

Igor Carlos Feitosa Alencar

Doutorando no Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo (USP), Mestre em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Paraíba (UFPB) e Graduado em Geografia (Licenciatura) pela Universidade Regional do Cariri (URCA)
igor.urca@hotmail.com

As joias, a coroa e a seca do imperador na modernização territorial cearense (1877-1879)

Resumo

A seca de 1877-1879 dizimou parcela expressiva da população cearense. Tal evento, por sua vez, foi aproveitado pela classe senhorial local aliada ao poder imperial como forma de intensificar a exploração do trabalho, ao alocar os flagelados em grandes obras públicas, em especial na Estrada de Ferro de Baturité. Nesse bojo, o trabalho em questão metodologicamente se ampara na análise conjunta de aspectos teóricos e fontes documentais e propõe investigar como, ao contrário do que prega a propaganda monarquista da época e no presente, o imperador atuou em conformidade com os preceitos do Estado capitalista e, ao invés de socorrer a população sertaneja, a superexplorou, possibilitando o avanço nas obras da ferrovia e garantindo o controle social, a proteção da propriedade privada e a expansão da fronteira de acumulação.

Palavras-chave: Seca, Trabalho, Estrada de Ferro de Baturité, Modernização Territorial, Geografia Histórica.

Abstract

THE JEWELS, THE CROWN AND THE EMPEROR'S DROUGHT IN THE CEARÁ'S TERRITORIAL MODERNIZATION (1877-1879)

The drought of 1877-1879 decimated a significant portion of the Ceará population. This event, in turn, was used by the local landowning class allied with the imperial power as a way to intensify labor exploitation, by allocating the scourged in large public works, especially in the Baturité Railroad. In this context, the work in question

is methodologically based on the joint analysis of theoretical and documentary aspects, and proposes to investigate how, contrary to what the monarchist ideology preaches then and now, the emperor acted according to the precepts of the capitalist state and, instead of helping the population, overexploited it, enabling the advance of the railroad works and guaranteeing social control, the protection of private property, and the expansion of the accumulation frontier.

Key-words: Drought, Labor, Baturité Railroad, Territorial Modernization, Historical Geography.

1. Introdução

Quando o Imperador voltou da Europa ao Brasil em 1877, grandes festejos tinham sido planejados para a sua chegada. Mas a satisfação de retornar ao lar foi empanada pelas más notícias do Ceará, onde a fome rugia após prolongada seca. Dom Pedro cancelou as celebrações oficiais, dizendo que os fundos reservados para esse fim deviam ser empregados no trabalho de alívio aos flagelados. Apesar dos grandes gastos que tivera na viagem, destinou parte da sua dotação para a mesma finalidade. Durante uma reunião do Gabinete, o ministro da Fazenda informou:

– Majestade, não temos mais condições de socorrer o Ceará. Não há mais dinheiro no Tesouro.

O Imperador baixou a cabeça durante alguns instantes, e depois disse com firmeza:

– Se não há mais dinheiro, vamos vender as joias da Coroa. Não quero que um só cearense morra de fome por falta de recursos.

Revivendo o Brasil-Império, Leopoldo Bibiano Xavier (1991, p. 52).

A “Grande Seca” ou a “Seca dos três setes” dizimou parcela expressiva da população do semiárido brasileiro, em especial do Ceará. Ocorrida entre 1877 e 1879, se configurou como um dos eventos mais calamitosos do século XIX, a qual, somada à epidemia de varíola, varreu o território cearense, arrasando com criações, plantações e sertanejos. Somente na capital da província em 10 de dezembro de 1878 desceram à cova 1.004 cadáveres – o fatídico dia ficaria conhecido como “O dia dos mil mortos”.

Quase um século e meio depois, esse evento é revisitado em trabalhos, pesquisas, reportagens e, também, politicamente explorado por grupos diversos. Dentre os quais, uma parcela conservadora-reacionária que desde 2016 se faz mais presente na cena política brasileira, sobretudo a partir das redes sociais.

Um desses grupos que passa a compor de forma mais efetiva a vida política nacional são os monarquistas, que em um misto de conservadorismo e anacronia defendem que uma retomada do antigo regime político garantiria ao país desenvolvimento social e econômico. Para além de alucinações saudosistas, esses grupos conseguem mobilizar suas pautas, ironicamente, através de mandatos republicanos, como o caso do autointitulado “príncipe” Luiz Philippe de Orleans Bragança, que se elegeu deputado federal em 2018, embarcando na onda bolsonarista que dominou o pleito eleitoral.

