



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ

CENTRO DE HUMANIDADES

DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO

MESTRADO EM HISTÓRIA SOCIAL

IGOR DE MENEZES SOARES

**UMA VIA PARA A PROSPERIDADE: A ESTRADA DE BATURITÉ E O
CEARÁ (1836-1872)**

FORTALEZA

2015

IGOR DE MENEZES SOARES

UMA VIA PARA A PROSPERIDADE: A ESTRADA DE BATURITÉ E O CEARÁ
(1836-1872)

Dissertação de Mestrado apresentada
ao Programa de Pós-Graduação em
História, da Universidade Federal do
Ceará, como requisito parcial para a
obtenção do grau de Mestre em
História Social

Orientador: Prof. Dr. Clóvis Ramiro
Jucá Neto.

FORTALEZA

2015

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca Universitária
Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

S654v Soares, Igor de Menezes.
Uma via para a prosperidade : A estrada de Baturité e o Ceará (1836-1872) / Igor de Menezes Soares. –
2015.
344 f. : il. color.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Programa de Pós-
Graduação em História, Fortaleza, 2015.
Orientação: Prof. Dr. Clóvis Ramiro Jucá Neto.

1. Serra de Baturité. 2. Fertilidade. 3. Estrada de Baturité. 4. Baturité. I. Título.

CDD 900

IGOR DE MENEZES SOARES

UMA VIA PARA A PROSPERIDADE: A ESTRADA DE BATURITÉ E O CEARÁ
(1836-1872)

Dissertação de mestrado submetida ao Programa à Coordenação do Curso de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em História Social.

Aprovada em:

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Clóvis Ramiro Jucá Neto (Orientador)
Universidade Federal do Ceará

Prof. Dr. Eurípedes Antônio Funes
Universidade Federal do Ceará

Prof.^a Dr.^a Margarida Júlia Farias de Salles Andrade
Universidade Federal do Ceará

Prof.^a Dr.^a Adelaide Maria Gonçalves Pereira (Membro Suplente)
Universidade Federal do Ceará

Aos meus amados avós, Amílcar Tasso Rodrigues e Raimunda Sampaio Rodrigues (*in
memoriam*).

AGRADECIMENTOS

Devo dizer que foram muitos os que passaram por mim e, de alguma forma, contribuíram para a realização deste trabalho. Aqui deixo uma parte de meus sinceros agradecimentos.

Ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), agradeço especialmente por ter me permitido, de forma mais tranquila, posto que me foi concedido um período de licença, a condução e a realização deste trabalho.

À minha Ozângela, por todas as conversas, todos os conselhos, todo o amor, por tudo, sempre. E aos meus queridinhos e muito danados Chico e Visconde.

À minha mãe, Jacinta, por todo o carinho e amor, por todos os momentos de nossas vidas.

Ao meu irmão Márcio e à querida Liana, por todas as conversas, todo carinho e amor.

Ao meu irmão Marcílio, e suas Marileide e Ana Liz, por todos os momentos regados a muito conversa e amor.

Ao meu avô, Amilcar Tasso Rodrigues, por todos os momentos especiais vividos ao longo de minha existência, por tudo que temos vivido e compartilhado.

À minha avó, com quem não posso mais conviver, por tudo que vivemos juntos, todo o amor e carinho compartilhado. Além de agradecê-la, devo dizer que sinto toda saudade do mundo.

Ao meu cunhado Odínésio Arruda, por todo carinho e pelas boas conversas.

À minha sogra, D. Ozana, pelo carinho muitíssimo especial, e a meu sogro, Seu Genésio, pelas muitas conversas sempre esclarecedoras e divertidas, além de todo carinho compartilhado.

À amiga Itala Byanca por toda a cumplicidade do dia a dia no Iphan, pelo muito que me tem ensinado e por todas as conversas e viagens técnicas que temos vividos nos últimos

anos. Agradeço também especialmente ao amigo Bruno Gurgel, pela ótima e divertida convivência regada sempre a boas conversas.

À amiga Elisabete Gonçalves, por todo incentivo, todas as palavras de apoio e, claro, por toda a disposição em ajudar, quando da necessidade de um livro ou outro, que já acumulo aos montes em minha casa, mas digo que os devolverei em breve.

Ao amigo Jéferson Tadanori, pelo caráter, por todas as boas conversas e por toda inspiração e aprendizado sobre arte.

Aos amigos Humberto Pinheiro e Paula Virgínia, por todos os anos de convivência, desde os primeiros dias em nossa querida UECE, e por todas as palavras de apoio ao longo deste trabalho.

Às amigas Ana Carla Sabino e Jana Rafaella, por todas as palavras de apoio e incentivo para que eu prestasse a seleção do mestrado em história da Universidade Federal do Ceará.

A todos os colegas de Iphan, Alexandre Veras, Joelma, Denise, Jacó, Murilo, Márcio, Márcia, Tânia, Cláudio, Verônica, Cris, Célia, Veloso, Margarete, Fabíola, Fabrícia, Fátima, Maria do Carmo, Peixe, Carlos, Ramiro, Dorinha, Jéferson, Edênia, Elionardo, Amanda, Leide, Francisco, Alcir, Talisson, Alberto, Edimário e Caubi.

A todos os meus colegas de mestrado, Adriana, Jucélio, Renato, Anderson Sousa, Aterlane, Family, Neto, Anderson Galvão, Cristina, Carol, Paula e Camila, pela cumplicidade ao longo de todo este processo. Devo dizer que foi um prazer conhecê-los.

Aos professores Gizafran Jucá e Giselle Venâncio, pelo muito que me ensinaram e por todas as oportunidades intelectuais oferecidas ao longo de minha graduação na Universidade Estadual do Ceará (UECE).

A Juan Marques pela ajuda na composição dos mapas apresentados neste trabalho.

A todos os meus professores durante o curso de mestrado, Antônio Luiz, Régis, Clóvis, Ana Rita, Almir, Marilda e Kênia. Sempre foram muito solícitos e estavam plenamente dispostos a nos provocar; aprendi muito.

A Eurípedes Funes, Margarida Andrade e Adelaide Gonçalves, por toda a honestidade e dedicação na leitura e observações prestadas a fim de tornar esta pesquisa um trabalho melhor.

Ao meu queridíssimo orientador Clóvis Ramiro Jucá Neto, com quem muito aprendi, e com quem sempre pude contar ao longo desta pesquisa e durante os embaraços comuns e incomuns deste percurso. Devo dizer que este é um trabalho que vai muito além de minha capacidade individual de realização, por todo apoio, crítica e sensibilidade de meu orientador, por todas as suas palavras, materiais concedidos e outras interferências que contribuíram positivamente no decurso desta pesquisa e do árduo processo de sua escrita.

“Não fosse isso
e era menos
Não fosse tanto
e era quase”

(Paulo Leminski)

RESUMO

Ao longo do desenvolvimento desta pesquisa, deparamo-nos com referências constantes à fertilidade incomum atinente à serra de Baturité bem como observações recorrentes sobre a necessidade de uma estrada de rodagem que haveria de interligar a capital da província cearense, Fortaleza, a Baturité, localizada no sopé da serra de Baturité. Verificamos diversos sujeitos que se prontificaram a prestar considerações sobre a citada serra como também sobre a estrada de Baturité, como foi denominada a referida via terrestre sobre a qual nos dedicamos a pesquisar ao curso desta pesquisa, dentre os quais políticos, naturalistas, pesquisadores, comerciantes. Percebemos, portanto, que tínhamos elementos que se referiam a construções de sentidos que aludiam a alguns espaços da província como também ações concretas que indubitavelmente redefiniram a organização espacial da província cearense. Deste modo, os nossos intentos visaram a analisar e compreender os sentidos constituídos acerca da serra de Baturité, considerando que muito frequentemente foi exaltada por sua uberidade incomum e como um espaço imprescindível no que concerne à prosperidade econômica provincial, além de buscarmos compreensão acerca do processo de abertura e desenvolvimento de uma obra pública considerada a mais relevante para a província, como o foi a estrada de Baturité.

Palavras-chave: Estrada de Baturité, serra de Baturité, Fertilidade, História do Ceará.

ABSTRACT

Throughout the development of this research, we find constant references to fertility unusual regarding the Baturité saw and repeated observations on the need for a road shooting that would link the capital of Ceará province, Fortaleza, to Baturité, located in foot of the Baturité mountains. We found several individuals who were willing to provide considerations on the aforementioned mountains as well as on the Baturité road, as the said land on which we are dedicated to researching the course of this research has been called, among them politicians, naturalists, researchers, traders. We realized then that we had elements that related to construction of meanings that alluded to some of the province spaces as well as concrete actions that undoubtedly redefined the spatial organization of Ceara province. Thus, our attempts aimed to analyze and understand the meanings made about Baturité saw, considering it was very often exalted by his unusual uberdade and as an indispensable space in relation to the provincial economic prosperity, and seek understanding about the process opening and development of a public work considered the most relevant for the province, as was the Baturité road.

Keywords: Baturité road, Saw Baturité, Fertility, History of Ceará.

Lista de Ilustrações

Figura 1: Mapa do Nordeste Brasileiro exibindo os enclaves úmidos e sub-úmidos	27
Figura 2: Estrada de Arronches.....	66
Figura 3: Principais Linhas Viárias da Província Cearense	69
Figura 4: Percurso das estradas de ferro do Ceará, 1924.....	71
Figura 5: Gráfico de exportação de algodão pelo porto de Fortaleza (em réis)	78
Figura 6: Gráfico de exportação de café pelo Ceará (1835-1848).....	83
Figura 7: Gráfico de exportação de café pelo Ceará (1845-1860)	84
Figura 8: Número de estabelecimentos produtores de café existentes no Ceará	85
Figura 9: Gráfico referente ao número de estabelecimentos produtores de café no Ceará	86
Figura 10: Gráfico referente ao número de engenhos nas vilas cearenses	89
Figura 11: Gráfico da produção de açúcar e rapadura nas distintas vilas cearenses	91
Figura 12: serra do Ererê, localizada nas proximidades de Aracati. Pintura concebida por José Reis Carvalho, 1861.....	115
Figura 13: Serra de Tauá. Pintura concebida por José Reis Carvalho, 1861	116
Figura 14: Estradas das boiadas	126
Figura 15: Reconstituição dos caminhos de interação da colonização portuguesa segundo Capistrano de Abreu	131
Figura 16: As estradas coloniais do Ceará - 1817.....	146
Figura 17: Detalhe da Carta / Marítima e Geográfica /da/ Capitania do Ceará/levantada por ordem/do/Governo Manoel Ignacio de Sampayo/por seu ajudante d'ordens/Antonio Joze da S. ^a Paulet, 1918. Planta da Villa de Fortaleza e seu Porto	148
Figura 18: Exercício de reconstituição cartográfica – Ceará – Estradas que partiam de Fortaleza em 1817. Autora Margarida Andrade. Mapa base: Carta / Marítima e geográfica /da/ Capitania do Ceará/levantada por ordem/do/Governo Manoel Ignacio de Sampayo/por seu ajudante d'ordens/Antonio Joze da S. ^a Paulet, 1917.....	150
Figura 19: Mapa das estradas que deveriam ser construídas na província cearense em 1836	195
Figura 20: Mapa da estrada que se dirigia a Aracati, passando por Aquiraz e Cascavel	197
Figura 21: Mapa das estradas que tiveram suas construções autorizadas em 1848	203
Figura 22: Mapa dos principais espaços férteis da província do Ceará, 1852.....	205
Figura 23: Mapa das principais espaços produtores de café	206
Figura 24: Mapa dos principais espaços produtores de café	207
Figura 25: Mapa dos espaços produtores de cana de açúcar.....	208
Figura 26: Mapa dos principais esações de cultivo de cana de açúcar na província cearense e onde havia maior produção de rapadura aguardente.....	209

Figura 27: Mapa dos principais espaços produtores de cana de açúcar.....	210
Figura 28: Mapa dos espaços produtores de algodão.....	211
Figura 29: Comércio interno provincial cearense.....	214
Figura 30: Vilas e povoados indígenas do Ceará.....	230
Figura 31: Patrimônio da Vila de Monte-Mor o Novo da America. Reconstituição elaborada pelo Prof.º Clóvis Ramiro Jucá Neto a partir dos Termos de demarcação da Vila de Monte-Mor o Novo da América.....	242
Figura 32: Planta da vila de Baturité, concebida por Francisco Freire Alemão - 1861.....	243
Figura 33: Planta da vila de Baturité, elaborada por Francisco Freire Alemão	244
Figura 34: Planta vetorizada pelo discente de arquitetura João Ribeiro e pelo Prof.º Clóvis Jucá.....	245
Figura 35: Estradas que seguiam e partiam de Baturité.....	278
Figura 36: Trecho da estrada de Baturité.....	285
Figura 37: Primeiros trechos da estrada de Baturité, entre Fortaleza-Pacatuba e Pacatuba-Guaiúba.....	292
Figura 38: Trecho da estrada de Baturité, entre Acarape e o rio Bahú.....	294
Figura 39: Localidades onde foram formadas as Comissões encarregadas de coletar determinadas informações com vistas à construção da estrada de Baturité.....	304
Figura 40: Percorso realizado por Francisco Ignácio Marcondes Homem de Mello, em 1866, a serra de Baturité.....	311
Figura 41: Estrada do Genipapeiro ou Jenipapeiro.....	316
Figura 42: Corte na “ladeira” do Itapahy, 1879.....	319
Figura 43: Construção na “ladeira do Itapahy, 1879.....	319

Lista de Abreviaturas

APEC: Arquivo Público do Estado do Ceará

BPGMP: Biblioteca Pública Governador Menezes Pimentel

BN: Biblioteca Nacional Rio de Janeiro

RFSA: Rede Ferroviária Federal S. A.

SUMÁRIO

Introdução	15
 Capítulo 1:	
Alguns caminhos da prosperidade: as serras e o Ceará	26
1.1 - As Serra úmidas do Ceará	26
1.2 - Ciência, política e as serras do Ceará	31
1.2.1 - O Estado Nacional e as serras do Ceará	32
1.2.2 - As serras em fins do século XVIII e início do XIX	37
1.2.3 - Agricultura, civilização e progresso material	45
1.2.4 - As serras do Ceará e algumas vias de comunicação	57
1.3 - A produção serrana do Ceará	72
1.3.1 - O algodão e as serras do Ceará	73
1.3.2 - A produção de café e as serras do Ceará	80
1.3.3- As serras e a produção canavieira cearense	87
1.4 - As terras altas do Ceará	93
1.5 - A preservação das matas	96
1.6 - As serras e a Comissão Científica de Exploração	103
 Capítulo 2:	
O Ceará e suas vias de comunicação	119
2.1 - As estradas do Ceará colonial	120
2.2 - Os processos que motivaram a ocupação do território cearense	128
2.3 - Entre interesses públicos e particulares	151
2.4 - Os engenheiros, os trabalhadores e as estradas	163
2.5 - As chuvas e as estradas	182
2.6 - As estradas e o seu uso político	187

2.7. Para onde corriam as vias	191
 Capítulo 3:	
Os caminhos da fertilidade	218
3.1 - Da vila de Monte-mór O Novo da América à vila de Baturité	219
3.1.1 - As vilas de índios e o Ceará	228
3.1.2 - Os indígenas e a Vila de Monte-mór O Novo da América	234
3.1.3 - O rigor urbanístico e a agricultura na vila de Monte-mór O Novo	240
 3.2 - A seca, a agricultura comercial e a ocupação da serra de Baturité	249
3.2.1 - A fertilidade e a serra de Baturité	257
3.2.2 - O café e a serra de Baturité	267
3.2.3 - Produção e mão de obra na serra de Baturité	270
 3.3 - A centralização de Fortaleza	277
3.3.1 - O traçado reto da estrada de Baturité	282
3.3.2 - Interesses particulares e interesses oficiais	290
3.3.3 - Comissão Geral e Comissões Parciais	300
3.3.4 - O novo traçado da estrada de Baturité	313
 4 - Considerações Finais	324
 5 - Referências Bibliográficas	328
 6 - Fontes	337

Introdução

A economia do Ceará, no século XVIII, estava completamente ligada à atividade da pecuária, ou, como faz menção Raimundo Girão¹: a “grande preocupação”, do setecentos, girou em torno da indústria pastoril. A agricultura, no referido período, basicamente visava a atender à alimentação dos indivíduos que conformavam as fazendas do Ceará:

[...] dos roçados, na época das chuvas, colhiam-se o feijão, o milho, as abóboras e a mandioca, depois que o cultivo desta foi introduzido; no estio, o celeiro eram as vazantes dos rios, onde se plantavam melancias, melões, feijão ligeiro e não muito mais.

A abundância de carne, da variada caça, do peixe e do mel silvestre (jandaíra, jati, cupira, enxu, capuxu, o delicioso enxuí), não dava maiores canseiras ao pessoal, tanto mais que restritas as suas necessidades de conforto e exigências da alimentação.

“Durante a estação das chuvas – escrevia mais tarde o inglês Gardner – e mesmo alguns meses depois, o leite é abundante e de excelente qualidade; mas depois não se encontra mais, durante os quatro meses da seca senão nas grandes cidades. Os habitantes fazem algum queijo, mas de manteiga nem cogitam: o leite que sobra do almoço, porque as vacas só se ordenham de manhã, fica de lado até a noite, coalhando ao calor do dia. Este prato, grandemente apreciado pela gente da terra, adoça-se com açúcar mascavo, a que chamam rapadura e que lhes vem na zona do Icó”.

Antes, anotara Koster: “A alimentação dos sertanejos consiste principalmente de carnes, nas suas três refeições, às quais juntam a farinha reduzida a uma pasta, ou arroz que às vezes o substitui. O feijão, chamado comumente na Inglaterra ‘favas francesas’, é a iguaria favorita ... O queijo do sertão é excelente quando fresco, mas no fim de quatro ou cinco semanas fica duro e coriáceo. Poucas pessoas fabricam manteiga, batendo o leite em garrafas comuns”.

¹GIRÃO, Raimundo. **História Econômica do Ceará**. Fortaleza: Casa de José de Alencar Programa Editorial, 2000, p. 147.

Só o gado empolgava a gente da fazenda, no seu zelo, na sua conservação, na junta das boiadas que se remetiam para as feiras, e na matança para o preparo de couros e solas destinados ao consumo próprio, e à exportação: o único ramo da indústria é o curtimento de solas e pelicas, que se trabalha em todos os sertões [...]²

Se a agricultura não atendia ainda a interesses e propósitos comerciais, figurando-se como atividade voltada ao abastecimento e às necessidades alimentares dos indivíduos localizados na Capitania cearense, os criatórios não somente expressaram a principal atividade comercial do Ceará setecentista, como também permitiram que a empresa colonial se concretizasse em referido território. As levas de gados se auto-transportavam, cruzando o território cearense, em direção às feiras da Paraíba e Pernambuco.

Clóvis Jucá Neto observa que, ao final da década de 30, do século XVIII, as técnicas que envolviam a salga da carne do gado foram desenvolvidas no litoral cearense. Até então as boiadas percorriam longas distâncias a fim de serem comercializados, apresentando grande perda de peso pela árdua caminhada que tinham de fazer até chegar aos seus destinos finais. A salga da carne provocou intensificação das relações comerciais no âmbito da própria Capitania uma vez que permitiu maior possibilidade de trânsito das mercadorias entre as “vilas do sertão e as do litoral cearense, onde se localizavam as salgadeiras”³.

Em fins do século XVIII, a pecuária cearense já não esboçava resultados tão expressivos, como ocorrera ao curso da primeira metade bem como das primeiras décadas da segunda metade do mencionado século. Dentre os fatores influentes neste processo, e, portanto, capazes de explicitar a decadência da principal atividade econômica cearense no setecentos, há que se fazer menção à seca de 1790-1793. A historiografia produzida sobre tal questão, de forma recorrente, atesta a influência deste fenômeno natural para a compreensão do definhamento das charqueadas, em face à desorganização econômica local provocada sobretudo pela grande mortandade do gado existente na Capitania. É certo que não podemos considerar este o único fator influente

²Ibid., p. 150-151.

³JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. **Primórdios da urbanização do Ceará**. Fortaleza: Banco do Nordeste/UFC, 2012, p. 178.

neste processo, mas ele indubitavelmente pode ser elencado como um ponto culminante da decadência desta atividade econômica. Além da *seca grande*, como ficou conhecida a seca de 1790-93, torna-se importante considerar, como um outro fator explicativo, a concorrência, que passaram a enfrentar os produtores da carne seca, em outras regiões do Brasil, como o Rio Grande do Sul.

Cabe-nos observar que os efeitos da revolução industrial inglesa e da guerra de independência dos Estados Unidos, demandando quantidades vultosas de algodão como matéria-prima, destinada à produção têxtil, e prejudicando, por sua vez, o fornecimento da produção proveniente do referido país americano, uma das maiores produções mundiais, são fatores que também nos permitem melhor compreender este processo. Na medida em que a produção algodoeira se tornou uma atividade com ampla demanda comercial, nada mais favorável às finanças portuguesas que fomentar a produção desta cultura. Neste sentido, a produção algodoeira afigurava-se, nos quadros econômicos da Coroa portuguesa, como relevante possibilidade comercial.

A produção algodoeira do Ceará chega a princípios do século XIX como uma atividade econômica expressiva da Capitania. Neste sentido, um processo de reorganização do espaço cearense se fez manifesto; vez que a economia do Ceará não mais se restringia ao comércio envolvendo os criatórios de gados, mas, a partir de então, a produção e comercialização de algodão estabeleceu novos circuitos econômicos e, principalmente, a participação mais ativa de Fortaleza, como espaço de convergência das mercadorias produzidas em localidades do interior cearense. É certo que nas primeiras décadas do século XIX Fortaleza ainda não havia ocupado posição privilegiada e relevante na configuração da economia cearense, o que passou a ocorrer paulatinamente no decurso do oitocentos, sobretudo a partir da década de 30 em diante.

