



**O espaço a serviço do tempo:
a superação da natureza na construção da Estrada de Ferro de Baturité¹
(1870-1926)**

ANA ISABEL RIBEIRO PARENTE CORTEZ REIS*

“A rapidez do tempo suprime as distâncias”.

Lamartine, 1851.

Antes de tudo, é preciso que se pergunte: pode o espaço servir ao tempo? Há uma multiplicidade de concepções de tempo e de espaço. A percepção sobre eles têm sentido diferente para romanos, bárbaros, católicos, protestantes, judeus, hindus, camponeses, nueres africanos, índios, etc, influenciando na forma como agem com relação ao mundo. São conceitos que variam geográfica e historicamente, porque criados “necessariamente através de práticas e processos materiais que servem a reprodução da vida social” (HARVEY, 2012: 189). Dessa maneira, a pergunta acima deve ser acrescida de outra: que espaço e tempo são estes?

Começemos pelo conceito de tempo (para chegar ao de espaço). François Hartog (2006: 16) propôs que a compreensão do tempo está vinculada à noção de regimes de historicidade, que constituem “os diferentes modos de articulação das categorias do passado, do presente e do futuro”. Para o autor, é possível divisar na experiência européia pelo menos três regimes de historicidade: antigo, cristão e moderno. Em cada um deles, o tempo é percebido de maneira diferente. O antigo regime, por exemplo, enfatiza um apelo às lições do passado, à sua imitação, contribuindo para a percepção do tempo como estático, sem progresso: “o tempo não anda”. Em linhas gerais, ele pode ser visto como contrário ao regime de historicidade moderno, em que o progresso torna o passado obsoleto e o futuro, o guardião do novo, diferenciando significativamente o *espaço de experiência* do *horizonte de expectativa* de homens e mulheres modernos.

¹ A Estrada de Ferro de Baturité (Linha Sul) seguia de Fortaleza, no litoral, passava pelo Maciço de Baturité, atravessava o sertão central e finalizava na cidade de Crato, no sopé da Serra do Araripe. Além dela, foi construída a Estrada de Ferro de Sobral. Unidas formavam a Rede de Viação Cearense.

* Professora efetiva da Universidade Regional do Cariri - URCA e Doutoranda em História Social - Universidade Federal do Ceará.

No Brasil do século XIX, as noções relativas a um moderno regime de historicidade influenciaram as ações de autoridades públicas, sobretudo nos projetos de construção de estradas de ferro². O presidente da província do Ceará, Pedro Leão Vellozo, deixou nítida a concepção de tempo que referenciava suas palavras no relatório que apresentou a Assembléia Provincial, em 1865. Conforme:

(...) reflectindo sobre a conveniência de dotar a província de um melhoramento, que por sua importância se destinasse á influir nas condições de sua industria, concebi a idéia d'uma via ferrea, que **realizada de presente** proporcionalmente ás rendas provinciaes, **se prestasse no futuro á mais largas proporções**. N'este intuito mandei a Pernambuco o engenheiro Dr. José Pompeu de Albuquerque Cavalcante com o fim de **colher alli os necessários dados e informações, fazer estudos, de modo a formar juizo seguro sobre a possibilidade da construção d'um tram road** d'aqui ate Arronches, destinado a ser prolongado até Pacatuba e mesmo até Baturité quando permitissem os recursos da província.³

O pensamento do presidente da província esboçava a noção de modernidade subjacente a um regime de historicidade moderno, cuja característica é a ênfase no futuro como categoria preponderante. Era a esperança de aproveitamento das esperadas benesses de uma ferrovia, um progresso social e econômico, que concedia sentido para os trabalhos dessa edificação, que se começava a projetar no envio de alguém habilitado para considerar obras semelhantes, colher informações, realizar estudos e formar uma estratégia para implantação de uma estrada de ferro no Ceará.

