

A ótica da seca: considerações sobre o Album da Estrada de Ferro de Baturité (1880)¹

The viewpoint of drought: considerations on the Baturité Railway Album (1880)

Tyrone Apollo Pontes Cândido  
tyronecandido@gmail.com
Universidade Estadual do Ceará - UECE

RESUMO

O artigo aborda a confecção de um álbum de fotografias feitas nas obras do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité durante a grande seca ocorrida no Ceará entre 1877 e 1879 e oferecido como artefato de celebração pela conclusão dos trabalhos da ferrovia pelo engenheiro Carlos Alberto Morsing, chefe da comissão de construção, ao monarca Pedro II. Além da análise de algumas das fotografias do *Album da Estrada de Ferro de Baturité*, discute-se o significado do registro visual nas obras públicas no Segundo Reinado diante das circunstâncias críticas da seca. O artigo procura dialogar com a historiografia sobre a imagem fotográfica no século XIX e interpreta a fotografia como importante registro visual na construção do poder imperial, ao mesmo tempo que se constitui como testemunho de uma história-catástrofe.

PALAVRAS-CHAVE

Fotografia. Engenharia. Seca. Segundo Reinado.

ABSTRACT

The article discusses the making of an album of photographs taken during the extension works of the Baturité Railroad during the great drought that occurred in Ceará between 1877 and 1879 and offered as a celebration artifact for the conclusion of the works on the railroad by engineer Carlos Alberto Morsing, head of the construction commission, to the monarch Pedro II. In addition to the analysis of some of the photographs in the *Album da Estrada de Ferro de Baturité*, the meaning of the visual record in public works in the Second Reign in the face of the critical circumstances of the drought is discussed. The article seeks to dialogue with the historiography about the photographic image in the 19th century and interprets photography as an important visual record in the construction of imperial power, at the same time that it constitutes a testimony of a history-catastrophe.

KEYWORDS

Photography. Engineering. Dry. Second Reign.

¹ A pesquisa da qual elaboramos o presente artigo é financiada pela Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico – FUNCAP

Submetido em:
24/09/2023

Aprovado em:
18/09/2023

Publicado em:
08/12/2023

1 Introdução

Conforme nota publicada em *Gazeta de Notícias* em maio de 1880, o engenheiro Carlos Alberto Morsing, “acompanhado dos membros da comissão encarregada da construção da estrada de ferro de Baturité”, havia se dirigido um dia antes até o Paço de São Cristóvão, residência do imperador Pedro II na corte, a quem presenteou com “um rico álbum verde, bordado de ouro, contendo as fotografias das obras de arte daquela estrada”. Sua majestade agradeceu o gesto, manifestando “seus sentimentos de júbilo pela conclusão dos trabalhos da mesma estrada de ferro”. (GAZETA DE NOTÍCIAS, 2/05/1880)

O *Album da Estrada de Ferro de Baturité* trazia 34 fotografias tiradas de diferentes pontos do prolongamento da ferrovia que, entre junho de 1878 e março de 1880 – portanto, nos tempos da grave estiagem que atingiu o Ceará desde o ano anterior – ocupou milhares de famílias de retirantes nos serviços de construção. Além de imagens de estações, pontes e trechos da linha férrea, o álbum mostrava ainda engenheiros e operários envolvidos nas tarefas da ferrovia. Pedro II acompanhava com atenção os acontecimentos relativos à seca que ocorria em algumas províncias de seu império. Para isso, contava com a leitura de relatórios enviados pelas autoridades locais e da imprensa que todos os dias publicava notícias sobre a “secca do Norte” (ALBUQUERQUE JR., 1995). Mas, decerto, era a primeira vez que aqueles olhos cor de água- marinha viam cenas que mostravam súditos arruinados em função da seca ocupados em pesados trabalhos de construção.

O *Album da Estrada de Ferro de Baturité* é documento de raro valor e encontra-se sob a guarda da Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro, pertencente à Coleção de Dona Teresa Cristina Maria (FOTOS-ARM.14.1.11(1-34)). Infelizmente as fotografias encontram-se bem amareladas e bastante desbotadas. Mas o que ainda se dá a ver revela precioso registro visual sobre o cotidiano das obras feitas durante uma das mais graves crises sociais do Brasil no século XIX.

Minha intenção neste artigo é valer-me de um tratamento abrangente sobre a visualidade como importante dimensão da vida social (MENESES, 2003) para explorar certas potencialidades analíticas do *Album da Estrada de Ferro de Baturité*. Iniciarei traçando os trabalhos do prolongamento daquela via férrea como a principal obra de socorro público da seca de 1877, com a constituição da comissão de engenheiros construtores e os principais serviços executados. Em seguida, tratarei do registro fotográfico em terras cearenses no século XIX, discutindo o papel das fotografias na engenharia ferroviária e no enquadramento visual dos retirantes e da seca. Após apresentar com breves comentários as imagens presentes no álbum, concluirei com algumas considerações gerais sobre os sentidos da ótica da seca enquanto estratégia de poder, ao mesmo tempo que testemunho de uma história-catástrofe.

2 A seca de 1877 e a Estrada de Ferro de Baturité

A encampação da Estrada de Ferro de Baturité, até então uma empresa de sociedade privada composta por alguns dos mais destacados membros da elite provincial, ocorreu durante a seca de 1877-1879, somente após o agravamento de uma crise incontornável. Desde os primeiros meses de 1877,

as notícias que chegavam do interior do Ceará alertavam para o crescente número de miseráveis que entravam nas vilas e povoados clamando por socorro. Em 17 de abril, o presidente da província Caetano Estelita Cavalcante Pessoa, por circular emitida a todas as câmaras, ordenou a formação de comissões de socorros públicos que ficaram responsáveis pela recepção e distribuição dos alimentos remetidos pelo governo desde Fortaleza (CIRCULAR, 17/04/1877).

