



Revista Historiar

ISSN: 2176-3267

Vol. 13 | Nº. 24 | Jan./Jun. de 2021

Ana Isabel R. P. C. Reis

Universidade Regional do Cariri / URCA

INCT - Proprietas.

anaisabel.reis@urca.br

CONFLITOS PELA TERRA NA CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ: desapropriações de sítios no Ceará e resistência, 1878-1879.

RESUMO

Este artigo tem como objeto conflitos e tensões geradas na desapropriação de terras para a implantação da Estrada de Ferro de Baturité – EFB, no Ceará, 1878-1879. A análise perscruta a estrutura social que perpassa as legislações e regulamentações que compõem o estabelecimento dos interesses público e privado na demarcação de Ferrovias no Brasil.

Palavras-chave: História. Ferrovia. Desapropriações. Resistência.

CONFLICTS FOR EARTH IN THE CONSTRUCTION OF THE BATURITÉ RAILROAD: expropriations of sites in Ceará and resistance, 1878-1879.

ABSTRACT

This article has as its object conflicts and tensions generated in the expropriation of land for the implementation of the Railroad of Baturité – EFB, in Ceará, 1878-1879. The analysis examines the social structure that permeates the laws and regulations that make up the establishment of public and private interests in the demarcation of railways in Brazil.

Keywords: History. Railroad. Expropriations. Resistance

Sobre a construção da Estrada de Ferro de Baturité, que ligava a capital do Ceará, Fortaleza, à cidade de Crato, último município da então província, antes do território pernambucano, surgiram várias histórias sobre impasses em relação a demarcação e execução do traçado da ferrovia. Entre eles, um faz referência a possível rejeição que os habitantes de Icó, no Ceará, teriam exercido à passagem da ferrovia pelos limites da cidade: essa ideia tornou Icó em exemplo de retardamento. Não por acaso, J. C. de Alencar Araripe, ao tratar da *Comunicação por caminhos de ferro* no Ceará, em publicação na Revista do Instituto do Ceará de 1973, sugeriu, em tom de ironia, “que a Estrada não passou por Icó em virtude da oposição da cidade, temerosa de que o trem arruinasse com as plantações e criações. O mesmo Icó que, anos depois, se oporia a iluminação elétrica sob o pretexto de que o vento Aracati apagaria as lâmpadas” (ARARIPE, 1973, p. 271).

Indiferente a veracidade da assertiva ou as circunstâncias de sua produção, importa perceber a associação da máquina férrea ao progresso tecnológico que reputava qualquer pensamento contrário como desviante. Essa compreensão perdurou desde o século XIX e em todo o século XX, foi alardeada em jornais e consagrada na memória de uma significativa parcela da população brasileira (ANA REIS, 2015) – nela, a via férrea era afirmada como tecnologia capaz de superar a peculiar configuração do território brasileiro, traspassado por serras como a da Mantiqueira, para dar vazão a produção agrícola, sobretudo cafeeira, destinada à exportação. E está relacionada ao fato de que o Brasil experimentou na ferrovia um avanço significativo no transporte de cargas e de pessoas, em virtude do antiquado sistema viário vigente antes da ferrovia (SUMMERHILL, 2003, p. 189).

No entanto, a argumentação conferida a Icó, de que a estrada e o trem seriam danosos à produção agrícola e à criação de animais, pode não ser tão absurda quanto indica a ironia utilizada por Alencar Araripe. Pelo contrário, os estudos que analisam as desapropriações de terrenos no Ceará para a passagem da EFB implicam perceber a resistência de donos de sítios nesse processo e sua luta por indenizações. E, nesse sentido, deve-se considerar a ferrovia também como instrumento que arruinaria lavouras, ao contrário de incentivá-las, como sugeria o discurso que relacionava ferrovia a progresso, na segunda metade do século XIX.

Os reveses em torno da luta pela propriedade são o objeto de estudo deste artigo. As experiências de Francisco Cabral de Medeiros e do padre José Ignacio de Moraes Navarro, moradores da zona rural de Pacatuba, no Ceará, cujos sítios tiveram

parte da área cultivada desapropriado pela EFB, permitem uma reflexão sobre as tensões que permeiam a relação entre público e privado concernente a propriedade de terras no final do século XIX, momento de formação da nação brasileira e de um Estado territorial que possibilitasse o desenvolvimento das atividades administrativas próprias a ele.