Denise Takeya menciona que, em que pese Aracati ter continuado a ser o principal polo econômico do Ceará em princípios do século XIX, como também o foi a vila de Icó, a qual figurou como o principal entreposto comercial cearense - desde o século XVIII, de onde basicamente singravam grande parte das mercadorias produzidas na Capitania em direção ao porto localizado na vila de Aracati, para então rumar em busca de outras paragens - houve em Fortaleza, pouco a pouco, um crescimento

comercial após a abertura dos portos em 1808, na medida em que o porta da capital se tronou o único na Capitania a empreender relações diretas com o mercado inglês⁴.

No entanto, torna-se relevante acrescentar que já nas primeiras décadas do século XIX, precisamente de 1812-15 a 1830, o comércio de exportação brasileiro, dada a concorrência de outros países, sofreu um período de recessão econômica. A produção algodoeira, que se tornara a principal produção agrícola do Ceará, decaiu sobretudo em decorrência da recuperação da produção dos Estados Unidos, que desde a guerra pela sua independência tivera a produção e o comércio de algodão completamente desorganizados. Para além da conjuntura econômica internacional, há que se observar que alguns fatores internos contribuíram também a fim de não permitir um avanço referente a uma maior produção comercial agrícola cearense. Desde a seca que atingiu o Ceará em fins do século XVIII, passando pela seca que se estendeu entre 1824 e 1826 até os conflitos que resultaram na consolidação da independência e da monarquia brasileira. Ao fim da década de 30 do século XIX, estes fatores já não eram tão influentes, e algumas transformações econômicas favoreceram a consolidação político-administrativa e econômica de Fortaleza no âmbito da província cearense.

Portanto, o século XIX demarca, desde as primeiras décadas de sua primeira metade, o início do processo que resulta na hegemonização da Capital da província, Fortaleza, na “captação de excedentes”, conforme menciona Maria Auxiliadora Lemenhe⁵. Se Aracati, ao longo do século XVIII e primeiras décadas do XIX, foi o espaço que exerceu esta função hegemônica, a partir do período regencial esta configuração espacial da Capitania sofre alterações, e Fortaleza vai se tornando pouco a pouco o núcleo hegemônico da província na captação dos excedentes financeiros. Tal processo se consolida ao curso da segunda metade do oitocentos, quando a estrutura material e comercial de Fortaleza se torna cada vez mais adequada a este propósito, em detrimento de outras localidades da província.

Lemenhe observa que anteriormente ao período regencial basicamente inexistiam nas províncias quaisquer possibilidades de rendas, visto que a legislação do

⁴TAKEYA, Denise Monteiro. **Europa, França e Ceará**: origens do capital estrangeiro no Brasil. Natal: UFRN. Ed. Universitária, 1995, p. 98.

⁵LEMENHE, Maria Auxiliadora. **As Razões de uma cidade**: conflito de hegemonias. Fortaleza: Stylus comunicações, 1991, p. 90.

Primeiro Reinado não separava as rendas gerais e provinciais. A autora especifica que no período regencial as “capitais-provinciais”, de um modo mais amplo, tornaram-se núcleos hegemônicos principalmente pela autonomia administrativa e tributária exercida pelas Assembleias Legislativas Provinciais. As províncias puderam então organizar os seus investimentos prioritários⁶. Neste sentido, cabe observar que uma questão se torna fundamental para que possamos compreender melhor o nosso período estudado, que é a relação entre o centralismo político-econômico do Império e uma certa autonomia conferida às províncias com vistas à configuração e estabilidade de um Estado Nacional brasileiro.

Sobre esta questão, Miriam Dolhnikoff afirma que a “história da construção do Estado brasileiro na primeira metade do século XIX foi a história da tensão entre a unidade e a autonomia”⁷. Diz a historiadora que a construção do Estado Nacional na América lusitana se constituiu em meio a uma disputa que se processou diante de um projeto que propugnava a unidade do país, centrado no “aparato político” que se constituiu em torno do Rio de Janeiro a partir de 1808, quando a Corte portuguesa lá se instalou, e a autonomia contestada pelas elites localizadas em cada uma das províncias brasileiras. Lemenhe também faz observações sobre estas questões, especificando que o poder que as oligarquias regionais exerceram, a partir de suas províncias, “teria sido um recurso político estratégico para realizar a ‘paz social’, necessária à manutenção das relações sociais de produção e ao aumento da acumulação”⁸.

Miriam Dolhnikoff menciona que as reformas liberais que ocorreram no período regencial continuaram a ter forte ressonância nos anos subsequentes, quando se aponta uma virada em termos de reformas conservadoras⁹. A autora afirma que tal reforma conservadora muito se concentrou na centralização da estrutura judiciária do Império, não havendo tantas transformações em outras áreas. Por meio das assembleias legislativas, as províncias resguardavam suas autonomias em algumas questões

⁶Ibid., p. 89.

⁷DOLHNIKOFF, Miriam. **O pacto imperial**: origens do federalismo no Brasil do século XIX. São Paulo: Globo, 2005, p. 11.

⁸LEMENHE, op. cit., p. 90.

⁹DOLHNIKOFF, Miriam. O lugar das elites regionais. **Revista USP**, São Paulo, n. 58, jun./ago. 2003, p. 118.

consideradas fundamentais, como “tributação, empregos, força policial, obras públicas, instrução pública, etc.”.

Ainda nos atendo às colocações de Miriam Dolhnikoff, há que se mencionar que para a autora a autonomia “era condição para viabilizar a unidade nacional”¹⁰, o que incluía, em tal concepção, tanto conservadores como liberais. Isto quer dizer que a possibilidade de uma “união nacional” só foi possível uma vez que estava vinculada aos interesses e necessidades de uma elite regional; de outra maneira, apenas a noção inquebrantável de unidade, partindo de decisões centrais insofismáveis em direção a dispersas localidades, não se poderia sustentar. A Assembleia Legislativa Provincial, conforme já mencionamos, foi a instituição que permitiu primordialmente o exercício da autonomia provincial. Na medida em que os deputados provinciais puderam legislar sobre pontos da maior relevância para a província, como, por exemplo, obras públicas - que, por ora, nos interessam mais diretamente - as Assembleias Provinciais tornaram-se “o espaço de articulação das elites provinciais e de sua inserção no Estado Nacional com significativa capacidade de interferir nos negócios públicos tanto regionais como nacionais”¹¹.

A trama política do Ceará provincial necessariamente configurou-se em meio a alianças que indicavam interesses sobretudo vinculados aos mandos e desmandos de determinados agrupamentos familiares, os quais inexoravelmente se utilizaram de violência desmedida a fim de conformar os rumos da política local e de contendas do cotidiano aos seus propósitos. É importante frisar que a política do Ceará se delineou, a partir da década de 30, mais especificamente a partir de 23 de agosto de 1834, quando assumiu José Martiniano de Alencar a presidência da Província do Ceará, como uma luta incessante a fim de prover exclusivamente o Estado do poder de regulação e uso da violência.

A construção de estradas, na década 30 do século XIX, se por um lado expressou a premente necessidade de se estruturar a província de melhores meios a fim de se permitir o escoamento das mercadorias que provinham do interior, possibilitando que também outros artigos fizessem o caminho oposto, ou seja, convergindo aos rincões

¹⁰Ibid., p. 118.

¹¹Ibid., p. 118.

interioranos do Ceará, por outro, não há como negarmos que a necessidade de um melhor fluxo e permeabilidade das ações do Governo Provincial, por meio de seus braços armados e fiscais, também ensejavam melhores condições das vias que tracejavam o território cearense.

Estava em jogo, no Ceará da década de 30, a garantia individual e a segurança pública. É claro que mesmo com todo o empenho a que se prestou o padre Alencar, na Presidência do Ceará, em sua luta contra os afamados grupos de facínoras e malfeitores, como se dizia à época, que transitavam por sobre o solo da província, mais significativa fora a marcação dos poderes exercidos pelo Estado. Encetava-se, pois, a organização jurídica e político-administrativa do Ceará na perspectiva de um ente que perfazia a ideia referencial de um Estado nacional independente.

Nesta perspectiva é que podemos considerar que, a partir deste momento, se deu início ao processo de centralização político-administrativa e econômica de Fortaleza de maneira que uma série de propostas e ações visaram a interligar os principais espaços produtivos da província ao porto da capital provincial, de forma a possibilitar que as mercadorias ali chegadas pudessem ser transportadas a outras províncias e países. As serras mais férteis do Ceará, dentre as quais a serra de Baturité, foi um desses espaços considerados imprescindíveis para o progresso econômico e a prosperidade da província. Isto implicou a construção e efetividade de algumas obras de modo a permitir este contato mais direto entre Fortaleza e tais espaços, além de uma série de leis, estudos, considerações e apreciações, de ordem científica ou não, que se propuseram a pensar e regular, dentre outras questões, estes espaços. Lançamos como hipótese a ideia de que a formação do Estado Nacional Brasileiro suscitou a agricultura como atividade central das províncias brasileiras, levando a uma organização espacial que priorizava cada vez mais aproximar as principais e mais férteis localidades provinciais aos portos voltados à exportação. Neste sentido, compreendemos que a província cearense passou por este processo, e a serra de Baturité como também a estrada que deveria interligar Baturité a Fortaleza refletiram exatamente a busca por se implementar as exportações, aproximando os locais mais férteis ao principal porto da província cearense.

Nos Relatórios e Falas dos Presidentes da Província do Ceará são frequentes as alusões à uberdade e à importância econômica da serra de Baturité para a prosperidade da referida província, bem como os impasses e reclamos atinentes à

construção de uma via de comunicação interligando Fortaleza à mencionada localidade serrana. Referiam-se tais recorrentes palavras à idealização dos melhores rumos a seguir de forma a possibilitar o maior desenvolvimento da economia cearense, a adequação e cooptação de uma quantidade razoável de homens livres aos interesses devotos do progresso material da província, bem como, de uma maneira mais ampla, a consolidação de um Estado Nacional brasileiro.

Deteremo-nos, nesse trabalho, na compreensão das razões que levaram a serra de Baturité a se tornar um espaço propagado como imprescindível aos rumos da economia e da prosperidade provincial. Concentraremos tanto nas apreensões analíticas e considerações distintas sobre a referida serra, como discutiremos os diferentes processos que atestaram a importância da construção de uma estrada melhor estruturada interligando Fortaleza à serra de Baturité. Por fim, aproximaremos da construção da estrada, explicitando os problemas encontrados, os agentes envolvidos, os impasses e os percursos adotados. A década de 40 do século XIX expressou um período de crescimento das relações comerciais internacionais. Dessa maneira, as relações comerciais das províncias brasileiras, como fornecedoras de matérias-primas, ganharam estímulo e produção em face ao crescimento da demanda dos países europeus, que se industrializavam, e às novas possibilidades técnicas que influenciavam as produções agrícolas e os transportes de mercadorias.

A necessidade de que a serra de Baturité se consolidasse como principal espaço produtivo cearense levou à concepção de distintas representações sobre a referida área serrana. Ao mesmo tempo, a serra tornava-se pouco a pouco espaço de interesses de produtores agrícolas, que iam percebendo o potencial comercial de tal localidade, tanto pela proximidade do porto de Fortaleza como pelas suas especificidades naturais. O avanço do processo de ocupação da serra gerou conflitos entre os interessados em uma produção comercial a ser desenvolvida no espaço serrano - que se tornaram os novos agentes de ocupação da serra a partir da segunda metade do século XIX, os quais buscaram adquirir a maior quantidade de terrenos a fim de garantir e acrescer seus ganhos - e alguns dos indivíduos e das famílias que já habitavam, desde tempos pretéritos, o referido espaço, sobretudo indígenas. Em curto espaço de tempo, os índios das serras foram sendo esbulhados de suas terras, obrigando-se então a se dispersarem por sítios e vilas adjacentes, servindo como mão de obra voltada a determinados cultivos, dentre os quais o café.

Como recorte temporal, trabalhamos desde a administração de José Martiniano de Alencar até os primórdios dos processos que levaram à construção da primeira estrada de ferro em território cearense, a estrada de ferro de Baturité. A princípio, delimitamos o ano de 1846 como o início, portanto, o ano subsequente à seca de 1845, já que tínhamos algumas referências que nos incitavam a esta periodização. No jornal *O Cearense*, de 17 de janeiro de 1868, por exemplo, consta um texto tecendo apreciações e análises sobre a população do Ceará, no qual diz que após 1845, evidentemente que em face aos efeitos da seca vigente, um vasto número de migrantes havia saído de suas vilas de origem em direção às serras do Cariri, Ibiapaba, Meruoca, Baturité e Acarape. Segundo o jornal *O Cearense*,

São reconhecidas n'esta provincia a proliferação, sua saúde proverbial, e facilidade de subsistência; e que de 1845 para cá nem um obstáculo tem contrariado o progresso da população, antes é um facto também constante o da emigração que de 1845 em diante tem affluído das provincia visinhas para as serras do Cariri, Ibiapaba, Baturité, Acarape¹².

Neste mesmo sentido, menciona Raimundo Girão que

A migração andrajosa de 1845-1846 arrastara para o município da capital e zonas adjacentes muitos braços úteis, que aí se fixaram, abrindo clareiras e cultivando as terras frescas das baixadas e as serras de Maranguape, Aratanha e Baturité, cujas matas ruíram às pancadas do machado, para dar lugar aos cafezais odorosos e ao farfalho verde das plantações canavieiras. O algodão, que fugira das estatísticas de embarque, novamente interessou aos lavradores¹³.

Portanto, cabe-nos considerar que, se por um lado os espaços naturais das serras mais férteis do Ceará não sofreram dos efeitos mais contundentes referentes aos períodos de seca, o mesmo não podemos dizer sobre os efeitos sociais decorrentes dos períodos de estiagem, na medida em que levadas e levadas de retirantes tiveram como destino de suas migrações alguns desses espaços mais úmidos da província. Os

¹²BPGMP. População do Ceará. *O Cearense*. Fortaleza, n. 2543, 17 jan. 1868, p. 2.

¹³GIRÃO, 2000, op. cit., p. 03.

indicativos acerca de um processo de ocupação da serra de Baturité, e principalmente, uma ocupação que resultara em braços disponíveis ao cultivo de um gênero agrícola que despontava na referida localidade, como foi o café, nos levou a pensar o pós-seca. No entanto, com a mudança de perspectiva acerca de nosso objeto de estudo, percebemos que necessariamente deveríamos alargar um pouco mais o espaço temporal com o qual trabalhávamos. Os registros com os quais nos deparamos acerca das distintas vias de comunicação que estavam sendo construídas, na década de 30 do século XIX, ao longo do Governo de José Martiniano de Alencar, nos fez ponderar sobre mudanças no marco inicial do espaço temporal estabelecido para esta pesquisa.

A primeira administração de José Martiniano de Alencar, portanto, passou a ser o período inicial de nossas análises, estendendo-se tal periodização ao ano de 1872, quando ocorrera a inauguração da estrada de ferro de Baturité. Quanto a esta última data, temos que dizer que é uma definição inconclusa já que o ano de 1872 é apenas uma data inaugural, quando, em verdade, o processo de discussão, negociação e divulgação acerca da construção e implementação dos trilhos no Ceará nos remete a anos anteriores. A construção da estrada de ferro de Baturité, a primeira estrada de ferro cearense, cuja construção se inicia na década de 70 do oitocentos, prolongando-se à década de 20 do século XX, expressou sobremodo o início do processo de consolidação da hegemonia político-administrativa e econômica da capital da província, Fortaleza.

Ainda que possamos retroceder um pouco mais neste marco temporal final, o nosso propósito seria findar o período de investigação com os primórdios do movimento ferroviário no Ceará. Isto se dá sobretudo porque acreditamos que as ferrovias concluem o processo sobre o qual estamos nos debruçando, que é a hegemonização político-administrativa e econômica de Fortaleza, capital da província do Ceará, ao longo do século XIX.

Portanto, é sobre estas questões que este trabalho deverá se ater, na medida em que percebemos que o processo o qual delineou o Estado Nacional brasileiro suscitou, para além das proposições e ações políticas e econômicas, considerações e também obras públicas que, no âmbito da província cearense, alteraram e reorganizaram o espaço provincial. Não nos interessaram apenas as práticas que levaram às suas construções ou mesmo intervenções que os levaram a modificações ao longo do tempo.

Os sentidos atribuídos a estes espaços, de quaisquer naturezas, tornaram-se importantes artefatos por meio dos quais buscamos guiar a construção desta pesquisa.

Em face às considerações desenvolvidas, dividimos a dissertação da seguinte forma: O primeiro capítulo intitula-se “**Alguns caminhos da prosperidade: as serras e o Ceará**”. Neste capítulo nos deteremos a problematizar considerações, alguns estudos, bem como textos publicados em jornais, os quais se concentraram em apreciar à possibilidade de prosperidade econômica do Ceará, observando sobretudo as serras existentes no Ceará.

No segundo capítulo, intitulado “**O Ceará e suas vias de comunicação**”, abordaremos as condições de viação terrestre da província, e, principalmente, para onde corriam estas vias de comunicação que, em muitas ocasiões, foram defendidas como obras públicas sem as quais não haveria a devida marcha da província em direção ao progresso e à civilização.

Por fim, no terceiro capítulo, intitulado “**Os caminhos da fertilidade**”, deveremos nos deter ao processo de construção da estrada interligando Fortaleza à serra de Baturité, bem como a alguns aspectos referentes à produção e ao comércio desenvolvido nesta localidade.

Capítulo 1 – Alguns caminhos da prosperidade: as serras e o Ceará

No século XIX, as regiões serranas do Ceará foram apreciadas, descritas e categorizadas por viajantes, engenheiros militares, naturalistas, políticos e intelectuais que percorreram e/ou analisaram o território cearense. Cada um dos sujeitos expressou específicos lugares de fala atendendo a interesses, referências intelectuais e propósitos distintos. No entanto, algo os aproximava apesar de nem sempre serem coetâneos, ou de não terem frequentado os mesmos núcleos de formação intelectual ou até mesmo de provirem de países e províncias diferentes. Algumas das serras inspiraram a ideia de que a prosperidade cearense era dependente das riquezas naturais provindas das regiões serranas. Nas páginas que se seguem apresentaremos e contextualizaremos os diversos relatos e análises sobre as mesmas; além de as localizá-las no território da Província.

1.1. As Serra úmidas do Ceará

Tratando sobre questões contemporâneas, portanto não referentes ao século XIX, Luciana Martins Freire estuda alguns dos problemas ambientais de Mulungu, município localizado na serra de Baturité. A autora menciona que no Brasil, pela recorrência dos aspectos ligados à vegetação, foram indicados "seis grandes domínios paisagísticos e macroecológicos [...]: Amazônia, Cerrado, Mares de Morros, Caatingas, Planalto das Araucárias e Pradarias"¹⁴. Freire acrescenta que nesses mencionados "domínios paisagísticos e macroecológicos" há núcleos que se diferenciam, configurando certas paisagens de exceção; como é o caso da serra de Baturité¹⁵.

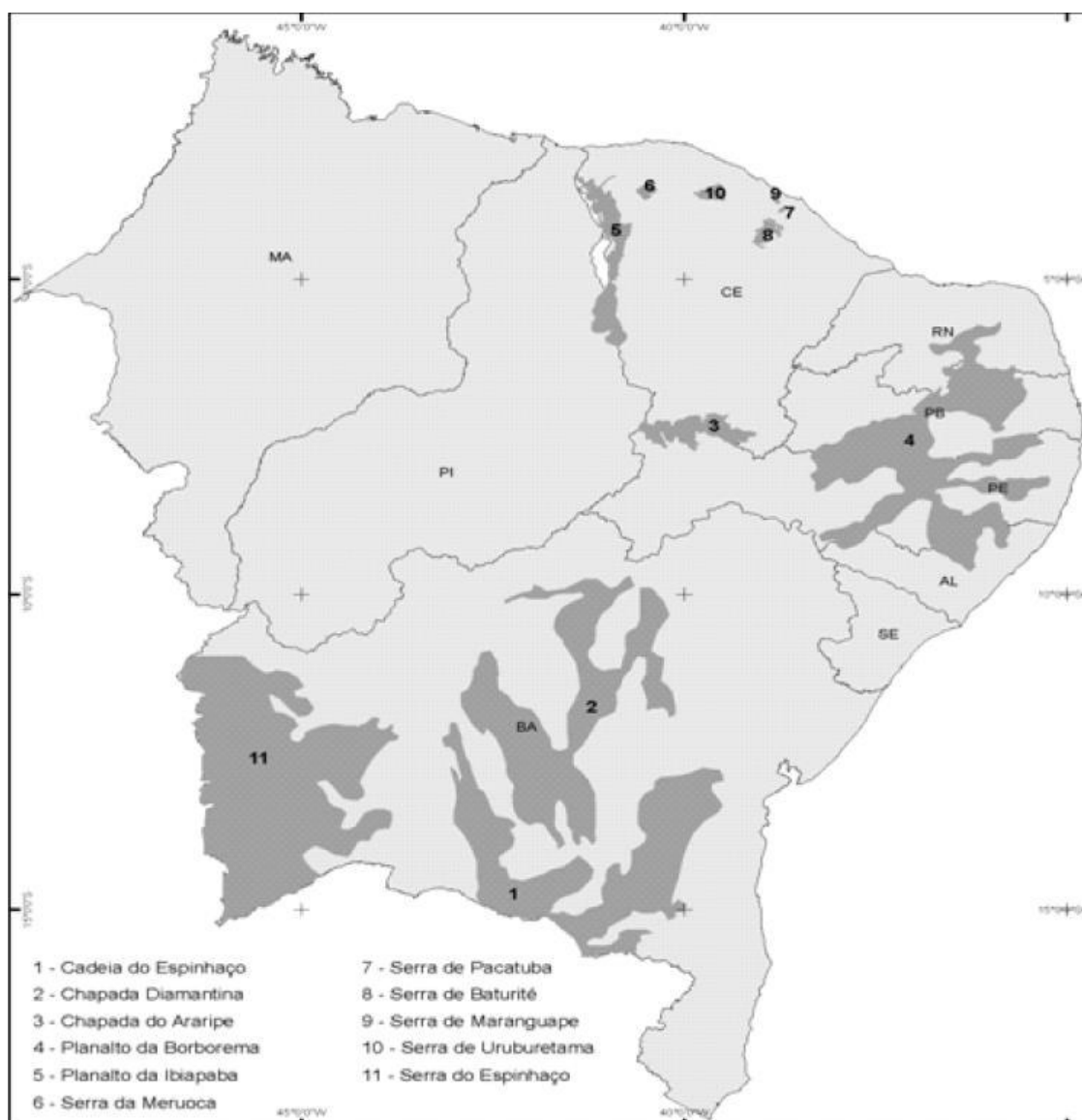
Marcos José de Souza e Vlândia Pinto de Oliveira também se referem aos "Enclaves Úmidos e Sub-Úmidos do Semi-Árido do Nordeste Brasileiro" como paisagens de exceção. Segundo os autores a região semi-árida configura 788.064 Km²,

¹⁴Freire, Luciana Martins. **Paisagens de Exceção: Problemas Ambientais no Município de Mulungu, Serra de Baturité – Ceará.** Dissertação (Mestrado em Geografia). 2007. Centro de Ciência e Tecnologia da Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza, 2007, p. 38.