Não havia ainda naquele momento uma clara consciência das dimensões que a calamidade viria a assumir. Outros tempos de estiagem severa pesavam sobre a memória cearense, mas desde o fim da seca de 1845 os invernos com chuvas (senão regulares, ao menos suficientes) livraram da fome intensa a população de lavradores e criadores de gado que vivia nos sertões. O atrelamento das práticas agrárias das famílias sertanejas ao incremento do mercado exportador de produtos como o algodão e o café revelou-se como uma catástrofe do capitalismo comercial a corroer a segurança alimentar garantida pela agricultura de subsistência. A grande maior parcela da população da província, presumida em algo mais que 900 mil pessoas, encontrou a ruína e se viu na urgência de ter de se retirar de suas casas para não morrer de fome. Uma nota do *Diário de Pernambuco* traçou os contornos daquela crise em dezembro de 1877 ao contabilizar as “vítimas a socorrer na região presentemente flagelada pela seca”: setecentos mil no Ceará, quinhentos mil na Bahia, quatrocentos mil na Paraíba, duzentos mil em Pernambuco, um total superior a dois milhões de pessoas na soma com outras províncias. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 7/12/1877)

Debates visando encontrar soluções para a crise ganharam dimensões nacionais e os argumentos confluíam para encorajar a política de socorrer os retirantes somente mediante seu emprego como trabalhadores em obras que trouxessem “melhoramentos materiais” ao Império. Vistos como pessoas propensas a caírem no chamado “vício da vadiagem” (associado à criminalidade e à prostituição das mulheres), os retirantes foram alvo de medidas que trataram de recrutá-los para toda espécie de serviço, fosse de limpeza e subsistência nos imensos abarracamentos, fosse no corte de madeira e extração de pedras, fosse na reforma ou construção de prédios públicos, calçamentos de ruas e praças, trechos de estradas, pequenos açudes. (NEVES, 2000; CANDIDO, 2019)

Mas não demorou para que as autoridades percebessem que as obras a cargo das comissões de socorros públicos eram insuficientes para absorver o imenso número de retirantes que não parava de chegar às cidades litorâneas. O presidente Caetano Estelita Cavalcante Pessoa identificou na Estrada de Ferro de Baturité um empreendimento compatível com a situação:

Obra de alto custo e grande extensão, é a única que pode garantir por muito tempo a subsistência de centenas de famílias por meio de trabalho, assim como a única que oferece a vantagem de conservar mais ou menos divididas as grandes aglomerações de povo que a fome improvisa nos pontos onde há facilidade de exercer a atividade. (OFÍCIO, 7/0/1877)

O decreto 6.918, de primeiro de junho de 1878, autorizou a encampação da Estrada de Ferro de Baturité para “assegurar a essa população meios de subsistência que alimente seu amor ao trabalho mediante razoável gratificação” (DECRETO 6.918, 1/06/1878). Pelo mesmo decreto foram autorizadas também as construções das ferrovias de Sobral e de Paulo Afonso. Não demorou, em 17 de junho, uma comissão de 28 engenheiros e técnicos nomeados pelo império embarcava no vapor *Pernambuco*,

partindo do Rio de Janeiro para o território da seca (JORNAL DO COMMERCIO, 11/06/0878). Chefiava a comissão o engenheiro Carlos Alberto Morsing.

As obras do prolongamento tiveram início, portanto, em meados de 1878, momento dos mais graves vivenciados na capital da província. Fortaleza, então pequena cidade com menos de 25 mil habitantes, se encontrava sitiada pela presença de mais de 114 mil retirantes provenientes de todos os pontos do sertão. Conflitos em número crescente iam opondo as aglomerações de miseráveis às poucas numerosas forças públicas da cidade e já se desencadeavam violentos confrontos coletivos nas portas dos depósitos do governo (NEVES, 2005). Efetivamente, o início das obras no prolongamento da ferrovia deslocou uma boa parte da multidão de retirantes daquele centro de tensão.

A extensão de via-férrea a ser construída naquela seca perfazia 59 quilômetros entre as vilas de Pacatuba e Canoa (hoje Aracoiaba). Cada uma das duas seções do prolongamento em construção foi subdividida em trechos menores, conformando as “residências”. Para os serviços preliminares foram deslocadas as primeiras turmas de trabalhadores que tiveram por desafio transformar a paisagem da caatinga seca em terreno apropriado para os canteiros de obras. Estabelecia-se, desse modo, os abarracamentos de retirantes. (CANDIDO, 2005)

Numa visita de inspeção feita em novembro de 1878, o novo presidente da província José Júlio de Albuquerque Barros encontrou milhares de retirantes nas primeiras divisões da construção, ocupados no trabalho de aterro, corte da mata e preparação dos lastros. Na primeira residência havia três abarracamentos: Alto do Bode (trezentos homens solteiros), Floresta (quatrocentas famílias) e Guaiuba (setecentas famílias). Na segunda residência havia os abarracamentos de Mata Fresca (seiscentos e cinquenta famílias) e de Baú (setecentas famílias). Na terceira residência, cem famílias mais cem homens solteiros compunham os abarracamentos de Água Verde. Dalí para a frente, novos abarracamentos estavam em formação. Havia ainda outros seis abarracamentos na segunda seção, no trecho a partir de Acarape, divididos entre as localidades de Cala-Boca, Olho d’Água e Canoa. Estavam alojados ali cerca de 1.500 operários que, com suas famílias, perfaziam 5.500 pessoas. (CEARENSE, 4/12/1878)

Reproduzindo uma versão oficial, o jornal *Cearense* comentou sobre o andamento dos trabalhos naquele momento:

Os trabalhadores marcham com muita regularidade e o estado sanitário era, em geral, bom. Muitos operários são empregados no fabrico de tijolos e cal e no corte de madeira para postes de linha telegráfica e outros misteres da estrada; os meninos de mais de 12 anos ocupam-se no transporte d’água e as mulheres em preparar comida para os trabalhadores. (CEARENSE, 4/12/1878)

Não há razão para crermos que havia uma marcha regular nos serviços ou que o estado sanitário era satisfatório, mas o registro do jornal aponta para a diversidade de atividades do cotidiano de trabalho nas obras da ferrovia. Uma correspondente descreveu a “grande colônia operária” do prolongamento da Baturité como uma “cidade de palhas de palmeiras” composta de oficinas, laboratórios, ateliês, hospitais, mercados, depósitos, estalagens, “enfim uma miniatura de tudo quanto constitui indispensável à vida” (CEARENSE, 30/11/1879).

