidade de Camocim com o porto e a estrada de ferro. Essa vinculação se realiza quase sempre com o imaginário do auge das atividades exercidas nesses espaços do trabalho; de certo “glamour”⁸ do movimento proporcionado nessas frentes de trabalho que abrigavam uma considerável parcela da população economicamente ativa de então.

Deste modo, existe uma lembrança nostálgica destes tempos permeada nas memórias revividas nos depoimentos, como um tempo em que a cidade era mais movimentada do ponto de vista econômico, político e cultural. Para nós que crescemos no ocaso dessas atividades, o imaginário desse tempo áureo contado nas conversas de calçada no fim de tarde, ou nas várias reportagens e estudos que destacaram esse “crime perpetrado contra o povo camocinense”, quando da desativação desses espaços de trabalho, por muito tempo nos impediram de realizar um devido distanciamento para termos uma compreensão mais isenta dessa realidade.

Embora saibamos da impossibilidade de se separar a dança do dançarino, este parece ser um desafio que se põe ao historiador que quer se ver livre da pecha de banalizar a realidade. O trabalho e os trabalhadores não estavam apenas circunscritos nas lides de trabalho do porto e da ferrovia, contudo, pensamos que o mergulho nestas mesmas memórias recorrentes a estes espaços, que, sem dúvida, faz parte de um passado também recorrente, se possam encontrar saídas para a recuperação e compreensão de outras histórias.

Neste sentido, a busca de “fins cognitivos”, como diz o historiador italiano Carlo Ginzburg, com uma diversidade de fontes e de fronteiras com outras ciências é que nos permitirá pintar a Camocim mais próxima de uma realidade histórica. Os pintores e os literatos que pintaram e escreveram sobre a cidade são nossos parceiros, sempre tendo em vista o perigo que Ginzburg coloca sobre “às teorias da moda que tendem a esfumar, até torná-los indistintos, os limites entre história e ficção”. E, com certeza, a tradução mais cabível para o que queremos expressar nesse momento com relação ao meu objeto de estudo seria a tradução que Ginzburg fez sobre um personagem de Proust quanto à possibilidade de se contar uma guerra como um romance. “Mesmo supondo-se que a história seja científica, ainda assim seria preciso pintá-la como Elstir pintava o mar, ao revés”.⁹

Partindo desses pressupostos teóricos, pensamos que os estudos sobre os trabalhadores urbanos assumem novos contornos. Há, sem dúvida, uma revisão de posturas de uma historiografia tradicional de matriz sociológica generalista, e passa-

⁸ Uma outra faceta desse imaginário é a reinvenção da memória dos espaços do porto e da ferrovia nos trabalhos de pintura feitos por artistas locais.

⁹ Carlo Ginzburg, *Olhos de madeira. Nove reflexões sobre a distancia*, São Paulo, Companhia das Letras, 2001, p. 41.

se a mergulhar nas especificidades e peculiaridades destes trabalhadores, buscando análises que possam contribuir para uma nova concepção do fazer histórico desse campo, notadamente àqueles que se debruçam sobre o universo cultural das pessoas comuns. Para isso, a perspectiva aberta pela história regional, desvinculada daquela tentativa de se fazer várias histórias regionais, que somadas comporiam uma história da nação, é capaz de lançar luzes para a compreensão das complexidades dos temas, justificando, assim, sua viabilidade e substância demonstrada atualmente pelos centros de pesquisa e a proliferação de trabalhos na área.

Fundamentando-se nestes pressupostos, entendemos que as perspectivas de realização deste trabalho podem se estribar tanto na apreciação das categorias específicas de trabalhadores, penetrando em suas condições de vida e nas formas de organização no mundo do trabalho, quanto nas histórias individuais de trabalhadores anônimos e militantes, ou ainda, mais especificamente enfocando uma cidade de interior como Camocim, palco da presença sociocultural destes trabalhadores e de associações de classe.

O Porto de Camocim no contexto regional

Camocim era um fânico de cidade, mas em progresso só perdia para a Capital. Lá era o melhor porto dos mares cearenses, lá eram as oficinas da Rede de Viação Cearense, a famosa RVC a que o vulgo debochante denominava de ‘Rapariga Velha Cansada’, lá eram os espaços bíblicos onde os ‘besouros apocalípticos’ faziam sombra e era lá onde as liberdades proletárias vicejavam embevecidas no alento promissor das idéias comunistas.¹⁰

A epígrafe acima já suscita várias questões que ao longo do texto se tentará dar conta. A cidade que era apenas um “fânico” é colocada em tom de comparação com a capital do estado. Seria interessante para o historiador ir atrás das evidências da construção de tal relação feita pelo escritor. Mera fraseologia de um militante querendo dar voz às suas convicções ideológicas (“as liberdades proletárias vicejavam embevecidas no alento promissor das idéias comunistas”) ou uma constatação da importância dos espaços de trabalho (porto e ferrovia) que tornavam a cidade próspera mesmo sendo um “fânico”?

A partir dessa interrogação, crê-se que está posto um desafio a ser perseguido, pois, afinal, é em torno desses espaços de trabalho que toda uma região se consolidou como emergente no cenário estadual e sucumbiu, deixando para trás muitas histórias, revividas cotidianamente numa espécie de memória coletiva dos trabalhadores e da população em geral. Ao historiador cabe a tarefa de recuperar os vários sentidos dessas histórias e memórias, fundamentado nos pressupostos da história social e nas suas ferramentas de tratamento das fontes que se apresentam.

¹⁰ R. Batista Aragão, *Pedra Verde*, Fortaleza, IOCE, 1988, p. 116.

Neste sentido, buscaremos situar o aparecimento do porto, como espaço do trabalho regional, motor de uma economia alimentada pela atividade pecuária, base da colonização das terras cearenses. Sendo assim, inicialmente traçaremos um panorama dessa atividade que propicia uma interessante quantidade de relatos sobre a região norte do Ceará. Embora a precisão dos dados seja discutível em face de alguns exageros evidentes, não há como deixar de lado os indícios apontados.

Caso exemplar é a descrição de Luís dos Santos Vilhena ao se referir à produção pecuária da região no início do século XIX. Excessos à parte, o interessante é a confirmação de que já havia uma prática da manufatura de carnes nas “charqueadas” realizadas nas “oficinas” próximas aos portos:

Os principais gêneros de que se compõem o comércio do distrito do Acaraú são, em primeiro lugar, couros, solas e carnes secas – produtos do imenso rebanho que nele se cria, podendo estender-se o número de suas fazendas de gado até duas mil, produzindo cada uma, anualmente, de quinhentos a mil bezerros. Todo o gado que não se emprega para consumo dos habitantes é levado para matança, em Camocim, em Acaraú ou em Itapajé, onde se extrai a carne, secando-a e salgando o couro. A tudo davam consumo e extração as cidades de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro.¹¹

Efetivamente, com as instalações de “oficinas” onde se beneficiavam as carnes e peles de animais, apareceram pequenas indústrias, conforme aponta o estudioso cearense Antônio Bezerra, próximas ao Porto de Aracati. As charqueadas iriam destacar a cidade de Aracati como o mais movimentado porto da capitania do Ceará, cuja riqueza a tornou o centro urbano cearense mais importante da época.¹²

Com a chegada da ferrovia em 1881, a região toma outro impulso. Naquele momento, estavam sendo ligados dois pólos de atração econômica. Sobral, por sua posição geográfica (próxima aos portos de Acaraú e Camocim), era ponto de confluência e escoamento da produção pecuária dos sertões vizinhos e da Serra da Ibiapaba. Camocim, sede do porto, tornava-se destino de levadas de migrantes tangidos pela seca em busca da sobrevivência garantida por melhores ares, da possibilidade de trabalho nos trapiches, nas salinas e na pesca.