Dentre as mazelas que esse debate monarquista suscita, o revisionismo histórico é uma forte aposta do grupo – corroborando com um aspecto caro à direita mundial. Para esse trabalho, nos interessa especificamente aquele que visa a conferir ao imperador Dom Pedro II uma imagem de estadista preocupado com as mazelas sociais, especialmente no que se refere ao papel da sua administração em relação à seca de 1877-1879 no Ceará.

O resgate que pretendemos parte da constatação de Löwy (2005), para o qual – amparado numa leitura benjaminiana – “a relação entre hoje e ontem não é unilateral: em um processo eminentemente dialético, o presente ilumina o passado, e o passado iluminado torna-se uma força no presente” (p. 61). Assim, buscamos analisar, amparados em um aporte teórico e em fontes documentais, como a seca, especialmente, se configurou como uma oportunidade para a classe senhorial cearense aliada ao poder imperial expandir seus ganhos, ao superexplorar o trabalho dos flagelados, em especial a partir da instalação da Estrada de Ferro de Baturité que avançava de Fortaleza rumo ao sertão.

Cabe assinalar que a utilização do termo classe senhorial em detrimento de elite e/ou burguesia advém da constatação de Salles (2012), baseado em Mattos (1987), ao identificar que no Brasil imperial grandes proprietários, ligados a culturas agroexportadoras em íntima relação com o uso e apropriação do Estado, conformaram uma classe senhorial, a qual “se constituiu numa aristocracia em que riqueza, posição social, poder político e, em menor grau, prestígio junto à dinastia e origem familiar foram os sinais e os fatores de status” (SALLES, 2012, p. 42).

Para Assis (2011), essa classe senhorial originalmente constituída na cultura cafeeira se conformou no Ceará sobretudo a partir dos produtores de algodão e nos planos ferroviários. Em outros termos, “os nomes de

engenheiros, políticos e estrangeiros, casam com o processo de formação de uma classe senhorial do próprio Ceará agro-exportador e com os pedidos de concessões ferroviárias” (ASSIS, 2011, p. 59).

Portanto, é essa soma de grandes proprietários, políticos, engenheiros, negociantes e comerciantes de então que conformaram a classe senhorial cearense. A união desses agentes se deu, em nossa análise, a partir da garantia da reprodução capitalista espacialmente dada com a instalação ferroviária como elemento central de um processo de modernização territorial, que apresentava como base a superexploração dos sertanejos durante as secas.

Dito isso, o artigo divide-se em três partes, inicialmente analisamos como a seca é operacionalizada científica e politicamente para propiciar a exploração dos sertanejos; em seguida, analisamos a forma em que a Estrada de Ferro de Baturité (EFB) emerge como a obra na qual se estabelece o trabalho do sertanejo flagelado como uma política de Estado, a partir da estatização da via em 1878. Finalmente, demonstramos como a aliança da classe senhorial cearense e o poder imperial se beneficiou dessa superexploração do trabalho e utilizou a seca como uma oportunidade no avanço do processo de modernização territorial.

2. A imprudência na seca

Thomaz Pompeu de Souza Brasil, o Senador Pompeu, publica a obra intitulada “Memória sobre o clima e as secas do Ceará” em 1877. Nesses escritos, Pompeu – senador, padre e professor de Geografia – espacializava o fenômeno climático no “território da Província do Ceará, ou antes, a região que fica entre o cabo de São Roque e o rio Parnaíba”; também atestava a esse fenômeno uma periodicidade, estando esse território sujeito “a secas mais ou menos frequentes” e, ainda, cravava uma característica comum a esses eventos: o fato de terem “deixado na memória dos povos horríveis recordações, e adquirido à região triste celebridade” (BRASIL, 1877, p. 5).

Os registros elaborados pelo Senador Pompeu desde a seca de 1711 tinham por base metodológica a reunião de “algumas memórias antigas, de peças oficiais e da tradição” até o ano de 1845, daí em diante o autor passa a escrever “por experiência própria, e observações que tenho colhido”. O objetivo desses

registros climáticos era de investigar “a história desses fenômenos, suas causas apreciáveis, e os meios, senão de evitá-los, pelo menos de neutralizá-los” (*Ibid.*).

São justamente os possíveis meios de evitar e/ou neutralizar as secas defendidos por Pompeu e a classe político-intelectual¹ da época que nos interessam nessa reflexão, pois no mesmo ano de publicação dessa obra, em 1877, o Ceará é acometido por uma seca. A última estiagem anterior a 1877 registrada pelo autor ocorreu entre 1844-1845 e, acerca dessa, concluiu sobre a população sertaneja flagelada que “a imprudência do governo foi de não aproveitar o serviço: cometeu o grande erro de preferir dar ao povo a esmola, em vez de serviço e salário” (BRASIL, 1877, p. 45).