A direção dos trabalhos era um atributo conferido aos engenheiros da comissão do

prolongamento. Grandes grupos de trezentos trabalhadores ficavam sob as ordens de um administrador e um apontador-escrivente, e cada grupo era dividido em cinco turmas de sessenta operários chefiados por feitores. Havia ainda uma “polícia dos abarracamentos” composta por retirantes selecionados (OFÍCIO, 12/03/1878). As turmas de trabalhadores conformavam uma unidade social básica para o andamento dos trabalhos, responsáveis por executar as tarefas elementares da construção da linha férrea, das pontes e estações.

Mas o dia a dia das obras estava longe de se caracterizar pela organização e respeito às hierarquias. A resistência dos trabalhadores foi motivo de amplo debate na correspondência de engenheiros e autoridades. O próprio engenheiro-chefe Carlos Alberto Morsing escreveu:

Os operários que aqui encontrei não estão habilitados a trabalhos desta espécie e muito tem custado conseguir-se a sua frequência e atividade; isto me tem feito lutar com sérios embarços que felizmente têm de alguma forma minorado. (OFÍCIO, 30/09/1878)

Um antagonismo de classe opunha engenheiros e operários no cotidiano das obras. O disciplinamento com horários de serviço controlados, aplicação de multas e desconto por faltas, além do tratamento despótico característico de engenheiros que andavam armados em meio às aglomerações de trabalhadores descontentes conformavam as principais causas para que a obra de prolongamento da Baturité fosse de uma tensão praticamente constante. (CANDIDO, 2005)

No entanto, tampouco eram esses os únicos motivos de descontentamento. A irregularidade no fornecimento dos socorros aos retirantes parecia elevar ainda mais a temperatura daquele interior seco. Subalimentados, os retirantes adoeciam sem que pudessem contar com algum tratamento médico compatível. A epidemia de varíola que tirou a vida de quase sessenta mil pessoas em Fortaleza naquela seca, não poupou as famílias de trabalhadores da via-férrea, matando ali mais de cinco mil indivíduos (CEARENSE, 17/03/1880). A falta de comida ou o fornecimento de gêneros estragados revoltavam os operários, o que fez com que engenheiros às vezes pensassem ser necessário suspender os trabalhos, temendo a explosão de uma provável rebelião.

Mas ainda assim prevaleceu a ordenação dos trabalhos. Em meio a fome e a peste, foram concluídas as obras daquela ferrovia. As turmas de trabalhadores ergueram em menos de dois anos: nove pontes, sete pontilhões, sete estações, duas oficinas, casas para engenheiros e guardas, depósitos, dezenas de poços, e estenderam quase sessenta quilômetros de linha férrea e telegráfica. A movimentação de terra chegou a mais de setecentos mil metros cúbicos (CEARENSE, 17/03/1880). Foram imagens desses marcos do equipamento ferroviário, constituídos em ícones edificadas em favor do progresso, que ilustraram o *Album da Estrada de Ferro de Baturité*, um presente do engenheiro Carlos Alberto Morsing oferecido ao imperador. Artefato da celebração da política de socorro público, aliada ao poder transformador da engenharia, não pôde evitar que ali restasse figurada também a face miserável do sertão seco.

3 Fotografia, seca e engenharia

Os registros do *Album da Estrada de Ferro de Baturité* foram antecidos por uma trajetória da prática fotográfica no Ceará oitocentista. Não tardou para que a daguerreotipia (primeira técnica fotográfica de ampla difusão, inventada em 1839 na França) por ali chegasse (LEITE, 2019). Os jornais já anunciavam a presença em Fortaleza de fotógrafos oferecendo seus serviços desde 1848, como foi o caso do irlandês Guilherme Frederic Walter que, nas páginas de *Cearense*, avisava “ao respeitável público que tira retratos pelo daguerreótipo com toda a perfeição” (CEARENSE, 8/06/1848).

Mas durante muitos anos a fotografia no Ceará consistiu nos retratos feitos nos estúdios montados na capital da província. As restrições técnicas que faziam do ato fotográfico um ritual complexo de combinação de condições adequadas (luz, tempo de exposição, sensibilização, equipagem) parece ter desencorajado os primeiros retratistas a saírem a campo na captação de imagens externas. Apenas com a chegada da Comissão Científica do Império nos idos de 1859 as câmeras fotográficas e seus apetrechos adentrariam os sertões cearenses. A correspondência entre o poeta Gonçalves Dias e o geólogo Guilherme de Capanema, membros daquela comissão, trocada nos meses que antecederam a ida ao Ceará, testemunhou a preparação dos fotógrafos; ao mesmo tempo nos oferece certa ideia dos tipos de desafios que envolviam a prática da fotografia naquela época:

Encomendei dois aparelhos fotográficos de 3 e 5 polegadas: verás que este último já é grande demais para as nossas viagens do interior. Não imaginas com que medo estou dos transportes. Quanto aos ingredientes, eu perguntava a tua opinião sobre a quantidade e qualidade deles, porque afora eu e tu, podem haver outros que queiram meter o bedelho em fotografia. Parecem-te que serão bastantes 3 kg de nitrato? Tomando-se o nitrato como base para saber-se o que deve ir dos outros produtos. Quanto ao colódio, creio que teremos de o deixar de parte muitas vezes para trabalhar com a albumina; porque, como qualquer acaso, ficamos sem ele, ou, o que vale o mesmo, ficamos com o diabo inutilizado. (Paris, 3/09/1857 Apud. LEITE, 2019, p. 50)

Se considerarmos as aquarelas e desenhos deixados por aquela comissão, podemos tentar imaginar as cenas enquadradas pelas câmeras fotográficas nas trilhas sertanejas (CARVALHO, 2016). Mas é provável que todas as fotografias feitas tenham se perdido com outros registros embarcados no iate *Palpite*, contratado em Granja para transportar o acervo da comissão geológica para Fortaleza, mas que findou naufragado naquele percurso. (LEITE, 2019, p. 54; PORTO ALEGRE, 2003)