Feito esta contextualização sócio-econômica, na qual o objeto de pesquisa está inserido, têm-se uma análise consensual de que a cidade de Camocim seria outra se o porto e a ferrovia ainda estivessem funcionando. Os estudos até agora

¹¹ Luís dos Santos Vilhena, *Cartas de Vilhena; notícias soteropolitanas e brasílicas*, Bahia, Imprensa Oficial do Estado, 1802; Lustosa da Costa, *Sobral do meu tempo*, Brasília, Senado Federal, 1982, p. 122.

¹² Aracati se localiza na região jaguaribana do Ceará, na desembocadura do Rio Jaguaribe. Atualmente a associação do turismo com o lazer e esportes náuticos responde pela atividade econômica do município, privilegiado pelo conjunto paisagístico de águas doces e salgadas do rio e do mar, favorecendo a existência de uma rede hoteleira.

sobre estes espaços de trabalho apontam nessa direção, corroborados por uma memória dos trabalhadores e do senso comum dos habitantes que parecem sentir uma nostalgia que não só alimenta a subjetividade de suas lembranças, mas os angustiam objetivamente pela falta de emprego na cidade, onde no passado o porto e a ferrovia eram os principais empregadores.¹³

O próprio recorte temporal (1920-1960) do projeto de pesquisa inicial precisou ser flexibilizado para trás e para frente. Embora que a década de 1920 se apresente na documentação como um período de intensas transações comerciais e, a partir dos anos 1960, é que tanto o porto como a ferrovia começam a dar sinais de decadência. Creio que as raízes desses marcos cronológicos possam estar em datas anteriores e posteriores, onde também se possa perceber mais nitidamente esse leque de relações sociais no mundo do trabalho que pretendemos explicar. No entanto, é sintomático que num estudo recente sobre a cidade de Camocim, visando seu planejamento futuro, registre-se a decadência do espaço do porto e da ferrovia como elementos de sua derrocada econômica, sem realizar uma leitura dos processos que alimentam o movimento da economia regional ou mesmo nacional:

A eficácia do Porto começa a dar sinais de declínio com o assoreamento do acesso à enseada no final da década de 50, iniciando o processo de desativação do mesmo para embarcações de maior calado; o escoamento da produção e o abastecimento passam a ser realizados preferencialmente por via rodoviária. Inicia-se um processo de estagnação no desenvolvimento do município, culminando com a desativação do ramal ferroviário Camocim-Fortaleza em 1977.¹⁴

Estudar os trabalhadores urbanos de Camocim é também uma tentativa de realizar um deslocamento espacial para esta região e, quem sabe com isso, lançar novas contribuições sobre o tema, posto que, mesmo no âmbito de uma história social feita atualmente, que procura ampliar ao máximo a dimensão de seus objetos, percebe-se sempre uma centralização, talvez pelas melhores condições de produção (arquivos, pesquisa, financiamento, dentre outros fatores), dos estudos no Centro-Sul, tirando daí conclusões sobre a classe operária e o mundo do trabalho no Brasil.

Contudo, gostaríamos de enfatizar neste estudo, até para ressaltar a importância deste “locus” do trabalho, as condições e circunstâncias que fizeram ou delimitaram a região de Camocim como um espaço importante e justificado de ser objeto de análise por parte do historiador. Ressalte-se antes que, quando falamos de Camocim, inicialmente, não estamos nos reportando diretamente

¹³ Referimo-nos a uma série de monografias elaboradas por alunos do Curso de História da UVA e algumas dissertações de mestrado, inclusive a nossa, que serão indicadas ao longo do presente trabalho.

¹⁴ *Plano diretor de desenvolvimento urbano de Camocim – Documento básico*, p. 16.

com a localização física do atual ancoradouro – hoje um simples terminal pesqueiro – localizado na zona urbana da cidade de Camocim, mas, de toda a região do Rio Coreaú, de excelente navegabilidade, segundo os relatos dos primeiros exploradores, principalmente sua foz, já próxima da atual cidade de Granja, distante de Camocim vinte e quatro quilômetros.¹⁵

Os portos parecem mesmo cidades especiais, quando eles não se tornam às vezes uma dentro de outra. Eric J. Hobsbawm se debruçou sobre a complexidade dos serviços e de categorias profissionais atuando neste microcosmo citadino, ao estudar os sindicatos portuários da Inglaterra. Essa especificidade que caracteriza o porto dá-se por suas “fronteiras fluidas e nenhuma forma exata”. Como indústria, conforme assinala o historiador inglês, “compreende também a manutenção das instalações e máquinas permanente do cais, o complexo de empregos burocráticos do pessoal de colarinho branco”.¹⁶ A influência e complexidade dos portos acabam por imprimir às cidades portuárias peculiaridades muito próprias nas relações sociais no mundo do trabalho. Michael Hall ao prefaciá-la obra do historiador Fernando Teixeira da Silva, “Operários sem patrões...”, chama a atenção para o caráter *sui generis* da cidade de Santos. Seu porto tanta fama fez que a cidade passou a ser cognominada de “Barcelona” ou “Moscou” brasileira.¹⁷ Por seu turno, a cidade de Camocim sofreu também esse tipo de alcunhas por parte principalmente da imprensa comunista. “Pequena Moscou”, “Cidade Heróica”, “Moscouzinha”, “Cidade Vermelha” são epítetos que evocam um passado denunciador de uma intensa atividade política dos trabalhadores neste espaço de trabalho.

Recuperemos um pouco da trajetória do Porto de Camocim na historiografia como este espaço de afirmação do mundo do trabalho na região. Se nos detivermos nos relatos produzidos, começaremos a perceber que a região, desde o século XVII, já vinha sendo objeto de incursões de franceses e, mais tarde, holandeses, que disputavam com os portugueses, em intervalos curtos, a simpatia dos índios e as riquezas da região. Nas expedições exploratórias desses aventureiros, é comum a citação dessas potencialidades, já prenunciando uma pretensão de conquista, consubstanciada na intenção e até na efetiva construção de fortificações na costa da região, especialmente, franceses e holandeses, usando para isso o argumento da viabilidade dessas empreitadas.¹⁸

A constatação da existência de excelentes salinas, âmbar gris e pau violeta é farta na documentação já estudada por outros historiadores. Isso já era uma realidade

¹⁵ Sobre a localização antiga do porto, ver: Guilherme Studart, *Notas para a história do Ceará*, vol. 29, Brasília, Senado Federal, 2004. Rita Kromemen, *Mathias Beck e a Cia. das Índias Ocidentais. (O domínio holandês no Ceará colonial)*, Fortaleza, UFC, 1997, e André Frota de Oliveira, *A Fortificação Holandesa do Camocim*, Fortaleza, Expressão Gráfica Editora Ltda., 1995.

¹⁶ Eric Hobsbawm, *Os trabalhadores. Estudos sobre a história do operariado*, São Paulo, Paz e Terra, 2000, p. 242.

¹⁷ Fernando Teixeira da Silva, *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*, Campinas, SP, Editora da UNICAMP, 2003.