Nesse processo, o futuro era recorrentemente apresentado como dimensão a ser construída, inclusive como o período da realização dos projetos da modernidade. Governos imperial e provinciais e associações a eles relacionadas enfatizavam o futuro como ponto chave de suas discussões, pois era frequente sua descrição como *grandioso* e *glorioso*. Essa concepção era possível a partir de uma compreensão moderna, na qual se percebe uma

² Durante o século XIX, foi instituído um projeto modernizador para o Brasil, organizado e impetrado pelo Império e depois pela República, e inspirado nos ideais de progresso e civilização europeu ocidental. Este projeto consistia na produção do Brasil como nação moderna através do investimento crescente na projeção e expansão de suportes tecnológicos, bem como na ênfase à atividade industrial e à vida urbana. Esta ideia, no entanto, passava pelo interesse do governo imperial de construção de um estado territorial que tinha nas vias de comunicação o caminho para as tarefas políticas de um Estado centralizado. Do aparato construído para formação desse Estado territorial podem ser citado: as estradas de ferro e linhas telegráficas para facilitar a comunicação do litoral ao interior, ampliação do domínio e gerenciamento do Estado, reequipamento do exército, aperfeiçoamento da marinha mercante e reestruturação portuária (SEVCENKO, 1998). Nesse processo, que perdurou de 1870 até 1930, foi produzida a invenção de um Brasil moderno (HERSCHMANN & PEREIRA, 1994).

³ Relatório de Presidente de Província, 22/04/1868, p. 13.

temporalização da história concebida como progresso, inaugurando um regime de historicidade moderno em que “as coisas não acontecem mais no tempo, mas graças a ele” (HARTOG, 2006: 16). Ou seja, à medida que o ideário moderno percebia o mundo ocidental num processo evolutivo em sentido ascendente, a superação dos aspectos característicos de um passado arcaico somente poderia ser considerada no final de um período relativamente previsível, no futuro.

A esperança de que o futuro traria grandes realizações pressupõe a compreensão de um distanciamento entre o que era conhecido até aquele instante e o que estaria por vir. A ideia de que o amanhã seria melhor que o passado ou o presente insinuava a consciência de uma transição temporal ou histórica. Confirmada pela esperança de que coisas novas e inesperadas aparecessem – a via férrea se prestaria *as mais largas proporções* – que tornassem o futuro qualitativamente melhor. Nesse sentido, o presidente da província do Ceará engendrou no discurso a necessidade de superação do vivido, isto é, de que o Ceará parecesse ter avançado em relação aos anos anteriores.

A superação do passado arcaico significava a superação da natureza. Pois, a modernização se instituiria na submissão da natureza pela cultura. E consistiria, conforme Bruno Latour (1994: 70-71) afirmou em *Jamais fomos modernos*, “em sair sempre de uma idade de trevas que misturava as necessidades da sociedade com a verdade científica para entrar em uma nova idade que irá, finalmente, distinguir de forma clara entre aquilo que pertence à natureza e aquilo que vem dos humanos”. Esta produção se faria a partir de parâmetros específicos: os da ciência. Somente a partir dela poderia ser projetado o que haveria de vir, nada ficando ao acaso ou dependente da vontade de uma divindade. A superação da natureza passava pela formação de uma infraestrutura planejada e iniciada no presente, para ser estabelecida no futuro.⁴

Dessa forma, era consenso nas publicações institucionais e relatórios oficiais que apenas a técnica moderna seria capaz de transformar o vivido, impregnado de relações sociais consideradas menos dominadoras da natureza, em um futuro de progresso e civilização. Para

⁴ Além de construções intelectuais e teóricas sobre a nação, era necessário ampliar esses conhecimentos a outras dimensões da vida social. Ou seja, toda a estrutura brasileira deveria corresponder à nação moderna que era projetada e desejada. E, para isso, segundo Herschmann & Pereira (1994, p. 21), “tanto cientistas como membros da elite política apregoavam, naquele momento, a necessidade de reformar, regenerar, civilizar a sociedade e o país”, tendo a Europa como referência de modernização e procurando estar equiparada a ela. Ciência e progresso, então, passavam a ser as palavras de ordem para produzir uma “cultura da reforma” no Brasil, no final do período Imperial, mas que perdurou e se aprofundou no Republicano.

tanto, era necessária a intervenção técnica e científica no presente que garantisse uma diferença de qualidade para o futuro, pois, abrindo-se “um fosso entre a experiência anterior e a expectativa do que há de vir, cresce a diferença entre passado e futuro” (KOSELLECK, 2006: 294).