Logo na primeira fase da construção da EFB, próximo as imediações de Pacatuba, dois proprietários de terra, José Ignacio Moraes Navarro e Francisco Cabral de Medeiros, ficaram insatisfeitos com a passagem dessa via em seus domínios. No processo, a questão se concentrou, para os donos do terreno, em torno da porção de terra perdida sem qualquer indenização. Tanto Francisco Cabral como o padre José reclamaram do redimensionamento de seus sítios, à medida que questionavam a falta de uma indenização referente à sua desapropriação. O primeiro, através de procurador, Benvenuto José de Lima, em ofício de 3 de julho de 1878, afirmou que

(...) sendo senhor e possuidor de um sitio annexo a mesma Villa [Pacatuba], o qual estava completamente plantado de cannas, coqueiros, laranjeiras, mangueiras e cajueiros; acontece que continuando a estrada de ferro de Baturité e passando no meio do mencionado sitio, tirou do melhor terreno cinquenta metros de largura e cento e setenta e tantos de comprimento, destruindo toda a canna, quarenta pés de coqueiro, vinte de laranjeira, oito de mangueiras e seis de cajueiros, ficando o referido sitio destruído em mais de metade das benfeitorias e na terça parte do terreno (BR, APEC – EFB, cx02, 1878).

Da parte do padre José foi dito que:

(...) que sendo Senhor e possuidor d'um sitio dentro da mesma Villa, com plantações de diferentes fructeiras, como sejam coqueiros, laranjeiras, cajueiros e bananeiras (ilegível) e mais ainda de um canavial, porção de capim de planta e roça, plantação esta que comprehende uma e outra margem do rio que atravessa todo o sitio, succedeo que no dia 5 de maio do corrente anno o Eng^o Juliu Pinkas, que então achava-se encarregado pelo Exmo Sn^o Presidente da Provincia de continuar com o trabalho da estrada, apresentou-se dentro do sitio do Suppe com ouro Eng^o e mais pessoal, tirando o pico por onde deve seguir a referida estrada sem que antes se tivesse entendido com o Suppe para indenizalo da destruição que tinha de soffrer em sua propriedade com aquela estrada (...) serviço que tirou 50 metros de largura na extensão de trezentos, terreno este todo ocupado de plantações (BR, APEC – EFB, cx02, 1878).

Pelo Decreto n^o 1.664 de 27 de outubro de 1855, expedido por força da Lei n^o 816 de 10 de julho de 1855, foi estabelecido, no artigo 14, que “os proprietarios dos terrenos e predios, pelos quaes devão passar as Estradas de ferro autorizadas pelo Corpo Legislativo, e concedidas a Empresarios ou Companhias pelo Governo Imperial, não poderão impedir que esses terrenos ou predios sejam examinados e percorridos pelos Engenheiros encarregados do levantamento dos planos e plantas das Estradas”.

Essa determinação implicava que o suplicante não tinha amparo legal para sua reclamação, o que já era angustiante para os donos do sítio. Ademais, a presença incômoda dos engenheiros e trabalhadores da EFB significava que a desapropriação do lugar era certa, uma vez que o artigo 2º da mesma lei determinava que,

Pela aprovação das plantas por Decreto entender-se-hão desapropriados, em favor dos Empresarios ou Companhias incumbidas da construção das Estradas de ferro, todos os predios e terrenos compreendidos, total ou parcialmente, nos planos e plantas das respectivas estradas, que forem necessarios para a sua construção, estações, serviço e mais dependencias. Nenhuma Autoridade judiciaria ou administrativa poderá admittir reclamação ou contestação contra a desapropriação resultante da aprovação das plantas por Decreto (Decreto nº 1.664, de 20/10/1855. Leis do Império, Vol. 1, pt. II, 1855, 552).

A passagem da estrada de ferro pelos sítios causava a transformação deles, podendo fazê-los desaparecer, dependendo do que era desapropriado. A supressão de uma faixa de terra de 170 m de comprimento e 50m de largura, no primeiro caso, e de 300 m de comprimento pela mesma largura, no segundo, por si, já é um espaço considerável. Ele se torna ainda maior se pensado que no sitio de Francisco Cabral significava a terça parte do terreno e a metade da terra propícia para o cultivo. Nesse sentido, essa propriedade já era amplamente modificada: em suas dimensões, produtividade, limites e mesmo em sua forma, posto que instrumentos da técnica passavam a fazer parte daquela paisagem. Por outro lado, é forçoso perceber que o interesse nessa ferrovia estava centrado na exportação da lavoura produzida no interior do território, uma vez que a EFB era dirigida a terras ocupadas e cultivadas.