A seca de 1877 traria novas motivações para o registro fotográfico na província cearense. Nesse momento, foram os enquadramentos do retratista Joaquim Antonio Correia, cujo estúdio localizava-se na Rua Formosa 43, em Fortaleza, que chegaram a ganhar destaque nacional. Com a mediação de José do Patrocínio, enviado ao Ceará em maio de 1878 como correspondente do *Gazeta de Notícias*, as fotografias de J. A. Correia terminaram sendo enviadas ao Rio de Janeiro como provavelmente o primeiro registro de fotojornalismo no país. (BARBOSA, 2002)

Aquelas fotografias, tiradas em estúdio, apresentavam retirantes nos estágios mais debilitados da fome. Retratos de homens, mulheres e crianças, em posição frontal ou de costas, em pé ou sentados ao chão, trajando o pouco que lhes restavam para cobrir somente o púbis, mas despidos para que o olhar pudesse observar bem os corpos esqueléticos e deformados pela inanição. Uma série dessas fotografias

foi reproduzida no formato *carte de visite*, montadas com inscrições laterais em versos que expressavam lamentos atribuídos ao desespero. Duas das imagens seriam ainda enviadas para o caricaturista Rafael Bordalo Pinheiro que as publicou como litogravuras na capa do jornal satírico *O Besouro*. A maneira como as fotos são ali apresentadas ao leitor, seguradas na mão de uma caveira que expõe no pulso a manga de um terno (a vestimenta masculina das elites), tinha o evidente objetivo de chocar e denunciar o abandono do governo e a ilicitude dos fornecedores que especulavam com farinha falsificada enquanto pessoas definhavam com fome. As intervenções gráficas feitas sobre as fotografias de Joaquim Antonio Correia ressaltavam o grotesco enquanto elemento de denúncia, como bem observou o historiador Alexandre Barbalho (BARBALHO, 2015).

Mas é possível ainda que outras fotografias tiradas por J. A. Correia, é o que sugere Ary Bezerra Leite (2019), tenham servido de modelo para as imagens que ilustraram o livro de narrativa de viagem do naturalista norte-americano Herbert H. Smith, intitulado *Brazil, the Amazons and the Coast* (1879). Smith incluiu o Ceará em sua expedição ao receber notícias da terrível seca, o que resultou num interessante testemunho daquela crise. Seu livro, publicado nos Estados Unidos em 1879, apresentou cinco ilustrações que contribuíram para que o olhar estrangeiro pudesse ter acesso a algumas das cenas características da província cearense e de seu povo miserável em retirada. Destaco a imagem em cuja legenda lia-se: “Refugees working on the roads”. Retirantes ali não são figuras do grotesco, decaídos pela violência da fome; são antes homens em plena atividade laboral, com suas picaretas, pás e carrinhos de mão, acompanhados por dois homens (engenheiros?) que parecem conversar sob o olhar atento de uma criança negra. Em seu livro, Herbert H. Smith teceu comentários sobre fotografias de retirantes cearenses, às quais associou os retratos dos emaciados prisioneiros da Guerra Civil norte-americana, em Andersonville:

Eu tenho série de fotografias, as quais foram tomadas em Fortaleza nessa época, e elas me falaram mais eloquentemente do que as palavras podem de um sofrimento terrível que existiu. Os fotógrafos disseram-me que os retratados eram apanhados aleatoriamente nas ruas e muitos dos que foram encontrados como eles aparecem nas fotos, praticamente nus. Eu comparo essas fotografias nada menos que os retratos dos prisioneiros de Andersonville, os quais foram publicados durante a guerra; parece-me impossível que tais esqueletos possam ter sobrevivido. (SMITH, 1879, p. 417)

Como fruto da atuação da comissão de engenheiros formada pela política de socorros públicos, o *Album da Estrada de Ferro de Baturité* deve ser considerado como mais um desses registros fotográficos sobre a grande seca de 1877. Mas deve-se considerar também seu caráter documental a serviço da própria engenharia, compondo a memória visual das obras públicas do império enquanto um artefato da cultura fotográfica oitocentista e, nesse âmbito, como “fotografias de engenharia”. (TURAZZI, 1999)

Por atender as expectativas de reprodução fiel da realidade, as fotografias compunham, ao lado de desenhos, mapas e gravuras, um importante registro visual nas obras de engenharia do século XIX. Mesmo que os engenheiros não pudessem prescindir do desenho técnico com a incorporação de outras formas de registro visual, uma cultura fotográfica foi-se constituindo no desempenho profissional dos engenheiros, acrescentando novas possibilidades de incorporar as características das imagens nos

processos construtivos. Como afirma Maria Inez Turazzi:

O engenheiro-desenhista formado na tradição francesa do desenho técnico, amplamente requisitado por instituições científicas do século XVIII, um profissional acostumado a aquarelar seus próprios relevos, mandando-os gravar (e, mais tarde, litografar), abriu espaço, a partir de meados do século XIX, para um técnico cada vez mais preocupado em colecionar uma farta documentação fotográfica de seu “saber-fazer”, interessado em difundir informações sobre as etapas de uma obra ou ainda sobre as vantagens de uma nova técnica construtiva ou de um novo equipamento etc. (TURAZZI, 1999)

Tornou-se comum, nesse sentido, a presença de fotógrafos nas comissões de construtores de estradas, portos, equipamentos urbanos, pontes e ferrovias no Brasil oitocentista. Personalidades renomadas na arte fotográfica, como Revert Klumb, August Stahl, Benjamin Mulock, Juan Gutierrez, Marc Ferrez, Militão Augusto Azevedo e Camilo Vedani assinaram contratos com companhias construtoras e deixaram um rico acervo de imagens de estações, pontes, trechos de estrada, edificações e maquinário pertencentes a obras em diferentes recantos do império (VASQUEZ, 2007; KOSSOY, 2002). Os próprios engenheiros apropriaram-se das técnicas fotográficas e fizeram, eles mesmos, a captura visual das construções em que atuavam, como possivelmente foi o caso de Carlos Alberto Morsing nos trabalhos de prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité.