¹⁸ R. Kromemen, *Mathias Beck e a Cia.*

em Camocim, quando da expedição de Gedeon Morris e, antes ainda, durante o domínio holandês, sob a responsabilidade do Conde Mauricio de Nassau. As explorações preliminares confirmavam:

A expedição para Camocim valeu a pena. Gedeon Morris encontrou outra salina rendosa, distante da costa apenas 1700 passos. O porto prestava-se também ao carregamento de navios. Por outro lado, viviam nos arredores 30 tribos tapuias, das quais apenas dez eram aliadas aos holandeses. Por isso queria o zelandês (sic!) ir ao interior da região, a fim de atrair mais índios para os seus homens através de atitudes humanas e de bom tratamento. Também não esqueceu de preparar uma determinada quantidade de madeira corante para exportação.¹⁹

Contudo, percebe-se que a guerra e os constantes conflitos com índios inimigos e portugueses foram obstáculos para as pretensões flamengas. Porém, antes dos holandeses, os franceses traficavam sem maiores problemas com os índios da Serra da Ibiapaba, espécimes da fauna e flora, a ponto de ameaçar a primazia do território dos portugueses. Receosos disso, fazem com que Pero Coelho se desloque da Capitania de Pernambuco até o Maranhão para combatê-los, onde a permanência dos franceses já adquiria *status* de colonização efetiva. Observe-se a descrição sobre essa expedição:

No início de 1604, reuniram-se várias tropas da expedição na foz do rio Jaguaribe, de onde marcharam juntas em direção ao Maranhão. Entre os 65 soldados, que acompanhavam Pero Coelho, encontrava-se Martim Soares Moreno, ainda muito jovem, que mais tarde desempenharia um papel importante. Além disso, participavam da expedição várias centenas de índios tabajaras e potiguaras. Esses últimos é que deram a um rio, onde se detiveram para descanso, o nome de Siara. As tropas ocuparam as localidades anseadas do âmbar (Parazinho), mata dos paus de cores (Jericoacoara) bem como o rio da cruz (Camocim), até que a caminho da Serra da Ibiapaba encontraram resistência dos índios que se tinham aliado aos franceses.²⁰

Pode-se notar aí a quase incessante guerra entre colonizadores e nativos, além da referência geográfica da região, que é objeto desta análise, como rota dessas viagens que se tornarão constantes pelos séculos seguintes. Numa tentativa posterior, os holandeses confirmariam a excelência da costa cearense:

Trata-se aqui do mercador Hendryck Hendrykssen Cop e do capitão Claes Adriassen Cluyt de Ackersloot. Também eles abicaram

¹⁹ R. Kromemen, *Mathias Beck e a Cia.*, p. 56.

²⁰ R. Kromemen, *Mathias Beck e a Cia.*, p. 30.

primeiramente no Mockeroe (Mucuripe). No seu diário de bordo descrevem a costa cearense do Mucuripe até Camocim, indicando as distâncias e os graus de latitude não esquecendo de referir a qualidade dos ancoradouros e as riquezas naturais da região.²¹

Com estas incursões cada vez mais frequentes, aos poucos, essa região tomava corpo nas tentativas de colonização de piratas e corsários por um lado, e de outro os portugueses, que tentavam a todo custo frear essas explorações.

Contudo, a historiografia parece produzir uma lacuna entre o século XVII, como já se viu, com as referências sobre as potencialidades de exploração da região por aventureiros estrangeiros e colonizadores portugueses. Isso, contudo, pode ser compreendido pela efetiva desorganização da ocupação da Capitania do Ceará e seus laços de dependência política junto às Capitanias de Pernambuco e Paraíba, que dificultaram as ações de povoamento.

Caio Prado Júnior, em “Formação Econômica do Brasil”, credita a ocupação do litoral cearense à existência das serras alinhadas ao longo da costa, com características edafoclimáticas propícias à exploração agrícola – condição esta que teria impedido a desertificação dessa área. Isso teria contribuído para a existência dos portos:

... destacam-se por isto estas elevações como oásis de terras férteis e cultiváveis em meio da aridez que as cerca. Tais serras (Ibiapaba, Sobral, Uruburetama, Baturité) atraíram e fixaram algum povoamento que procura saída pelo mar próximo, dando lugar a pequenos portos que se arranjaram como puderam nesta costa difícil: Camocim, Acaraú, Fortaleza – que será a capital graças à sua posição central...²²

A importância do Porto de Camocim também sofria com estes percalços que a Capitania do Ceará contabilizava. Contudo, com a reorganização da economia da capitania ao final do século XVIII, baseada na produção do charque nas oficinas e, mais tarde, na expansão da cultura do algodão para o mercado externo, o porto recuperaria seu movimento, ganhando nova dimensão na economia regional, juntamente com outros portos cearenses. A indústria do charque, principalmente a partir de 1740, ganha novos contornos com os centros de produção desenvolvidos nas embocaduras dos rios das capitanias do Ceará, Rio Grande do Norte e Piauí, agregando com ela a atividade saladeril. Neste sentido, a abertura de estradas ligando os núcleos pastoris do sertão aos portos do litoral é viabilizada. Raimundo Girão acentua: “Uma comunicou mais facilmente a serra da Ibiapaba e o Camocim; por outra, a estrada geral do Jaguaribe, despejavam os

²¹ R. Kromemen, *Mathias Beck e a Cia.*, p. 33.

²² Caio Prado Júnior, *Formação Econômica do Brasil*. Colônia, São Paulo, Brasiliense, 1992, p. 46.

bois e as coiramas das ribeiras do Jaguaribe e Iço, bem como dos Inhamuns, para o ancoradouro de Santa cruz do Aracati”.²³

Os portos cearenses, notadamente o de Aracati, ganham mais movimento, posteriormente, com a suspensão das atividades das oficinas de Mossoró e Açú, no Rio Grande do Norte. Ao início do século XIX, o governador, Bernardo Manuel de Vasconcelos, ressaltava a intensidade do comércio de charque na região: “A Villa de Granja, que domina a foz do rio de Camossi, tem em si hum grande comercio de carnes, e algodão; que atrai pello seu cômodo muitas embarcações e traficantes das capitancias circunvizinhas”.²⁴

Esse ressurgimento da Capitania do Ceará no cenário econômico regional se prolongou pelo século XIX com as condições que se colocaram para a exploração da agropecuária nos sertões cearenses e, no caso da região do Rio Coreaú, somando-se, como já se disse, a atividade salineira. Segundo R. Batista Aragão, com estas atividades, o Porto de Camocim ganhara movimentação, pois era o ponto privilegiado de embarque dos produtos da região de Granja, “estendendo-se da Palma (Coreaú) a Ibiapaba e desta aos confins de sua jurisdição (Amarração)”.²⁵

Vale salientar que a este tempo, o porto de Camocim já se localizava na atual cidade, funcionando à base de trapiches. A historiadora cearense Marta Emísia Barbosa, em trabalho sobre a cidade de Sobral, confirma:

O ritmo acelerado da produção acabou resultando, a médio prazo, numa queda da qualidade do produto, levando o governo a adotar, a partir de 1792, meios de controlar a qualidade do algodão a ser exportado. A prática de inspecionar o produto destinado ao mercado externo começou no Ceará, em 1810, mediante deliberação da Junta da Fazenda, determinando a saída do algodão somente pelos portos de Jaguaribe (Aracati), Mucuripe, Acaracu e Itapajé e Camocim onde era feita a triagem do produto.²⁶

No final do século XIX, com a chegada da ferrovia na região, o escoamento da produção e o tráfego de pessoas por essas vias se tornariam mais intensos.

Por estas duas vias de escoamento da produção saíam o sal de Camocim e Chaval, o charque das oficinas de Sobral e Granja, a

²³ Raimundo Girão, *História Econômica do Ceará*, Fortaleza, Instituto do Ceará, s/d. Capítulo XVII – 1880 a 1920, p.145.

²⁴ R. Girão, *História Econômica do Ceará*, p. 158-9.

²⁵ Palma é o antigo nome da atual cidade de Coreaú, que fica ao sul de Camocim. Toda a região banhada pelo rio é denominada de Vale do Coreaú, de menor expressão na economia cearense, sobressaindo-se mais o Vale do Acaraú que escoava sua produção anteriormente pelos portos de Acaraú e Camocim. Amarração é o nome do antigo porto (atualmente Porto de Atalaia) no Estado do Piauí, atualmente cidade de Luís Correia. Ver: R. Aragão, *História do Ceará*, vol. 3, Ed. do autor, 1985, p. 265.