No entanto, é preciso considerar que as modificações do terreno pela abertura de estradas não consistiam numa novidade. A partir do momento que a terra passava a ser uma posse, propriedade de um senhor, e passava a ser delimitada pela cerca que marcava o espaço, a passagem de uma estrada se tornou mais contestada. Quase dez anos antes, em 1869, o dono de um sítio localizado em Acarape reclamou da abertura da Estrada de Baturité que tomou parte de seu sitio. Camillo de Lelis Ferreira de Vasconcelos, conforme o ofício que dirigiu ao governo da Província, teria seu sitio atravessado pela referida estrada “na passagem do rio Acarape ocupada pela ponte” o que “divide o sitio do supplicante em duas partes, tanto no molhado como no secco, causando-lhe assim grande prejuiso quer em terrenos, quer em benfeitorias, e mesmo em relação ao valor do sitio”. O proprietário ainda explicou que:

A respeito tenho a informar que é certo que o local escolhido para assentamento de uma ponte sobre aquelle rio fica comprehendido em terrenos cultivados de

propriedade do requerente, e abrangem os aterros que se tem de fazer nas avenidas da ponte uma parte de terrenos frescos e seccos, n'uma extensão approximada de cem braças ou 222 metros numa largura de 8m,8 (40 palmos) (Thesouraria da Fazenda Provincial. Série: Correspondências expedidas. Cx: 12. Cod: BR APEC/TFP. Ano: 1870).

A perda de parte do sitio para passagem de uma estrada parece igualmente desagradável aos proprietários. Mas, cabe observar que a passagem da ferrovia tomava um espaço maior do terreno. Enquanto a Estrada de Baturité ocupava uma faixa de terras com largura de cerca de oito metros, a ferrovia alcançava a largura de 50m, conforme indicaram Francisco Cabral de Medeiros e o padre José Ignacio de Moraes Navarro em seus ofícios. Medida que significava um redimensionamento muito mais drástico do terreno, sobretudo pelos aparatos de técnica e de pessoal que acompanhavam a construção do leito férreo: traduzido no acúmulo de material (madeira para dormentes e obras da arte, trilhos, terra de escavações e para aterros), nos abarracamentos, movimento de pessoas e em outras implicações próprias da passagem de trens. Dessa maneira, por mais que as desavenças na passagem de uma estrada por sítios não fossem novidade, com a ferrovia elas tiveram suas dimensões ampliadas, seja nos limites do terreno, seja na ocupação dele.

Todavia, considerando ainda os terrenos do padre José e Francisco Cabral, é possível entrever aspectos da alteração da paisagem ocupada pela locação da EFB. Conforme pesquisa que o engenheiro Walter Rutmam fez das benfeitorias e seus respectivos preços, com base na “informação de diversas pessoas do lugar, pessoas estas não somente consideradas, e honestas, como também entendedoras da materia”, os proprietários detinham, no terreno atravessado pela ferrovia as seguintes benfeitorias:

Francisco Cabral de Medeiros: Canavial Est. 70 20m²/16 Laranjeiras/1 Mangueira/3 Coqueiros/33 Mudanças de coqueiro/75 m de cerca/Total de 353,000.
José Ignacio de Moraes Navarro: Canavial Est. 50m²/Mandiocal Est. 10 75m²/ 2 Mangueiras/9 Coqueiros/8 Laranjeiras/2 Toceiras de bananeiras/3 pes de fructeiras diversas/ Total de 240,000 (BR, APEC – EFB, cx02, 1878. Ofício de 17/08/1878).

Mais do que o valor requerido pelos proprietários, e o proposto pela Diretoria da EFB, importa perceber que o avanço da construção do leito ferroviário provocava novas alterações naquele ambiente, uma vez que a prática da lavoura já constituía uma modificação drástica dele (PÁDUA, 2004). Os sítios tinham suas dimensões totais reduzidas, não apenas as cultivadas (no processo só há referência as cultivadas porque eram os únicos espaços indenizados pela via férrea). Aqueles nos quais continham produções agrícolas, como era o caso dos terrenos citados, perdiam a paisagem ‘verde’

composta por árvores frutíferas e, em seu lugar, era instituído um grande canteiro de obras.