A técnica moderna, porém, era entendida como procedimento de alteração da natureza que tem a particularidade de estabelecer essa prática numa associação com o tempo, o que a tornou diferente de outras técnicas utilizadas antes dela. No *Auxiliador da Indústria Nacional*, jornal da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional – SAIN, essa relação com o tempo na alteração da natureza era apresentada como condição para o êxito dos projetos empreendidos. Por exemplo, ao mencionar os progressos que se obteriam com a agricultura a partir da introdução do arado, se percebe que o argumento utilizado era de que o arado “deve trazer inúmeras vantagens. Sem fallar na economia de tempo, de trabalho, de braços e de despezas, porque um só arado faz o serviço de 50 homens, e com maior perfeição e regularidade (...).⁵

No entanto, a relação apresentada pelo jornal da SAIN como a que mais eficazmente dominaria o tempo era a estabelecida pelo trem nos caminhos de ferro. No mês anterior ao que foram publicados os argumentos sobre o uso do arado na agricultura, foi divulgada a seguinte concepção de estrada de ferro:

Estradas de ferro - Se considerarmos um pouco, que ha um bem nesta vida, que uma vez perdido, não pôde á preço algum ser readquerido; se considerar-mos que na nossa vida tão limitada o mais precioso bem que possuimos é o tempo, facilmente se comphenderá que todas as innovações tem por fim poupar tempo, fazer que com num mais limitado espaço se possa praticar maior numero de acções, são úteis de devem ser por todos abraçados.⁶

A emancipação da natureza, almejada pela modernidade ocidental, era entendida na anulação do espaço pelo tempo. Pois, conforme David Harvey (2010: 227), “sendo o espaço um ‘fato’ da natureza, a conquista e organização racional do espaço se tornou parte integrante do projeto modernizador”. No entanto, para isso o tempo tinha necessariamente que ser poupado, ou “percebido como aceleração”. Na prática, a aceleração do tempo foi buscada numa organização racional dos caminhos que promovesse um encurtamento das distâncias, como sugerem os documentos provinciais.

⁵ *Auxiliador da Indústria Nacional*, 08/02/1852, p. 286.

⁶ *Auxiliador da Indústria Nacional*, 07/01/1852, p. 233.

Nos relatórios apresentados à Assembléia provincial, sobretudo a partir da década de 1850, a via de comunicação tinha lugar cativo entre as preocupações dos presidentes e engenheiros da província do Ceará. Constantemente os presidentes relatavam as dificuldades de travessia da província, agravadas tanto em período de secas como em períodos de muitas chuvas. Lafayette Rodrigues, presidente do Ceará em 1867, foi enfático em afirmar a necessidade de organização das estradas da província. Para ele, era preocupante a ausência de “estradas regularmente construídas: suas vias de comunicação consistem, pela maior parte, em caminhos imperfeitíssimos, abertos ao acaso, antes segundo necessidades ocasionaes do que em vista de um plano preconcebido”.⁷

Nesses documentos, assim como nas edições do *Auxiliador da Indústria Nacional*, as estradas eram concebidas numa ideia de controle da natureza através da anulação do espaço pelo tempo. Por isso, a estrada era apresentada como uma implementação humana que neutralizaria as forças da natureza considerada selvagem promovendo o aniquilamento da distância e do atraso das regiões mais afastadas dos centros administrativos. Conforme é percebido no relatório de João de Sousa Mello e Alvim, em 06 de maio de 1867:

Um caminho é na ordem social o vehiculo mais certo e prompto por onde se dirige a civilização dos logares ainda dominados pela natureza selvagem, e o primeiro motor para converter em apraziveis e cultivadas povoações as asperesas das matas e as solidões do deserto. Traçado segundo as regras da arte modera as fadigas dos viajantes, encurta as distancias, poupa o tempo, promove a riqueza publica e particular, e concorre também para uma boa fiscalização, proveitosa as rendas do estado, facilitando o registro e transporte dos gêneros commerciais produzidos pela agricultura, criação e industria.⁸

Poupar o tempo era a palavra de ordem no que dizia respeito aos projetos governamentais que buscavam reformar o país e transformá-lo numa nação civilizada à moda européia. Os ritmos desse progresso eram colocados em função da agilidade com que as tarefas políticas do império brasileiro pudessem alcançar as mais longínquas regiões do território, as enquadrando em seu projeto centralizador/civilizador. Os caminhos que levavam a esse *Brasil profundo*, então, passaram a ser entendidos como *o vehiculo mais certo e prompto por onde se dirige a civilização*. O que os tornou alvo de discussões e projeções

⁷ Relatório de presidente de Província, 10/06/1865, p. 21.