¹⁵Ibid., p. 38.

equivalendo a 48% do Nordeste e 9,3% do Brasil. No âmbito do semi-árido elecam os seguintes enclaves úmidos e sub-úmidos:

1. Ceará - Enclave da Serra de Uruburetama, Enclaves das Serras Baturité, Maranguape e Pacatuba, Enclave da Serra da Meruoca, Enclave do Planalto da Ibiapaba, Enclave da Chapada do Araripe/Cariri; **2. Paraíba** - Enclave do Brejo da Borborema; **3. Pernambuco** - Enclave do Brejo da Borborema; **4. Alagoas** - Enclave do Brejo da Borborema; **5. Bahia** - Enclaves da Chapada Diamantina e das serras da Cadeia do Espinhaço; **6. Minas Gerais** - Enclave da Serra do Espinhaço¹⁶.



¹⁶SOUZA, Marcos José Nogueira de; OLIVEIRA, Vlândia Pinto Vidal de. Os Enclaves Úmidos e Sub-Úmidos do Semi-árido do Nordeste Brasileiro. **Mercator** – Revista de Geografia da UFC. Fortaleza, ano 05, n. 09, 2006, p. 86.

Figura 1: Mapa do Nordeste Brasileiro exibindo os enclaves úmidos e sub-úmidos.

Fonte: SOUZA, Marcos José Nogueira de; OLIVEIRA, Vlândia Pinto Vidal de. Os Enclaves Úmidos e Sub-Úmidos do Semi-árido do Nordeste Brasileiro. *Mercator* – Revista de Geografia da UFC. Fortaleza, ano 05, n. 09, 2006, p. 87.

Ne Ceará, o enclave da Serra de Uruburetama está localizado a 108 quilômetros, na direção noroeste da cidade de Fortaleza. As serras de Baturité, Maranguape e Pacatuba localizam-se ao sul da cidade de Fortaleza, e distam respectivamente 106 quilômetros, 27 quilômetros e 50 quilômetros da referida cidade. O enclave da serra de Meruoca fica a 6 quilômetros da cidade de Sobral¹⁷ e cerca de 250 quilômetros de Fortaleza; o da serra da Ibiapaba dista aproximadamente 40 quilômetros do litoral e se estende no limite do território cearense, delimitando a fronteira entre o Ceará e o Piauí. A extensão da serra da Ibiapaba chega a 110 quilômetros, “com altitudes que variam de 800 a 1100 metros”¹⁸. A distância entre a serra da Ibiapaba e Fortaleza chega a aproximadamente 350 quilômetros. Por fim, a Chapada do Araripe, localizada na região do Cariri, fica no extremo sul do Estado do Ceará, delimitando a fronteira entre o Ceará e os estados de Pernambuco e Piauí. A distância entre Fortaleza e a Chapada do Araripe fica em torno de 550 quilômetros.

Estes enclaves úmidos, também denominados de serras úmidas ou brejos de altitudes, são “montanhas isoladas de altitudes médias ou baixas (600-1200 m)”¹⁹ que se interpõem como barreiras à ação dos ventos alísios, provenientes do oceano atlântico, propiciando a ocorrência de chuvas orográficas²⁰. Formam “verdadeiras ilhas de umidade caracterizadas pela presença de floresta perene-fólia (*mata úmida*), em meio a um ambiente dominado pela presença de caatinga”²¹.

¹⁷A produção agrícola da serra da Meruoca “está diretamente ligada ao abastecimento do mercado urbano de Sobral, principalmente produtos das atividades horticultura, avicultura, sendo os da agricultura os de maiores expressões”. Cf. SOARES, José Wellington Lúcio. *Meruoca: cidade de lazer, turismo e possibilidades no sertão cearense*. 2012. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia e Tecnologia da Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza, 2012, p. 61-62.

¹⁸OLIVEIRA, Hermesson Cassiano de. *Briófitas da Chapada da Ibiapaba*, Ceará, Brasil. 2008. Dissertação (Mestrado em Botânica). Programa de Pós-Graduação em Botânica da Universidade de Feira de Santana. Feira de Santana, 2008, p. 5.

¹⁹BETARD, F. ; PEULVAST, J. P. ; CLAUDINO-SALES, V. . Caracterização morfopedológica de uma serra úmida no semi-árido do Nordeste brasileiro: o caso do maciço de Baturité-CE. *Mercator*, Fortaleza, v. 6, 2007, p. 107.

²⁰Também são chamadas chuvas de relevo, provocadas quando uma massa de ar, carregada com certa umidade, se depara com uma barreira de relevo, provocando então o processo de condensação.

²¹BETARD, F. ; PEULVAST, J. P. ; CLAUDINO-SALES, V. op. cit., p. 108.

O uso do termo "enclaves úmidos" é contemporâneo. No entanto, ao longo do oitocentos, outras categorias, como serras frescas, foram utilizadas a fim de dar conta das especificidades desses espaços naturais serranos, considerados de maior fertilidade.

Embora a nossa pesquisa trate diretamente da serra de Baturité - um desses enclaves úmidos do território cearense - torna-se relevante mencionar que não nos limitamos, nas considerações gerais prestadas ao longo do trabalho, à referida serra. As fontes nos levaram a abordar e constituir observações sobre os demais enclaves úmidos e até mesmo sobre algumas das serras que não suscitavam durante o século XIX entusiasmo ou qualquer reconhecimento por parte de intelectuais e políticos referente a sua uberdade.

Ainda que as fontes oitocentistas sobre a região de Baturité desse a impressão que estamos tratando de uma região com características uniformes, torna-se imprescindível aludirmos à complexidade paisagística do referido maciço.

Na serra de Baturité podemos elencar seis tipologias pedológicas - argissolos vermelho amarelos eutróficos, argissolos vermelho amarelos distróficos, luvisolos, neossolos flúvicos eutróficos, planossolos e nessleros quartzarênicos - que nos permitem visualizar as distinções de suas paisagens.

A diferença entre os solos existentes no maciço se dá, sobretudo pela distinção entre o relevo, o clima e as rochas. Observamos que o tipo de solo mais recorrente nas partes mais elevadas da serra - "platô úmido e na vertente oriental"²² - é o argissolo vermelho amarelo, o qual apresenta subdivisões quanto à sua categorização; mas que de uma maneira geral se caracterizam pelo rico potencial de fertilidade. Já os luvisolos são "recobertos por caatinga". Os luvisolos são típicos de regiões semiáridas, encontrados nos sertões ocidentais da serra. São solos pouco espessos, associados a certa pedregosidade, mas que não deixam de ter alta fertilidade²³. Por certo, quando a documentação oitocentista mencionava a fertilidade da serra de Baturité, referia-se às suas áreas mais úmidas.

²²BASTOS, Frederico de Holanda. **Movimentos de massa no maciço de Baturité (CE) e contribuições para estratégias de planejamento ambiental**. 2012. 257f. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Ceará, 2012, p. 114.

²³Ibid., p. 108.

A umidade da serra de Baturité explica-se por sua elevada altitude e principalmente pela sua proximidade ao litoral cearense. A cidade de Baturité, localizada no sopé da serra de Baturité, dista aproximadamente 100 quilômetros de Fortaleza, cidade que está localizada no litoral do Estado. Há, portanto, influência dos ventos provenientes do atlântico, que favorecem a constituição da umidade da mencionada paisagem de exceção, contribuindo, por sua vez, para a fixação de mata úmida - mata atlântica - na referida região serrana²⁴. A serra de Baturité é considerada uma paisagem de exceção no território cearense em face à existência de floresta úmida perenifólia, em altitudes que superam 800m²⁵. Também há floresta úmida semi-perenifólia, em altitudes que variam entre 600m e 800m, onde se intensificam as atividades agrícolas, sobretudo a cultura do café, de banana e milho, em detrimento da floresta nativa²⁶.

Luciana Freire menciona que entre 200m e 600m, "Situada a barlavento da serra, na vertente oriental"²⁷, há a presença de floresta úmida semi-caducifólia, cuja vegetação não é tão densa como as que fizemos menção anteriormente. Em períodos mais secos, muitas espécies vegetais perdem suas folhas, pela falta de umidade local. "Na vertente ocidental semi-árida, a sotavento, localiza-se a floresta caducifólia e mata seca, que atinge cotas altimétricas de 600m"; caracterizadas pela baixa umidade e temperaturas altas.

Aziz Nacib Ab'Sáber considerando as percepções dos habitantes que convivem entre a realidade sertaneja e das serras úmidas observa que as depressões interplanálticas figuram como a mais expressiva e típica paisagem semiárida, entrecortada por outras formas de relevo, dentre as quais as serras úmidas. Segundo o autor, os fazendeiros que vivem em algumas das serras úmidas do Nordeste, e que também são proprietários de terras voltadas à atividade da pecuária nos sertões secos, ao se referirem a tais serras, fazem-no a partir de uma "acepção topográfica". A descida da

²⁴FREIRE, 2007, op. cit. p. 44.

²⁵Ibid., p. 67

²⁶Ibid., p. 67.

²⁷Ibid., p. 67.

região serrana ruma em direção à falta de umidade, para as temperaturas mais elevadas e sequeções que caracterizam os sertões: "Amanhã eu vou descer para o sertão"²⁸.

Nessa relação entre os sertões semiáridos e os enclaves úmidos e sub-úmidos, a produção agrícola serrana torna-se imprescindível ao abastecimento da zona sertaneja. Portanto, em meio a terrenos pouco favoráveis à produtividade da agricultura, como é a maior parte do semiárido nordestino, cabe observar que a relevância agrícola dos referidos enclaves caracteriza tais espaços, dada a alta produção concernente à fruticultura, horticultura, café, cana de açúcar, dentre outros gêneros. A produção agrícola nesses espaços se dá basicamente "nos topos e nas encostas úmidas, onde o potencial natural permite uma exploração diversificada e contínua do solo"²⁹.

1.2 Ciência, política e as serras do Ceará

Durante o século XIX, as ações e o ideário do Estado brasileiro manifestaram a necessidade de investimentos em sua produção agrícola, voltadas, sobretudo, aos mercados internacionais. O estímulo à agricultura foi basilar para a transformação econômica, física e moral do país.

Partindo desta premissa, mostraremos como o Governo Provincial do Ceará considerou as regiões de serras do seu território como fundamentais para o progresso econômico da província, justificando a construção de "estradas" que garantiriam a fluidez da mercadoria e dos homens. Neste sentido, ateremo-nos à produção do algodão, café e cana de açúcar nas serras cearenses por apresentarem maior volume de exportação durante o oitocentos. Evidenciaremos o papel e a importância geopolítica das regiões serranas, em especial a serra de Baturité, como regiões de produção imprescindíveis ao desenvolvimento econômico cearense no século XIX.

Abordaremos as observações prestadas sobre as serras do Ceará por alguns indivíduos, que se dedicaram às ciências naturais - como engenheiros militares, no século XVIII, o intelectual Thomaz Pompeu de Sousa Brasil e pelos membros da

²⁸AB'SÁBER, Aziz Nacib. Sertões e Sertanejos: uma geografia humana sofrida. **Estudos Avançados**. São Paulo, 13(36), 1999, p. 15.

²⁹SOUZA; OLIVEIRA, 2006, op. cit., p. 88.

Comissão Científica de Exploração, que percorreu uma parte do território do Ceará de 1859 a 1861 -, e que, portanto, produziram apreciações sobre estes espaços. Além disso, concentraremos-nos nas palavras e considerações proferidas pelos Presidentes da Província sobre as mesmas questões.

1.2.1 O Estado Nacional e as serras do Ceará

A análise da relação entre a consolidação do Estado Nacional brasileiro, a centralização político-administrativa e econômica de Fortaleza, capital da província do Ceará, e a urgência de conectar algumas das serras mais aproximadas ao referido núcleo se faz necessária para evidenciarmos a importância do maciço de Baturité no contexto regional do processo de hegemonia da capital cearense frente ao território provincial. A busca de uma relação viária mais eficiente e estruturada entre Fortaleza e as serras circundantes, em nosso caso a serra de Baturité, referia-se sobremaneira ao propósito de contribuir com a centralização econômica e política da capital provincial cearense, possibilitando uma maior circulação de mercadorias e pessoas.

Ou seja, dentre outras obras intra-urbanas como o aparelhamento do porto, a edificação de chafarizes, aberturas de ruas, aterros, açudes; a construção de uma infraestrutura que ligasse Fortaleza às áreas produtivas associadas à agricultura do território – em primeiro lugar aquelas adstritas à capital – tanto colaboraria para a fluidificação do espaço como impulsionaria um reordenamento político e econômico da província. Lembramos que por todo o século XVIII, a capital cearense esteve longe das grandes rotas da pecuária; economia que atribuiu forma e conteúdo à Capitania³⁰.

Segundo Emília Viotti da Costa³¹, o processo de construção do Estado Nacional brasileiro, com a independência política, conquistara maior liberdade política e econômica com o fim das relações impostas pelo “Estatuto Colonial”. Contudo, a autora enfatiza que este movimento se constituiu de forma excludente, pois as camadas populares de um modo geral não tiveram reconhecidos seus direitos, que garantiam

³⁰JUCÁ NETO, Clovis Ramiro. Os primórdios da organização do espaço territorial e da vila cearense: algumas notas. **Anais do Museu Paulista**. São Paulo, Jun 2012, vol.20, no.1, p. 134.

³¹COSTA, Emília Viotti da. **Da monarquia à república**: momentos decisivos. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1999, p. 58.

participação e representatividade nos rumos do Império. Ainda de acordo com a autora, este processo excludente que concentrou o “poder nas mãos dessa minoria que disputaria ao Imperador o privilégio de dirigir a nação, levando-o à abdicação em 1831”, foi imprescindível para que no Brasil algumas “estruturas tradicionais” produtivas e de poder político, que vigoraram ao longo do período colonial, sobrevivesse em detrimento dos anseios e interesses ligados à maior parte da população.

A abdicação de D. Pedro I, segundo Miriam Dolhnikoff, influenciou na concepção de um “projeto de Estado” caracterizado por conciliar, como seus elementos constitutivos, certa unidade “com autonomia provincial e participação das elites provinciais no centro das decisões”³². A Regência, instalada após a saída de D. Pedro I, expressou a vitória política dos liberais moderados, que se posicionavam de forma contrária a um poder excessivamente centralizado, que caracterizou o Primeiro Reinado.

A vitória dos liberais moderados, portanto, incitou algumas medidas com vistas a promover a descentralização deste poder. O Ato Adicional de 1834 não foi a única, mas sem dúvida foi a maior expressão referente a estes propósitos na medida em que garantiu às províncias maior autonomia administrativa, instituindo as Assembleias Provinciais, em substituição aos Conselhos Provinciais. O Ato Adicional, segundo Francisco Iglésias, criou um “legislativo regional”, concebendo um curto período de tempo, no qual se tornaram preponderantes algumas premissas liberais no Brasil³³.

Mas o processo de consolidação do poder monárquico no Brasil não foi tão célere. Somente por volta da metade do oitocentos se concretizara o que José Murilo de Carvalho denominou de “processo de enraizamento social da monarquia, de legitimação da Coroa perante as forças dominantes do país”³⁴; ainda que o referido autor observe que até o fim do período imperial tal processo tenha permanecido sob certa tensão. José Murilo alude às rebeliões regenciais a fim de demonstrar a complexidade em face a distintos conflitos que permearam o desenvolvimento do Estado Imperial brasileiro.

Após a abdicação política de D. Pedro I, as diversas medidas descentralizadoras levadas adiante no decurso da administração dos liberais durante o

³²DOLHNIKOFF, Miriam. **O pacto imperial**: origens do federalismo no Brasil do século XIX. São Paulo: Globo, 2005, p. 25.

³³IGLESIAS, Francisco. **Trajectoria Política do Brasil**. São Paulo: Cia. das Letras, 2000, p. 152.

³⁴CARVALHO, José Murilo. **Teatro das Sombras**: a política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006, p. 249.

longo período regencial, sobretudo a partir de 1834, promoveram o acirramento dos conflitos entre as oligarquias rurais provinciais³⁵. Não se pode caracterizar o período regencial como tranquilo ou estável. Pululavam por todo o território uma série de manifestações e rebeliões que punham em risco a "frágil unidade política do país"³⁶.

A escolha do Presidente da Província do Ceará José Martiniano de Alencar em 1834 se deu com vistas a atender aos propósitos de “sufocar as divergências internas e criar um clima de estabilidade e adesão em torno de um projeto único; ou seja, a união das províncias e a aceitação da sede do poder no Rio de Janeiro”³⁷. Portanto, a administração de José Martiniano de Alencar expressou claramente o início deste “projeto de Estado” de que nos fala Miriam Dolhnikoff, aludindo a um “pacto imperial”, no qual o poder centralizado no Rio de Janeiro se aproximava de um poder convergente e centralizado no âmbito de cada província a fim de consubstanciar a política e a economia do Império.

Almir Leal de Oliveira diz que José Martiniano de Alencar, ao assumir o cargo de Presidente da Província do Ceará, levou a frente uma série de ações que se propunham a modernizar a agricultura e o comércio cearense. Segundo Almir Leal de Oliveira, tais ações se coadunavam às medidas implementadas pelo regente Feijó que, em face às pressões estabelecidas pelo Governo inglês de maneira a coibir o tráfico de escravos no Brasil, se propôs a modernizar a agricultura do país, fomentando para tal fim algumas medidas, como a “implementação de colonos estrangeiros, importação de maquinário para beneficiamento dos produtos agrários e a introdução de novas técnicas agrícolas”³⁸.

³⁵BETHELL, Leslie; CARVALHO, José Murilo de. Brasil (1822-1850). In: BETHELL, Leslie (ed.). **Historia de America Latina** - 6. America Latina Independiente, 1820-1870. Barcelona, Editorial Critica, 1991, p. 339.

³⁶ Ibid., p. 339.

³⁷FELIX, Keile Socorro Leite. “**Espíritos inflamados**”: a construção do Estado Nacional brasileiro e os projetos políticos no Ceará (1817-1840). 2010. 230f. Dissertação (Mestrado em História Social). Universidade Federal do Ceará. Fortaleza (Ce), 2010, p. 193-194.

³⁸OLIVEIRA, Almir Leal de. **A Construção do Estado Nacional no Ceará na primeira metade do século XIX**: Autonomias locais, consensos políticos e projetos nacionais. In: LEIS PROVINCIAIS: Estado e Cidadania (1835-1861). Compilação das leis provinciais do Ceará – compreendendo os anos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso / Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. –ed. Fac-similada. Fortaleza: INESP, 2009, p. 26. (Coleção Assembléa Histórica: memória, Estado e Sociedade. Tomo I).

Devido aos mesmos intuitos, observamos uma preocupação a partir da administração de José Martiniano de Alencar em conduzir recursos para obras que estruturassem a província cearense de maneira a incentivar a produção agrícola destinada ao comércio exportador. Almir Leal de Oliveira elenca alguns projetos de lei, que foram aprovados e se transformaram em legislação vigente, os quais visaram a atender a estes propósitos:

Dentre elas podemos citar a Lei número 03, de 13 de maio de 1835, que reformava as paredes do cais do porto de fortaleza, a Lei número 04, de 14 de maio de 1835, que alterava a arrecadação de impostos sobre consumo da carne verde, a Lei número 05 de 1835, de 16 de maio, que obrigava os oficiais da província a trabalharem em obras públicas e particulares que visassem os melhoramentos da província, a Lei número 10, de 21 de maio do mesmo ano, que proibia a instalação de currais de pesca nos rios navegáveis, o que visava facilitar a navegação e o comércio, a Lei número 12, de 24 de maio de 1835, que autorizava a contratação de 50 trabalhadores especializados em construção civil para realizarem obras públicas, a Lei número 48, de 19 de setembro de 1836, que concedia privilégios na aquisição de máquinas de beneficiamento de algodão, além daquela iniciativa, considerada como a mais modernizante, que foi a Lei número 36, de 5 de setembro de 1836, que autorizava o poder provincial a subscrever ações, pela renda da província, para a criação do Banco Provincial, instrumento de crédito para a agricultura da província³⁹.

Miriam Dolhnikoff assevera que a Constituição de 1824 não garantia às províncias autonomia referente à tributação⁴⁰. No entanto, com o Ato Adicional de 1834 as províncias adquiriram tal autonomia. A autora menciona que a partir do Ato Adicional coube tão somente às Assembleias Provinciais a atividade de compor os orçamentos provinciais. Neste sentido, para Miriam Dolhnikoff, a autonomia tributária referia-se à possibilidade de a província criar seus tributos e, dado os valores arrecadados, empreender investimentos considerados de maior relevância segundo os interesses e propósitos provinciais⁴¹.