O historiador Eduardo Romero de Oliveira ressaltou a função pragmática das vistas fotográficas das ferrovias brasileiras. Entre as finalidades da fotografia para a engenharia ferroviária, apontou seu potencial como “evidência experimental” para documentar o trabalho de construção, com suas “obras de arte”, mas também como recurso para registrar novas experiências e equipamentos construtivos, auxiliar na fiscalização das obras, na prevenção de defeitos ou acidentes, na resolução de conflitos entre acionistas e o governo, na atração de novos contratos e clientes, na promoção dos próprios engenheiros e das companhias construtoras. (OLIVEIRA, 2018, p. 695-723)

De fato, as imagens do *Album da Estrada de Ferro de Baturité* tinham aquele particular pragmatismo da cultura fotográfica a serviço das obras de engenharia, pois seus registros não deixam de seguir o protocolo visual característico do gênero. Mas, enquanto artefato da memória visual sobre o trabalho da comissão de construtores do império que atuaram durante a seca de 1877, suas fotografias se projetam também como monumentos em homenagem ao esforço missionário dos engenheiros como *personas* do progresso. Não deixam de ser, igualmente, uma espécie de testemunha ocular de tanta miséria e exploração que envolveu o trabalho dos retirantes como operários daquelas obras.

4 Sobre o Album da Estrada de Ferro de Baturité

O *Album da Estrada de Ferro de Baturité* deve mesmo ser considerado como um artefato comemorativo, pois compõe parte das celebrações que acompanharam o encerramento dos trabalhos comissionados à equipe de engenheiros enviada ao Ceará durante a grande seca. Com a inauguração das primeiras estações do prolongamento a partir de junho de 1879, cada parcela concluída das obras da ferrovia de Baturité foi efusivamente festejada pelas autoridades locais e demais pessoas que viram

naquele equipamento um importante meio para o desenvolvimento do progresso da província. No dia da inauguração das últimas estações, 14 de março de 1880, não faltou a ritualística de engenheiros martelando em prego de prata nem a alforria de uma jovem escravizada a título de benevolência senhorial inspirada pelos discursos em regozijo. Descerramento de placas, fogos de artifício e um concorrido baile no palácio do presidente da província compuseram as homenagens. (CEARENSE, 17/03/1880)

A oferta do *Album* ao imperador Pedro II encerrava, assim, um ciclo celebrativo. Sua doação era um gesto previsto pelo intrincado protocolo que compunha a cultura política monárquica do Segundo Reinado (SCHWARZ, 2000). Não foi à toa que Carlos Alberto Morsing apresentou as fotografias envolvidas numa encadernação luxuosa, com capa verde aveludada e inscrições bordadas a ouro, numa referência às cores da Casa de Bragança.

A sequência de imagens se inicia com uma característica composição de retratos na qual vemos os bustos de quinze membros da comissão do prolongamento, levemente inclinados para a direita ou para a esquerda. A figura de Carlos Alberto Morsing aparece bem ao centro, mostrando uma disposição hierarquizada dos engenheiros. Como as inscrições revelam, aquele foi um quadro ofertado por Antonio Gomes Pereira Júnior “em testemunho de apreço e reconhecimento dos serviços prestados ao Ceará”; conclui-se com isso se tratar de uma espécie de autocelebração, reprodução do difundido hábito burguês oitocentista de se presentear entes queridos com o próprio retrato (Fotografia 1). Afinal, como escreveu Ana Maria Mauad:

A pose é o ponto alto da *mise-em-scène* fotográfica oitocentista, pois nela combinam-se a competência do fotógrafo em controlar a tecnologia fotográfica, a ideia de performance, ligada ao fato de o cliente assumir uma máscara social, e a possibilidade de uma forma de expressão adequada aos tempos do telégrafo e do trem a vapor. (MAUAD In. ALENCASTRO, 2011, p. 191)

Fotografia 1



Fonte: *Album da Estrada de Ferro de Baturité* (Biblioteca Nacional)

As fotografias na sequência, impressas em papel albuminado em preto e branco (de 13,7 x 9 cm a 19,5 x 14,3 cm) constituem o corpo principal do *Album*. São 33 imagens, na maioria vistas gerais da ferrovia (sobretudo pontes e estações) nas fases de construção ou após concluídas. A ordem de exposição acompanha o próprio avanço da linha férrea, iniciando-se com tomadas da estação da capital (Fortaleza), seguindo por estações e pontes em Água Verde, Baú, Acarape, Guaiuba, Pacatuba, Canafistula e Canoa. Não se trata de uma sequência fiel, mas percebe-se a intenção do engenheiro Morsing de representar o avanço das obras em evolução cronológica. A exposição contígua da antiga e da nova estação de Fortaleza evidencia pelo contraste as dimensões da grande reforma operada na capital da província pelos retirantes durante a seca.

As pontes e estações concluídas aparecem anguladas de modo a valorizar seus traços arquitetônicos. São um testemunho expressivo do equipamento ferroviário agregado à paisagem urbana ou sertaneja. Nos enquadramentos de pontes, há sempre um trem estacionado acima, como a assegurar a robustez da construção. É o mesmo que se nota na fotografia do ramal da alfândega de Fortaleza, onde se vê uma composição avançando sobre um plano inclinado. Nas imagens das estações de Pacatuba e Canoa, o fotógrafo posicionou sua câmera entre os trilhos e direciona nosso olhar em linha reta até as plataformas (Fotografia 2).

Fotografia 2



Fonte: *Album da Estrada de Ferro de Baturité* (Biblioteca Nacional)

As vistas gerais que predominam no conjunto evidenciam que o fotógrafo teve de posicionar-se a distâncias consideráveis. São exatamente os planos mais abertos que nos fazem pensar nas dificuldades de operação que envolviam o ato fotográfico daqueles que manuseavam os pesados e delicados equipamentos, subindo encostas até o ponto ideal de enfoque. Como a fotografia panorâmica requeria maquinário específico – como aparelhos com lentes curvadas que alcançavam até 180°, naquela época uma inovação ainda sendo introduzida no país por Marc Ferrez (TURAZZI, 2005) – Morsing teve de dispor três fotografias coladas lado a lado para apresentar a extensa ponte de Canoa ainda em fase de construção, com suas seções compostas por quatro colunas intermediárias de pedra que sustentavam no alto imensas vigas de ferro.