⁸ Relatório de Presidente de Província, 16/11/1867, p. 25.

modernizadoras, em que se pensavam a alteração do espaço como meio de aceleração do tempo.

A projeção de estradas em ‘linha reta’ figurou como tentativa de conseguir brevidade nas viagens pelos caminhos do território cearense. Pois, em tese, a ausência de curvas, impedimentos ou entraves no terreno, que permitisse a execução da velocidade máxima possível ao meio de transporte, num ritmo constante ou crescente, possibilitaria poupar o tempo, à medida de uma libertação dos limites impostos pela natureza.⁹ A realização desses caminhos, retos, sem obstáculos, era, principalmente, projetada na estrada de ferro, posto que ela seria o instrumento, por excelência, no qual a planificação dos terrenos encontrava possibilidade. Mesmo porque, o transporte férreo somente se deslocaria em condições de *nivelamento contínuo*.¹⁰ Dessa forma, a ferrovia era desejada e esperada a partir de uma idealização que a colocava como realizadora de uma planificação extrema dos caminhos que significaria, ao cabo, a *anulação do espaço pelo tempo* (HARVEY, 2005: 49).

Essa tentativa existia em função do estabelecimento de relações capitalistas, das quais o trem (tecnologia moderna) era um produto, ou ainda, um tipo específico de estrutura geográfica gerada pela necessidade de acúmulo de capital através da circulação da mercadoria. Na verdade, a velocidade com que se percorrem as distâncias para os mercados ou fontes de matéria-prima é fundamental para cálculo dos custos envolvidos nesse processo. Assim, quanto maior o “período de perambulação” das mercadorias, menor o valor do excedente no final da transação. Por isso, a necessidade de “melhorias compensatórias” nos caminhos do giro das mercadorias. Conforme Karl Marx:

Enquanto o capital deve, por um lado, esforçar-se em derrubar todas as barreiras espaciais para realizar o intercâmbio (isto é, a troca), e conquistar todo o mundo como seu mercado, esse capital esforça-se, por outro lado, em anular esse espaço pelo tempo (...). Quanto mais desenvolvido o capital (...) mais esse capital esforça-se, simultaneamente, em relação a uma ainda maior ampliação do mercado e a uma anulação do espaço pelo tempo (MARX, In: HARVEY, 2001: 49).

⁹ A discussão sobre a tentativa de instituir um caminho reto para as estradas de chão do Ceará na década de 1850 (aqui suprimida), é parte do primeiro capítulo de minha tese sobre a construção da Estrada de Ferro de Baturité (não concluída).

¹⁰ O nivelamento contínuo “consiste nas operações de colocação da superfície de rolamento da linha na devida posição em perfil”, conforme o Glossário do Setor Ferroviário produzido pelo Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT publicado em <http://www.brastan.com.br/downloads/Glossario%20Ferrovias.pdf>. Acesso: 14/03/2013, às 15:30.

A incessante superação de barreiras espaciais é necessária à acumulação de capital que deve progredir continuamente, sob pena de todo o sistema capitalista entrar em colapso. Essa superação cada vez mais rápida é, na verdade, uma obrigação de progresso, própria dos tempos modernos, e condição fundamental para sua sobrevivência. Assim, “não apenas o fosso entre passado e futuro aumenta, a diferença entre experiência e expectativa é sempre superada, e de forma cada vez mais rápida, para que possa continuar viva e atuante” (KOSELLECK, 2006: 322).

A Estrada de Ferro de Baturité¹¹ foi concebida nesse âmbito como superação das estradas de chão. Estas, no entanto, já haviam sido objeto de discussão dos dirigentes da província do Ceará: que desejavam tornar as viagens mais velozes através da organização de trajetos retilíneos. As dificuldades de tráfego nas estradas de chão, no entanto, lançavam luz para o fato de que a linha reta não era suficiente para garantir celeridade na travessia de um percurso. O relevo acidentado alterava o comprimento da estrada (se comparada a linha reta à linha curva para desvio de um obstáculo) e implicava na perda de velocidade dos passos dos viajantes e tropas, no instante da subida, pelo menos. De maneira que, para obtenção de velocidade na travessia, a linha reta não podia existir apenas em relação à direção da estrada, tornando-a mais curta, mas a direção reta deveria estar associada à forma plana. Nessa idealização, a ferrovia, como reta e plana, suplantaria as adversidades vividas nas travessias do território cearense e garantiria o domínio da natureza: o espaço e o tempo.