³⁹Ibid., p. 26.

⁴⁰DOLHNIKOFF, Miriam. **O Pacto Imperial: origens do federalismo no Brasil do século XIX**. São Paulo: Gobo, 2005, p. 156.

⁴¹Ibid., p. 156.

Ademais, Dolhnikoff⁴² menciona que esta autonomia tributária, que se constituiu com as reformas liberais que foram adiante no início da década de 30 do século XIX, mesmo com a retomada conservadora, conhecida como Regresso, teve continuidade. Portanto, a possibilidade de eleger a tributação da província pela Assembleia Provincial e, a partir destes recursos, implementar ações em acordo ao que transpareciam ser os maiores benefícios para o Ceará ao longo das décadas seguintes permaneceu como uma forma central de organização econômica da província; ou melhor, das províncias brasileiras na medida em que não se restringiram estas questões ao território cearense.

Cabe observar que cada vez mais o Ceará, ao longo do século XIX, passava a ser idealizado como uma província agrícola. A agricultura e o comércio respaldariam a lógica de se investir em estruturas produtivas e viárias que deveriam interligar toda a produção da província ao porto de Fortaleza. Na medida em que a atividade agrícola do Ceará passava a ser fomentada, e também confabulada, a produção referente a espaços mais aproximados da capital, como as serras de Baturité, Aratanha, Maranguape, dentre outras, ganhavam ares de principais espaços agrícolas da província. Por meio dos quais o Ceará poderia atingir níveis assoberbados de produtividade, comparados às localidades mais férteis do Brasil.

Neste sentido, a agricultura e o comércio foram incentivados e alardeados, nos periódicos locais, nos relatórios e falas dos Presidentes provinciais cearenses e ministeriais, atestando que o lastro econômico do Brasil e do Ceará necessariamente deveria se basear na ocupação racional de suas principais áreas produtivas; de outra maneira, não haveria condições de prosperidade.

1.2.2 As serras em fins do século XVIII e início do XIX

Manuel Salgado Guimarães assevera que - diferentemente dos viajantes e exploradores que empreenderam atividades exploratórias e colonizadoras em períodos que antecederam as últimas décadas do setecentos - os viajantes de fins do século XVIII e início do XIX “lançam-se às regiões desconhecidas ou pouco conhecidas do globo

⁴²Ibid., p. 30.

com a finalidade de realizar a partir de bases seguras o sonho enciclopedista⁴³. O propósito de construir algum conhecimento com certa base científica norteou as ações e empreitadas que buscavam um conhecimento amplo sobre o território e determinados grupos sociais sobre os quais ainda pouco, ou nada, se sabia.

Os relatos de tais viajantes deveriam embevecer não pelos tons romanceados e ficcionais de suas experiências⁴⁴, mas pelo rigor científico das descrições e análises, possibilitando que o desconhecido e o obscuro “outro”, localizado sempre a uma distância incalculável e inimaginável, pouco a pouco se desanuviasse.

Ao final do século XVIII e início do século XIX o engenheiro militar e naturalista João da Silva Feijó⁴⁵ e o engenheiro militar Jozé da Silva Paulet⁴⁶

⁴³GUIMARÃES, Manuel Luiz Salgado. História e natureza em von Martius: esquadrinhando o Brasil para construir a nação. **Hist. Cienc. Saúde-Manguinhos**, vol. 7, Rio de Janeiro, jul/out. 2000.

⁴⁴Ibid.

⁴⁵João da Silva Feijó nasceu em 1760, em Guaratiba, no Rio de Janeiro, e morreu em 1824, na mesma Capitania (SILVA, 2007, p. 180). Oliveira (2013, p. 7) menciona que João da Silva Feijó é um dos “ditos ilustrados luso-brasileiros”, que se formou em engenharia e ciências naturais, pela Universidade de Coimbra, para se tornar posteriormente cátedra de Botânica na Academia Militar de Lisboa (Ibid., p. 8). Segundo Nogueira (1888, p. 250), após tornar-se o Ceará Capitania independente da Capitania de Pernambuco, por meio da carta régia de 17 de janeiro de 1799, o governo português enviou ao Ceará o primeiro Governador da Capitania do Ceará independente, Bernardo Manuel de Vasconcellos, que tomou posse em 28 de setembro de 1799, e que trouxe consigo, dentre outros funcionários, o “Sargento-mór Naturalista” João da Silva Feijó, que veio ao Ceará com o propósito de assumir a função de Engenheiro da Capitania, que o levaria a aprofundar alguns estudos sobre o Ceará, especificando seus recursos naturais, suas produções, bem como sua geografia. Jucá (2012, p. 121) menciona que até o final do século XVIII há registros da presença de apenas quatro engenheiros os quais poucas realizações e proposições levaram adiante na Capitania do Ceará, demonstrando a pouca atenção e entusiasmo que despertara o Ceará, até o final dos setecentos, “no conjunto dos interesses econômicos e geopolíticos portugueses”, refletindo nas poucas ações voltadas ao desenvolvimento de tecnologias aplicadas ao seu ordenamento espacial. João da Silva Feijó foi o sexto engenheiro a trabalhar na Capitania do Ceará, chegando em 28 de outubro de 1799, e logo passou a desenvolver atividades cujos propósitos referiam-se à descoberta de salitre no território cearense. João da Silva Feijó foi responsável por realizar a “primeira carta com as demarcações das fronteiras cearenses” (Ibid., p. 139), a “carta da *Capitania do Ceará/pelo Campo Illuminado de cor*”.

⁴⁶Antonio José da Silva Paulet foi engenheiro militar, Tenente-Coronel, que em 1812 veio a Fortaleza com o propósito de atuar como “Ajudante D’Ordens” do último Governador da Capitania do Ceará, Manuel Ignácio de Sampaio. Conforme menciona Jucá (2012, p. 146), Antônio José da Silva Paulet, além de ter minuciosamente cartografado o território do Ceará, em sua “Carta / Marítima e Geográfica / da Capitania do Ceará. / Levantada por ordem / do/ Gov^{or} Manoel Ignácio de Sampaio / por seu ajudante d’ordens / Antonio Jose da S^a Paulet 1817”, concebeu uma planta da costa do Ceará, bem como do porto e da vila de Fortaleza, em 1813. Segundo Castro (1994, p. 48-49), após três meses que embarcara em Fortaleza, Silva Paulet concebeu uma “proposta de organização física da vila” que, em conformidade ao “Termo de veriação de 8 de julho de 1812”, da cidade de Fortaleza, citado por Castro (Ibid. p. 49), teve ótima receptividade por parte dos vereadores que designaram o plano como norteador para as vindouras edificações desta referida vila. Sobre o desenho referente ao plano para a vila de Fortaleza, desenvolvido por Silva Paulet, como nos aponta Castro (Ibid., p. 49), “nem mesmo em cópia chegou aos dias presentes”, no entanto, torna-se possível ter alguma noção do desenho de Silva Paulet por meio da planta da vila de Fortaleza constante na “Carta da / Capitania do Ceará e costa/ correspondente levantada por /

percorreram, descreveram e desenharam o Ceará. A despeito do pragmatismo próprio da formação – engenharia militar – ambos profissionais em suas andanças no território cearense constataram a presença e algumas das características das serras da Capitania, às quais atribuíram a qualidade de espaços férteis.

Em 1810, em sua “Memória sobre a Capitania do Ceará”⁴⁷, o engenheiro militar e naturalista João da Silva Feijó teceu algumas observações sobre as “montanhas” com as quais se deparou em suas “diligências filosóficas” no território cearense. Considerou como principais “montanhas” da Capitania, a serra Grande, a serra de Baturité e outras aproximadas; além da serra da Uruburetama e da Meruoca. Segundo Feijó, estas serras destacavam-se por apresentarem um clima mais ameno se comparadas ao restante do espaço territorial.

João da Silva Feijó atribuía a fertilidade das “terras elevadas e montanhosas da Capitania” à natureza dos solos. As serras se encobriam de um “continuado orvalho matutino” e “do estado de uma atmosfera constantemente húmida e carregada de gases” além “da maior abundancia de agoas e vertentes”, que cortavam e entremeavam tais espaços.

O engenheiro militar e naturalista ordenava e categorizava o território da Capitania do Ceará, indicando o que poderia atender aos interesses e necessidades da economia portuguesa. Antônio José de Oliveira⁴⁸ menciona que a Feijó, como também a outros “recém-formados filósofos-naturalistas”, coube a tarefa de empreender uma espécie de “inventário do mundo” de maneira a permitir que à Coroa chegasse um conhecimento acurado acerca das possibilidades econômicas dos territórios de suas colônias americanas e africanas.

Em 25 de fevereiro de 1799, atendendo às ordens emitidas por D. Maria I, Feijó recebera o desígnio de inventariar os recursos naturais do Ceará. Deveria “estudar

ordem do Governador Manoel / Ignacio de Sampaio; pelo seu ajudante de ordens Antonio / José da Silva Paulet no / anno de 1813”.

⁴⁷ FEIJÓ, João da Silva. Memória sobre a Capitania do Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**. Ano. III, t. III. Fortaleza: Typographia Economica, 1889, p. 7.

⁴⁸ OLIVEIRA, Antônio José Alves de. Viagens filosóficas e representação do mundo natural nos escritos de João da Silva Feijó (1799-1816). In: Simpósio Nacional de História, XXVII, 2013, Natal. **Anais...** Fortaleza, UFRN, 2013, p. 7. Disponível em: http://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1364569120_ARQUIVO_viagensfilosoficaserepresentacoesdomundonatural.pdf.

todas as potencialidades naturais da região”⁴⁹. Clarete Paranhos da Silva⁵⁰ diz que desde 1735 já havia demonstrações, provindas do governo português, quanto ao interesse em se investigar e se descobrir quais as riquezas minerais que poderiam oferecer o território cearense.

As “viagens filosóficas” realizadas por João da Silva Feijó à Capitania do Ceará indicam, em fins do século XVIII e início do XIX, um processo de recomposição dos propósitos estabelecidos pelo Reino português que visou inventariar determinados espaços localizados em suas colônias de forma a suprir Portugal de recursos naturais, que pudessem contribuir com a melhoria das finanças da Coroa. As montanhas, como se refere Feijó, e atendo-nos às palavras de Clarete da Silva⁵¹, desde o século XVI despertavam o interesse dos que se debruçavam em estudos e revelações sobre a terra. A autora assevera que ao longo do setecentos, “o estudo das montanhas e de suas origens se tornou tema obrigatório, aparecendo praticamente em todos os textos de naturalistas que se dedicavam ao estudo da terra”⁵².

A perspectiva de se encontrar “jazidas metálicas e mineralógicas” configurava-se como um propósito central, dentre os motivos que despertavam e atraíam interesses distintos acerca das montanhas ao longo do século XVIII.

Além das jazidas, outras razões promoviam os interesses sobre os terrenos montanhosos. Faz-se relevante as proposições e orientações de Domingos Vandelli⁵³ aos jovens naturalistas que saíam da universidade de Coimbra em direção a localidades distantes e desconhecidas. Vandelli reconhecia que as montanhas eram os primeiros

⁴⁹SILVA, Clarete Paranhos da. As viagens filosóficas de João da Silva Feijó (1760-1824) no Ceará. **História: Questões e Debates**. Curitiba, n. 47, 2007, p. 182.

⁵⁰Ibid., p. 183.

⁵¹Id. 2004. 264 f. **Garimpendo memórias: as ciências mineralógicas e geológicas no Brasil na transição do século XVIII para o XIX**. Tese (Doutorado) – IG-DGAE, Universidade Estadual de Campinas, Campinas (SP), 2004.

⁵²Ibid.

⁵³“Médico, naturalista e primeiro lente de História Natural e química da Universidade de Coimbra” (SILVA, 2004, p. 25). Domenico Domingos Vandelli era italiano, nascido em Pádua, no ano de 1735, e se deslocou a Portugal, a convite do Ministro Marquês de Pombal, durante o processo reformista ilustrado por que passava o Reino português. Domingos Vandelli, como professor da Universidade de Coimbra, influenciou a prática dos naturalistas vigentes, estimulando que seus alunos realizassem “viagens filosóficas” com o propósito de investigação e coleta de materiais, no Reino português e em suas colônias, a fim de que tais informações tivessem alguma utilidade econômica a Portugal e para que fossem analisados, em conformidade aos interesses da ciência praticada à época, no âmbito da referida universidade portuguesa (Ibid., p. 27).

espaços a que deveriam se dedicar os naturalistas quando do trato da mineralogia⁵⁴. Mas também enfatizava a riqueza natural das montanhas; o fato de servirem à delimitação dos Estados, o ar puro, além da multiplicidade de vegetais possíveis de se encontrar, fósseis, metais, ventos e água. Lembramos que João da Silva Feijó se formou em engenharia e ciências naturais, pela Universidade de Coimbra.

As diferenças envolvendo as paisagens do território cearense são sugeridas pelo também engenheiro militar Jozé da Silva Paulet, em sua Descrição Geográfica Abreviada da Capitania do Ceará. As serras são tidas como espaços completamente diferentes do que se poderia encontrar no restante da Capitania; tanto pela vegetação como pelo tipo de solo. Diz Silva Paulet:

As matas são todas de árvores pouco ramozas, como carnaúbas, sabiás e juremas, que apenas dão caibro, e só nas serras se encontram algumas arvores, como cedro, páos de arco, rabuge, gonçalo-alves, e outros; e por isso estando toda a superfície do terreno exposta ao grande calor, o pasto fica torrado, quebradiço, e o vento que sopra tempestuosamente o leva⁵⁵.

O engenheiro ainda não enfatiza a produção serrana como relevante, possivelmente porque as possibilidades de condução das mercadorias produzidas, sobretudo nas primeiras décadas do século XIX, figurava-se como um obstáculo difícil de transpor. Paulet nos permite observar que as produções realizadas no âmbito das vilas cearenses ficavam restritas ao consumo interno, havendo grandes dificuldades no que concerne ao comércio envolvendo as diferentes localidades da Capitania, principalmente pela dificuldade de se transportar o que se produzia.

A distancia de 90 léguas da vila do Crato até a vila de Aracati, o porto da Capitania mais aproximado, inviabilizava quaisquer intentos comerciais. Já a serra de Uruburetama distava cerca de 30 léguas do porto de Fortaleza impossibilitando também a exportação dos produtos cultivados⁵⁶.

⁵⁴VANDELLI, 1779 apud SILVA, 2004, p. 179.

⁵⁵PAULET, Antonio José da Silva. Descrição geográfica abreviada da capitania do Ceará. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro, tomo LX, , 1897, p. 77.

⁵⁶Ibid., p. 77.

Na “Descrição”, ao contrário do sertão, Paulet sugere a boa qualidade do solo nas regiões serranas do Ceará.

A pluralidade dos habitantes da-se á criação dos gados, e em taes fazendas não ha plantações, não só porque seriam necessarias grandes cercas para as defender dos gados mas tambem porque a aridez do terreno mal as admite, á excepção das serras, que já indiquei, e de alguns lugares pantanosos, tudo mais é inculto⁵⁷.

Ao longo de sua "Descrição Geográfica Abreviada da Capitania do Ceará", Silva Paulet tece considerações sobre a produção de algumas das serras cearenses. A serra de Uruburetama seria um espaço "interessante" pela produção de algodões, que atraía "para ali muitos traficantes", ao tempo que também suscitava o aumento populacional da mencionada serra⁵⁸. Tanto na serra de Uruburetama, como na serra da Meruoca havia engenhocas voltadas à produção de rapadura. Eram aproximadamente 88 engenhocas⁵⁹. Já a serra de Maranguape, ainda mais próxima a Fortaleza, era um local produtor de "legumes e algodão".

A Villa-Viçosa, localizada na serra da Ibiapaba - cujos habitantes em sua maioria eram indígenas, além de alguns "extra-naturaes"- produzia mandioca e legumes, que não eram comercializados uma vez que não existiam "pontos de consumo". Paulet destaca que a vila era um local "muito producente, ameno e temperado, goza excelente aguas, ainda que não tem rioxos"⁶⁰. Em que pese todo o cenário de grande uberdade descrito por Paulet, o referido engenheiro deixa muito claro que as condições materiais da vila não eram as melhores. A riqueza natural do espaço contrastava com as más condições das casas locais; havia 148, das quais 123 eram cobertas por palhas e a maior parte estavam completamente arruinadas⁶¹.

Vila Nova de El-Rei, atual Guaraciaba do Norte, também na serra da Ibiapaba, foi outra localidade caracterizada por sua evidente pobreza. Segundo o engenheiro, estava despovoada e suas 48 casas estavam arruinadas. Contudo, estava

⁵⁷Ibid., p. 78.

⁵⁸Ibid., p. 86.

⁵⁹Ibid., p. 89.

⁶⁰Ibid., p. 90.

⁶¹Ibid., p. 90.

envolta de um espaço natural que a diferenciava de quase todo o território da Capitania cearense. A sua produção, no início do século XIX, era muito restrita. Basicamente um tanto de sola, que era levada à praça comercial de Sobral, milho e mandioca⁶².

De acordo com Paulet a falta de produção agrícola em algumas das serras cearenses era a principal razão para que nos sertões do Ceará a compra de produtos agrícolas se tornasse mais dispendiosa na medida em que deveriam conseguir tais gêneros imprescindíveis em mercados distantes, como eram os de Pernambuco. Por outro lado, Paulet argumenta que as "subidas da serra são muito dificultosas", tornando quaisquer mercadorias que chegassem às localidades serranas mais caras que o preço corrente cobrado em espaços mais fáceis de se transportar.

A produção serrana da vila Monte-Mór O Novo, atual Baturité, localizado na serra de Baturité ao sul de Fortaleza nos interessa diretamente. Segundo Silva Paulet:

A agricultura é de legumes, que se vendem em pequena quantidade para a villa da Fortaleza, algodão e cana. O algodão d'este termo passa pelo melhor da capitania. A cana é reduzida a rapaduras, que se extrae para o sertão de Campo-Maior e Canindé, termo de Fortaleza, em engenhocas, mais pobres que as do Cariri.

[...]

A villa tem 84 cazas muito arruinadas, muitas cobertas de palha, e muito insignificantes⁶³.

Contudo, segundo a Descrição de Silva Paulet, a serra de Baturité que na metade do século se tornará um dos espaços considerados imprescindíveis à prosperidade do Ceará, ainda não inspirara grandes entusiasmos. Mesmo que o algodão produzido em Monte-mór fosse considerado um dos melhores da Capitania, não houve exaltação ou referências sobre uma produção vultosa. Ao contrário disso, o comércio de legumes entre a vila e Fortaleza era tida como de pequena monta. Ou seja, Monte-mór não se diferenciava em termos comerciais das demais vilas da Capitania.

Além de descreverem as serras como locais férteis, as regiões serranas do Ceará foram cartografadas pelos engenheiros militares. Na Carta Marítima e

⁶²Ibid., p. 91.

⁶³Ibid., p. 99.

Geographica da Capitania do Ceará, de 1817, o engenheiro Jozé da Sila Paulet cartografou a orografia cearense. Desenhou, especificou e categorizou as serras, os serrotes e os morros existentes no Ceará. Embora não especifique os critérios para a diferenciação de tais categorias, o engenheiro deixa claro na Descrição que as serras eram reconhecidas como regiões com alguma capacidade produtiva.

Além de Silva Paulet, outros indivíduos se pronunciaram brevemente sobre a vila de Monte-mór O Novo, em fins do século XVIII e início do XIX.

O governador da Capitania Barba Alardo, escrevendo em 1814, afirmou que a referida vila de Baturité era composta em sua maioria por indígenas⁶⁴. Ainda no ultimo quartel do século XVII, em 1774, percebemos já uma visão comercial da região, quando o José Cezar de Menezes menciona que Monte-mór, que estava a 40 léguas da costa, possuía “bastantes terras ainda não cultivadas, com muitas legoas de Mata”⁶⁵. Era o prenúncio, sem dúvidas, de um período exacerbadamente devastador para as matas nativas das distintas localidades da serra de Baturité, que “produzem preciosos generos, madeiras, muitos vegetaes de estimação e ricos mineraes”.

Durante o oitocentos, sobretudo a partir da segunda metade, a serra de Baturité se torna pouco a pouco um destino irrefreável referente à produção comercial da província cearense. O reconhecimento sobre a diferença entre os terrenos localizados nas serras da província e os demais, principalmente as áreas mais interioranas, os sertões, sugerem o conhecimento por parte dos engenheiros militares, sobre as melhores condições de produção de algumas serras do Ceará; ou seja, sobre a maior fertilidade que caracterizava os seus solos. Se na primeira metade do século XIX, encontrarmos referências sobre a fertilidade serrana; a partir da década de 40 do oitocentos, com o início da produção cafeeira, e com as diversas estradas que tiveram suas construções iniciadas nos últimos anos da década de 30, as serras passam a ser percebidas como importantes possibilidades comerciais.

⁶⁴MENEZES, Barba Alardo de. Memória sobre a Capitania independente do Ceará. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro, tomo XXXIV, 1871, p. 264.

⁶⁵MENEZES, José Cezar de. Idea da População da Capitania de Pernambuco, e de suas anexas, extensão de suas Costas, Rios e Povoações notáveis, Agricultura, número de Engenhos, Contratos e Rendimentos Reaes, augmento que estes tem tido desde o anno de 1774 em que tomou posse do Governo das mesmas Capitancias e o Governador e Capitam General José Cezar de Menezes. In: Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas da Biblioteca Nacional, 1923, p. 3.

Heloísa Bertol Domingues⁶⁶ diz que a política imperial que é instituída a partir da década de 40, do século XIX, evidencia indícios de que o governo imperial havia "adquirido uma visão de conjunto do país", na medida em que campanhas com vistas ao povoamento do Brasil foram realizadas, além da organização de comissões científicas a fim de possibilitar a sistematização de informações bem como a exploração dos recursos naturais que existiam nas diversas províncias do império.