²⁶ Marta Emísia Barbosa et all, *Sobral. Histórico e Evolução Urbana*, Sobral, Prefeitura Municipal de Sobral, 2000, p. 11.

farinha de Crateús, o boi em pé, a castanha de caju, a carnaúba e o algodão de toda a região. Por elas, chegavam também os tecidos, a porcelana inglesa, os vinhos portugueses, a moda francesa, a madeira da Amazônia, as companhias de teatro que se apresentavam no Teatro São João, de Sobral, e São José, em Fortaleza, as comissões científicas, como a que confirmou a Teoria da Relatividade de Einstein, em Sobral, marinheiros sonhadores, viajantes ávidos de aventuras, comerciantes em busca de estabelecer praça.²⁷

Efetivamente, com essa importância estratégica, geradora da riqueza local, segundo ainda R. Batista Aragão, se “geram condições de habitabilidade”, dando à região “foros de povoação”.²⁸ Os povoados surgiram então ao longo do que se convencionou chamar de “caminhos das boiadas”, como assinala Marta Emísia Barbosa:

Os caminhos traçados pelas boiadas foram fundamentais para a ocupação do Ceará. O gado trazido principalmente de Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte, desde o início da colonização, definiu percursos que tinham como destino às ribeiras dos rios onde foram surgindo os primeiros povoados.²⁹

Pode-se perceber aí que a demarcação desse espaço regional como desenvolvido comercialmente e como fator de atração de pessoas para uma efetiva ocupação extrapolava o meramente chamado espaço local. Se compreendermos esse espaço estudado, fruto da conjunção da atividade porto-ferroviária, como direcionado e construído em função das relações comerciais que começam a se gerar no seu interior rumo a outros mercados e a outras necessidades, perceberemos a destinação do mesmo no encadeamento das relações econômicas que determinam a função desses espaços. Coincidentemente, é no melhor período de desenvolvimento desses espaços de trabalho que se instala uma incipiente atividade industrial em Camocim, com pequenas fábricas de cigarro, sabão, beneficiamento de algodão etc., assim como as melhorias urbanas.

Dentro desta contextualização, é importante se fazer uma reflexão dessa demanda que propicia a ligação do Porto de Camocim com a cidade de Sobral, importante centro distribuidor de produtos baseado na atividade agropecuária, produzindo gêneros de primeira necessidade, couros, charque e produtos extrativos vegetais como a cera de carnaúba e oiticica.

Nesse processo de regionalização que tentamos compreender, as palavras do jornalista Frota Neto, ao prefaciá-lo “Sobral do meu tempo”, de autoria de

²⁷ Carlos Augusto P. dos Santos, *Cidade Vermelha. A militância comunista em Camocim-CE. 1921-1950*, Dissertação de Mestrado, UFRJ/UFC, 2000, p. 59.

²⁸ R. Aragão, *História do Ceará*, p. 265.

²⁹ M. Barbosa, Sobral. Histórico e Evolução Urbana, p. 11.

outro jornalista, Lustosa da Costa, são esclarecedoras, observando, no entanto, o problema de um ângulo que privilegia sobremaneira, quase sem remorsos bairristas, a cidade de Sobral como centro irradiador econômico, político e cultural. Diz o citado jornalista:

Era assim que a cidade-Estado atuava como pólo: um grande empório comercial-exportador para dentro e para fora de sua área de influência. Para dentro, na medida em que produzia, importava e distribuía para toda a Zona Norte do Ceará e para boa parte do Piauí e do Maranhão. Para fora, quando enviava – na interligação ferroviária – pelo Porto de Camocim, o resultado agropecuário ao exterior sem ponto de contato com a economia da simbólica capital política – Fortaleza – a que deveria estar ligada e subordinada.³⁰

Talvez resida aí um dos pontos de inflexão para se compreender a importância econômica da região de influência do Porto de Camocim. Não precisando de intermediação via Fortaleza, os contatos comerciais e políticos eram feitos diretamente com a capital da República. Com efeito, observando-se os documentos da Associação Commercial de Camocim, são vários os pedidos feitos diretamente ao Presidente da República para a resolução de problemas atinentes ao porto e à ferrovia.

Curiosamente, se a ferrovia e sua conjugação com o porto fizeram a hegemonia do comércio da região, a ligação ferroviária desta com Fortaleza, inicialmente, beneficiou Sobral, pois as mercadorias não precisavam mais ser exportadas pelo porto de Camocim. Por outro lado, contribuiu para o seu enfraquecimento, visto que outros sistemas de comunicação e transporte se desenvolveram paralelamente. O enfraquecimento do porto contribuiu, por sua vez, para a deficiência da ferrovia. As rodovias e o transporte rodoviário seriam posteriormente guindados ao posto de alagoes da desativação do ramal ferroviário Sobral-Camocim.³¹

Neste sentido, a incipiente indústria sobralense não se capacitou tecnologicamente reduzindo sua capacidade de produção e ficando cada vez mais dependente da produção externa. A cidade de Fortaleza deixa de ser mais do que uma capital do “simbolismo burocrático”, como assinalava o nosso jornalista, e começa a se desenvolver mais fortemente com seu porto devido à nova estrutura viária. A esta altura, tanto o Porto de Aracati, assim como o de Camocim, devido ao enfraquecimento de seus movimentos portuários, não eram mais páreos para o Porto de Mucuripe que se modernizava e permitia uma maior concentração de trabalho.

Nunca é demais dizer que no processo de urbanização do nordeste brasileiro a agropecuária foi o fator principal da organização espacial. Concorre também

³⁰ L. Costa, Sobral do meu tempo, p. 10.

³¹ L. Costa, Sobral do meu tempo, p. 12.

para isso a consolidação da atividade portuária coadjuvada pela malha ferroviária, o que favorece “o estabelecimento de uma economia primário-exportadora que propiciava uma intensa dinâmica à cidade portuária que organizava extensas bacias de colheita de produção primária ligada ao extrativismo, à criação intensiva e à exploração de drogas do sertão”.³²

Era Fortaleza se fazendo metrópole, mesmo não possuindo as condições de outras capitais nordestinas, conforme assinala Manuel Correia de Andrade:

A capital do Ceará não possuía nem uma baía profunda como Salvador nem a foz de um rio como Recife onde as embarcações de pequeno e médio porte pudessem se abrigar, no período colonial, com o mínimo de segurança. Seu porto teria que ser construído em mar aberto... Se as condições naturais, inicialmente não favoreciam a construção do porto, as condições econômicas também não foram... Com a Revolução Industrial e a intensificação da demanda de algodão pelo mercado inglês, o Ceará passou a produzir um produto de exportação e a intensificar o povoamento de seu território e a abertura de sua economia. Foi como exportador de algodão e, posteriormente de cera de carnaúba, que Fortaleza ganhou importância no século XX e teve suas instalações portuárias concluídas.³³

Com todos esses fatores favorecendo Fortaleza, o município sai daquela condição de capital “simbólica”, de que falara o jornalista Frota Neto, e passa a ter realmente foros de metrópole.

A condição de capital administrativa e, como conseqüência, sede de repartições públicas de vários níveis, além de outros órgãos ligados à administração, a construção da Estrada de Ferro de Baturité, partindo dela para o interior, no momento áureo da produção algodoeira, o melhoramento do porto, a construção de rodovias, entre outras medidas, contribuíram para que Fortaleza fosse paulatinamente adquirindo feições de grande metrópole, e que fosse, aos poucos, estabelecendo uma competição com as demais cidades do interior, até galgar a posição que desfruta hoje.³⁴

Por outro lado, o poder político também se alterava. No dizer de Frota Neto, Sobral perdera a hegemonia, pois não contava mais com o apoio dos líderes de sua área de influência. A velocidade das comunicações eliminara a intermediação, digamos assim, das lideranças sobralenses na reivindicação dos pleitos da região

³² José Borzachiello Silva, “A cidade contemporânea no Ceará”, in Simone de Souza (org.), *Uma nova história do Ceará*, Fortaleza, Edições Demócrito Rocha, 2004, p. 216.