Tal convicção já relegava à estrada de ferro a posição de superioridade em relação aos demais caminhos por terra, à medida que nela seria, por definição, associada às características citadas. Entretanto, além da forma reta e plana, ainda havia dois aspectos que contribuíam para a geração de velocidade pelo trem na estrada de ferro. A primeira, diz respeito à força de atrito. A implantação do leito de ferro deveria garantir uma superfície lisa e ‘livre’ de atrito para o trem. Ou seja, a malha férrea era destituída de irregularidades que gerasse resistência ao movimento do trem, pois, mesmo microscópicas, elas dão origem a um ângulo de fricção. Muito embora, algum atrito fosse necessário para garantir a possibilidade de partida do trem (RAMALHO et al, 1988). Em segundo lugar, a estrada seria transitada por uma máquina

¹¹ Sua construção iniciada em 1870 e tinha como função ligar centros agrícolas localizados no interior do território (Baturité e Cariri) ao porto de Fortaleza, capital da província, e contribuir para um estado territorial centralizado. Somente mais tarde, a partir de 1877, iria ser somada outra função à Estrada de Ferro de Baturité: o socorro público aos vitimados pelas secas do Ceará. De qualquer forma, a referida ferrovia era apresentada como símbolo de civilização e impulsionadora do progresso da província (CÂNDIDO, 2005).

acionada por vapor, não mais tração animal, o que produziria uma velocidade acima da experimentada em veículos terrestres.

Guardadas todas as limitações técnicas da época, fica evidente o quanto o espaço era absolutamente instrumentalizado para garantir que o tempo consumido na sua travessia fosse diminuído o máximo possível. Por isso, na estrada de ferro eram projetadas todas as esperanças de se percorrer as maiores distâncias no menor espaço de tempo e, assim, superar as limitações impostas pelos caminhos ruins de que se ressentiram muitos presidentes de província. Nesse sentido, o espaço estaria a serviço do tempo.

Nada obstante, a velocidade instituída com o trem nas viagens entre o interior cearense e a capital da província serviu *inesperadamente* ao grupo de sertanejos pobres que fugiam das secas que arruinaram a produção do interior da província. Esses grupos emigraram para centros mais férteis dentro da província (serras de Baturité, Araripe, Maranguape e Ibiapaba) e cidades litorâneas como Camocim, Aracati e Fortaleza. Contudo, quando a emigração para Fortaleza foi intensificada, o governo provincial passou a encará-lo como um problema de fato (CÂNDIDO, 2005: 43). Conforme Tyrone Cândido (2005: 62), “desde 1877, só fazia crescer o número de retirantes em Fortaleza. Muitos ficavam ali mesmo, embaixo das árvores, pedindo de porta em porta uma esmola que lhes salvasse a existência”. Na perspectiva das classes abastadas e autoridades estatais, eram “flagelados expondo seus corpos esqueléticos, ‘exalando’ doenças, eram vistos como verdadeiros focos de maldades e barbarismos”. Representação esta intensificada pelo fato de que Fortaleza iniciava um processo de remodelação urbana e disciplinarização social no final do século XIX (PONTE, 2001). Esses impasses se repetiram a cada período de estiagem e se prolongaram até meados do século XX.

No entanto, com o acesso ao transporte férreo, o êxodo rural para Fortaleza teve sua velocidade intensificada. Não simplesmente porque o trem representasse progresso, mas também porque, conforme Kênia Rios (2001: 13), “os trilhos poupavam as extensas caminhadas dos retirantes até a cidade. A vinda dos flagelados era bastante facilitada pelo trem que, também, garantia que a maioria dos retirantes chegasse viva à Fortaleza”. Uma vez que poucos animais de montaria sobreviveram à seca e os rios estavam secos, tornando a travessia do território quase impossível.