1.2.3 Agricultura, civilização e progresso material

Mas qual foi o ideário que consubstanciou a necessidade de se fomentar o desenvolvimento da agricultura comercial com vistas a permitir o progresso material e a prosperidade do país e de suas províncias durante o século XIX? Ateremo-nos à ideia de vocação agrícola e fertilidade inesgotável, de maneira a observar que estas questões foram fundamentais para analisarmos o processo de construção da estrada de Baturité como também a idealização que se construiu acerca da serra de Baturité; já que tal região passou a ser propagada como a mais relevante para a economia da província cearense.

Dada às expectativas elaboradas acerca do futuro agrícola da província, inferimos que desde a década de 30 e ao longo das décadas seguintes, as administrações provinciais buscaram direcionar a economia da província ao comércio agrícola exportador; a despeito de a agricultura não ter apresentado os resultados almejados.

O Relatório do Ministério do Império de 1832, nos permite perceber que tais orientações não estavam adstritas ao âmbito provincial. O governo Imperial, por meio do Ministério do Império, traçava e buscava fomentar tais atividades em todas as suas províncias. Com o Ceará não foi diferente:

A agricultura, sendo o manancial mais solido, e perenne de riqueza, tambem he, e continuará a ser em nosso paiz o mais abundante.

⁶⁶DOMINGUES, Heloisa M. Bertol. As Ciências Naturais e a Construção da Nação Brasileira. **Revista de História**. São Paulo, n. 135, dez. 1996, p. 42. Disponível em www.revistas.usp.br/revhistoria/article/download/18795/20858, Acesso em 20/09/13.

Censura-se com excesso o atrazo desta profissão entre nós; porque, sobrando terrenos ferteis aos nossos agricultores, não se occupão em obter a maior somma possível de fructos em hum terreno dado, mas em obtel-a com o menor trabalho possível: cuidão em aproveitar as forças naturaes, com o menor emprego das artificiaes. He necessario que toque menos terra a cada lavrador, para que elle se esforce a empregar os recursos da arte: ha comtudo melhoramentos, que ja caberião com utilidade em alguns lugares; mas difficilmente se obterá a sua introdução por meios directos: a instrucção será o maior agente deste beneficio⁶⁷.

Vinte e seis anos após este relatório, em 1858, foi apresentado outro Relatório à Assembleia Geral Legislativa no qual observamos considerações prestadas sobre a agricultura praticada no Brasil⁶⁸. Comparando-as com o que encontramos em outros documentos, como nos Relatórios Presidenciais da província cearense, bem como nos jornais de maior circulação na província - Pedro II e O Cearense - delineamos uma questão comum; ou seja, a ideia de prosperidade e de progresso econômico do Brasil e de suas províncias estavam calcadas peremptoriamente no desenvolvimento da produção agrícola e na consequente venda destas mercadorias em diferentes mercados, do próprio país ou de países estrangeiros.

Neste Relatório do Ministério do Império, de 1858, especificamente na seção onde as questões ligadas à agricultura eram abordadas, observamos que a análise desenvolvida se referia ao estado no qual se encontrava a agricultura do país, e principalmente quais eram os pontos centrais que deveriam favorecer seus melhores rumos.

A falta de braços para a lavoura, que se acirrou após o fim do tráfico de escravos em 1850, as dificuldades impostas pela má qualidade das estradas existentes no país, a necessidade de instituições de crédito a fim de permitir que os agricultores adquirissem mais facilmente capitais a fim de financiar seus propósitos agrícolas e a busca por um maquinário eficiente, de forma a possibilitar que a produção agrícola e o comércio se tornassem mais céleres e a um custo mais razoável eram os pontos

⁶⁷BRASIL. Ministerio do Imperio (Ministro Pereira de Campos Vergueiro). Relatório do ano de 1832 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1833 (Publicado em 1833), p. 20-21. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1703/000001.html>, Acesso em 24/05/2014.

⁶⁸BRASIL. Ministerio do Imperio (Ministro Sérgio Teixeira de Macedo). Relatório do ano de 1858 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na terceira sessão da décima legislatura, (Publicado em 1859), p. 34. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1731/000036.html>, Acesso em 24/05/2014.

assinalados, indicando como a agricultura do país poderia se tornar um atividade mais rentável.

Por todo século XIX, as considerações e os fomentos do Ministério do Império acerca da produção agrícola, sistematicamente evidenciam o incentivo à compra e à distribuição de sementes para determinadas culturas, à compra e envio de máquinas com vistas a incentivar que alguns produtores, que tivessem maiores condições, adquirissem tal maquinário e atingissem melhores níveis em suas produções. Esta foi uma das incumbências do órgão, que decerto intentou desenvolvê-la e estimulá-las pelas diferentes províncias brasileiras.

Nos Relatórios dos Presidentes da Província cearense há proximidades com as abordagens constantes nos Relatórios do Ministério do Império. Não especificaremos todas as considerações que visavam a associar à prosperidade do Ceará ao desenvolvimento da produção agrícola, a fim de não tornar cansativa a leitura, mas temos que mencionar que os Presidentes do Ceará corriqueiramente atestavam a necessidade de maiores incentivos atinentes à agricultura da província. Os pontos considerados chaves foram semelhantes aos que apontavam os Ministros do Império.

No Ceará, houve a reprodução do discurso referente à fertilidade inesgotável e incomparável da província nas considerações prestadas pelos Presidentes da Província, em seus Relatórios dirigidos à Assembleia Provincial. É certo que nem todos foram tão otimistas quanto ao estado em que se encontrava a “indústria agrícola” cearense, mas podemos dizer que o futuro parecia um pouco mais lizongeiro para a maior parte dos Presidentes Provinciais.

Embora em muitas ocasiões os referidos Relatórios exaltem a vocação agrícola do Ceará, percebemos nas considerações dos distintos Presidentes uma tensão entre a necessidade de desenvolver uma atividade reconhecida como imprescindível à riqueza do país e as dificuldades enfrentadas para se desenvolver uma agricultura rentável na província; em face a diversos problemas que acometiam o Ceará e se tornavam obstáculos quase intransponíveis para os fins almejados. Logo, a lógica impressa na exaltação da fertilidade dos solos provinciais indicava um claro viés político, que associava o desenvolvimento do Ceará a uma maior captação de recursos e investimentos, que pudessem viabilizar o desenvolvimento agrícola cearense. Era uma orientação que, de certo modo, visava a guiar os rumos dos investimentos necessários

para a província por meio de recursos votados pela Assembleia Provincial ou de quantias razoáveis que pudessem provir da Corte.

A ideia de uma potencialidade agrícola do Ceará contrastava com o quadro analítico acerca das reais condições que apresentavam a indústria agrícola da Província. Em 1840, por exemplo, o potencial e a produção agrícola cearense levou o Presidente a concluir que não havia meios que possibilitassem que o Ceará concorresse com outras regiões do Império cujos desempenhos agrícolas eram reconhecidos; pois seus terrenos de maior fertilidade estavam localizados apenas em algumas serras e no “valle do Cariri”⁶⁹, que ficavam distantes dos principais portos da província. Tal situação certamente impedia as melhores intenções referentes ao transporte das mercadorias produzidas nestes espaços de forma a levá-los a distintas praças comerciais, visando principalmente ao comércio exportador.

Por outro lado, a fertilidade da província cearense era divulgada nestes Relatórios, com alguma frequência, de forma a expressar possibilidades de soluções para o estado econômico no qual se encontrava o Ceará. As dificuldades, portanto, eram apresentadas e enfrentadas hipoteticamente em face às condições naturais que tornavam o Ceará uma província que em pouco tempo poderia superar os entraves que a impediam de prosperar. O elogio da fertilidade cearense expressava claramente a busca por direcionar e aproximar os rumos da economia provincial aos propósitos econômicos e políticos imperiais.

Percebemos que a organização da economia cearense voltada à agricultura e ao comércio de exportação tornava-se a tônica central de alguns destes posicionamentos. Evidentemente não se limitaram estas proposições a propugnar melhores condições para que se estruturasse uma produção agrícola comercial no Ceará, mas se repetiam opiniões aproximadas e que se baseavam no estímulo ao desenvolvimento de estruturas e atividades que contribuíssem para tais fins.

Com isto, observamos, que a construção de uma estrada interligando o litoral de Fortaleza à serra de Baturité - considerado um dos mais férteis espaços da

⁶⁹Relatório que apresentou o Exm. Senhor Doutor Francisco de Sousa Martins, Presidente da Província do Ceará, na ocasião da abertura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 1.º de agosto de 1840. Ceará, Typ. Constitucional, 1840, p. 10. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/169/000011.html>. Acesso em: 23/07/2015.

província - não seria possível compreender sem nos debruçarmos sobre como a agricultura, no decurso de grande parte do século XIX, centralizou as justificativas referentes à ideia de progresso material e civilização. Ainda que nesta parte do trabalho não nos referiremos diretamente às serras, como estamos a fazer ao longo de todo o capítulo, acreditamos que falar em agricultura, neste momento, não deixa de ser uma alusão às serras do Ceará, já que alguns dos espaços serranos cearenses eram identificados e caracterizados dentre os mais prolíficos e aptos à produção das distintas culturas agrícolas.

O ideário "fisiocrata", que embasou as falas e relatórios oficiais, bem como estampou artigos publicados nos maiores jornais em circulação do Ceará e de outras províncias, e que propugnava a agricultura para o fim de todos os males e principalmente para um futuro eivado dos melhores êxitos, sobretudo econômicos, tornou-se uma premissa fundamental para todo o movimento que justificou a construção de vias de comunicação na província, como o foi a estrada de Baturité. Para além das falas oficiais é relevante mostrar que estes posicionamentos estavam circulando também nos principais jornais do Ceará, ainda que as ideias e posicionamentos sejam bastante similares.

As noções de prosperidade, progresso econômico e civilização estavam sendo discutidas em artigos publicados nestes periódicos, defendendo a vocação natural do Brasil e do Ceará para a prática agrícola e a necessidade premente de se empreender tal atividade, que necessariamente deveria ser compreendida em consonância às atividades comerciais.

Os jornais O Cearense e Pedro II se pronunciaram favoravelmente ao desenvolvimento agrícola em vários de seus artigos publicados. Os interesses materiais tornavam-se premissas e indicativos referentes aos rumos seguidos em uma perspectiva que concebia as sociedades e os países como parte de processos evolutivos. O crescimento econômico era, portanto, uma clara evidência de que marchava determinado país na direção correta, visando a atingir os mesmos patamares civilizacionais e econômicos de certas nações que já ocupavam posições distintas e reconhecidas perante a maior parte dos demais países. A Inglaterra, por exemplo, que desde as últimas décadas do século XVIII despontava economicamente, em

conformidade às transformações que seguiam os passos da revolução industrial, era certamente um modelo a ser perseguido.

A Inglaterra, ainda que fosse um país caracterizado sobretudo pelo desenvolvimento de suas atividades manufatureiras e industriais, conformava-se como um modelo a se seguir mesmo quando a pauta se concentrava na premência voltada ao incentivo e ao estímulo da produção agrícola da província cearense. Afinal, aquele país, na metade do século XIX, figurava-se como centro econômico das relações comerciais internacionais.

Um artigo do jornal *O Cearense*, de 21 de fevereiro de 1847, sobre a agricultura da província, afirma que a Inglaterra não podendo de forma vantajosa estimular a agricultura em seus terrenos, fazia-o em suas colônias americanas, principalmente nos Estados Unidos. Que por meio dos investimentos na produção agrícola (americana), haviam logrado em curto espaço de tempo “um grão espantoso de prosperidade e civilização”⁷⁰.

Especificamente sobre o estado da produção agrícola no Ceará, o artigo publicado no *O Cearense* atestava que era o mais “pobre, triste e vergonhoso que se pode dar”. Observava que três eram as causas que levavam a agricultura cearense a tão sórdidas condições: a falta de chuvas, a preguiça de grande parte de seus habitantes e os exíguos estímulos por parte do governo e da Assembleia provincial do Ceará.

As considerações contidas no artigo sobre a inconstância das chuvas que caíam na província, indicavam que o período chuvoso no Ceará apenas se prolongava de janeiro a maio, não havendo relatos ou memórias que atestassem ter havido pelo menos cinco anos consecutivos de chuvas mais abundantes. Além disso, coube menção ao fato de o nosso solo ser “abrazado pelo sol do Equador”, sem que existissem na província sequer um rio que não secasse em determinados períodos do ano. Logo, estes elementos naturais tornavam-se extremamente influentes, segundo o referido artigo, nos desígnios da produção agrícola da Província.

O segundo ponto tratado foi a preguiça do povo cearense. Dentre as causas que levavam a este comportamento inteiramente reprovado, houve menção ao clima

⁷⁰BPGMP. AGRICULTURA. *O Cearense*. Fortaleza, 21 fev. 1847, n. 27, p. 3.

quente do Ceará, os poucos recursos favoráveis ao desenvolvimento de certos empreendimentos ou mesmo a ausência de conhecimentos acerca do quão favorável seria a dedicação contumaz às lides agrícolas,

[...] o certo é, que, inimigo da diligencia, o nosso povo nos bons annos de inverno, contenta-se com abrir pequenos roçados, em que plantaõ milho, arroz, feijão, ou mandioca em porção tal que tudo junto apenas basta para nos prover do necessario sustento no espaço de um anno, e as vezes nem isso. Se tem o que hoje coma, dormindo espera-no – amanhã Deos dará. Não nega este facto quem tem visto indios deitados nos seus giráos e fumando na ociosidade, ao tempo que a chuva os convida a sementar as suas terras. Uma ou outra vez lá vão trabalhar ou na plantação dos visinhos diligentes, ou em apanhar a recompensa que a terra dá aos que a regaõ com o suor do rosto; as mais das vezes, quando a dura necessidade, e a má conselheira fome lhes bate á porta, elles sem escrúpulo de consciencia lançaõ mão das espigas que enfeitãõ os cercados não seus. Quantos não vivem inertes esperando que amadureça a mangaba, o murici, o maracujá &, fructas espontaneas em que fazem consistir o seus alimento, vendendo-as na capital! E por que as estimaõ? por que podem apanhal-as sentados⁷¹.

De acordo com o artigo, grande parte da população cearense não era afeita à lógica dos propósitos comerciais. Tomavam como exemplo o indígena local que imprimia com seu meio natural relações que eram completamente distintas daquilo que se esperava, considerando a necessidade de o Brasil e suas províncias marcharem visando ao progresso material e a uma transformação civilizacional. O índio cearense - e é óbvio que não somente ele, por não aceitar ou não se pôr à disposição de tais intuitos, relacionando-se com a natureza e com seus alimentos de forma completamente diferente do que impunha o processo colonizador e a organização do Estado nacional brasileiro - foi apontado como uma das razões que explicavam o atraso em nossa agricultura.

Por fim, como terceira causa, o jornal faz menção a falta de medidas, por parte do governo e da Assembleia provincial, com vistas a atender às mais urgentes e imprescindíveis necessidades da agricultura local. A única medida tomada a fim de beneficiar a produção agrícola do Ceará, segundo o artigo, foi a instituição de uma lei que criava os diretores nas aldeias indígenas cearenses, visando a coordenar as ações dos índios, sobretudo nos trabalhos ligados à agricultura. Fica bem claro que a visão que

⁷¹BPGMP. AGRICULTURA. **O Cearense**. Fortaleza, 21 fev. 1847, n. 27, p. 3.

se tinha acerca dos índios, e isto sem dúvida se applicava a grande parte da população pobre da província, era que estes indivíduos deveriam servir plenamente aos interesses materiais de uma elite.

É preciso fazer notar que também os criatórios foram propugnados como atividades relevantes para a economia. Outro artigo, publicado no jornal *O Cearense* de 14 de fevereiro de 1847, defendia a instalação imediata de um banco no Ceará, com vistas a permitir que maior quantidade de capitais estivessem disponíveis a juros não tão elevados. Os argumentos utilizados recaíram sobre as dificuldades que enfrentavam não somente agricultores, mas também homens dedicados aos criatórios cearenses⁷².

É certo que percebemos uma diferença acerca das abordagens referentes às duas mencionadas atividades econômicas. Enquanto os criatórios eram tratados como atividades que já se desenvolviam em sua plena força, podendo ter algum crescimento a depender de maiores investimentos realizados, a agricultura que se praticava no Ceará era diagnosticada como incipiente e deveria ter, no futuro, sua maior florescência. Os períodos de seca eram considerados os tempos mais difíceis para as nossas “indústrias” visto que as impediam de quaisquer desenvolvimentos,

[...] aniquilando os poucos capitaes empregados na criação de gados, agricultura, e commercio, únicos ramos de industria principiados entre nós. O que resta hoje do Ceará? Sinco a seis mil legoas quadradas de hum terreno mais ou menos proprio para acreação de gados, e agricultura com huma população dessuminada de 240 à 250 mil habitantes sem capitaes, sem recurso para tirarem de suas terras, o trabalho, a substancia, e commodos da vida, que, alias podiaõ esperar⁷³.

As proposições disseminadas por meio dos artigos publicados no jornal *O Cearense* e Pedro II demonstraram preocupações, sobretudo com as condições e as estruturas produtivas da província. Desde a disponibilidade de recursos, a inquietação com as condições viárias do Ceará, a mão de obra acessível para os trabalhos agrícolas, a necessidade de modernização das máquinas utilizadas nos processos produtivos,

⁷²BPGMP. Hum Banco no Ceará. *O Cearense*. Fortaleza, 14 fev. 1847, n. 25, p. 3.

⁷³BPGMP. Hum Banco no Ceará. *O Cearense*. Fortaleza, 14 fev. 1847, n. 25, p. 4.

dentre outros elementos, exatamente como apresentamos anteriormente nos relatórios oficiais.

O jornal Pedro II, de 31 de julho de 1850, publicou um artigo intitulado “MELHORAMENTOS MATERIAES”, com algumas observações críticas sobre o desempenho da Assembleia Provincial do Ceará. Enfatizava que as ações encaminhadas pela referida Assembleia não priorizavam os melhoramentos materiais da província. No artigo, ponderava-se que as ações priorizavam principalmente os melhoramentos morais, como a instrução pública; considerada uma área relevante por ser “um dos meios mais conducentes ao engrandecimento de um paiz qualquer”. Mas os melhoramentos materiais, como as estradas, careciam de investimentos similares.

Temos notado que por ora as medidas, que mais tem occupado a assembléa são relativas a instrucção publica, e com quanto esta esteja mais intimamente ligada aos melhoramentos moraes, dos quaes devem os legisladores occupar-se tanto como dos materiaes; todavia entndemos ser ella um dos meios mais conducentes ao engrandecimento material de um paiz qualquer⁷⁴.

Contudo, a concepção de civilização em artigos publicados pelos jornais cearenses, ao longo do século XIX, não estava atrelada exclusivamente ao desenvolvimento da economia provincial. Ainda que a agricultura e o comércio fossem relevantes indícios dos rumos que eram tomados pela província, outras questões também eram consideradas, como a educação primária, secundária e, por exemplo, a disponibilidade de uma biblioteca pública com vistas a permitir maiores avanços intelectuais por meio do acesso à gama de conhecimentos constantes em livros.

Mas, sem dúvidas, o desenvolvimento agrícola e comercial eram indicativos considerados imprescindíveis a fim de se atestar a ideia de civilização e progresso. E não apenas considerando estas atividades em si; mas os meios, como eram as vias terrestres, que poderiam permitir um maior desenvolvimento delas. Portanto, em que pese a não limitação de argumentos referentes à economia estruturando as noções de civilização, há que se mencionar que os elementos econômicos foram fundamentais e centrais neste processo.

⁷⁴BPGMP. MELHORAMENTOS MATERIAES. **Pedro II**. Fortaleza, 31 jul. 1850, n. 941, p. 3.

Em 22 de fevereiro de 1861, o jornal *Pedro II* apresentava uma questão: “O que será o Brasil se não fôr agrícola?”⁷⁵ A pergunta muito mais expressava um tom conclusivo; ou seja, ao Brasil não restava quaisquer outros caminhos a percorrer senão a busca por aprimorar a agricultura. Outra atividade a se desenvolver em terras brasileiras não haveria de ter as melhores condições possíveis como a produção agrícola, já que “temos em abundancia solo e fertilidade, além de ser ela o primeiro vestíbulo por onde deve passar uma nação para tomar assento no grande gremio da civilização moderna”⁷⁶.

O Brasil era encarado como um país completamente vocacionada para as atividades agrícolas. Suas terras eram consideradas férteis e, portanto, aptas aos melhores desenvolvimentos da agricultura. No *Pedro II*, de 11 de março de 1854, um artigo observava que o Brasil era “dotado de tão vantajosas proporções, é e deve ser naturalmente agrícola. Na fertilidade de seu território, na sua aptidão para a cultura de todas as produções de todos os climas, existem os thesouros, que hão de constituil-o opulento”⁷⁷.

Segundo Heloisa Bertol Domingues⁷⁸, a economia brasileira ao longo do Império estruturou-se basicamente em torno da produção e do comércio agrícola, seguindo os rumos do que fora a economia no período colonial. Heloisa Domingues assevera que a economia brasileira nas primeiras décadas do oitocentos apresentou resultados satisfatórios, superando até mesmo a produção dos Estados Unidos. Com o correr das décadas passou a não mais expressar os mesmos resultados de outrora, exigindo intervenções e políticas que buscassem sua recuperação.

Com a imigração da Corte portuguesa no início do século XIX, Maria Odila L. da Silva Dias afirma que o Brasil inspirara “preocupações próprias de uma colônia de povoamento”. A autora ainda afirma que as acomodações e o desenvolvimento do “povoamento” que ocorrera com a chegada da Corte partiu do princípio de exploração dos “enormes recursos naturais”⁷⁹. Desejava-se que os trabalhos agrícolas fossem intensificados, bem como a extração de um produto e outro, de maneira a desenvolver

⁷⁵BPGMP. A agricultura no Brazil. **Pedro II**. Fortaleza, 22 fev. 1861, n. 44, p. 3.