O que o Senador Pompeu adjetiva como imprudência do governo, haveria de ser “corrigido” nas obras da Estrada de Ferro de Baturité (EFB), a ferrovia que desde 1872 estava sendo construída a partir de Fortaleza, interligando-a às serras de Pacatuba e Baturité; e cujo projeto ainda previa avançar os trilhos sobre o sertão rumo ao Crato, no extremo sul cearense, conforme se observa na figura 1.

Logo, para que instalação ferroviária avançasse no cenário de seca, caberia ao Estado conferir um caráter socorrista às obras públicas, assim, prestando assistência não mais em auxílios diretos aos atingidos, mas na oferta de trabalho. A relação seca-ferrovia se constitui nesse momento como uma política cientificamente orientada e legitimada, emergindo assim o papel dos engenheiros e do Instituto Politécnico Brasileiro (IPB).

A exemplo, em sessão extraordinária do IPB de 8 de outubro de 1877, se discutiu o Plano Gablagia, composto por

estudos para construção de açudes, estradas, portos e de ações de reflorestamento do já então falecido Giacomo Raja Gabaglia, topógrafo da Comissão Científica de Exploração enviada ao Ceará em 1859, cujas propostas eram então as mais acreditadas como meios capazes de dar solução aos problemas das secas (CÂNDIDO, 2014, p. 138).

A novidade efetivamente das discussões que avançam a partir das colaborações do Plano Gablagia se dão em somar as propostas das obras como um meio de não só socorrer a população no sentido de garantir itens básicos, mas em explorá-las nas próprias construções – inclusive nas ferrovias que, segundo o plano, teriam o papel de interligar os centros de abastecimento.

Figura 1
MAPA DO PROJETO DA ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ



Fonte: Elaborado pelo autor (2021).

O engenheiro André Rebouças² é a figura central na operacionalização dessa metodologia de combate à seca. Além da interligação ferroviária dos centros de abastecimento, que seriam “espaços onde a chegada dos socorros públicos permitiria uma retomada da dinâmica econômica comprometida pela estiagem”, Rebouças argumentava, segundo Cândido (2014, p. 140), que se fazia necessário “empregar as vítimas da seca em atividades industriais propiciadas pelos centros de abastecimento montados pelo governo para que, em seguida, fosse possível a reconquista do sertão, através de açudes, estradas e canais”.

Para Rebouças, as ferrovias desempenhariam papel fundamental para a resolução da questão climática, sobretudo do ponto de vista capitalista de proteção da propriedade e garantia da reprodução social sertaneja³. Assim, os engenheiros que frequentavam o IPB apostavam numa política que oferecesse mais do que o socorro pontual no trabalho nessas grandes obras, tal qual as ferroviárias. Não obstante, deveria o Estado fornecer as condições para que os flagelados efetivamente se proletarizassem e, assim, como classe, se reproduzissem enquanto força de trabalho: “Rebouças falava não somente de melhoramentos materiais a serem gerados; vislumbrava também a formação de uma classe de trabalhadores que, dirigidos por empreendedores capazes, poderiam se tornar agentes úteis ao progresso do país” (CÂNDIDO, 2014, p. 141).

Dito isso, somado aos profissionais que apresentariam a visão científica da chamada engenharia social (CÂNDIDO, 2014), a imprensa também cumpriria seu papel em reforçar essas soluções técnicas para problemáticas eminentemente sociais. Em editorial intitulado de “A secca do Norte”⁴, de 16 de dezembro de 1877, um mês após a referida sessão do IPB, o *Jornal do Commercio* criticava o tipo de visão que só compreendia o papel do Estado na oferta de “esmolas”, visto que “uma grande parte dos recursos que se tem despendido com esmolas, terião dado resultados productivos se fossem utilizados em trabalhos publicos nas provincias assoladas” e sintetizava revelando que a maior preocupação, além do uso da força produtiva dessa massa de flagelados, era efetivamente o controle social:

As esmolas ficarião á conta da enexhaurivel caridade particular; e quanto aos soccorros do Estado se traduzirião na organização de trabalhos publicos, nos quaes a gente valida encontrasse meios de subsistencia sem o perigo da ociosidade; que além de tudo pôde gerar a imprevidencia na população, acreditando que não tem de preocupar-se com o provir, desde que nos dias da desgraça deve contar com a mão protectora do Estado, sem que precise de trabalhar (JORNAL DO COMMERCIO, 16 de dezembro de 1877).