³³ Manuel Correia de Andrade, “A estrutura portuária e a organização do espaço no Brasil”, in *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros* vol. XIX, São Paulo, AGB, 1978, p. 91.

³⁴ J. B. Silva, “A cidade contemporânea no Ceará”, p. 229.

e da Igreja, com sua característica de “mando e obediência”, que perdiam terreno nesse jogo de forças que se apresentava, mostrando novos atores que se perfilavam “nos cenários estadual/nacional”.³⁵

Observa-se, então, uma conjugação de fatores que, encadeados, contribuíram para a decadência econômica da região. É claro que isso não se dá meramente pela força do jogo político nos meandros do fenômeno da regionalização. Quase um século antes, o historiador Antônio Bezerra já previra a fragilidade da rede de comunicações que alimentava a prosperidade de Sobral como centro econômico regional. Em suas “Notas de Viagens”, um longo estudo em que registra suas impressões sobre a província do Ceará, destaca sobre a região:

Não tenho a intenção de ofuscar o brilho de Sobral cuja prosperidade é visível, mas que estará estacionária logo que chegue a estrada a Ipu. Sobral é, atualmente, o empório do comércio do norte da província, porquanto recebe auxílio dos municípios vizinhos. Mas esse auxílio há de perder, pelo menos em parte, quando procurarem pontos mais próximos e meios mais fáceis de transporte.³⁶

Lustosa da Costa lamenta a precisão profética do autor de “Notas de Viagem”. Sua constatação vai ao encontro dessa deficiência apontada pelo velho historiador. Por outro lado, não se pode dizer com veemência que somente a opção pelo transporte rodoviário ou a construção de uma malha de estradas, ligando o interior com a capital para o escoamento da produção de algodão, tenha sido o grande vilão da história. Há de se contabilizar também a falta de uma reação ou de uma organização mais forte dos setores produtivos da região, no sentido de se conseguir um aparelhamento mais efetivo tanto do Porto de Camocim como da Estrada de Ferro de Sobral. Some-se a isso a precarização do setor industrial sediado em Sobral, carente de tecnologia e a incapacidade de se implantar novas demandas que dessem uma sobrevida ao porto e à ferrovia. Naquele momento, cogitou-se a exploração da riqueza mineral da zona de influência desses equipamentos, principalmente, as jazidas de cobre de Viçosa do Ceará, na Serra da Ibiapaba e até de estados vizinhos, como o Piauí e o Maranhão.³⁷

Mesmo assim, apontando-se alternativas de aproveitamento do potencial portuário e ferroviário da região, houve quem ignorasse essas condições técnicas. No prefácio da Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, no volume referente ao Estado do Ceará, o autor, talvez por sentimentos de simpatia ou de outros laços,

³⁵ L. Costa, Sobral do meu tempo, p. 14.

³⁶ Antônio Bezerra, *Notas de Viagens*, Fortaleza, Imprensa Universitária do Ceará, 1965; L. Costa, *Sobral do meu tempo*, p. 122.

³⁷ A jazida de cobre da cidade de Viçosa, considerada a maior da América do Sul, com produção prevista de 25 mil ton/ano, chegou a ser explorada mais sem continuidade. Além disso, são dignas de registro as perspectivas de exploração mineral de ferro e manganês no município de Granja, calcário em Freicheirinha, no sopé da Ibiapaba, além da maior mina de urânio do Brasil em Santa Quitéria, próximo a Sobral.

ignora a base de estudos de viabilização econômica do porto e ferrovia cearenses e lança a ideia de um outro caminho para o desenvolvimento da região limítrofe dos estados do Ceará e Piauí:

Nos limites do Ceará e do Piauí existe a Baía dos Cajueiros em condições razoáveis para o estabelecimento de um porto, que se localizará nas proximidades de jazidas de ferro e de manganês, que se situam na divisa do Piauí com o Ceará e nos espigões da Serra de Ibiapaba. (...) Essa localização, além disso, está nas condições de facilitar o escoamento de sua produção siderúrgica para atender o nordeste.³⁸

Por tudo isso, é sintomático que o Porto de Camocim só venha a ter visibilidade na historiografia quando se analisa a disputa do território entre portugueses, franceses e holandeses, ou quando a conjuntura internacional bafejada pelos reflexos da guerra proporciona o desenvolvimento da atividade algodoeira. De forma indireta, o porto de Camocim aparece, na historiografia do Ceará, ainda no processo de estruturação do sistema portuário de Fortaleza, fator provocador da decadência dos outros portos cearenses, juntamente com a desativação das ferrovias, ou nos momentos de calamidade pública.

De maneira geral, é importante ressaltar que os portos no império se ressentiam de uma organização maior no tráfego de produtos. Conforme as descrições, os mesmos não passavam “de um conjunto desarticulado de trapiches de madeira, onde encostavam as “lanchas” que eram carregadas para levar os produtos até o navio que ficava fundeado ao largo. Cada um destes trapiches tinha o seu dono, que, normalmente, tinha um grupo de escravos que transportava o produto desde o armazém até o pontal ou trapiche”.³⁹

Embora o porto de Camocim permitisse em seu canal natural o ancoramento dos navios nos próprios trapiches, ressentia-se de uma estrutura maior, como um cais acostável que será construído somente na primeira metade do século XX. Essa necessidade de um melhor aparelhamento dos portos e dos serviços alfandegários, no período imperial, fazia-se urgente, visto o aumento da demanda da atividade exportadora. A *Collectoria* de Camocim só seria criada em 1882 e toda a arrecadação de impostos das mercadorias feitas por cabotagem era feita pela *Collectoria* de Sobral, facilitando o contrabando.

A falta de recursos, bastante minorada em virtude da participação brasileira na Guerra do Paraguai adiaria a construção das obras necessárias, conforme salienta Cezar T. Honorato, que traça um perfil dessas dificuldades, principalmente nos portos do Rio de Janeiro, São Luís do Maranhão, Salvador, Recife e nas “novas

³⁸ Jurandyr Pires Ferreira, “Prefácio”, in *Enciclopédia dos municípios brasileiros*, vol. XVI, Rio de Janeiro, IBGE, 1959, pp. 12-13.

³⁹ Cezar Teixeira Honorato, *Op. cit.*, p. 167.

obras nas alfândegas do Maranhão, Pará, Ceará, Paranaguá, Rio Grande do Sul e Santa Catarina”. Continua o referido autor:

... A situação era ainda mais dramática nas províncias que, desde o final da década de 1850, vinham se impondo como expressivas regiões exportadoras. Tal era o caso de São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul ao Sul, do Pará ao Norte e de Alagoas, Rio Grande do Norte, Paraíba, Ceará e Sergipe, no Nordeste, com uma vitalidade econômica pouco anotada na historiografia econômica tradicional, que representaram, no ano de 1868/69, 33% das exportações brasileiras.⁴⁰

Somente ao final do ano de 1869, é que o Imperador assinaria o Decreto nº 1.746 autorizando a iniciativa privada a contratar construções nos portos brasileiros e os direitos de exploração das tarifas sobre os serviços prestados sob a forma de Concessão de Serviço Público. Era a privatização da época. Hoje chamaríamos, mais modernamente, de Parceria Público Privada (PPP). Até agora na documentação compulsada, não nos foi possível verificar qualquer obra no porto de Camocim nesse período.