A intenção em explorar a monumentalidade dos trabalhos é flagrante em fotografias que dão a ver imensos taludes dos cortes e aterros, ou as passagens abertas com detonações de dinamite em elevações rochosas. É o que caracteriza as imagens daquele trecho do prolongamento chamado Alto do Itapaí. Na paisagem fotografada encontramos elementos característicos da composição pictórica da natureza em que o tratamento de conjunto prevalece. Mas a imagem da natureza é representada pela fotografia como parte do processo produtivo – ou seria melhor dizer “destrutivo”, pelo que se vê do que resta no terreno após o desmatamento? Como afirma Vania Carneiro de Carvalho:

A fotografia procura dar conta de todo o circuito da produção (...) no qual a ferrovia figura como o símbolo mais expressivo da modernização. Além de cumprir uma das etapas essenciais ao capitalismo, isto é, agilizar a circulação de mercadorias, a ferrovia significa a presença da indústria num país basicamente agrário. Ela realiza imaginariamente o desejo de participação dos valores gerados nas economias centrais, com as quais procura criar vínculos abolindo o “exótico” e “provinciano” da sua natureza, transformando-a em imagem de progresso, de domínio do processo produtivo, em prova documental da prosperidade que o país poderia oferecer, em resumo, transformando a natureza em imagem-mercadoria. (CARVALHO In.: FABRIS, 1998, p. 217)

Troncos e galhos secos, tão característicos da caatinga, parecem emoldurar o cenário onde ocorriam os trabalhos de construção na ferrovia de Baturité. Apenas nas fotografias de obras concluídas já durante a estação invernososa é que se pode observar plantas folhadas e a água empoçada ou seguindo seu fluxo nos leitos de rios.

Fotografia 3



Fonte: *Album da Estrada de Ferro de Baturité* (Biblioteca Nacional)

Na vista sobre o aterro do Itapaí (Fotografia 3), a presença humana sugere a organização do trabalho, um dos principais motivos visuais presentes no *Album da Estrada de Ferro de Baturité*. A ampliação da escala nos permite identificar homens com carrinhos de mão posicionados no extremo das rampas de acesso dos taludes, mulheres sustentando latas na cabeça, pessoas em pontos de destaque com trajes diferenciados que marcam sua distinção em relação aos trabalhadores comuns. São os gestos do corpo que apresentam os processos construtivos. Uma série de fotografias parece querer captar flagrantes das atividades laborais dos operários, mas sabemos que as limitações técnicas da época exigiam tempo de exposição prolongado (de vinte a sessenta segundos) e, assim, quando vemos trabalhadores carregando trilhos, puxando carroças, empurrando carrinhos, carregando pedras ou socando a terra com picaretas e pás, na verdade estamos vendo gente pousando para a câmera, provavelmente seguindo instruções cuidadosamente ditadas pelo fotógrafo (Fotografia 4).

Fotografia 4



Fonte: *Album da Estrada de Ferro de Baturité* (Biblioteca Nacional)

A cada virar de página um novo olhar, numa profusão de informações visuais sobre a construção de uma ferrovia da seca. Devemos considerar que na montagem de seu álbum Carlos Alberto Morsing buscou “narrar a sua história”, pois, como afirmou Boris Kossoy, a análise da fotografia deve sempre levar em conta o filtro cultural daquele que opera a câmera uma vez que a imagem registra “a própria atitude do fotógrafo diante da realidade” (KOSSOY, 2020, p. 46). Temos com isso elementos que nos ajudam a compreender (ou, ao menos, imaginar) aspectos da intencionalidade do engenheiro-fotógrafo ao enquadrar, ao lado das pontes, estações, locomotivas e linhas férreas, aquele mundo (para ele, mais distante) dos retirantes em suas habitações, flagrados no pouco tempo em que não tinham de prestar serviços para o prolongamento. Seria essa uma chave interpretativa para confrontarmos duas últimas imagens?

Primeiramente, aquela em que engenheiros (sentados) e trabalhadores (em pé) estão em frente ao que seria uma residência ou um escritório, construção de alvenaria coberta com telhas de cerâmica (Fotografia 5).