No próprio editorial supracitado, a EFB apareceria como a obra que no Ceará o governo imperial havia de focalizar os investimentos para absorção da mão de obra flagelada. Nesse sentido, questionou-se: “Mas, não será maior e mais efficaz o beneficio, se o que se está despendendo em esmolas, fôr destinado a reproduzir-se em trabalhos de utilidade publica?”, adiante insiste, “Por que o governo não ha de tomar a si a construcção da estrada do Baturité?” e justifica:

Seria um acto digno de louvor, revelando os largos designios do ministro, que ele ligasse seu nome, mostrando-se compenetrado dos sentimentos e idéas que caracterisão os estadistas.

Com aquella estrada, tendo por ponto objectivo o valle dos Cayriris [Cariris], e mais adiante as margens do S. Francico, não se teria evitado a calamidade natural que assola o Ceará; mas com certeza se terião attenuado muitos os seus terriveis effeitos (JORNAL DO COMMERCIO, 16 de dezembro de 1877).

É nesse ponto que se encontram os engenheiros do IPB, Dom Pedro II, a classe senhorial cearense e os flagelados do sertão. Se a propaganda monarquista reproduzida à época e no presente indica uma preocupação do imperador, a ponto de cogitar vender as joias da coroa para socorrer os cearenses atingidos pela seca, a realidade fora absolutamente outra.

E o processo de estatização da ferrovia atende antes as demandas capitalistas de seguir com a instalação da via na valorização do espaço (MORAES, 1984), assim garantindo a reprodução dos capitais investidos e controlando socialmente essa população flagelada na oferta de serviço. Dessa forma, evitando qualquer mobilização social que pusesse a propriedade e os senhores em risco.

3. A estatização da seca cearense

Em 1877, quando a seca já assolava o semiárido nordestino, ao contrário da propaganda monarquista, Dom Pedro II não manifestava efetiva preocupação com a situação da província, inclusive protelava a estatização da EFB (que, pela lógica capitalista que orientava a instalação da ferrovia beneficiando a classe senhorial cearense, deveria ser prioritária), pois receava que um retorno das chuvas nos “meses iniciais de 1878 trouxesse prejuízos com a provável fuga dos sertanejos para o interior” (CÂNDIDO, 2014, p. 159).

A ferrovia até então estava sob a custódia da Companhia Cearense da Via-Férrea de Baturité⁵, e a sua encampação se deu somente em 1878, quando o liberal Visconde de Sinimbu ascende à presidência do conselho de ministros, de forma que “o novo ministério enfatizaria a importância das grandes obras, terminando por ordenar a construção de ferrovias para o socorro dos retirantes” (*Ibid.*, p. 161).

Nesses termos, a pressão política pela encampação da ferrovia e o emprego da mão de obra flagelada se somou aos engenheiros que aponstavam os fundamentos técnico-científicos dessas obras; além dos jornais que pressionavam publicamente denunciando o “desperdício” de recursos em esmolas e a negligência em não explorar aquela massa de desvalidos.

O apoio da classe política nesse momento não seria solidário diante da calamidade posta, na realidade, dizia respeito a fundamentos de classe que conciliavam o poder conservador, que ocupava a presidência da província cearense desde 1876, aos interesses liberais que ascendiam à presidência do conselho de ministros na gestão Sinimbu, de forma que:

[...] seguiam as elites locais o receituário liberal para o desenvolvimento das nações que passavam a integrar de forma mais estreita o circuito capitalista de produção e troca de mercadorias. Afinal de contas, aproveitar a presença de milhares de pessoas como mão de obra para serviços de infraestrutura era uma medida bastante sugestiva quando multidões imensas de pobres aglomeravam-se às portas dos centros do poder clamando por socorro. Nessas condições, as obras de socorros públicos figuravam como empreendimentos de um tipo peculiar: além de “melhoramentos materiais” a serviço da realização de lucros, seriam essas obras um importante meio de controle sobre uma população agitada pelas circunstâncias da carência extrema (CÂNDIDO, 2014, p. 147).

Nesse processo de estatização da ferrovia, a justificativa endereçada a Pedro II e que finalmente o convenceria revela os interesses e os sujeitos envolvidos. Além de João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu – o Visconde de Sinimbu, amigo do Senador Pompeu, o documento também foi assinado por Lafayette Rodrigues Pereira, que foi presidente da província do Ceará e do Maranhão⁶.