⁷⁶BPGMP. A agricultura no Brazil. **Pedro II**. Fortaleza, 22 fev. 1861, n. 44, p. 3.

⁷⁷BPGMP. As estradas em relação á lavoura. **Pedro II**. Fortaleza, 11 mar. 1854, n. 1328, p. 3.

⁷⁸Domingues, Heloisa Bertol. As Ciências Naturais e a construção da nação brasileira. **Revista de História (USP)**. São Paulo, n. 135, 1996, p. 42.

⁷⁹DIAS, Maria Odila Leite da Silva. **A interiorização da metrópole e outros estudos**. São Paulo: Alameda, 2005, p. 34.

progressivamente as atividades ligadas aos comércios interno e externo. Ao sul, deveriam ser destinados os recursos provindos desta outra dinâmica econômica com vistas a permitir que os membros da Corte portuguesa, que então haviam desembarcado no Brasil em 1808, tivessem melhores acomodações e uma ambientação urbana que, mesmo que precariamente, lhes aproximasse dos ares metropolitanos.

Maria Odila L. da Silva Dias ainda menciona que “Déspotas esclarecidos e fisiocratas iludiam-se exagerando os recursos das novas terras e estavam tomados pela febre dos melhoramentos materiais”⁸⁰. Também nos diz que a corte havia se interessado em construir estradas diversas assim como vias de comunicação a fim de possibilitar que estivessem interligadas as distintas capitanias do Brasil. Para a realização e continuidade de tais empreendimentos, os membros da Corte Portuguesa, que se haviam instalado no Rio de Janeiro, argumentavam a imprescindibilidade de se aproveitar a riqueza existente no país que se revelava na abundância e opulência natural das terras coloniais.

Diz-nos Hermetes Araújo que a “vocaçãõ agrária” definiu o lugar do Brasil, até o início do século XX, “no concerto das nações civilizadas”⁸¹. Concebia-se o Brasil como detentor de uma terra prolífica, dotada de uma “fertilidade divina” e, por isso, plenamente capaz de desenvolver-se em meio a sua economia agrícola, voltada à produção cafeeira. Tais considerações levaram o autor a indicar forte proximidade entre esta concepção, baseada fundamentalmente em uma riqueza provinda da terra, de fertilidade inesgotável, e os fisiocratas no século XVIII.

A natureza, portanto, deveria seguir o seu ritmo, sendo apenas gerida e acompanhada, sofrendo algumas intervenções de forma a garantir que a uberdade das terras brasileiras levasse a nação ao seu pleno florescimento. Segundo Hermetes Araújo, “o destino do país seria, assim, assegurado pela perenidade dos ciclos de uma natureza que era anterior aos homens e que permaneceria para além deles nas gerações que os sucediam”⁸².

⁸⁰Ibid., 34.

⁸¹ARAÚJO, Hermetes Reis de. Da mecânica ao motor: a ideia de natureza no Brasil no final do século XIX. **Projeto História**, São Paulo, n. 23, nov. 2001, p. 152-153.

⁸²Ibid., p. 152-153.

O Estado Imperial se concretiza a partir de sua propagada vocação agrícola. As províncias brasileiras vão se constituindo, ao longo do século XIX, na lógica produtiva voltada a atender as demandas e interesses de mercados internacionais. A ocupação desbragada de algumas regiões serranas do Ceará, desde fins da primeira metade do século XIX em diante, bem como a busca por proximidade mais eficiente entre tais áreas e o principal porto da província, em Fortaleza, atendia às premissas de permitir a província cearense tornar-se parte pouco a pouco deste Estado em curso. O lugar do Brasil e de suas províncias, no jogo das relações comerciais do oitocentos, foi como produtor agrícola.

A despeito das províncias brasileiras não serem dotadas de idênticas condições de produção, cabe enfatizar que aquelas acometidas por corriqueiros períodos de seca e dotadas de uma produtividade não tão abundante, como o foi o Ceará oitocentista, estavam sendo idealizadas e construídas, por meio de seus interlocutores oficiais, como espaços onde inequivocamente a agricultura e o comércio floresceriam caso houvesse maiores atenções e investimentos. Tais questões eram muito mais idealizações acerca de como vislumbravam estes agentes o desenvolvimento da economia cearense, do que propriamente indicativos sobre o seu real estado.

1.2.4 As serras do Ceará e algumas vias de comunicação

Compreendida a relação entre a consolidação do Estado Nacional brasileiro, a centralização político-administrativa e econômica de Fortaleza e a agricultura, analisaremos os Relatórios dos Presidentes da Província cearense, procurando compreender como os referidos políticos se referiam a algumas das serras provinciais com vistas a estimular a construção de determinadas vias de comunicação.

Além de percebermos que as estradas eram um dos fundamentos defendidos como imprescindíveis para a melhoria da produção comercial agrícola cearense, observamos que os Presidentes da Província se debruçaram sobre a produção de determinadas serras a fim de justificar os investimentos realizados nas obras de infraestrutura pública que deveriam melhorar o tráfego entre as zonas produtivas e as zonas portuárias do Ceará. Portanto, entre os problemas apresentados, de forma

recorrente, como obstruções claras ao desenvolvimento da agricultura, do comércio e da economia da província estava a ausência de estradas que interligassem o território. Invariavelmente, as vias de comunicação eram obras consideradas imprescindíveis. Sem vias terrestres não se reconhecia quaisquer possibilidades de o Ceará avançar economicamente.

Mas não era este o único problema pendente; afora as periódicas secas que eram consideradas um obstáculo natural, outros que deveriam contar com a presteza dos homens do Ceará e do Império também se afiguravam como problemas latentes: a falta de braços, a inexistência de escolas profissionais que pudessem preparar cada vez mais os trabalhadores da província, a não utilização dos inventos técnicos que poderiam contribuir com o desenvolvimento agrícola, bem como a inexistência de um porto na província.

Não eram somente as estradas que constavam como exigências a fim de se intensificar a agricultura, mas não restam quaisquer dúvidas de que as vias de comunicação ocuparam um lugar privilegiado nas ações que embasaram os argumentos constituídos com vistas a direcionar a prosperidade da província cearense, e do Brasil de um modo geral.

Maria de Fátima Silva Gouvêa⁸³ afirma, referindo-se à província do Rio de Janeiro, que a maior monta de recursos aplicados na construção de estradas, ocorridos nas décadas de 1850 e 1860, se deu em face à necessidade de se promover continuidade à alta produção cafeeira que foi o sustentáculo econômico do Brasil ao curso da segunda metade do oitocentos. Tais investimentos visaram, sobretudo, a atender propósitos políticos do Estado Imperial que primava pelo apoio dos cafeicultores. Contudo, decorrido o fim do tráfico atlântico de escravos, não haveria condições de manutenção do mencionado apoio sem que se empreendesse investimentos que pudessem contribuir com a melhoria das condições de comércio do café.

No Ceará, a mão de obra escrava não teve peso tão relevante, em termos econômicos, quanto ao apresentado nas províncias cafeeiras do “Centro-Sul”. O Ceará, também não se destacou no cultivo e produção do café, produto agrícola que inspirou a

⁸³GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. **O império das províncias**: Rio de Janeiro, 1822-1849. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, p. 49.

maior demanda do comércio internacional no Brasil ao longo da segunda metade do século XIX. Contudo, já sabemos que o estímulo à produção agrícola foi recorrente e esteve presente em diversos artigos publicados nos diferentes periódicos que circularam na Província cearense bem como nos discursos dos Presidentes provinciais. Neste sentido, corriqueiramente as estradas por onde fluíssem os bens da terra foram apresentadas como obras sem as quais não haveria condições de uma agricultura praticada com vantagens.

O Presidente Manoel Felisardo de Souza e Mello, em 1838, destacava as estradas como “veias” por onde circulavam as riquezas, “tornando comunicáveis lugares que grandes catrevallos e embaraços físicos separavão, e isolavão”⁸⁴, e que podiam proporcionar a riqueza pública.

Em Relatório de 1844, o Presidente da província José Maria Bitancourt deixou claro que,

Nenhum Paiz vê prosperar seu commercio sem cuidar nas vias de comunicação. O Ceará não tem Rios navegáveis, todos os seus generos hao de ser condusidos pelas estradas e carros, ou animais cargueiros, tratar de as tornar transitáveis he um dever⁸⁵.

Logo após a seca de 1845, as perspectivas delineadas atinentes ao desenvolvimento da economia da província, considerando, sobretudo, a produção agrícola e comercial cearense, recaíram sobre algumas questões que foram interpretados como causadores dos problemas acarretados pela seca. A ênfase dada à falta de água na província é muito maior nos anos subsequentes à seca de 1845 do que em outros períodos.

É certo também que, após um período conturbado para a economia provincial, e para a vida de um modo geral da população local, como o foi a

⁸⁴Fala que recitou o Ex. Sr. Manuel Felisardo de Souza e Mello, Presidente da Província do Ceará, na ocasião da abertura da Assembleia Legislativa Provincial no 1.º de Agosto de 1838. Ceará, Typ. Constitucional, 1838, p. 36. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2342/000038.html>. Acesso em: 23/07/2015.

⁸⁵Relatório apresentado pelo Presidente da Província do Ceará, José Maria da Silva Bitancourt, na abertura da Assembleia Legislativa Provincial, em 1º de julho de 1844, p. 14. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/172/000002.html>, Acesso em 02/05/2014.

mencionada estiagem que assolou a província em 1845, dentre outras que ocorreram em anos anteriores, dizimando o gado existente e tornando escassos os gêneros alimentícios disponíveis, a busca das causas que levavam de tempos em tempos este fenômeno a atingir contundentemente o Ceará fizeram-se com maior frequência.

No Relatório de 1847, conforme mencionamos anteriormente, a necessidade de água, ou melhor, de fontes de água para a província foi terminantemente enfatizado pelo Presidente Ignacio Correia de Vasconcellos, dada a conferida imprescindibilidade deste elemento natural a fim de atenuar ou por fim aos efeitos recorrentes dos períodos de seca. No entanto, faz-se necessário mencionar que, embora a água tenha constado nas observações proferidas pelo cita Presidente como como elemento irrefutável visando a prosperida provincial, os problemas apresentados não ficaram restritos a exiguidade de água em território cearense.

Além da falta de água, outras questões foram consideradas influentes em tal processo. Certo tom preservacionista acerca das matas provinciais, por exemplo, foi evocado, demarcando as considerações constantes no Relatório presidencial de 1847, por considerar que o fim desta vegetação exercia influência direta na falta de chuvas que caíam na província e conseqüentemente influíam na incidência dos períodos secos do Ceará.

As estradas não foram citadas como as mais importantes necessidades da província em 1847. É evidente que a falta de recursos em face a uma série de problemas mais graves pelos quais estava passando a população cearense permitiram que outras prioridades fossem apontadas:

A agricultura, esse manancial do qual tudo poderíamos esperar, não tem sido encarada como a primeira, e talvez a única fonte d'onde há de emanar a nossa prosperidade: ella, bem se pode dizer, é quasi exercida somente pela classe pobre, q' não tem a força necessaria para leval-a ao ponto conveniente aos interesses da provincia. Dahi vem em grande parte o mal da fome de que em repetidas occasiões temos sido victimas, pois os nossos agricultores em lugar de plantarem alem do que reclamaõ as suas precisões e as da provincia, muitas vezes nem para si mesmo chega o que colhem. Desta incúria resultaõ não só as tristes scenas de que temos sido testemunhas, como o atrazo do nosso commercio, que por falta do que exportar em troco do que tràs de fóra, hoje não està tão feliz, como estaria, se a nossa agricultura não estivesse acanhada e atrasada como se acha. Alem disto, despida absolutamente de lagos e rios; sem possuir essas grandes mattas que,

conservando o solo sempre molhado e humido, purificando os ares, e atrahindo a eletricidade, que passa sobre suas frondosas cabeças desafia e faz produzir as chuvas, a província tem de todo desprezado um dos pontos mais importantes em que se deveria ocupar, e visto com olhos de indiferença suas poucas mattas cahirem ao golpe destruidor do machado do agricultor ignorante!⁸⁶

Mesmo que as vias de comunicação não tenham embasado os argumentos referentes às dificuldades da província, percebemos que os caminhos definidos, como contraposição ao que se encontrava normalmente no Ceará, aludiam a uma produção agrícola mais eficiente, capaz de prover o mercado exigente e, de certo modo, a população da província, sobretudo em períodos mais críticos. A agricultura, portanto, deveria ser praticada com pleno apoio dos métodos mais racionais, com recursos suficientes para que não fosse empreendida em acordo aos interesses imediatos da subsistência de alguns indivíduos e sem o apoio dos meios necessários a torná-la cada vez mais interessante à economia provincial.

O interesse girava em torno, portanto, de uma agricultura desenvolvida em conformidade às premissas estabelecidas por conhecimentos e métodos que aproximariam o Ceará das nações reconhecidas como “civilizadas”. De certo modo, a produção agrícola em condições de atender as demandas comerciais, principalmente dos mercados de outras nações, era a ambição primordial que levava o Presidente da Província a se referir, de forma pejorativa, a um cultivo mais tradicional, transmitido no âmbito familiar ou da convivência cotidiana, tendo o machado como instrumento utilizado e símbolo do atraso desta produção e cultivo, considerados completamente inapropriados.

Na medida em que a agricultura figurava, nos relatórios presidenciais, como a atividade econômica imprescindível à prosperidade do Ceará, e as estradas como um dos principais investimentos e obras apontadas como necessárias de forma a possibilitar que a província lograsse melhores resultados referentes à sua produção agrícola e comercial, os espaços considerados mais produtivos passavam a ser exaltados e principalmente eram defendidos como origem, destino ou mesmo como um dos pontos

⁸⁶Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará pelo Presidente da Província do Ceará, o Coronel Graduado Ignacio Correia de Vasconcellos, em 1º de julho de 1847. Ceará: Typ. Fidelíssima, 1847, p. 2-3. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/173/000003.html>. Acesso em 28/10/2014.

que irrevogavelmente deveriam configurar o trajeto das vias de comunicação que estavam sendo propostas e construídas. Dentre os principais espaços elencados que expressavam um reconhecido potencial agrícola estavam algumas das serras cearenses.

Nas décadas de 50 e 60 do século XIX, a ausência de vias de comunicação continuavam a fundamentar, junto a outras problemáticas a serem sanadas, os caminhos em busca da prosperidade econômica da província. É relevante dizer que, nos anos 50 do oitocentos, o fim do tráfico de escravos no Brasil suscitou uma série de discussões sobre como o país poderia lidar com a ausência futura da mão de obra escrava, que durante tanto tempo exercera função primordial como lastro econômico do país. No Ceará, o fim do tráfico também foi diagnosticado como um dos problemas centrais que afetaria a economia provincial:

A falta de braços que cada dia se vai tornando sensível, mormente nesta provincia, onde ultimamente grande quantidade de escravos tem sahido, é antes de tudo o mais grave impecilio ao desenvolvimento da agricultura. E se ajuntar-lhe a falta de maquinas que substituaõ aos braços, a de transporte, e processos que facilitem e melhorem o trabalho, veremos que os nossos productos não poderão competir com o de outras provincias e paises mais avantajados, que nós na perfeição do fabrico⁸⁷.

Mesmo com taxaço de impostos referentes à saída de escravos da província, que ficava em torno de dez mil réis por cada escravo menor de doze anos, e de vinte mil réis para os que tivessem mais de doze anos, houve algumas reclamaçoes e contestaçoes em face à constataço de crescente venda de escravos, que partiam do Ceará em direço a outras provincias. De 1851 a 1854, haviam deixado o Ceará aproximadamente 1.247 escravos. Logo, alguns alaridos se impunham, atestando que esta questào se fazia de extrema relevância, e que, portanto, a economia cearense estava fadada a dias conturbados já que a mão de obra escrava pouco a pouco se ia deslocando a outras paragens⁸⁸.

⁸⁷Relatório do Presidente da Província do Ceará, O Excelentíssimo Sr. Conselheiro Dr. Vicente Pires da Motta, na abertura da 20ª sessão da 10ª Legislatura da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 1º de setembro de 1854, p. 14. Ceará: Typ. Brasillense de Francisco Luis de Vasconcellos, 1854. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/180/000014.html>, Acesso em 14/10/2014.

⁸⁸Relatório do Presidente, o Excelentíssimo Senhor Conselheiro Dr. Vicente Pires da Motta, na abertura da segunda sessão da décima legislatura da Assembléa Legislativa Provincial no dia 1.º de julho de 1855.

Em meio à decretação do fim do tráfico, e as implicações econômicas envolvendo, sobretudo as províncias que dependiam mais diretamente e intensamente da mão de obra negra, o Ceará, a partir de seus presidentes, passava a ser apresentado como parte das províncias que, em face à evidência de suas perdas econômicas, haveriam de gozar de alguns benefícios, provenientes do centro imperial, de forma a que fossem ressarcidos por tais questões.

O fim do tráfico de escravos também suscitou explicações para a crise alimentícia que atingiu o Brasil e suas províncias na década de 50. A referida crise foi apreciada pelo Presidente da Província cearense João Silveira de Souza, o qual atestou que o Ceará também sofria demasiadamente pela alta dos preços de alguns alimentos. A farinha, o milho, o arroz e a carne verde, que eram parte da alimentação cotidiana de grande parte da população cearense, haviam sofrido acréscimos exorbitantes em seus valores, implicando a venda de tais produtos a preços que chegavam a três ou quatro vezes os valores que normalmente se aplicavam nas praças comerciais da província⁸⁹.

Os motivos apresentados como as causas para tal crise alimentícia passava pelo fim do tráfico, e a conseqüente falta de braços destinados à produção agrícola. A mão de obra escrava que permanecia no Ceará era direcionada principalmente ao cultivo de café, algodão e cana, que eram os gêneros destinados à exportação, e não aos produtos alimentícios que garantiam a subsistência da maior parte da população local. Ademais, destacava-se, em se tratando especificamente do Ceará, que o clima local bem como algumas doenças, como o cólera, se tornavam obstáculos ao desenvolvimento das lavouras voltadas à produção de alimentos no Ceará.

Mesmo que a falta de mão de obra escrava tenha sido apresentada com certo destaque a partir da década de 50 do século XIX, cabe reiterar que a ambição por mais e melhores estradas continuou presente. A busca por vias de comunicação mais estruturadas, a caminho de algumas das serras consideradas mais produtivas e próximas ao porto da capital, passou a estampar mais corriqueiramente os relatórios e falas presidenciais. O início do cultivo do café em algumas destas serras, a partir da década

Ceará, Typ. Cearense, 1855, p. 12. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/181/000012.html>. Acesso em: 21/07/2015.

⁸⁹Relatório que à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1858, o Excelentíssimo Senhor Dr. João Silveira de Souza, Presidente da província do Ceará. Ceará, Typ. Cearense, 1858, p. 11. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/184/000011.html>. Acesso em: 21/07/2015.

de 40⁹⁰, sinalizava como justificativa plausível a fim de que a comunicação e o transporte de mercadorias entre as mais eminentes localidades produtivas e o principal porto da província fossem empreendidos sem tantos embaraços e da forma mais eficiente possível.

O Presidente Fausto Augusto de Aguiar, em 1850, defendeu a necessidade, com alguma rapidez, de se construir uma estrada à "povoação de Maranguape, situada nas abas da fértil serra do Maranguape do mesmo nome; cujas extensas plantações abastecem o mercado desta capital"⁹¹

No ano financeiro de 1851-52 basicamente a produção cafeeira da província foi quase completamente proveniente da serra de Maranguape, aproximadamente 12.530 arrobas deste produto, dos quais 543 arrobas foram vendidas para fora do império. Até 1857, observamos que o destino estrangeiro para as mercadorias que partiam do Ceará era exclusivamente Liverpool⁹². Podemos deduzir que este café produzido em Maranguape e encaminhado a um porto internacional tenha sido transportado à Inglaterra. Do café produzido em 1857, temos que os destinos principais eram quatro portos de outras províncias do império: Pará, Maranhão, Pernambuco e Rio Grande do Norte. A maior parte ia ao Maranhão⁹³.

A serra de Uruburetama também figurava dentre as localidades mais produtivas da província, suscitando considerações presidenciais acerca da necessidade de uma via de comunicação interligando a referida serra e a capital da província, já que

⁹⁰No Relatório do Ministério do Império, de 1840, há referência ao início das plantações de café em algumas das serras cearenses: "as valiosas plantações em Baturité, Aratanha e Maranguape" eram ressaltadas pelas possibilidades futuras de garantir um melhor desenvolvimento ao Ceará, e ao Império brasileiro. BRASIL. MINISTÉRIO DO IMPÉRIO. MINISTRO (Cândido José de Araújo Lima). Relatório...do ano de 1840 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1841. (Publicado em 1841), p. 21. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1711/000021.html>. Acesso em 23/10/2014.

⁹¹Relatório com que o Excelentíssimo Senhor Doutor Fausto Augusto de Aguiar, Presidente da Província do Ceará, abriu a 1.^a sessão da Assembleia Legislativa Provincial no dia 1.^o de julho de 1850. Ceará, Typ. Cearense, 1850, p. 22-23. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/176/000022.html>. Acesso em: 21/07/2015.

⁹²Relatório que à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1857, o Excelentíssimo Senhor Coronel Joaquim Mendes da Cruz Guimarães, 3.^o Vice-Presidente da mesma província, Ceará, Typ. Cearense, 1857, p. 20. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/183/000017.html>. Acesso em: 21/07/2015.