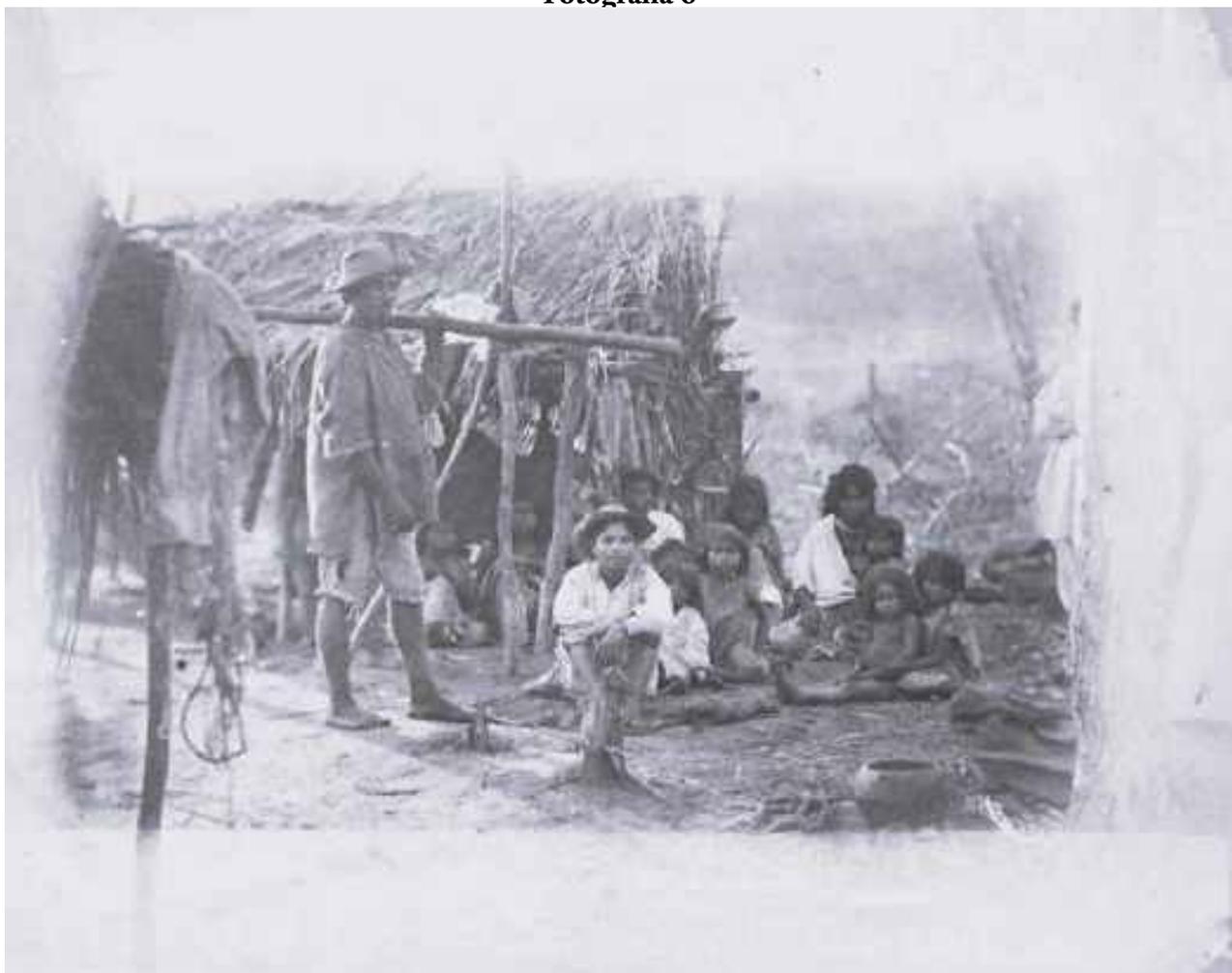
Fotografia 5



Fonte: *Album da Estrada de Ferro de Baturité* (Biblioteca Nacional)

Em seguida, a fotografia do retirante-operário e sua família. Ao centro, o menino mais velho (sentado e de chapéu) delimita os dois lados da imagem. À esquerda a figura paterna em pé e de perfil; carrega ao ombro uma tora de madeira roliça, como a revelar que o trabalho de construção se estendia aos serviços nos abarracamentos. À direita, a mãe sentada em meio a várias crianças com diferentes idades, todas olhando para o fotógrafo. A choupana é coberta de palha, inclusive nas laterais. Nos detalhes, peças de roupa penduradas, cordas, um fogareiro com uma panela de barro. Os poucos recursos dos miseráveis quase não protegem o grupo dos raios do sol que se põe no horizonte à esquerda, fora do enquadramento (Fotografia 6).

Fotografia 6



Fonte: *Album da Estrada de Ferro de Baturité* (Biblioteca Nacional)

5 A ótica do Império

É conhecido o apreço que Pedro II tinha pela fotografia. Tão logo noticiada a invenção do daguerreótipo, o ainda jovem monarca teria sido o primeiro a adquirir uma câmera antes mesmo de o equipamento começar a ser comercializado no país. Ao longo da vida, Pedro II nunca deixou de se exercitar pessoalmente na nova arte e ainda instituiu o prestigioso título de Fotógrafo da Casa Imperial com o qual nobilitou um bom número de fotógrafos do Segundo Reinado (SCHWARCZ, 2000; VASQUEZ, 2002). Podemos, então, dimensionar o significado político do oferecimento do *Album da Estrada de Ferro de Baturité* pelo engenheiro Carlos Alberto Morsing.

As próprias vistas ferroviárias compuseram um destacado gênero fotográfico do século XIX. Imagens de construção de estradas de ferro em várias províncias constituíram o registro visual da expansão do poder imperial por regiões na época ainda pouco conhecidas pela gente da corte. A paisagem de uma grande parcela inexplorada do Brasil foi-se revelando por meio das imagens capturadas pelas expedições construtoras. Em relatórios, sinopses históricas ou descrições construtivas, engenheiros anexavam fotografias que, ao mesmo tempo em que devassavam um interior desfocado, parecia contribuir com a

aquisição de maior prestígio e poder para esses mesmos engenheiros.

Como profissionais das obras públicas, os engenheiros tiveram um papel preponderante na construção da ordem imperial. Atuando em nome da “civilização” e do “progresso”, compartilhavam com a cúpula dirigente do Segundo Reinado do mesmo projeto político e ideológico dos chamados “melhoramentos materiais” da formação social brasileira. Segundo Ilmar Rohloff de Mattos, para quem os princípios que promoveram a formação do Estado imperial combinavam “manutenção da ordem” e “difusão da civilização”,

(...) a construção de prédios públicos, realização de melhoramentos materiais, levantamento de dados e confecção de mapas, exercícios de vigilância e controle, punham em contato, a cada passo, o elemento particular e o governo, até mesmo porque não raras vezes este último era obrigado a recorrer ao primeiro, como decorrência da escassez de recursos, da extensão do território e da dispersão da população. (MATTOS, 1990, p. 212)

Essa convergência orgânica entre a prática profissional dos engenheiros brasileiros e dos dirigentes da nação foi estreitada nas últimas décadas do regime monárquico (MARINHO, 2008). A própria trajetória de Carlos Alberto Morsing, como engenheiro atuante nos trabalhos de construção de diversas ferrovias brasileiras e como sócio de uma das mais prestigiadas corporações da engenharia nacional, o Clube de Engenharia, parece ser uma confirmação disso. Quanto a atuação de Morsing como chefe da comissão de engenheiros enviada para a construção do prolongamento da ferrovia de Baturité na seca de 1877, devemos ressaltar seu papel na constituição de uma política de socorros públicos em face a uma crise social de grandes proporções. Como a principal obra daquela seca, responsável por submeter milhares de retirantes aos códigos de trabalho e convivência nos imensos abarracamentos ao longo do perímetro do prolongamento, a construção da ferrovia foi considerada uma providência das mais urgentes e necessárias pelas autoridades que ansiavam pela recuperação do controle social.

Com tudo isso em vista, é possível considerarmos a composição do *Album da Estrada de Ferro de Baturité* como um registro visual da construção da soberania imperial naquele território atingido pela grande seca. Como observou Jens Andermann, foi constituída naquele tempo uma íntima relação da câmera fotográfica com a conquista imperial e a acumulação capitalista, conformando aquilo que chamou de uma “acumulação primitiva visual”. (ANDERMANN, 2014)

Mas as imagens da celebração do poder imperial não revelam somente a autoimagem dominante. Na verdade, há sempre um “irrevelado” em toda fotografia, aquilo que Roland Barthes se referiu com a noção de *punctum*, como aquilo que escapa à intenção do fotógrafo (ou mesmo à observação do fotógrafo) e torna a imagem uma obra aberta (BARTHES, 2022).