Considerações finais

Contudo, apesar de todas essas dificuldades, o Porto de Camocim, segundo uma historiografia consolidada no Ceará e, de certa forma confirmada por uma produção mais recente, era tido como uma das entradas mais importantes para o Ceará. A sua excelente localização geográfica, próxima das regiões produtoras e do mercado europeu e seu período de auge enquanto lugar de circulação de mercadorias não enfrentando maiores rivalidades no setor, confirma sua importância.⁴¹ Em meados do século XIX, a Companhia Maranhense de Navegação e a Companhia de Navegação Pernambucana já dispunham de armazéns no Porto de Camocim. Esta última com seus sete vapores dominava o comércio entre os principais portos das províncias do nordeste tendo como base Recife, chegando pela rota norte até o porto de Granja (denominado Camocim), “em viagens que duravam vinte dias”.⁴²

⁴⁰ Cezar T. Honorato, *Op. cit.*, pp. 167-171.

⁴¹ A ligação direta do comércio entre o Porto de Camocim e outros portos do norte com a Metrópole portuguesa já é levantada pelo Barão de Studart como uma alternativa por demais viável: “Não se pode argüir a menor impossibilidade para a navegação seja direta a esta Corte, pois bem se conhece que as barras de Mossoró, Jaguaribe, do Acaracu e do Comocim dão suficiente entrada a corvetas pequenas, e por haverem sumacas de maior lote, que entram naqueles portos pelo comércio das carnes e várias embarcações que tem arribado ao Ceará”. Guilherme Studart, *Notas para a história do Ceará*, vol. 29, Brasília, Senado Federal, 2004, p. 497.

⁴² Josué Humberto Barbosa, “Porto, navegação e vida social antiga: um cronista e o cotidiano do Recife nos meados do século XIX”, in *Saeculum* No. 415, João Pessoa, Editora Universitária/UFPB, dezembro/2000, pp. 197-205. Os vapores eram: “Ipojuca, Pirapama, Giguiá, Jaguaribe, Mundahú, Cururipe e Paraíba”. A rota norte fazia “escalas na Paraíba, Natal, Maceió, Mossoró, Aracaty, Acaracu e Granja... Ao sul fazia rota passando em Barra Grande, Porto das Pedras, Camaragibe, Maceió e Penedo, em viagens de 10 dias”, p.199.

Os anúncios dos jornais da época se prestam como uma excelente fonte para se perceber a importância desse movimento do porto para a economia da região. Veja-se, por exemplo, o que o jornal "A Lucta", publica:

Movimento do Porto de Camocim.

- **Commandatuba**, da Companhia Bahiana, saíu do Recife a 3 do corrente devendo passar a 7 ou 8 para Amarração, de onde regressará para o sul, com escala por Camocim a 10 ou 11.
- **Pihauy**, da Comercio e Navegação, esperado do Rio, de onde saíu a 29, a 18 ou 20.
- **Cururupny**, da Maranhense, passou ante-hontem para o Recife, de onde é esperado a 25.
- O vapor **Sobral** está em viagem para o México, deve ancorar em Camocim, onde carregará para o Pará nos primeiros dias de junho.
- O pacote **Parnahyba** está em reparos em Belém, de onde em breve sahirá a fazer sua linha de Camocim a Belém.⁴³

Essa importância diminuirá com a construção do Porto do Mucuripe de Fortaleza, beneficiado com o declínio do Porto de Aracati, e da ligação ferroviária de Sobral com Fortaleza. Por outro lado, a malha rodoviária, especialmente construída para o escoamento da produção de algodão, beneficiou sensivelmente o porto da capital do Estado, facilitando as transações de exportação experimentada pelo "boom" da produção algodoeira.⁴⁴

Um outro fator que concorreu para o agravamento da situação dos portos de Aracati e Camocim, beneficiando diretamente o de Fortaleza, foi o problema de assoreamento dos rios onde ficavam estes portos. Não recebendo a contento os trabalhos de dragagens regulares de que necessitavam, demandavam-se ao longo do tempo grandes esforços dos setores comerciais prejudicados na reivindicação destes trabalhos junto às autoridades políticas, como veremos adiante. Sobre isto nos diz o historiador Raimundo Girão: "Concomitantemente, agravava-se a imprestabilidade dos portos de Camocim e Aracati, tomadas as entradas pela areia e, assim dificultada a sua utilização, o recurso era o transporte para a metrópole do Mucuripe".⁴⁵

Pedidos de dragagem dos portos acima referidos inundam a documentação das associações ligadas ao comércio e dos jornais. No mesmo ano de estudos para viabilizar esses portos, o jornal "O Rosário", de Aracati, traz notícias de melhoramentos para o porto após incidente com o vapor "Rio" (ocorrido em

⁴³ Jornal *A Lucta*, maio 7 de 1914, Sobral-CE, p. 2.

⁴⁴ Sobre o processo de superação do Porto de Fortaleza, em relação aos portos de Aracati e Camocim na exportação algodoeira e outros produtos, ver: "O Sistema Portuário: contrastes e controversias", in Gisafra Nazareno Mota Jucá, *Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza (1945-1960)*, São Paulo, Anna-blume, 2003.

⁴⁵ R. Girão, *História Econômica do Ceará*, p.447.

1 de setembro daquele ano) autorizados pelo Governo Federal. O intendente de Aracati agradece a intermediação do Governador do Estado e ao Chefe da Comissão de Estudos dos Portos de Fortaleza a Camocim.

Dr. Accioly – Ceará. Dia 7. Resolução Ministro mandando dragar Barra nosso porto, transmittida hontem vosso telegramma, foi recebida maximo regozijo população. Em nome deste, principalmente commercio a quem mais interessa serviço, agradeço perante Ministro que, influenciado certamente vosso pedido, autorisou melhoramento imprescindivel, inadiável.
Saudações – Pompeu Lima.⁴⁶

Nesses intervalos entre o pedido de dragagem e plantação das dunas adjacentes a estes portos e alguma execução dessas atividades, com certeza havia uma diminuição do movimento destes portos. Com os estudos avançados na primeira década do século XX (1911), referente ao Porto do Mucuripe em Fortaleza, a mesma comissão encarregada da realização deste tipo de trabalho ampliou sua atuação para os portos de Aracati e Camocim. Do ponto de vista de sua constituição geológica, esses portos diferiam do de Fortaleza, visto que estavam situados em leitos fluviais, cujas proximidades com o litoral marítimo favoreciam a invasão de dunas “em consequência dos ventos reinantes do quadrante de SE, como, aliás, acontece em toda a carta septentrional do Brasil a partir do Cabo de São Roque”, no litoral potiguar.⁴⁷ Mesmo assim, a condição natural desses portos, segundo a própria Inspectoria Federal de Portos, Rios e Canaes, em relatório datado de 1922, poderia ser facilmente melhorada com custos baixos:

A barra do Rio Jaguaribe, e o porto de Camocim, assim como muitos outros do Norte do Brasil, são susceptíveis, pois, de serem melhoradas com despesa relativamente baixa; bastará que se estabeleça um serviço permanente de fixação de dunas em cada porto, e que se faça alguma dragagem para a limpeza dos canaes e remoção de alguns baixios; dragagem esta que poderá ser executada muito economicamente desde que seja realizado o programma proposto pelo Engenheiro Souza Bandeira de organizar um serviço permanente de dragagem, dotado de material adequado, de pessoal adextrado (sic) e de recursos pecuniários suficientes, de maneira que possam ser destacadas secções desse serviço, temporariamente, em um ou mais portos que delle careçam.⁴⁸

⁴⁶ Jornal *O Rosário*. Anno III, No. 133, 9 de setembro de 1911.