⁹³Mapa dos gêneros e mercadorias despachadas e exportadas para dentro e fora do Império nos meses de julho de 1857 a maio de 1857. In: Relatório que á Assembleia Legislativa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1857, o Excelentíssimo Senhor Coronel Joaquim Mendes da Cruz Guimarães, 3.^o Vice-Presidente da mesma Província, Ceará, Typ. Cearense, 1857. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/183/000041.html>. Acesso em: 23/07/2015.

esta estrada iria "distribuir nova seiva ao commercio e lavoura, fornecendo facil sahida ao algodão, cuja cultura tem-se desenvolvido ali, e mais que nenhum outro genero tem concorrido para o equilibrio da provincia"⁹⁴.

Da mesma forma, a serra de Baturité tornou-se um destino irrefreável, segundo apreciações de alguns dos Presidente da Província cearense. Um deles, o Presidente Joaquim Villela de Castro Tavares, em 1853 observou que:

A serra de Baturité é afamada por sua grande fertilidade em todas as estações, e se póde dizer que uma primavera eterna esmalta de floridas relvas. Entretanto a agricultura ainda se acha ali em atraso, e aquelle logar, que podia ser o celeiro da cidade, e dar productos para a exportação, conserva-se sem a precisa animação para desenvolver seus immensos recursos. E porque, Senhores? Por falta principalmente de uma boa estrada, que encurtando a distancia, facilitando o transporte, ponha-o mais perto da capital, e diminúa consideravelmente as despezas, que tem o productor para pôr aqui seus productos⁹⁵

O trajeto que ligava Fortaleza à serra de Baturité fazia parte de um dos ramais da "estrada de Arronches". Um dos ramais deveria seguir na direção de Maranguape e o outro atingiria, além da serra de Baturité, outras localidades, consideradas relevantes pela produção que apresentavam principalmente dos gêneros de exportação. Antes de alcançar a serra de Baturité, a estrada passaria, em Pacatuba, que concentrava grande parte da produção proveniente da serra da Aratanha, que também era umas das serras consideradas produtivas no Ceará.

⁹⁴ Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa Provincial do Ceará pelo Excelentissimo Presidente da Província do Ceará, Dr. Diogo Velho cavalcanti de Albuquerque, no dia 1º de novembro de 1868. Typ. Brasileira, 1868, p. 35. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/197/000033.html>, Acesso em 22/10/2014.

⁹⁵Relatório que o Excelentíssimo Senhor Doutor Joaquim Villela de Castro Tavares, Presidente da Província do Ceará, apresentou à Assembleia Legislativa Provincial, na abertura da segunda sessão ordinária de sua 9.ª legislatura, em o 1.º de setembro de 1853. Ceará, Typ. Cearense, 1853, p. 58. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/179/000058.html>. Acesso em: 27/07/2015.

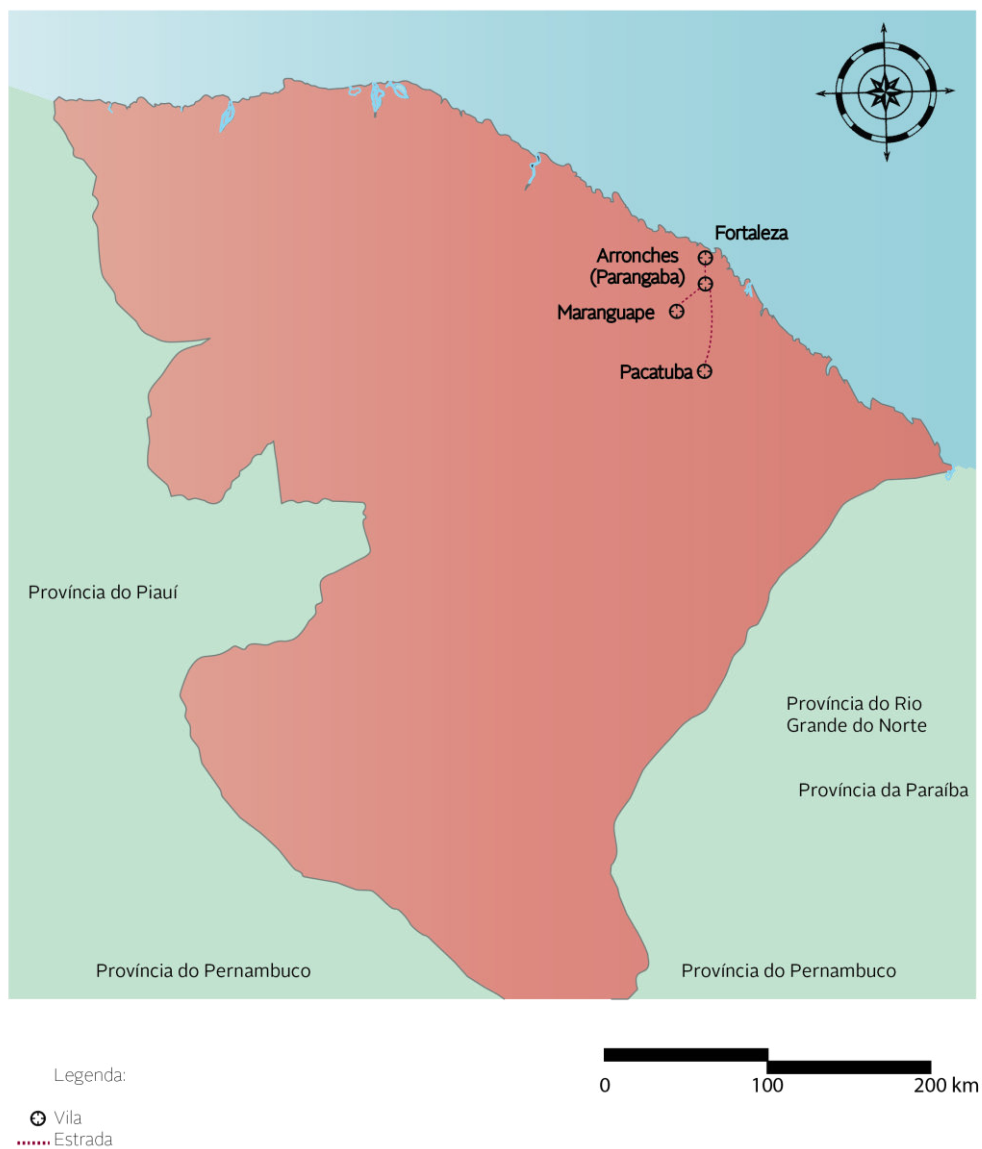


Figura 2: Estrada de Arronches. Autor: Igor Soares; Desenho: Juan Marques.
Fonte: Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará pelo Excelentíssimo Senhor Doutor José Bento da Cunha Figueiredo Junior, por ocasião da instalação da mesma Assembleia no dia 1º de outubro de 1862. San' Luiz, Typ. de B. de Mattos, 1863, p. 36. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/189/000035.html>. Acesso: 06/05/2015.

A serra de Imperatriz⁹⁶ também figurava como uma das serras mais produtivas da província; portanto, para onde e de onde deveria se encaminhar uma estrada, como a serra de Baturité e de Maranguape. Nesta localidade serrana se produzia quantidades razoáveis de algodão. Pela estrada de Mundahú, como foi denominada a referida via, fluíam até a Capital da Província as mercadorias produzidas no âmbito da serra de Imperatriz sem as dificuldades enfrentadas pela antiga via⁹⁷. Esta estrada deveria sair de Itapipoca em direção à foz do rio Mundaú, de onde os navios da Companhia Maranhense de Navegação⁹⁸ transportariam os produtos provenientes da serra de Imperatriz em direção a outros portos, dentre os quais, o de Fortaleza.

É evidente que nem todas as estradas, que estavam sendo construídas na província, se limitavam a ter as serras mais produtivas como destino ou origem. Cabe mencionar que a viação da província estava estruturada, em linhas gerais, em cinco trajetos principais, interligando algumas das vilas mais produtivas aos portos mais aproximados.

Um dos trechos interligava Milagres, Jardim, Crato, Missão Velha, Lavras, Icó, Telha (atualmente conhecida como Iguatu), São Matheus (atualmente conhecida como Jucás), Riacho do Sangue (atualmente conhecida como Jaguaratama) e S. Bernardo (atualmente conhecido como Russas), cujas produções se destinavam ao porto de Aracati.

O outro trecho partiria da serra Grande, passaria por Ipu, Sobral e Acaraú, até atingir o porto de Acaraú. O trecho seguinte faria convergir a produção da serra de Imperatriz, municípios de Imperatriz (Itapipoca) e S. Francisco (Itapajé), em direção ao porto de Mundaú.

⁹⁶Também conhecida como serra de Uruburetama, localizada a pouco mais de 100 quilômetros de Fortaleza.

⁹⁷Relatório que à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1860 o Excelentíssimo Senhor Doutor Antonio Marcelino Nunes Gonçalves, Presidente da Província do Ceará. Ceará: Typographia Brasileira de Paiva e Companhia, 1860, p. 22. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/187/000024.html>, Acesso em 16/10/2014.

⁹⁸Na década de 60, do século XIX, havia três linhas de vapor atuando no transporte de mercadorias e pessoas pelos portos do Ceará. A Companhia Brasileira, Pernambucana e Maranhense. A primeira basicamente seguia ao porto de Fortaleza; a segunda, ia aos portos de Aracati, Fortaleza, Acaraú e Granja; e a última, seguia aos portos de Amaração (localidade atualmente conhecida como Luís Correia, em território piauiense), Granja, Acaraú, Fortaleza e Mundaú.

Por fim, como já mencionamos, a serra de Baturité - "com 16 legoas de cumprimento e 7 de largura, o torrão mais fecundo da província, comparavel na força e vigor da vegetação aos mais insignes terrenos da província do Rio de Janeiro"⁹⁹, tornava-se o centro produtivo, sendo direcionada a produção desta localidade ao porto de Fortaleza.

Paras as serras, portanto, se dirigiam uma grande parte das estradas construídas e pensadas no território cearense. Fortaleza deveria estar interconectada às serras mais distantes, como a Ibiapaba, e a localidades serranas mais aproximadas, como Baturité, Aratanha, Uruburetama, entre outras. Uma precária rede viária conectaria a província configurando-a pouco a pouco como um espaço agrícola produtivo.

⁹⁹Relatório com que foi entregue a Administração da Província cearense ao Excelentíssimo Senhor Doutor Francisco Ignacio Homem de mello pelo Excelentíssimo Senhor Doutor Lafayette Rodrigues Pereira, em 10 de junho de 1865. Ceará, Typ. Brasileira, p. 21. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u207/000019.html>. Acesso em: 21/07/2015.

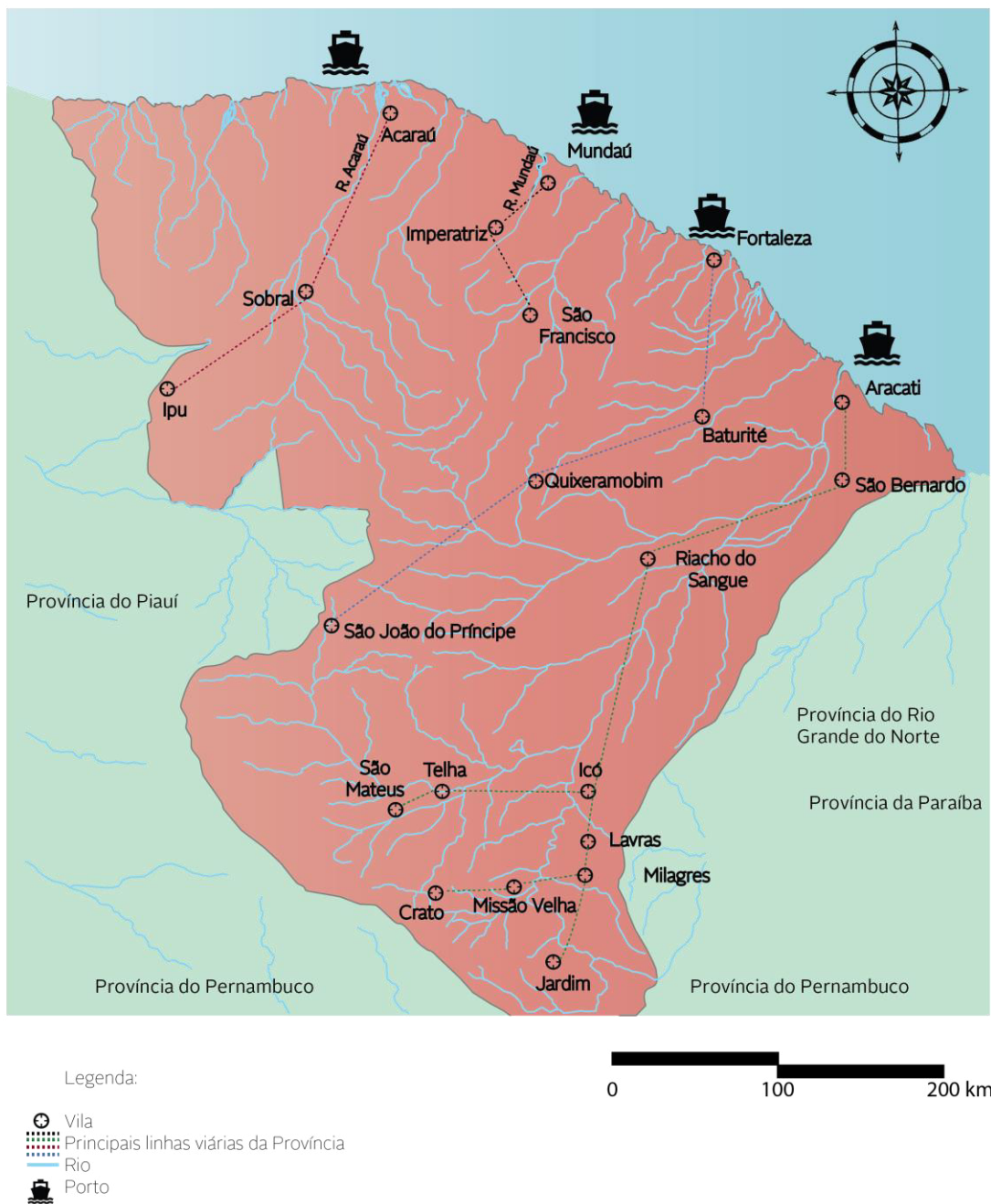


Figura 3: Principais Linhas Viárias da Província Cearense. Autor: Igor Soares; Desenho: Juan Marques.
Fonte: Relatório com que foi entregue a administração da Província ao Excelentíssimo Senhor Doutor Francisco Ignácio Marcondes Homem de Mello pelo Excelentíssimo Senhor Dotor Lafayette Rodrigues Pereira, em 10 de junho de 1865. Fortaleza: Typ. Brasileira de J. Evangelista, 1865, p. 21. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u207/000019.html>. Acesso em: 12/06/2015.

A serra de Baturité e Ibiapaba, bem como a região do Cariri, eram as localidades consideradas mais férteis da província. Portanto, os portos de Fortaleza, Aracati e Acaraú¹⁰⁰, uma vez que eram os mais movimentados do Ceará e, portanto, os que geravam as maiores montas, deveriam ensejar as vias prioritárias, a serem estruturadas em território cearense.

Ao curso do século XIX, o Cariri, que estava interligado pela menor distância ao porto de Aracati, se tornou, pouco a pouco, sobretudo após o início do movimento ferroviário no Ceará, o destino final da estrada de ferro de Baturité, que saía de Fortaleza, passava pela serra de Baturité, atingia o sertão central cearense, para então chegar, já no século XX, ao Cariri. Em 1868, antes do princípio dos trilhos no Ceará, já se vislumbrava prolongar a estrada de ferro em direção ao Cariri, passando por Baturité.

¹⁰⁰Em 1868 temos as seguintes referências para os valores exportados a partir dos portos localizados no Ceará: 1) porto de Fortaleza: 3,934:601\$660; 2) porto de Aracati: 619:201\$920; Acaraú: 156:446\$800; Granja: 156:446\$800 e Imperatriz: 19:506\$000. Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa Provincial do Ceará pelo excelentíssimo Presidente da Província do Ceará no dia 1º de novembro de 1868. Fortaleza: Typographia Brasileira, 1868, p. 41. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/197/000039.html>, Acesso em 22/10/2014.

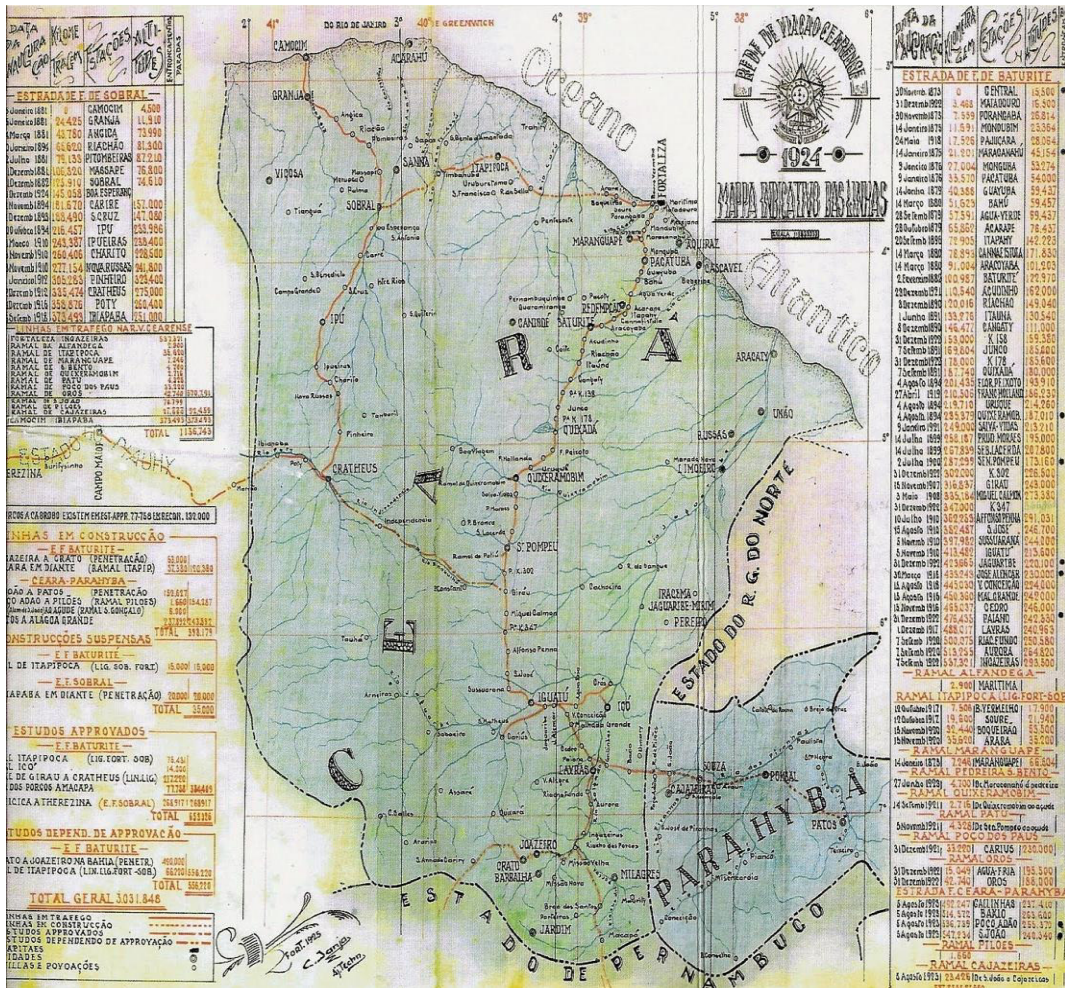


Figura 4: Percurso das estradas de ferro do Ceará, 1924.
Fonte: Arquivos da RFFSA.

Naquele ano, o engenheiro Chefe da Direção de Obras Públicas do Ceará, Dr. Jose Pompeu de Albuquerque reconheceu que a "linha que se dirigir a Baturité" havia de "ser necessariamente uma secção do traço de outra mais extensa que se encaminhar ao Crato"¹⁰¹.

As serras, portanto, nortearam a ideia de prosperidade que compreendia as considerações prestadas por Presidentes da Província cearense, influenciando nos rumos e trajetos das principais vias de comunicação do Ceará. Em meio a um espaço natural acometido de tempos em tempos pelo fenômeno das secas, a ideia de prosperidade e

¹⁰¹Relatórios apresentados ao presidente da Província do Ceará pelo engenheiro Chefe da Direção de Obras Públicas, Dr. José Pompeu de Albuquerque cavalcante, 1868, p. 3. In: Relatório com que o Excelentíssimo Senhor Doutor Pedro Leão Vellozo passou a administração da província ao Excelentíssimo Senhor 1º Vice-Presidente Dr. Antonio Joaquim Rodrigues Junior, no dia 22 de abril de 1868. Fortaleza: Typographia Brasileira, 1868. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u211/000038.html>. Acesso em 23/10/2014.

progresso econômico embasava-se primordialmente no desenvolvimento da agricultura, que deveriam ser praticadas com os maiores cuidados nas serras da Província, do comércio local e na abertura de estradas para fluidificação das mercadorias.

1.3 A produção serrana do Ceará

Os três principais gêneros agrícolas de exportação no Ceará durante o século XIX eram o algodão, o café e a cana de açúcar. Quais as serras mais produtivas, em se tratando especificamente de um e de outro produto? Quais os métodos produtivos bem como a dimensão desta produção?

As vias de comunicação deveriam atingir, portanto, as regiões e localidades consideradas de maior produtividade na província. Algumas das serras provinciais figuravam-se como espaços imprescindíveis por onde deveriam necessariamente correr as vias já que seus terrenos eram avaliados como demasiadamente propícios ao desenvolvimento das atividades agrícolas, portanto capazes de contribuir e fomentar o comércio provincial:

Avista das breves considerações, que acabamos de expender manifesta-se a urgente e indeclinável necessidade, em que estamos: 1º de cuidar da abertura de boas estradas principalmente da capital para os pontos de maior fertilidade da província, como sejaõ Maranguape, Baturité, Crato, &c.; 2º de estabelecer um banco de desconto para conseguirmos o necessario capital, que anime nossos industriosos a empregar suas forças productivas; 3º de crear um instituto especial o ensino, e propagação dos conhecimentos, agrícolas por ver a agricultura a industria propria de nossa província, e a única a que nos podemos aplicar com proveito capaz de supprir nossas necessidades, e de bastar para um commercio lucrativo, que nos traga a riqueza, e melhore nossa presente condição¹⁰².