A representação dessa transformação pode ser construída a partir das especificações dos trabalhos descritas nos contratos para construção da estrada de ferro. Em geral, tais textos não diferiam em extremo do seu anterior, mas eram mais especificados a cada contrato. Se forem considerados o contrato instituído em 1872, com a Companhia Cearense da Via-férrea da Baturité, e o firmado com a The South American Railway Company Construction Limited, em 1911, para a construção da EFB, seria possível perceber um detalhamento maior do segundo em relação ao primeiro, no que diz respeito as etapas e condições do trabalho¹ (FILHO; SARMIENTO, 2010). Contudo, o maior detalhamento de como seria a execução dos serviços não implicava numa mudança radical dos trabalhos: continuavam os desmatamentos, destocamentos, movimentos de terras, cortes, aterros, entre outros serviços - aqui foram consideradas as especificações do contrato de 1911, pelo maior detalhamento dos trabalhos (Contrato de 05/03/1870 e Contrato de 16/05/1911 e Decreto n° 8711 de 10/05/1911, XXXVII).

Ao lado do espaço reservado aos trilhos era separada uma faixa do terreno para ser “ocupada pelas cavas e aterros”. No local ficariam os materiais provenientes das escavações, que consistiam em terra, pedra solta e rocha, “depositados fora do leito da estrada, mas ao longo desta (principalmente na plataforma dos empréstimos) quando o material for pedra” quando não fossem “empregados na formação dos aterros e lastros” (Contrato de 16/05/1911 e Decreto n° 8711 de 10/05/1911, artigo 7°). Também havia as obras da arte: “edificios e dependencias necesarios para que o trafego se effectue regularmente”. Nesse caso, eram as estações contendo “sala de espera, bilheteria, acomodações para o agente, armazens para as mercadorias, caixa de água, latrina, mictórios, rampa de carregamento e embarque de animaes, balanças, relógio, lampiões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cerca”, bem como “depósitos frigorificos nas estações iniciaes e nos pontos de cruzamento de linhas”; ambientes que podiam ser divididos em mais de um prédio. Sendo que as estações e paradas tinham “dimensões de accôrdo com a sua importancia” (Contrato de 16/05/1911 e Decreto n° 8711 de 10/05/1911, XXXVII).

¹ Contrato de 05 de março de 1870, com Companhia Cearense da Via-férrea da Baturité dirigida por Thomaz Pompeu de Souza Brasil, Joaquim da Cunha Freire, José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, Henrique Browclehurst e Gonçalo Baptista Vieira. E o contrato de 16 de maio de 1911 e Decreto n° 8711 de 10 de maio de 1911, XXXVII.

Da mesma forma, a presença de abarracamentos para os trabalhadores da via modificava o ambiente. No trecho compreendido entre Pacatuba e Canoa, há poucos quilômetros dos sítios do padre José e Francisco Cabral, o engenheiro Julio Pinkas, “a margem da estrada [,] montou 5 grandes abarracamentos” e “construíram-se além disto 5 grandes ranchos para depósitos e um grande abarracamento para acomodação de operários”. Também foi construído na administração de Julio Pinkas, os abarracamentos em “Canôa, Oiticica, Olho D’agua e Canafistula”, com capacidade para abrigar 200 famílias, cada um deles. E iniciada a construção do abarracamento localizado em Itapahy, próximo a Acarape, com dimensões semelhantes (Relatório de Presidente de Província, 1878, p. 58-59). Na descrição do então Diretor e Engenheiro Chefe da EFB Carlos Alberto Morsing, que inspirou esse relatório, ainda foi acrescida a informação de que cada abarracamento tinha cacimbas para o abastecimento de água, “excepto o de Oiticica cujo abastecimento d’agua é transportado d’ouras partes em animaes de carga” (Ofício 30/09/1878. BR, APEC, EFB, Cx 2, 1878).

Assim, o estabelecimento da estrada de ferro redimensionava esses terrenos e transformava os sítios, reduzindo sensivelmente sua área e trazendo uma parafernália, na maioria das vezes, estranha ao cotidiano dos que habitavam essa região. Ou, à medida que a estrada de ferro avançava, eram instituídos outros limites territoriais com redimensionamento de sítios e a instituição dentro deles de terras públicas: as estradas. Com isso, o trânsito no interior do Ceará era reorganizado, incentivando a passagem por uma região mais ao centro do estado num transporte que não dependia diretamente do período do ano nem de determinadas condições climáticas para executar a viagem.