A argumentação mobilizava comparativos estrangeiros sobre a implementação de ferrovias como medidas de socorro, “a experiencia de outros paizes, que, como essa região do Imperio, estão sujeitos a sêccas periodicas, tem mostrado não haver meio mais efficaz para minorar os effeitos de taes flagellos, como o da constucção de vias ferreas” (JORNAL DO COMMERCIO, 3 de junho de 1878). Ao tempo que se a Lei de Garantia de Juros em seu nono parágrafo vetava a utilização da mão de obra escravizada na construção das ferrovias⁷, a população flagelada emergia como uma parcela a ser superexplorada em condições análogas às da população “formalmente” escravizada. De modo que a classe senhorial de então não se constrangia em afirmar o ideal de trabalho que consubstanciaria a modernização territorial cearense dada com a instalação da ferrovia:

Tirar vantagem da propria desgraça, empregando em trabalho uteis tantos braços ociosos; estabelecer um systema de serviço, que, sobre assegurar a essa população meios de subsistencia, alimente seu amor ao trabalho, mediante razoavel gratificação, tal é, Senhor, o pensamento fundamental do projecto que os ministros de Vossa Magestade Imperial resolverão submitter á sabia apreciação de Vossa Magestade Imperial, solicitando a necessaria approvação (JORNAL DO COMMERCIO, 3 de junho de 1878).

Cabe assinalar que as bases para esse processo foram lançadas no limiar do Oitocentos, a sujeição ao trabalho nas secas emergiria em 1877 em face das condições de trabalho sertanejas que haviam se desmantelado com o avanço da monocultura agroexportadora, da transição da base produtiva cearense do gado para o algodão (ANDRADE, 1973; ASSIS, 2011). Portanto, anteriormente a esse processo de proletarização dos sertanejos dado a partir das grandes obras, já havia uma condição de exploração dessa população pelos proprietários rurais, afinal, houve uma “desestruturação das pequenas culturas de subsistência, derivada da incorporação de tantos vaqueiros, rendeiros, moradores e jornaleiros à cotonicultura e a outros negócios agrários sujeitos ao mercado exportador” (CÂNDIDO, 2014, p. 76).

Nesses termos, o que evidenciamos nesse momento é um processo de superexploração violento dado a partir da seca, é um aprofundamento de uma situação que já era de desvantagem para o sertanejo e que passa a ser intensificado durante a instalação da ferrovia.

Outro aspecto que durante as secas reforçava a tese de que a maneira ideal de lidar com a crise social seria a decretação de grandes obras e a incorporação da massa de flagelados pelo trabalho, constituiu-se ideologicamente no combate à “ociosidade”. A classe senhorial invertia a situação e se colocava como vítima da seca, pois as invasões e o comportamento dos retirantes ameaçavam a ordem capitalista.

Logo, o trabalho como artifício para proteger a classe senhorial e controlar os pobres emergia como o elemento central do processo de modernização territorial cearense, em suma, uma ideologia geográfica constituída e operacionalizada naquele momento (MORAES, 1991; 2008).

Dito isso, estatizada a EFB, a fala de José Julio de Albuquerque Barros, Presidente da Província do Ceará, na Assembleia Provincial em 1º de novembro de 1878, classifica essas obras enquanto socorro público pelo fato de que “em todas ellas são empregados operarios indigentes”, sendo as “obras autorizadas pelo Governo Geral [...] as do Quartel da força de linha, o Paiol da pólvora d’esta capital, e as duas estradas de ferro de Baturité e Sobral” (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DO CEARÁ, 1878, p. 58).

Os “operários indigentes” eram a população sertaneja que, ao perder as condições de sobrevivência, se sujeitava a esses trabalhos. Logo, em 1878, durante a seca, se evitaria a “imprudência” denunciada pelo Senador Pompeu cometida pelo governo em secas anteriores quando se ofertou ajuda direta. Nesse momento, o socorro viria a partir do trabalho em obras públicas, pois, a “caridade não poderia ser confundida com o pernicioso gesto da concessão de esmolos, da doação incondicional geradora de inúmeros vícios entre os pobres, como rezava a ideologia liberal em voga” (CÂNDIDO, 2014, p. 142).

O ideal do trabalho oferecido à população era exaltado pelos agentes do poder, não apenas como uma ação de amparo estatal, mas, sobretudo, uma medida de controle social e da própria ordem pública. No Relatório de 1878, é explícito quando afirma o presidente que, caso as comissões

de socorro julgassem insuficientes os postos ofertados “para dar trabalho aos indigentes validos”, deveriam requerer que fossem “iniciadas obras pela necessidade de dar ocupação ao povo e evitar os perigos, que da ociosidade resultam para a ordem e costumes públicos” (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DO CEARÁ, 1878, p. 58).

Logo, antes do socorro efetivo à população sertaneja atingida pela seca, a classe senhorial cearense, apoiada pelo governo imperial, apostou na oferta de trabalho em condições de superexploração. E, assim, a retórica monarquista se desfaz frente às condições que acima expomos.