A experiência da chegada cada vez maior de flagelados à Fortaleza causava enorme desconforto nos moradores da cidade e autoridades públicas (RIOS, 2001). No ano de 1932, com a construção da Estrada de Ferro de Baturité finalizada, Fortaleza foi palco da chegada

de milhares de sertanejos na estação férrea João Filipe. Jornais editados em Fortaleza anunciavam essa chegada em tom alarmante: “Mais dois trens entulhados de famintos se dirigem a esta capital” (O Povo, 13/04/32); “mais um trem fora invadido pelos flagelados no Sertão central do Estado” (Idem); “Os famintos estão chegando até Fortaleza. Trens são assaltados e agora os chefes de comboios já não impedem a vinda dos flagelados para a capital (...)” (O Nordeste, 17/02/32) e “Hoje, pela manhã quando partia o trem horário de Senador Pompeu, foi o mesmo invadido por uma leva de cento e tantos flagelados, que, embora em atitude pacífica, se mantiveram no firme propósito de se transportarem a esta capital” (O Povo, 16/03/32).

A profusão dessas notícias nas páginas dos jornais, associada às experiências de secas anteriores, contribuiu para um clima de pânico entre os fortalezenses e para a compreensão dos sertanejos como inimigos da ordem pública. Segundo Rios (2001: 31), o pavor sentido nesse momento foi, em grande parte, gerado pela matéria jornalística que “não apenas dava a notícia, mas também alimentava sentimentos de medo em face dos flagelados. (...) Criava-se a imagem de um flagelado que podia tornar-se bastante ameaçador pois já apresentava, nas invasões dos trens, indícios de revoltas com proporções incalculáveis”.

Por outro lado, os mesmos periódicos indicavam outras possibilidades para compreensão da movimentação dos sertanejos. A retirada do local de moradia em direção a Fortaleza insinuava uma ‘ação’ política, ainda que minimamente organizada. Era a ida à capital para pleitear com as autoridades públicas o auxílio que lhes era de direito. Por mais que tal retirada fosse insistentemente ridicularizada e criminalizada nas páginas dos jornais que circulavam na capital, os sertanejos demonstravam consciência de pertencimento a um Estado que tinha obrigações com sua sobrevivência.

Outras ações de sertanejos têm sido interpretadas como um posicionamento político, a despeito de toda carga depreciativa, geralmente relegada a movimentos populares, sobretudo pelos contemporâneos do movimento. Maria Verônica Secreto (2011: 114), em texto sobre a revolta dos quebra-quilos entre 1874 e 1876, destacou que na resistência de grupos sertanejos a imposição de um sistema métrico formal nada havia de ignorância e atraso. Mas, “homens livre-pobres se opuseram a perder em nome da centralização e modernização do Estado imperial – que pouco ou nada lhes oferecia – seu modo de vida tradicional”. Enfatizando ainda que atitudes aparentemente banais como “parar em torno da igreja para escutar as novas leis já implicava atitude política”. Semelhantemente, Frederico de Castro Neves interpretou os

saques a armazéns e prédios do governo no interior do Ceará, durante períodos de estiagem, como uma ação da multidão em luta por direitos. Para o autor,

Identificar a multidão, pela espontaneidade e pelo imediatismo que caracterizam sua ação, como um objeto de manipulação permanente é esquecer a complexidade da cultura política sertaneja e, ao mesmo tempo, colocar-se ao lado dos que pretendem manter no círculo restrito dos ilustrados a definição do que é ‘civilizado’ e o que é ‘bárbaro’ (NEVES, 2000: 250).

De igual modo, é razoável questionar até que ponto a emigração de milhares de sertanejos do interior do Ceará em direção a Fortaleza, muitas vezes se apropriando de instrumentos da organização de um Estado territorial centralizado, como o trem, pode ser entendida como uma ação política. Mesmo porque, por vezes, os sertanejos sitiaram as portas do palácio do governo desde às 5 horas da manhã como forma de pressionar os dirigentes a uma ação mais rápida de socorro público (CÂNDIDO, 2005:55). E mais: em que medida a própria ideia de retirante, com a qual o sertanejo foi rotulado e ridicularizado, insinua sua ação política, sua luta por direitos, muito mais do que o simples abandono da terra seca e improdutiva.