Entretanto, é necessário observar que a quantia calculada para indenização das desapropriações se referia às benfeitorias que existissem no caminho onde seria construída a estrada de ferro, e não ao terreno que ela iria ocupar. Nesse momento, é fundamental perceber que era essa a reclamação de padre José e Francisco Cabral. Conforme, o engenheiro Morsing, em ofício de 17 de agosto de 1878:

Tendo a estrada de ferro de Baturité de atravessar terrenos pertencentes aos Sen^{os} V^s José Ignacio de Moraes Navarro e Francisco Cabral de Medeiros, em Pacatuba, procurou o Engenheiro Chefe de secção entender-se com os respectivos proprietários para tratar da indemnisação das pequenas benfeitorias que existiam na parte ocupada pela zona d’essa estrada pelo annexo n^o 1 declarou-me o mesmo Engenheiro não ter sido isso possível á vista da exorbitancia das sommas pedidas (BR, APEC – EFB, cx02, 1878. Ofício de 17/08/1878).

Esse documento foi produzido em continuidade ao ofício dirigido do escritório da Secção da Estrada em Pacatuba, em 06 de julho de 1878, por Walter Rutmam, engenheiro responsável pela negociação. A correspondência expedida por ele, informava que as tentativas de acordo até então tinham sido frustradas. Pois, Francisco Cabral pedira como indenização o valor de cinco contos de réis (5.000\$000), quantia que classificou “inqualificável, [e explica] por tanto ser me completamente impossível entrar em tranzacção amigável com dito proprietário”. E o outro, José Ignacio Moraes Navarro, um ‘senhor padre’, requereu a quantia de dois contos de réis (2.000\$000) “como indenização das benfeitorias do terreno necessario para a estrada, esta quantia acho excessivamente exagerada” (BR, APEC – EFB, cx02, 1878. Ofício de 17/08/1878).

Em contestação aos valores pedidos, Morsing questionou o direito de propriedade das terras do padre José Ignacio de Moraes Navarro e de Francisco Cabral de Medeiros². Nesse sentido, insinuou, no ofício do dia 17 de agosto de 1878:

Parece-me que todo o território d’esta provincia é de sesmarias; porem mesmo que assim não fosse não poderia pagar indenizações por terrenos, á vista do que me é terminantemente ordenado no artº 2 § 7º das instruções que acompanhão a Portaria de 3 de junho do corrente anno³ pelas quaes me devo reger (BR, APEC – EFB, cx02, 1878. Ofício de 17/08/1878).

² Com o Império, a posse das terras foi colocada na pauta das discussões do governo. A doação de sesmarias, por sua propriedade de exigir dos colonos o cultivo da terra, entre outras coisas, gerou uma grande quantidade de terras devolutas. Essas terras, chamadas devolutas, de início teriam o sentido de territórios doados por sesmarias pela Coroa Portuguesa com a condição de que os agraciados observassem os termos do acordo feito, do contrário, as terras seriam devolvidas aos doadores. Mais tarde, porém, com a improdutividade que marcou grandes porções de sesmarias (sua extensão era tamanha que ficava impossível ao colono torná-la de todo aproveitada), foi progressivamente sendo criado o sentido de terras devolutas para aquelas que não apresentavam sinais de aproveitamento. Paralelamente, a posse ganhava espaço como forma de apropriação de terras. Fato que deixava claro que a posse já tinha, por parte das autoridades públicas, certo reconhecimento, baseado na suspensão da vigência das sesmarias pelo príncipe regente. A autora acrescenta que “No período entre 1822 e 1850 a posse tornou-se a única forma de aquisição de domínio sobre as terras, ainda que apenas de fato, e é por isso que na história da apropriação territorial esse período ficou conhecido como a fase áurea do posseiro” (Ligia Osório, em estudos sobre as Terras Devolutas e Latifúndio, afirma que, a cada dia, aumentava o número de posseiros, moradores que eram estimulados pelo governo a legalizar sua situação. SILVA: 2008, p. 90). A resposta para as incertezas em relação ao domínio de terras no Brasil e seu povoamento foi a promulgação da lei de terras, em 1850. Esse código deveria organizar o registro de terras possuídas e promover regulamentações para uma nova forma de acesso às terras ainda não possuídas. Assim, segundo Lígia Osório, “os terrenos já ocupados, até 1850, havia-se beneficiado de normas e costumes que a lei estava dando por encerrados: as concessões gratuitas, mas condicionais de sesmarias, e a posse ‘mansa e pacífica’”. Também era previsto em lei a regularização dessas apropriações “determinando as condições dentro das quais os possuidores se transformariam em proprietários”. Em consequência, ficava também determinado que “as terras devolutas só poderiam ser adquiridas pela compra, que a mesma lei autorizava o governo a promover e regulamentar” (SILVA: 2008, p. 173). Nesse sentido, era engendrado um movimento que deveria reorganizar a posse das terras no Brasil, designando o que seria privado e o que seria público.