4. Afinal, onde estavam as joias da coroa?

A construção da Estrada de Ferro de Baturité é um exemplo bastante representativo da forma que o Estado capitalista, ainda no período imperial, lidou com a problemática das secas no sertão. A população, ao invés de assistida e amparada, foi superexplorada nas obras. Tal fato é atestado a partir das fontes levantadas, as quais possibilitam compreender que os flagelados ao chegarem em Fortaleza eram direcionados às grandes obras, como forma de socorro público:

O Governo resgatou esta via férrea em 1878, durante a secca do Ceará; e construiu o trecho de Pacatuba a Canoa com os retirantes, aos quaes distribuiu alimentos, por conta da verba – socorros públicos. A quantia gasta em alimentos não é conhecida (REVISTA DE ESTRADAS DE FERRO, 1887, nº 34, p. 151).

O perfil desses trabalhadores seria justamente dos flagelados que durante a seca se sujeitavam ao trabalho árduo em obras públicas em troca de alimentação e o consentimento de, “segundo o mérito, uma gratificação diária de 200 a 800 réis a cada um” (FERREIRA, 1989, p. 91). A organização desses trabalhadores se dava por turmas e dividia-se, em 1878, na condução de pedras para calçamento de cidades, produção de tijolos e telhas, abertura de poços, limpeza pública, além do prolongamento da EFB.

O Relatório do presidente da província de 1878 (p. 50) assinalava que “os indigentes validos foram divididos em turmas de cem sob a direcção de um chefe escolhido d’entre elles pelo bom comportamento, sabendo ler e escrever”, esse chefe era responsável pelo controle no alistamento desses

operários, assim como na fiscalização das frequências organizando uma folha pela qual “faz a chamada dos trabalhadores, e abaixo della certifica o pagador o numero das rações distribuidas em cada dia”. O salário desse chefe era de 1\$000 e, quanto à alimentação dos operários, “cada pagadoria distribui rações diárias a um numero de trabalhadores, que tem oscillado de 4 a 6000”.

Era difícil apontar o número exato de flagelados que atuaram nas obras de prolongamento da EFB. Guimarães (1993) contabilizou 4.500, no Relatório de 1878 supracitado se tratava entre quatro a seis mil. Nas obras ferroviárias, os trabalhos que mais absorviam mão de obra flagelada eram aqueles que dispunham de pouca exigência técnica e demasiado esforço físico, como os serviços de terraplanagem. Assim, os que trabalhavam no prolongamento da EFB “executavam as mais diferentes tarefas: fabricavam tijolos e cal, abriam picadas e destocavam terrenos, construíam barracas e plantavam roçados, procuravam veios de água e carregavam dormentes e trilhos”, obedecendo a uma divisão do trabalho por sexo e idade, de forma que “homens eram empregados nos serviços da linha enquanto as mulheres cozinhavam, serviam nas enfermarias e carregavam materiais. As crianças, além de transmitirem recados, levavam a preciosa água para matar a sede dos operários” (CÂNDIDO, 2014, p. 34-35).

Logo, evidencia-se que ao contrário da ideologia propagandista monárquica, a preocupação de Pedro II não estava nas condições dos sertanejos flagelados, na realidade, em 1879, a mando do próprio imperador, são capturadas fotografias do prolongamento da ferrovia, atestando que a prioridade era a construção da via, a instalação desse capital fixo, prosseguindo com o processo de modernização territorial independentemente das condições de trabalho. As imagens (figura 2) retratam o prolongamento da EFB na altura do distrito de Itapai, entre Acarape e Baturité.

Conforme atesta Silva (2013, p. 73), “o Imperador D. Pedro II, no ano de 1879, solicitou que fossem tiradas estas fotografias das obras da Estrada de Ferro com a finalidade de verificar o andamento das obras que somavam muitos recursos dos cofres imperiais”. Logo, a preocupação não estava em relação aos cearenses, cujo imperador supostamente em 1877 ameaçava vender as joias da coroa para privar os sertanejos das mazelas da seca. Ao contrário, foram justamente as condições de superexploração

desses trabalhadores, apoiadas pelo Poder Central ao estatizar a via, que possibilitaram o avanço das obras, quando, concomitante à instalação da ferrovia, o sertanejo se proletarizava.

Figura 2

VISTA PARCIAL DO PROLONGAMENTO DA EFB EM ITAPAI (1879)



Fonte: Museu da Imagem e do Som do Ceará.

A proletarianização de sertanejos era uma faceta importante da modernidade a ser alçada pela classe senhorial de então, porque para fincar a ferrovia no território cearense era preciso que as relações sociais fossem transformadas (REIS, 2015). A seca era o momento ideal para se ter o agricultor de subsistência arrancado da terra e incorporado às grandes obras.