Em todo caso, a produção de um meio de locomoção mais veloz através da construção da Estrada de Ferro de Baturité, instituída para agilizar a circulação de mercadorias, contribuir na constituição de um Estado territorial centralizado e produzir uma determinada ordem no Ceará, serviu, ao contrário, para transportar à capital os retirantes, acusados de provocar a desordem.¹² Conforme propôs Rios, “o interesse da burguesia industrial e comercial era consolidar cada vez mais o capitalismo em Fortaleza, no entanto a estrada de ferro trazia, também, a miséria que se queria longe da capital”. Assim, a Estrada de Ferro de Baturité trouxe consigo o ‘sertão atrasado’ para dentro da bela e progressista Fortaleza.

Por outro lado, a velocidade verificada no transporte de sertanejos pela ferrovia em tempos de secas logo deixaria de ser experimentada. Em lugar dessa percepção, se verificou a decepção do trem como transporte obsoleto frente ao automóvel, em meados do século XX. Sem o investimento na produção de novas tecnologias para a máquina férrea, percebido no sucateamento de suas estruturas, a ferrovia não foi capaz de superar novas expectativas em funcionários, usuários ou meros observadores. Com o tempo, o desgaste sucessivo do material

¹² Era atribuída à presença massiva de sertanejos na capital cearense, o surto de doenças infectocontagiosas e outros problemas de ordem social como roubos, assassinatos, etc (RIOS, 2001/ CÂNDIDO, 2005).

rodante e do apreço popular fez o comboio férreo ser preterido por aqueles que podiam pagar pelo automóvel e, não à toa, o trem passou a ser o ‘transporte do pobre’. A frustração experimentada nesse processo foi nítida e gravada em letras garrafais no ferro dos vagões sucateados: RAPARIGA VELHA CANSADA. A Rede de Viação Cearense, outrora símbolo de progresso frustrou as mais legítimas expectativas. O espaço férreo já não mais servia ao tempo moderno, foi ultrapassado por ele.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFIAS

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. **Trem da Seca: Sertanejos, Retirantes e Operários (1877-1880)**. Fortaleza: Museu do Ceará. Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2005.

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. **A Interiorização da metrópole e outros estudos**. São Paulo: Alameda Casa Editorial, 2005.

HARTOG, François. Tempos do mundo, História, Escrita da História. In: GUIMARÃES, Manoel Luiz Salgado (org). **Estudos sobre a escrita da História**. RJ: 7 letras, 2006.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. 23ed. São Paulo: Edições Loyola, 2012.

_____. **A Produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HERSCHMANN, Micael M. & PEREIRA, Carlos Alberto Messeder. O imaginário moderno no Brasil. In: HERSCHMANN, Micael M. & PEREIRA, Carlos Alberto Messeder (orgs). **A invenção do Brasil moderno: medicina, educação e engenharia nos anos 20-30**. Rio de Janeiro: Rocco, 1994.

KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos**. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC – Rio, 2006.

LATOUR, Bruno. **Jamais fomos modernos**. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1994.

NEVES, Frederico de Castro. **A multidão e a história: saques e outras ações de massas no Ceará**. Rio de Janeiro: Relume Dumará; Fortaleza, Ce: Secretaria de Cultura e Desporto, 2000.

PAIVA, Alberto. Rodolpho de. Legislação Ferroviária Federal do Brasil – Edição comemorativa do primeiro centenario da Independência, Apud LOPES, Prado. **Um Seculo de Viação no Brasil (1827 - 1926)** – Trabalho organizado em comemoração do centenário da fundação do congresso legislativo. Rio de Janeiro, 1928.

PONTE, Sebastião Rogério. **Fortaleza belle époque: reformas urbanas e controle social: 1860-1930**. 2ed. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1999.

RAMALHO; NICOLAU & TOLEDO. **Os Fundamentos da Física: Mecânica 1**. Editora: Moderna, 1988.

RIOS, Kenia Rios. **Campos de concentração no Ceará: isolamento e poder na seca de 1932**. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria de Cultura e Desporto do Ceará, 2001.

SEVCENKO, Nicolau. Introdução: o prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: SEVCENKO, Nicolau. (org.) **História da vida privada no Brasil**. Vol. 3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.