³ No artigo 2º § 7º das Instruções Normativas de 3 de junho de 1878 foi determinado: “Fazer as desapropriações dos terrenos que tiverem de ser ocupados pelo leito do prolongamento da estrada e suas dependencias, e mandar indemnizar os proprietários das benfeitorias existentes nos mesmos terrenos”. Relatório do MACOP, 1877, anexo A-25.

Não foi possível identificar a origem dos referidos sítios: doação de sesmarias, se os dois reclamantes eram posseiros, e se tinham uma revalidação de um dos dois.⁴ Apesar disso, Morsing construiu a argumentação que se tratava de terras devolutas e, por isso, o padre José e Francisco Cabral teriam direito de uso, mas não de posse. Dessa forma, o engenheiro da EFB, nitidamente procurava legitimar as desapropriações dos terrenos, garantir a não obrigatoriedade de pagamento pelas dimensões totais dos sítios, e designar as indenizações apenas às benfeitorias que, por ventura, existissem no espaço onde os trilhos seriam instalados e nos seus arredores.

A recomendação que possibilitava ao engenheiro Morsing construir seus argumentos, quanto ao pagamento de uma indenização cuja conta não incluiria as terras usurpadas pela estrada de ferro, foi pautada na Circular de 10 de fevereiro de 1871. Neste documento, posseiros e donatários de sesmarias eram avisados de que

Sendo presente a S. M. o Imperador a Consulta das Secções reunidas do Império e Justiça do Conselho d'Estado, de 15 de julho de 1870, [...] Houve por bem Declarar que aos sesmeiros, e por maioria de razão aos posseiros, corre obrigação de cederem os terrenos necessários para a abertura e melhoramento de estradas publicas geraes, provinciaes e municipaes, com direito somente a indennização das benfeitorias existentes nas mesmas terras, salvo se pelos títulos de sua propriedade estiverem isentos desta obrigação (Circular de 10/02/1871, do MACOP. APEC, Livro 28, Ano 1871-1873)

Também a lei Provincial do Ceará n° 96 de 5 de outubro de 1837 garantia a desapropriação de terras por utilidade municipal e Provincial, que se baseava “no art. 10, § 3 do Acto Adicional a Constituição. Na referida lei, parágrafo 3º, era determinado que a desapropriação teria lugar na “abertura ou melhoramento de estradas, canaes, portos, aguadas, pastos, construcções de pontes, ranchos, ou servidões e commodidades necessarias ao uso destes objectos”. E, inclusive, foi a lei citada pelo preposto da Diretoria da via férrea, João Brígido dos Santos, na questão entre a instituição e os referidos proprietários. Então, como a utilização da terra seria para um bem público (a estrada), o valor da indenização de desapropriação era calculado apenas considerando

⁴ Nesse momento, o direito de posse de terras era assegurado por um documento de revalidação dos mesmos, não apenas por sesmaria ou posse. Conforme parecer do Visconde de Souza Franco, citado pelo advogado Carlos Carvalho, “Não sendo mais em virtude das concessões de sesmarias que os sesmeiros e os posseiros se consideram proprietarios territoriaes, mas por força dos títulos de revalidação e legitimação, a cessão do terreno para o estabelecimento de estradas de ferro rege-se pela Lei das desapropriações. Posses e sesmarias que não respeitam as disposições da Lei n. 601 de 18 de setembro de 1850 e do regulamento 1.318 de 30 de janeiro de 1854 estão subordinadas a gratuidade das cessões”. Revista de Estradas de Ferro, Ano I, n 7, 26/07/1885, 105.

as benfeitorias que a construção da estrada de ferro deveria suprimir: constando apenas plantações ou edificações na conta de pagamento.

Curiosamente, a Lei nº 816 de 10 de julho e o Decreto nº 1.664, de 20 de Outubro de 1855, que regulamentavam as desapropriações para ferrovias no Brasil, não foram citados no processo que julgou os pleitos dos citados suplicantes. Talvez porque tivesse sido preferido construir uma argumentação nos limites das leis provinciais, já que os impasses dessa natureza seriam levados ao Juiz do cível ou Municipal ou ao Presidente da Província, como foi o caso desses processos (Lei nº 816 de 10/07/1855, art 4º). Ou porque, em se tratando de má fé da Companhia Cearense da Via-Ferrea de Baturité, fosse conhecido o parágrafo 2º, do art 12 da referida lei, no qual era determinado que

Se os terrenos ou predios, que houverem de ser desapropriados somente em parte, ficarem reduzidos a menos de metade de sua extensão, ou ficarem privados das serventias necessarias para uso e gozo dos terrenos e predios não compreendidos na desapropriação, ou ficarem muito desmerecidos do seu valor pela privação de obras e bemfeitorias importantes, serão desapropriados e indenizados no seu todo, se assim requererem os seus proprietarios.