A instalação da Estrada de Ferro de Baturité avançava sob essas condições. A classe senhorial fortalezense de então se animava com as movimentações da construção da via ao “superar” a calamidade da seca, através da qual, em tese, todos saíam beneficiados: essa classe seguia com seu plano de domínio territorial da capital sobre o sertão rumo ao Crato, a população acometida pela seca dispunha de “trabalho” e “comida” no serviço da ferrovia, e o Estado economizava ao empregar os, agora, operários cearenses – além de possibilitar a constituição de uma imagem de estadista do imperador Dom Pedro II.

Para a classe senhorial, os comerciantes, políticos e engenheiros, o “progresso”, alçado nos trabalhos durante as secas, era celebrado com drinques servidos no Palácio da Presidência em Fortaleza na comemoração da inauguração da Estação de Canôa, em 14 de março de 1880. Já para os “operários indigentes”, o sabor do progresso temperado pelo seu trabalho

se restringiria à ração servida, sobre a qual deveriam render graças não só ao alimento, mas também ao ofício que aprendiam. Nas palavras do Diretor Chefe da EFB, o engenheiro Carlos Alberto Morsing, “sob a direção inteligente do homem da sciencia o camponez cearense tornou-se em breve um excellent obreiro” (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 1880, p. 8).

5. Considerações finais

O portal “Pró-Monarquia”, em aba destinada aos símbolos imperais, informa que a coroa de Dom Pedro II, confeccionada em ouro 18 quilates pelo joalheiro Carlos Martin, continha 639 diamantes e 77 pérolas de 8 milímetros cada, cujo peso total era de 1,9 kg⁸. No entanto, essa se manteve intocada. Não só na seca de 1877-1879, como em momento algum do período imperial, houve qualquer movimentação de efetivo socorro à população, com ou sem venda das joias da coroa. Isso denuncia e escancara os limites do Estado capitalista que, aquém das condições, coloca a reprodução de capitais como prioritária – independentemente das vidas que custe.

Na realidade, como demonstrado, a seca se conformou como momento propício para uma reorganização territorial na província, no qual a classe senhorial local aliada ao poder imperial subjuga os sertanejos flagelados a um processo de superexploração na construção de grandes obras, dentre as quais, a Estrada de Ferro de Baturité. Assim, quando analisamos o processo de modernização territorial cearense no final do século XIX, o compreendemos enquanto um processo de valorização espacial (NOGUEIRA, 2018), fundamentado na superexploração dos sertanejos flagelados pela classe senhorial cearense apoiada pelo governo imperial.

O avanço nas instalações ferroviárias demonstra que, do ponto de vista capitalista, a barbárie e a miséria se conformaram como meios de transformação das relações de produção, dadas com o aprofundamento da exploração do trabalho e na expansão das fronteiras de acumulação.

Portanto, é necessário que, de um lado, se rememore (numa perspectiva benjaminiana) esses eventos, revelando os fundamentos da produção

capitalista do espaço. Por outro lado, é tarefa político-intelectual uma atuação contemporânea de combate aos revisionismos ideologicamente explorados por grupos reacionários-conservadores, que objetivam colocar os exploradores e beneficiados pela barbárie como figuras solidárias e empáticas aos trabalhadores e trabalhadoras que, um século e meio depois, ainda são invisibilizados no que se refere aos processos de exploração do trabalho que conformaram o “moderno” Ceará oitocentista.