⁴⁷ Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspectoria Federal de Portos, Rios e Canaes, *Portos do Brasil. Primeiro Centenário da Independência. 1822-1922*, Rio de Janeiro, Emp. Ind. Editora “O Norte”: 1922, p. 64.

⁴⁸ Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspectoria Federal de Portos, Rios e Canaes, *Portos do Brasil*, pp. 65-66.

Mesmo com estes problemas, os portos exerciam uma função de suma importância na facilitação de transporte de víveres nos períodos de estiagens. No período quase ininterrupto de secas no final do século XIX, o Porto de Camocim ficou em segundo lugar no movimento de importação de produtos alimentícios. Em sua “História Econômica do Ceará”, o historiador Raimundo Girão nos informa: “Estanque as fontes de produção, o povo passou a comer o que se importava. Somente de farinha, feijão, milho e arroz foram trazidos 15.871:384\$000. Pelo porto de Fortaleza 12.103:376\$300; pelo de Camocim, 2.598:319\$300; pelo de Aracati, 1.169:688\$800”.⁴⁹

Como se pode observar até aqui, as condições de balneabilidade nos outros portos cearenses eram melhores do que os mares bravios do Mucuripe. O melhoramento e aparelhamento dos portos de Camocim e Aracati, diziam os estudos, demandariam baixos custos com relação ao de Fortaleza. Porém, é a capital cearense que apresenta uma maior concentração desses esforços de exportação desde o início do século XX, favorecidos pela exploração do algodão em tempos de guerra.

A preferência da alocação dos investimentos no Porto de Mucuripe obedece a nosso ver uma lógica que não responde apenas a uma conjuntura econômica, mas, de uma decisão política que tem íntima relação com este aspecto, desprezando os estudos técnicos. Exemplo deste tipo de decisão onde prevalece o componente político sobre as outras variáveis foram os acontecimentos que envolveram a desastrosa construção do Porto da Paraíba, quando há poucos quilômetros da capital paraibana o Porto de Cabedelo se mostrava mais viável economicamente.⁵⁰

Vasculhando as informações contidas no Almanaque do Ceará, pode se visualizar o movimento de importação e exportação dos portos cearenses e a conseqüente supremacia do porto de Fortaleza sobre os demais:

Exportação nos portos do Ceará – 1903 a 1908.

Anos	Fortaleza	Camocim	Aracati	Total/Ceará
1903	6.578:500\$000	2.542:000\$000	1.161:000\$000	10.281:000\$000
1904	9.891:990\$963	2.263:351\$800	1.567:442\$970	13.722:485\$733
1905	_____	_____	_____	13.462:935\$618
1906	9.738:075\$095	2.760:495\$750	1.136:650\$573	13.635:146\$318
1907	_____	_____	_____	10.568:432\$889
1908	_____	_____	_____	11.901:529\$750

Fonte: *Almanaque do Ceará*. Anos de 1904 a 1909.

⁴⁹ R. Girão, *História Econômica do Ceará*, p. 415.

⁵⁰ Sobre os desmandos gerados pela tentativa de construção do Porto da Paraíba durante o Governo Epitácio Pessoa, ver José Jofilly, *Porto político*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1983.

Mesmo com a ausência de dados para os anos de 1905/1907 e 1908 na tabela acima, pela falta de informação dos portos separadamente, acredito que a tendência tenha se mantido, isto é, do Porto de Fortaleza ter três ou quatro vezes mais o movimento comercial do que o Porto de Camocim. Por outro lado, o fato de este apresentar um montante duas vezes maior do que o Porto de Aracati pode ser explicado pela concorrência mais forte que o Porto de Fortaleza exercia sobre este devido também à proximidade geográfica. Note-se também uma queda significativa do movimento dos portos a partir de 1907. O algodão respondia pela maior parte da pauta de exportação. Somente no ano de 1904 foram exportados pelos portos cearenses 3.214.318 Kg do produto. Em 1905, outros 4.449.648 Kg, diminuindo um pouco em 1906, para 3.914.472 Kg. Os outros produtos importantes da pauta eram a cera de carnaúba, borracha, peles de cabra e carneiro, gado bovino e couros salgados.

Os dados relacionados abaixo sobre o Porto de Fortaleza, embora não ofereçam exatamente uma série, ou se possa compará-los com outros parâmetros e portos cearenses, são utilizados somente como caráter ilustrativo para mostrar que, já na primeira década do século XX, embora com seus problemas de atração e navegação, era o mais movimentado.

Movimento do porto de Fortaleza – Ano de 1900

Tipo de navegação	Navios	Toneladas
Longo curso	28	28.375
Grande cabotagem	256	231.200
Pequena cabotagem	58	7.009
Total	342	266.584

Fonte: *Almanaque do Ceará* 1902, p. IX.

Não se tem números para a mesma época no que diz respeito aos portos de Camocim e Aracati, porém, estes dados são ilustrativos do que o porto de Fortaleza já apresentava na virada do século XIX para o século XX. Em 1902, dos 326 navios que deram entrada, 266 eram nacionais, 40 de bandeira inglesa, 14 eram alemães. Suécia, Noruega e Rússia compareceram com dois navios cada.⁵¹

Portanto, por estes números apresentados, o porto de Fortaleza era o mais importante na primeira década do século XX. Mesmo no ano de 1919, devido a uma “desoladora calamidade climática” que atingiu o Estado provocando “o deslocamento e o êxodo das populações rurais em grandes levas, a nossa exportação nesse ano sofreu sensível diminuição”, o porto de Fortaleza apresentou números esmagadores em relação aos outros portos e às fronteiras:

⁵¹ *Almanaque do Ceará*, Ano de 1904, p. XII.

Valores oficiais da exportação do Ceará - Ano de 1919

Portos	Valor oficial	Direitos pagos
Fortaleza	27.597:841\$695	2.519:972\$534
Aracaty	1.985:220\$266	170:177\$556
Camocim	1.963:591\$170	179:456\$765
Fronteiras	1.854:324\$013	164:615\$723
Total	32.400:997\$144	3.034:222\$578

Contudo, se por estes números se pudesse dizer que o porto de Fortaleza era a principal porta de entrada e saída do Ceará, não se pode excluir as potencialidades dos portos de Camocim e Aracati, assim como da função social que estes portos representavam para suas respectivas regiões. O que se configura neste instante, além de uma disputa de discursos sobre o melhor porto para o Ceará, é a inserção da economia cearense dentro da lógica capitalista, naquele momento da conjuntura nacional e internacional.

Dentro desse contexto, observa-se que essa dinâmica favoreceu o porto e a cidade de Fortaleza. A periodicidade das secas, cujos efeitos se verificavam mais fortemente no interior, e, principalmente, a abertura de estradas ligando a capital aos municípios do interior e de estados vizinhos a transformaram em ponto de atração para movimentos migratórios vindos do interior cearense, de outros estados nordestinos, da região amazônica, além de uma pequena parcela de estrangeiros. Hoje, esses fatores contribuem para o fenômeno chamado de “macrocefalia urbana”, que no Ceará (e acreditamos que em outros estados do norte-nordeste do Brasil) provocam um crescimento desigual com reflexos na constituição dos espaços urbanos. Explicando tal fenômeno para a região metropolitana de Fortaleza, Cleide Bernal nos diz: “Enquanto Fortaleza atinge hoje uma população de mais de dois milhões de habitantes, a segunda cidade mais populosa, Caucaia, apresenta população quase dez vezes inferior (225 mil habitantes) e a quarta, Maracanaú, 174 mil habitantes, ambas situadas dentro da região metropolitana”.⁵²

Apesar desses pontos demarcatórios que assinalamos como expressão do “boom” e da decadência das atividades no porto e na ferrovia, o processo histórico que devemos recuperar é muito mais rico. Sabe-se que a relação espaço-tempo de uma periodicidade, como assinala a historiadora Rosa Godoy Silveira, baseada na configuração do “modo de produção que estrutura a sociedade” é capaz de produzir “um espaço específico, expressão da sociedade que o organiza”.