Nesse caso, pode-se considerar que a lei não teria sido citada para evitar que os proprietários se aproveitassem desse parágrafo para basear suas alegações, uma vez que contestavam que a desapropriação prejudicava a parte fértil de seus sítios, como apresentado anteriormente. Isso, no entanto, foi impossível determinar.

Por outro lado, a estrada de ferro também era afetada pela questão. Enquanto a disputa movida por Francisco Cabral e o padre José seguia na administração da ferrovia, os trabalhos de construção da EFB ficaram parados. Os proprietários conseguiram através de incursão em juízo local embargar a obra, em virtude da impossibilidade de consenso para o valor da indenização. O engenheiro Morsing, responsável pela EFB, reclamou, destacando o grande custo da paralisação que o leito férreo experimentava. Segundo ele:

O embargo é de todo inadmissivel, por quanto todo embargo de obras pode ser levantado com a caução (ilegível), e o Thesouro nacional não pode ser cauciuado, mais é elle de si mesmo um garante. Ocorre que não se trata de obras que comecem, mas que estão em via de execução, há cerca de um mez, não levando em conta o tempo em que forão traçadas, e a epocha, em que as respectivas plantas forão aprovadas (BR, APEC – EFB, cx02, 1878).

A paralisação dos serviços indicava, ao cabo, que a argumentação de que as terras eram devolutas não convenceu o juiz do caso e que eram necessárias outras formas de gerir a posse e desapropriação dessas terras. De outro lado, a suspensão dos serviços podia ter significados drásticos para os cofres da ferrovia. Todo um arsenal de

material e pessoas deslocados para a região ficava em suspenso, sendo sustentados pela administração da ferrovia. O atraso também influenciava no prazo para funcionamento e a esperada geração de lucros com o tráfego férreo. Aspectos que desorganizavam toda a estratégia planejada para os quilômetros seguintes da via férrea.

De todo modo, é preciso perceber os conflitos e tensões geradas entre proprietários de sítios e representantes das companhias de via férreas nas ações de desapropriação de terrenos. Na *Revista de Estrada de Ferro* dirigida por Francisco Picanço na década de 1880, foi publicado pelo advogado Carlos Carvalho um texto que sugeria alguns impasses experimentados nessa questão. Um aspecto foi especialmente sublinhado pelo advogado: o de que “violento e aspero, o decreto de 1855 é injusto e não atende os prejuízos indirectos resultantes da desapropriação”. Nesse sentido, explicou:

A regra geral devia ser a desapropriação do art. 13 § 4º *in-fine*, quando manda que não se atenda no calculo da indemnisação ás construcções, plantacções e quaesquer bemfeitorias feitas na propriedade depois de conhecido o plano da obra e com o fim de elevarem a indemnisação, é arbitraria e iniqua. Arbitraria, pela serie de abusos a que se póde prestar; iniqua, porque entre o acto da approvação dos estudos definitivos e o processo da desapropriação, com as prorogações de prazos tão communs em nosso paiz, não deve a propriedade ser tocada de inalterabilidade. Só iniciado o processo de desapropriação, deveria ser prohibido modificar a propriedade (REVISTA DE ESTRADAS DE FERRO, Ano I, n 7, 26/07/1885, 102-105).

Nathan Rosenberg e L. E. Birdzell, Jr. (1986), em estudo sobre a *História da Riqueza do Ocidente*, destacaram a tensão das relações estabelecidas na construção de ferrovias apontando a possibilidade de ruínas dos planos, se estes dependessem da boa vontade dos proprietários em ceder parte de suas terras para o empreendimento. Mas, ao que indicam as palavras de Carlos Carvalho, essas tensões não estavam sendo resolvidas pela imposição do Decreto 1.664, de 20 de Outubro de 1855. Tanto que, na assertiva, foram evidenciados os espaços na lei aproveitados pelos donos de bens desapropriados para tentar algum benefício.