Notas

- ¹ Para Alonso (2002), na era imperial não havia como distinguir os sujeitos enquanto intelectuais e políticos, pois “no Brasil da segunda metade do XIX não havia um grupo social cuja atividade exclusiva fosse a produção intelectual. A existência de uma única carreira pública centralizada no Estado, incluindo desde empregos no ensino até candidaturas ao parlamento, fazia da sobreposição de elites política e intelectual a regra antes que a exceção” (p. 30).
- ² Irmão do também engenheiro Antônio Rebouças. Foi professor da Escola Central e a “década de 1870 seria marcada pela imensa produção escrita de André Rebouças, boa parte dela publicada no *Jornal do Comércio*. Participaria também de um sem-número de comissões nomeadas pelo Governo Imperial”, além de “redator, por muitos anos, da *Revista do Instituto Politécnico Brasileiro* e sócio do *Clube de Engenharia*”, e na década de 1880 atua como entusiasta abolicionista (SOUSA NETO, 2011, p. 47-49).
- ³ Em 1877 ele elabora um mapa espacializando a região semiárida nordestina atingida periodicamente por secas e traçava linhas férreas que poderiam auxiliar nesse combate às crises socioeconômicas decorridas dos fenômenos climáticos. Para consultar o mapa ver < BRASIL. André Rebouças. Biblioteca Digital Luso-Brasileira (comp.). *Mappa da região flagellada pela secca de 1877: com os caminhos de ferro de socorro. 1877*. Disponível em: <https://bdlib.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/44827>. Acesso em: 08 ago. 2021.
- ⁴ Optou-se por transcrever a grafia original encontrada nas fontes documentais.
- ⁵ Empresa criada em 5 de julho de 1870 sob a direção do Senador Pompeu. Constavam como sócios nomes como o do Barão de Aquiraz, o Coronel Joaquim da Cunha Freire, o negociante Henrique Brockleurst e o engenheiro José Pompêo de Albuquerque Cavalcanti. Esse grupo, após a venda de ações e adquirento de um empréstimo com o Banco do Brasil, possibilitou o início das obras da ferrovia em 20 de janeiro de 1872.
- ⁶ Também assinaram: Carlos Leoncio de Carvalho, o Barão de Villa Bella, Guspar Silveira Martins, o Marquês do Herval, e Eduardo de Andrade Pinto.
- ⁷ “§ 9º A Companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construção e costeio do caminho de ferro se não pessoas livres [...]” - Decreto nº 641 de 26/06/1852.
- ⁸ O portal pode ser acessado em: <PRÓ-MONARQUIA. Símbolos imperiais: a coroa imperial. Disponível em: <https://monarquia.org.br/brasil-imperial/simbolos-imperiais/>>. Acesso em: 28 out. 2021.

Referências

- ALONSO, Angela. **Idéias em Movimento**: a Geração de 1870 na crise do Brasil- Império. São Paulo: Paz e Terra, 2002.
- ANDRADE, Manoel Correia de. **A Terra e o Homem no Nordeste**. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1973.
- ASSIS, Raimundo Jucier Sousa de. **Ferrovias de papel**: projetos de domínios territoriais no Ceará (1864-1880). 2011. 166 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Centro de Ciências, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2011.
- BRASIL, Thomaz Pompeu de Souza. **Memória sobre o clima e as secas no Ceará**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1877.
- CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. **Proletários das secas**: arranjos e desarranjos nas fronteiras do trabalho (1877-1919). 2014. 354f. Tese (Doutorado em História Social) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2014.
- FERREIRA, Benedito Genésio. **A Estrada de Ferro de Baturité: 1870-1930**. Projeto História do Ceará, Política, Indústria e Trabalho 1930-1964. Fortaleza: Edições Universidade Federal do Ceará/ Stylus Comunicações, 1989.
- GUIMARÃES, Benício. **O vapor nas ferrovias do Brasil**. Petrópolis: Gráfica Jornal da Cidade Ltda. 1993.
- LÖWY, Michael. **Walter Benjamin**: Aviso de Incêndio – Uma leitura das teses ‘Sobre o Conceito de História’. São Paulo: Boitempo, 2005.
- MATTOS, Ilmar Rohloff de. **O Tempo Saquarema**: a formação do Estado Imperial. São Paulo: HUCITEC, 1987.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. Fixação do valor e capital fixo. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 72, p. 83-93, 1984.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. **Ideologias Geográficas**: espaço, cultura e política no Brasil. 2. ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1991.
- MORAES, Antônio Carlos Robert. **Território e História no Brasil**. 3. ed. São Paulo: Annablume. 2008.
- NOGUEIRA, Carlo Eugênio. Território, sertão e ciência: expedições civilizatórias e geografia no Brasil (1900-1930). **Geosp – Espaço e Tempo** (Online), v. 22, n. 1, p. 43-60, 2018.

REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez. **O espaço a serviço do tempo**: a Estrada de Ferro de Baturité e a invenção do Ceará. 2015. 403 f. Tese (Doutorado em História Social) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015.

SALLES, Ricardo. O Império do Brasil no contexto do século XIX. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado. **Almanack**, Guarulhos, n. 04, p. 05-45, nov/2012.

SILVA, Wendell Guedes da. **A todo vapor!** Formação de trabalhadores na Estrada de ferro de Baturité (1877-1880). 2013. 121 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2013.

SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. **Planos para o Império**: Os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889). São Paulo: Ed: Alameda. 2011.

XAVIER, Leopoldo Bibiano. **Revivendo O Brasil-Imperio**. Franca: Artpress, 1991.

Fontes documentais

Jornal do Commercio, 16 de dezembro de 1877 e 3 de junho de 1878.

Relatório do presidente da Província, 1878; 1880.

Revista de Estradas de Ferro, nº 34, 1887.

Recebido em 30/11/2021

Aceito em 17/02/2022