⁵² Maria Cleide Carlos Bernal, *A Metrópole Emergente: a ação do capital imobiliário na estruturação urbana de Fortaleza*, Fortaleza, Editora da UFC/Banco do Nordeste do Brasil S. A., 2004, p. 152.

Essa especificidade do espaço local é o nosso maior alvo que pretendemos perseguir nesta pesquisa, visto que, como nos diz ainda nossa historiadora: “Ademais, não sendo o tempo histórico linear, mas encerrando contradições, o espaço que o exprime condensa o modo de produção daquele tempo determinado ou nos seus vários momentos, ou condensa ainda modos de produção (processos produtivos) anteriores”.⁵³

É o que Milton Santos nomeia de ‘rugosidades’, que são:

... o espaço construído, o tempo histórico que se transforma em paisagem, incorporado ao espaço. As rugosidades nos oferecem, mesmo sem tradução imediata, restos de uma divisão do trabalho internacional, manifestada localmente por combinações particulares do capital, das técnicas do trabalho utilizadas. Assim, o espaço, espaço-paisagem, é o testemunho de um modo de produção nestas manifestações concretas, o testemunho de um momento do mundo. O espaço, portanto é um testemunho, ele testemunha um momento de um modo de produção pela memória do espaço construído, das coisas fixadas na paisagem ainda. Assim o espaço é uma forma durável, que não se desfaz paralelamente à mudança dos processos: ao contrário, alguns processos se adaptam às formas preexistentes enquanto outros criam novas formas para se inserir dentro delas.⁵⁴

São, portanto, os fatores internos e externos que delinearão, no tempo e no espaço, os vários usos que esses locais, antes destinados ao mundo do trabalho específico, venham a assumir, hoje, novos contornos e usos, subordinados às novas forças produtivas.⁵⁵ Neste sentido, ao destacar a atividade porto-ferroviária, estes espaços estão intimamente imbricados. Se em alguns momentos, o porto pareceu se destacar, foi mais por sua precedência enquanto fonte de trabalho para a cidade.

⁵³ Rosa Maria Godoy Silveira, *O Regionalismo Nordestino. Existência e Consciência da Desigualdade Regional*, São Paulo, Editora Moderna, 1984, p. 49.

⁵⁴ Milton Santos, *Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica*, São Paulo, HUCITEC, 1978, p. 138.

⁵⁵ R. M. G. Silveira, *O Regionalismo Nordestino*, p. 70.

Bibliografia

Fuentes primarias

Almanaque do Ceará, Ano de 1904, p. XII.

Jornal *A Lucta*, maio 7 de 1914, Sobral-CE, p. 2.

Jornal *O Rosário*. Anno III, No. 133, 9 de setembro de 1911.

Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspectoria Federal de Portos. Rios e Canaas, *Portos do Brasil*, pp. 65-66.

Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspectoria Federal de Portos. Rios e Canaas, *Portos do Brasil. Primeiro Centenário da Independência. 1822-1922*, Rio de Janeiro, Empr. Ind. Editora “O Norte”: 1922, p. 64.

Fuentes secundarias.

André Frota de Oliveira, *A Fortificação Holandesa do Camocim*, Fortaleza, Expressão Gráfica Editora Ltda., 1995.

Antônio Bezerra, *Notas de Viagens*, Fortaleza, Imprensa Universitária do Ceará, 1965.

Caio Prado Júnior, *Formação Econômica do Brasil. Colônia*, São Paulo, Brasiliense, 1992.

Carlo Ginzburg, *Olhos de madeira. Nove reflexões sobre a distancia*, São Paulo, Companhia das Letras, 2001.

Carlos Augusto P. dos Santos, *Cidade Vermelha. A militância comunista em Camocim-CE. 1921-1950*, Dissertação de Mestrado, UFRJ/UFC, 2000, p. 59.

Claudio H. M. A. Batalha, “Historiografia da classe operária no Brasil: trajetória e tendências”, in Marcos Cezar Freitas (org.), *Historiografia brasileira em perspectiva*, São Paulo, Contexto, 2000, pp. 145-158.

Eric Hobsbawm, *Os trabalhadores. Estudos sobre a história do operariado*, São Paulo, Paz e Terra, 2000.

Fernando Teixeira da Silva, *A carga e a culpa. Os operários das Docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade 1937-1968*, São Paulo/Santos, Hucitec/ Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

Fernando Teixeira da Silva, *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*, Campinas, SP, Editora da UNICAMP, 2003.

Guilherme Studart, *Notas para a história do Ceará*, vol. 29, Brasília, Senado Federal, 2004, p. 497.

José Borzachiello Silva, “A cidade contemporânea no Ceará”, in Simone de Souza (org.), *Uma nova história do Ceará*, Fortaleza, Edições Demócrito Rocha, 2004.

José Jofilly, *Porto político*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1983.

Josué Humberto Barbosa, “Porto, navegação e vida social antiga: um cronista e o cotidiano do Recife nos meados do século XIX”, in *Saeculum* No. 415, João Pessoa, Editora Universitária/UFPB, dezembro/2000.

Jurandyr Pires Ferreira, “Prefácio”, in *Enciclopédia dos municípios brasileiros*, vol. XVI, Rio de Janeiro, IBGE, 1959.

Luís dos Santos Vilhena, *Cartas de Vilhena; notícias soteropolitanas e brasílicas*, Bahia, Imprensa Official do Estado, 1802.

Lustosa da Costa, *Sobral do meu tempo*, Brasília, Senado Federal, 1982.

Manuel Correia de Andrade, “A estrutura portuária e a organização do espaço no Brasil”, in *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros* vol. XIX, São Paulo, AGB, 1978.\

Marc Bloch, *Apologia da História. Ou o ofício do historiador*, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Ed., 2001, p. 53.

Maria Cleide Carlos Bernal, *A Metrópole Emergente: a ação do capital imobiliário na estruturação urbana de Fortaleza*, Fortaleza, Editora da UFC/Banco do Nordeste do Brasil S. A., 2004.

Marta Emísia Barbosa et all, *Sobral. Histórico e Evolução Urbana*, Sobral, Prefeitura Municipal de Sobral, 2000.

Milton Santos, *Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica*, São Paulo, HUCITEC, 1978.

Norberto O. Ferreras, “História e trabalho: entre a renovação e a nostalgia”, in *Trajeto* vol I. No. 2, Fortaleza, Departamento de História da UFC, 2002, pp. 51-67.

Peter Burke, *O que é história cultural?*, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Ed., 2005, p. 30.

R. Aragão, *História do Ceará*, vol. 3, Ed. do autor, 1985, p. 265.

R. Batista Aragão, *Pedra Verde*, Fortaleza, IOCE, 1988.

Raimundo Girão, *História Econômica do Ceará*, Fortaleza, Instituto do Ceará, s/d. Capítulo XVII – 1880 a 1920.

Rita Kromemen, *Mathias Beck e a Cia. das Índias Ocidentais. (O domínio holandês no Ceará colonial)*, Fortaleza, UFC, 1997.

Rosa Maria Godoy Silveira, *O Regionalismo Nordestino. Existência e Consciência da Desigualdade Regional*, São Paulo, Editora Moderna, 1984.

Sílvia R. F. Petersen, *Cruzando fronteiras: as pesquisas regionais e a história operária brasileira*. Texto apresentado no Seminário “AEL 20 anos”, Arquivo Edgard Leuenroth/IFCH/UNIAMP, Campinas, 1994.