De outro lado, ao que indica o verbete *Desapropriação* do Dicionário de Estradas de Ferro de Francisco Picanço, publicado em 1891, esses dispositivos legais foram reavaliados pelo *Primeiro Congresso de Estradas de Ferro no Brazil*, que foi de parecer que a “Lei n. 816, de 10 de julho de 1855, e o Regulamento que, para a sua execução, baixou com o Decreto n. 1664, de 27 de outubro do mesmo anno, carecem de urgente revisão: no sentido 1º Da resolução do Governo, sobre consulta do Conselho de Estado,

publicada em Aviso de 10 de fevereiro de 1871; [e] 2º Da doutrina do Aviso de 16 de novembro de 1857, quanto as funções dos árbitros e processo de julgamento”.

Tais medidas, como foi insinuado no trecho do Parecer citado acima, tinham a finalidade de diminuir o tempo do processo de uma contestação de desapropriação, uma vez que era suspensa a consulta ao Conselho de Estado, deixando a decisão a cargo de um árbitro regional. Essa tentativa ficou mais evidente na segunda parte do Parecer que indicou “muito convém que na reforma da Lei de desapropriações para estradas de ferro e seu Regulamento” fosse estabelecido, entre outros aspectos, que “sejam modificadas as normas do processo de desapropriação e indenização e fixados prazos para os julgamentos, afim de tornar-se effectivamente summario o processo, como determina a Lei” (PICANÇO, 1891, p. 277-278). Nesse sentido, é possível ponderar que, dada a experiência com processos contestadores de desapropriação para ferrovia abertos até ali, a preocupação dos responsáveis pela construção passou a ser a redução máxima do tempo gasto neles e a tentativa de impedir paralisações como a ocorrida na EFB, nos casos analisados.

Dessa forma, importa perceber que a demarcação da Estrada de Ferro de Baturité foi marcada por muitos conflitos, como nos processos que reclamavam a desapropriação de terrenos para a passagem da via férrea. Nesses jogos de poder, o Ceará era reorganizado em suas antigas preponderâncias, espaços geográficos e relações sociais. Todavia, é importante lembrar que não apenas os conflitos interpessoais contribuíam na alteração do percurso dos trilhos e da paisagem, mas também as relações estabelecidas com o solo, os rios, a vegetação. O diálogo constituído com a natureza também influenciou muito sobre as alterações da paisagem em torno da Estrada de Ferro de Baturité.

Referências

ARARIPE, J. C. de Alencar. *A comunicação pelos caminhos de ferro*. **Revista do Instituto do Ceará**. Sob a direção de Carlos Studart Filho. Tomo LXXXVII – Ano LXXXVII. Jan/Dez, p. xx-xx, 1973.

CAMPELO FILHO, José & SARMIENTO, Lidia. **Arquitetura ferroviária no Ceará**: Registro Gráfico e Iconográfico. Fortaleza: Edições UFC/ Secretaria de Cultura do Estado do Ceará – Secult, 2010.

PÁDUA, José Augusto. **Um sopro de destruição**: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista (1786-1888). Local: Editora, ano.

PICANÇO, Francisco. **Diccionario de Estradas de Ferro e Sciencias e Artes Accessorias acompanhado de um Vocabulario em francez, inglez e allemão por Francisco Picanço**. Rio de Janeiro: Imprensa a vapor H. Lombaerts & Comp, 1891.

REIS, Ana Isabel RPC. **O espaço a serviço do tempo**: a Estrada de Ferro de Baturité e a invenção do Ceará. Tese (doutorado). Fortaleza – CE: Universidade Federal do Ceará, 2015.

ROSENBERG, Nathan; BIRDZELL JR, L. E. **A história da riqueza do Ocidente**. Rio de Janeiro: Editora Record, 1986.

SILVA, Lúgia Osório. **Terras devolutas e latifúndio**: efeitos da Lei de 1850. 2ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2008.

SUMMERHILL, William R. **Order against progress**: government, foreign investment, and railroads in Brazil, 1854-1913. Stanford, CA: Stanford University Press, 2003.

Ana Isabel R. P. C. Reis

Professora de História na Universidade Regional do Cariri – URCA, na graduação e no Mestrado Profissional em Ensino de História - PROFHISTÓRIA. Possui mestrado e doutorado em História, com área de concentração em História Social, pela Universidade Federal do Ceará. É pesquisadora vinculada ao INCT-Proprietas e Bolsista BPI – Funcap.

Currículo Lattes:

<http://lattes.cnpq.br/3792207396709806>

Artigo recebido em: 20 de Julho de 2021.

Artigo aprovado em: 14 de setembro de 2021.