Nesse sentido, as fotografias do *Album da Estrada de Ferro de Baturité* não se esgotam como um monumento à ótica do império. São também evidências de uma catástrofe social ocultada na história oficial. Pois há ainda aquele aspecto próprio da realidade material da imagem fotografada que se encontra “reprimido” e que, por isso, Walter Benjamin tratou nos termos de um “inconsciente ótico” (BENJAMIN, 2017). Talvez a catástrofe reprimida na fisiologia da visão humana possa ser desenterrada pela velocidade tecnicamente intensificada da iluminação fotográfica.

Referências

- ALBUQUERQUE JR., Durval Muniz de. Palavras que calcinam, palavras que dominam: a invenção da seca do Nordeste. *Revista Brasileira de História*, 15 (28), p. 111-120, 1995.
- ANDERMANN, Jens. *A óptica do estado: visualidade e poder na Argentina e no Brasil*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014.
- BARBALHO, Alexandre. Corpos e mentes dilacerados: o grotesco nas imagens da seca de 1877. *Trajetos - Revista de História, UFC, Fortaleza*, v. 3, n. 6, p. 139-150, 2005.
- BARBOSA, Marta Emisia J. Imprensa e fotografia: imagens de pobreza no Ceará entre final do século XIX e início do século XX. *Revista Projeto História*, PUC-SP, São Paulo, n. 24, p. 421-429, 2002.
- BARTHES, Roland. *A câmara clara: notas sobre a fotografia*. 8a edição. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2022.
- BENJAMIN, Walter. A obra de arte na época de sua possibilidade de reprodução técnica. In.:
- BENJAMIN, Walter. *Estética e sociologia da arte*. Tradução de João Barrento. Belo Horizonte: Autêntica, 2017.
- CANDIDO, Tyrone A. P. *Trem da seca: sertanejos, retirantes e operários (1877-1880)*. Col. Outras Histórias. Fortaleza: Museu do Ceará, 2005.
- CANDIDO, Tyrone A. P. *Proletários das secas: experiências nas fronteiras do trabalho (1877- 1919)*. Curitiba: Editora Appris, 2019.
- CARVALHO, José dos Reis. *Aquarelas e desenhos do Ceará oitocentista: o trabalho de José dos Reis Carvalho na Comissão Científica de Exploração (1859-1861)*. Fortaleza: IPHAN, 2016.
- CARVALHO, Vânia Carneiro de. A representação da natureza na pintura e na fotografia brasileiras do século XIX. In.: FABRIS, Annateresa (Org.). *Fotografia: usos e funções no século XIX*. 2a edição. São Paulo: EdUSP, 1998.
- KOSSOY, Boris. *Dicionário histórico-fotográfico brasileiro: fotógrafos e ofício da fotografia no Brasil, 1833-1910*. São Paulo: Instituto Moreira Salles, 2002.
- KOSSOY, Boris. *Fotografia & História*. 5a edição. Cotia/SP: Ateliê Editorial, 2020.
- LEITE, Ary Bezerra. *História da fotografia no Ceará do século XIX*. Fortaleza: Editora do Autor, Museu da Imagem e do Som, 2019.
- MARINHO, Pedro Eduardo M. *Ampliando o estado imperial: os engenheiros e a organização da cultura no Brasil oitocentista (1874-1888)*. Tese de Doutorado (História Social). Niterói, RJ: Universidade Federal Fluminense, 2008.
- MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo saquarema: a formação do Estado imperial*. São Paulo: HUCITEC, 1990.

MAUAD, Ana Maria. Imagem e autoimagem do Segundo Reinado. In.: ALENCASTRO, Luiz Felipe de (Org.). *História da vida privada no Brasil*. Império: a corte e a modernidade nacional. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 181-232.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. Fontes visuais, cultura visual, história visual. Balanço provisório, propostas cautelares. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 23, n. 45, p. 11-36, 2003.

NEVES, Frederico de Castro. *A multidão e a história: saques e outras ações de massa no Ceará*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2000.

NEVES, Frederico de Castro. Estranhos na *Belle Époque*: a multidão como sujeito político (Fortaleza, 1877-1915). *Trajeto* – Revista de História da UFC, Fortaleza, v. 3, n. 6, p. 113-138, 2005.

OLIVEIRA, Eduardo Romero. Vistas fotográficas das ferrovias: a produção de registros de obra pública no Brasil do século XIX. *História, Ciências, Saúde - Manguinhos*, v. 25, p. 695-723, 2018.

PORTO ALEGRE, Maria Sylvia. *Comissão das borboletas: a ciência do Império entre o Ceará e a corte*. Col. Outras Histórias. Fortaleza: Museu do Ceará, 2003.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *As barbas do imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos*. 2ª edição. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SMITH, Herbert H. *Brazil, the Amazons and the coast*. New York: Charles Scribner's Sons, 1879.

TURAZZI, Maria Inez. Missão fotográfica: documentação e memória das obras públicas no século XIX. *Cadernos de Antropologia e Imagem (UERJ)*, v. 8, p. 37-63, 1999.

TURAZZI, Maria Inez. A vontade panorâmica. In.: VV. AA. *O Brasil de Marc Ferrez*. São Paulo: Instituto Moreira Sales, 2005.

VASQUEZ, Pedro Karp. *A fotografia no Império*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2002. VASQUEZ, Pedro Karp. *Nos trilhos do progresso: a ferrovia no Brasil imperial vista pela fotografia*. São Paulo: Metalivros, 2007.

Sobre o autor

Tyrone Apollo Pontes Cândido – Universidade Estadual do Ceará (UECE). Email para contato: tyronecandido@gmail.com

Como citar

CÂNDIDO, T. A. P. A ótica da seca: considerações sobre o Album da Estrada de Ferro de Baturité (1880). *CENTÚRIAS - Revista Eletrônica de História*, Limoeiro do Norte, v. 1, n. 3, 2023. Disponível em: <https://revistas.uece.br/index.php/centurias/article/view/11496>. Acesso em: 08 dez. 2023.