Thomaz Pompeo de Sousa Brasil, em seu Ensaio Estatístico da Província do Ceará, observa que os ramos mais proeminentes da agricultura cearense eram os seguintes: 1) Algodão, 2) Café, 3) Cana, 4) Tabaco, 5) Mamona, 6) Farinha de

¹⁰²BPGMP. Os nossos interesses materiaes. **O Cearense**. Fortaleza, 3 jul. 1848, n. 164, p. 2.

Mandioca, 7) Polvilho, 8) Arroz, 9) Milho, 10), Feijão e 11) Frutas. É notória a participação das áreas serranas, sobretudo nos três principais cultivos destinados à exportação, algodão, café e cana de açúcar, conforme os dados apresentados pelo referido autor.

1.3.1 O Algodão e as serras do Ceará

A produção algodoeira do Brasil, destinada ao comércio internacional, restringiu-se a princípio às plantações maranhenses. Segundo Maria Auxiliadora Lemenhe¹⁰³, o Maranhão, considerada uma Capitania pobre, adquiriu maior notoriedade econômica e entrou em um período de grande prosperidade entre os séculos XVIII e XIX. Conforme menciona a autora, de uma produção que se limitou à exportação de 130 sacas de algodão, em 1760, estendeu-se a produção no início do oitocentos a 29.000 sacas.

O Ceará passou a empreender alguma produção comercial de algodão também em fins do século XVIII, período que coincide com o progressivo declínio referente à produção das charqueadas ou oficinas no Ceará. Os fortes reveses naturais impostos pelas secas que de tempos em tempos dizimavam os criatórios cearenses são apontados como uma das razões centrais para a decadência desta atividade econômica. No entanto, é imprescindível ater-nos às palavras de Valdelice Carneiro Girão¹⁰⁴ ao ponderar sobre a relação direta de causa e consequência entre as secas que assolaram o Ceará em fins do século XVIII e o declínio do comércio de carnes.

Segundo a autora, em que pese os efeitos negativos incidentes sobre determinados territórios e atividades produtivas que os períodos recorrentes de estiagem provocavam, há que se considerar, em se tratando especificamente do Ceará setecentista e de suas produções comerciais de carnes, que as secas que assolaram a Capitania nas últimas décadas do século XVIII teriam dizimado uma grande parte do gado em território cearense. Contudo, estas não foram as únicas razões para explicar a

¹⁰³LEMENHE, Maria Auxiliadora. **As Razões de uma cidade**: conflito de hegemonias. Fortaleza: Stylus comunicações, 1991, p. 52.

¹⁰⁴GIRÃO, Valdelice Carneiro. **As oficinas ou charqueadas no Ceará**. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1995, p. 130-131.

decadência desta produção comercial. Conforme menciona Valdelice Girão, “teria sido possível a retomada econômica da Capitania, com as charqueadas, após 1793, se outros fatores não houvessem interferido na estrutura econômica e comercial”¹⁰⁵ da colônia.

O interesse da Coroa portuguesa em estimular a agricultura comercial visando a atender as demandas provindas do incipiente processo de industrialização da Inglaterra teria sido um motivo importante neste transcurso que levou à queda da produção comercial de carne seca e à ascensão do cultivo e do comércio do algodão na Capitania cearense. A partir das últimas décadas do século XVIII, temos as primeiras referências sobre a produção comercial de algodão no Ceará.

Entre as orientações referentes às despesas a serem realizadas pelas Câmaras Municipais, o Ouvidor do Ceará Manoel Pinto de Avelar Barbelo, em Representação enviada à Rainha D. Maria I, no dia 3 de fevereiro de 1787, destacou os investimentos que pudessem incentivar e incrementar à produção de algodão da Capitania cearense. Segundo Manoel Pinto de Avelar Barbelo:

Toda esta Capitania tem huã admiravel disposição pela natureza, para a cultivação deste genero, estendendo-se a sua fertilidade a tanto, que mesmmo cresse salvage, e agreste em alguns sitios mais amenos e frescos: porem sobre tudo produz abundantissimame^{te} em tres serras, a da Ibiapaba, da Beruoca e Uruburetama, nas margens do Rio Jaguaribe, e em toda a beira mar da Capitania // e pequenas serra, aonde ao dia de hoje, pelo calculo que ja tenho feito, se hão de colher para sima de 30.000 arrobas, não tendo principiado esta plantação, que a 4 ou 5 annos para cá; e não tendo entrado nella proteção alguã civil, mas so sim a felicidade, e interesse da mesma para os cultivadores: a quella fas com que a cultura deste genero sobre todos os d'America agrade mais ao mimo ociozo dos habitantes, não se exigindo delle outro e serviço manual que a plantassão e colheita, e durando esta por espasso de des annos, huã vez que forão plantados os arbustos: e o interesse fas com que toda a gente se incline antes a cultivar o dito gênero por que sempre este lhes he mais bem reputado a proporsão dos outros; e os mesmos compradores folgão de fazer os seus empregos em o algodão do Ceará; por que este em prassa de Lisboa vence huã reputação, e presso muito superior as das outras capitancias¹⁰⁶.

¹⁰⁵Ibid., p. 130.

¹⁰⁶Representação do Ouvidor do Ceará Manoel Pinto de Avelar Barbelo, em 03 de fevereiro 1787, à Rainha, sobre a situação do Ceará e apresentando um projeto para o desenvolvimento da capitania. **Documentos:** Revista do Arquivo Público do Ceará: Ciência e Tecnologia/Arquivo Público do Ceará. Fortaleza, v 1, 2005, p. 49.

As três serras apresentadas – Ibiapaba, Beruoca (Meruoca) e Uruburetama - além de outras pequenas serras, não identificadas pelo Ouvidor, eram considerados espaços privilegiados para a produção do algodão. A ênfase estabelecida por Manuel Pinto Barbelo, ao especificar que em tais serras o algodão se “produz abundantíssimamente”, é uma clara orientação acerca de quais os espaços poderiam contribuir enfaticamente para a prosperidade econômica do Ceará e, conseqüentemente, para maiores rendimentos do Reino português. Não somente as serras afiguravam-se como tais espaços; e é certo também que nem todas as serras eram referenciadas como regiões privilegiadas para determinadas produções ou cultivos que poderiam levar a Capitania aos albores de melhores dias.

Na serra da Ibiapaba especificamente seria possível colher, a cada ano, de 15 a 20 mil arrobas de algodão em pluma. Não ficavam as referidas serras restritas à produção e ao cultivo do algodão. Também fez menção o Ouvidor do Ceará, sobre a possibilidade da cultura do linho na Ibiapaba, e em outras regiões, como nos terrenos que se aproximavam do mar.

Mas a serra da Ibiapaba, nas palavras do Ouvidor Manuel Pinto Barbelo, era um espaço a que deveriam estar atentas as autoridades portuguesas por suas características naturais que permitiam o cultivo de produtos que poderiam elevar o comércio da Capitania. Até então as atividades agrícolas voltadas a certas demandas comerciais apresentavam ainda desempenho considerado pouco relevante. Basicamente a agricultura que se praticava no Ceará se limitava à subsistência; tais como a cultura do milho, do feijão, do arroz, da mandioca e de algumas frutas.

O cultivo do algodão figurava-se como uma projeção na medida em que a produção da Capitania ainda apresentava números pouco expressivos. Portanto, quando Manuel Pinto Barbelo refere-se às ótimas condições produtivas que caracterizavam aquelas serras, o cultivo do algodão aparecia como uma atividade a ser desenvolvida e a Ibiapaba ocupada, sobretudo em uma lógica comercial.

Segundo Raimundo Girão¹⁰⁷, o algodão no Ceará teria se tornado “elemento comerciável” no início de 1777 devido ao interesse específico do português Antonio José Moreira Gomes, que veio de Lisboa a Fortaleza e levou adiante os seus propósitos de cultivo e de comércio da referida planta malvácea.

Raimundo Girão¹⁰⁸, referindo-se às palavras de Antonio José Moreira Gomes, em documento que identifica como “requerimento de justificação por ele solicitada, ‘para certos registos’, ao juiz ordinário da capital, que a julgou por sentença a 28 de setembro de 1802”, permite-nos alguns indícios sobre os primeiros anos do cultivo e do comércio de algodões no Ceará. No documento citado por Raimundo Girão é dito que Antonio Jose Moreira Gomes teria ido a “Serra da Uruburetama distante mais de trinta legoas desta va a seu negocio e vendo ali varios pez de algodoens junto as casas da moradia de alguns abitantes”, e observando a qualidade que apresentavam tais plantações, resolveu ampliar a produção.

Diz ainda que “nos primeiros trez ou quatro annos não houve neste paiz negociante algum, q’ quisesse comprar este genero”. No primeiro ano teria a colheita de algodão atingido setenta e oito arrobas, quantidade enviada a Bahia e vendida a Julião Pultier. O segundo ano da produção atingiu duzentos e trinta e quatro arrobas, que foram enviadas a Lisboa. Há ainda os seguintes registos no documento referenciado:

8. que oje se axa aquella Serra produzindo huns annos por outros sinco mil arrobas de algodão era pluma, em vem os Riáis Dizimos a receber um aumento proporcionando a esta crecida plantação;

9. que os abitantes dos contornos desta V^a da Fortaleza vendo os progreços da agricultura daquela Serra, se animarão a porfia na plantação do dito genero, dé tal sorte q’ hé o maior ramo do comercio neste paiz.

10. que vendo os abitantes das vargens de Jagoaribe o aumento da agricultura deste genero nesta frega da Fortaz^a e q’ vez se hia aumentando mais, comessarão a dar principio ali a esta plantação, donde vião palpavelm.te tirar-se grandes interesses e igualm.e foi graçando esta plantação não só por esta Cap.nia como tãobem nas sircovizinhas, E por este principio vem exportar-se desta mesma Cap.nia trinta, ou quarenta mil arrobas de algodão em pluma analme.e;

¹⁰⁷GIRÃO, Raimundo. **História Econômica do Ceará**. Fortaleza: Casa de José de Alencar Programa Editorial, 2000, p. 213.

¹⁰⁸Ibid., p. 214.

11. que em razão da grande plantação do algodão tem os Reais Dizimos crescido em duas ou três partes mais por que então se rematavão;

12. que não obstante a triste e lamentável seca do anno de 1792, em q' em algumas ribeiras desta Cap.nia perecerão todos os gados, e em outras apenas escaparia a quarta parte e apesar de tudo a arrematação q' se seguiu dos Reais Dizimos depois da mesma seca, foi por hum tal preço, que nunca se avia arrematado antes dela, o q' se deve a crescida miunsa, em razão da grande plantação do algodão¹⁰⁹.

A produção de algodões na serra da Uruburetama, seguindo as orientações apresentadas no documento, influenciaram as demais produções desenvolvidas na Capitania. Além das áreas aproximadas a Fortaleza, também as localidades às margens do rio Jaguaribe empreenderam o cultivo de algodões, intensificando o comércio da Capitania e acrescentando as rendas do Reino português. Se em 1787 verificamos certa orientação a fim de se incrementar o cultivo dos algodoais em determinadas localidades do Ceará, conforme apresentamos anteriormente a partir das palavras do Ouvidor Manuel Pinto Barbelo; em 1802 temos que a produção de algodão já atingia melhores patamares, inclusive estendendo-se para além das três serras mencionadas pelo Ouvidor - Ibiapaba, Meruoca e Uruburetama.

Em 2 de janeiro de 1850, o jornal Pedro II, em texto intitulado "Considerações sobre as secas - Agricultura, Algodão, Arroz", nos apresenta alguns indícios sobre o cultivo do algodão no Ceará, atestando que tal cultura se dava sobremodo "nas nossas serras menos humidas, que não são em pequeno n° e que contem grande extensão, quasi todo o nosso litoral, e terras do sertão são accomodadas á esta cultura"¹¹⁰. Neste referido texto observa-se que a cultura algodoeira se applicava de forma adequada ao Ceará pois não exigia tantos braços, como outras culturas, permitindo que o lavrador sem tantos recursos pudesse levar adiante o desenvolvimento de seu cultivo. É relevante verificar que, embora estejamos, por ora, analisando a produção algodoeira nas serras cearenses, em publicações dedicadas ao desenvolvimento da produção agrícola no século XIX já se especificava que os terrenos serranos mais úmidos não eram os mais propícios a tal cultivo. Considerava-se que os terrenos mais próximos do litoral eram os melhores para a lavoura do algodão.

¹⁰⁹GIRÃO, 2000, op. cit., p. 215-216.

¹¹⁰BPGMP. Considerações sobre as seccas - Agricultura, Algodão, Arroz. **Pedro II**. Fortaleza, 2 jan. 1850, n. 883, p. 2.

José Ribeiro Júnior menciona que o desenvolvimento do algodão em Pernambuco assim como nas localidades do Nordeste, de um modo geral, se deram "nas regiões semi-áridas e subúmidas"¹¹¹. No Ceará, verifica-se registros de que na serra de Uruburetama desde o século XVIII já se desenvolvia o cultivo do algodão com fins comerciais. No século XIX, a referida área destacou-se como "um dos lugares de nossa província, onde mais algodão se cultivava, e sendo a colheita d'ordinario em agosto ou setembro, vem as mais das veses a ser transportado para esta capital"¹¹².

Sobre o algodão, Thomaz Pompeo menciona que as localidades mais produtivas eram as serras da Uruburetama, Aratanha, Maranguape, Pereiro e Meruoca. De 1845 a 1860, a exportação pelo porto de Fortaleza foi o seguinte:

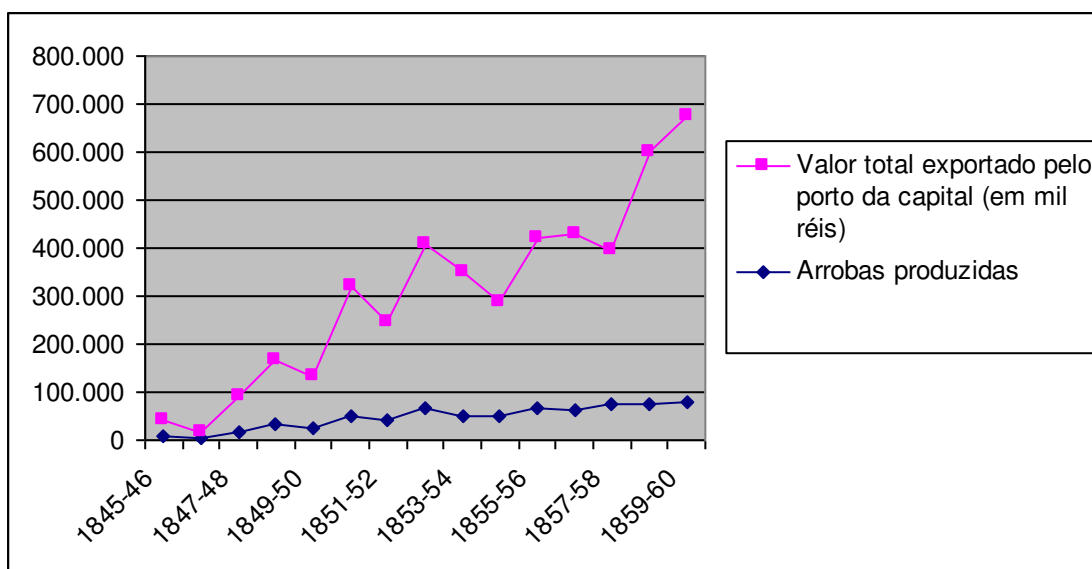


Figura 5: Gráfico de exportação de algodão pelo porto de Fortaleza (em réis).

Fonte: BRASIL, Thomaz Pompeo de Sousa Brasil. **Ensaio Estatístico da Província do Ceará.** – ed. Fac. Sim. – Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997. T1_Biblioteca Básica Cearense. Fac-símile da edição publicada em 1863, p. 354.

Cabe destacar que a produção algodoeira de Baturité também foi relevante. Ainda que Thomaz Pompeo não apresente dados atinentes à mencionada produção por cada ano de cultivo, especifica que entre 1858 e 1859 Baturité com Acarape figuraram

¹¹¹JÚNIOR, José Ribeiro. A ECONOMIA ALGODOEIRA EM PERNAMBUCO: Da Colônia à Independência. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, 1, 2: 235-242, set. 1981, p. 237.

¹¹²BPGMP. Comunicado (Considerações sobre as seccas - Agricultura, Algodão, Arroz). **Pedro II**. Fortaleza, 2 jan. 1850, n. 883, p. 4.

entre as maiores produções de algodão, pela quantidade de arrobas produzidas. Em Maranguape, por exemplo, a produção chegou a 9.500 arrobas. Já em Baturité com Acarape quase expressou o dobro, com 17.000 arrobas. A única produção superior a de Baturité com Acarape foi a de Imperatriz, com 20.000 arrobas, que estava entre as principais localidades produtoras de algodão. Em 1859, a produção algodoeira de Baturité chegou a 6.000 arrobas, de Acarape, a 1.100 arrobas, de Pacatuba, 500 arrobas, de Maranguape, 9.000 arrobas¹¹³.

Em 1857, no Relatório emitido pelo Presidente da Província do Ceará Joaquim Mendes da Cruz Guimarães, na seção "Municipalidades", temos algumas considerações sobre as atividades produtivas de algumas localidades do território. Basicamente, referindo-se aos espaços serranos cearenses, há algumas observações sobre Baturité. De acordo com o Relatório, a região seria uma das mais frescas e produtivas do Ceará onde o cultivo da cana de açúcar, café, algodão, mandioca, dentre outros legumes, e a criação de gados figuravam entre as atividades centrais. Os principais ramos da agricultura eram algodão, cana e café " de que já há exportação para esta capital, e para o sertão"¹¹⁴.

No Relatório¹¹⁵ presidencial do Ceará, de 1858, temos a especificação dos locais mais produtivos de algodão na província cearense: as serras de Uruburetama, de Baturité, do Acarape, de Maranguape, de Cosmes e as praias do Aracati. Comparando as regiões e localidades de produção apresentadas por Thomaz Pompeo e pelos Relatórios dos Presidentes de Província nos anos de 1857 e 1858 identificamos as áreas serranas como os principais espaços produtivos de algodão do Ceará.

¹¹³BRASIL, Thomaz Pompeo de Sousa Brasil. **Ensaio Estatístico da Província do Ceará**. – ed. Fac. Sim. – Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997. T1_Biblioteca Básica Cearense. Fac-símile da edição publicada em 1863, p. 356.

¹¹⁴Relatório que à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1857, o Excellentíssimo Senhor Coronel Joaquim Mendes da Cruz Guimarães, 3º Vice-Presidente da Província. Ceará, Typographia Cearense, 1857, p. 26. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/183/000024.html>, Acesso em 03/10/2014.

¹¹⁵Relatório que à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1858, o Excellentíssimo Senhor Dr. João Silveira de Souza, Presidente da Província do Ceará. Ceará: Typogrphia Cearense, 1858, p. 24. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/184/000024.html>, Acesso em 03/10/2014.

1.3.2 A produção de café e as serras do Ceará

O cultivo do café no Ceará basicamente se deu no século XIX. Thomaz Pompeu de Sousa Brasil menciona que as primeiras sementes de café que chegaram ao Ceará foram provenientes de Pernambuco, sendo encaminhadas ao Cariri em 1822. Do Cariri, tais sementes foram enviadas ao capitão Antônio Pereira de Queiroz, que morava em Baturité onde foram plantadas nas proximidades de sua casa. De lá, Domingos da Costa e Silva, em 1824 teria levado algumas mudas, para a serra da Aratanha. A partir de então, as plantações de café passaram a ser mais frequentes, chegando à serra de Maranguape e até mesmo voltando a Baturité, onde já há algum tempo não se registravam o referido cultivo. Os circuitos que demarcam as plantações de café no Ceará oitocentista foram sobremodo localizados em espaços serranos¹¹⁶.

A partir da década de 30 dos oitocentos nos deparamos com alguns registros sobre o princípio das plantações de café em algumas das serras mais aptas ao desenvolvimento de tal gênero, como Maranguape, Aratanha e Baturité. Um artigo do jornal *O Cearense* de 23 de abril de 1863 sugere que a primeira semente de café plantada na serra da Aratanha se deu em 1826, levando ao processo de colheita após três anos¹¹⁷. Raimundo Girão diz que, embora o período inicial do cultivo dos cafezais em algumas das serras cearenses tenha se dado a partir da década de 20 dos oitocentos, apenas após 1846 o café entraria para as "listas de exportação, cingindo-se o seu consumo até então ao território da Província"¹¹⁸.

No decurso do século XIX, os ambientes serranos corriqueiramente foram destacados pela fertilidade de seus terrenos. Dentre as lavouras que constituíam a paisagem serrana, os cafezais ganhavam destaque segundo os documentos do período por acrescentarem informações sobre algumas serras cearenses, declarando o potencial agrícola e, portanto, comercial de cada região e local. A amenidade do clima e a presença de árvores frutíferas também se constituíram como relevantes elementos capazes de atrair olhares e interesses, sobretudo quando o propósito descritivo referente

¹¹⁶BRASIL, Thomaz Pompeu de Sousa Brasil. **Ensaio Estatístico da Província do Ceará**. – ed. Fac. Sim. – Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997. T1_Biblioteca Básica Cearense. Fac-símile da edição publicada em 1863, p. 356.

¹¹⁷BPGMP. A Província do Ceará. **O Cearense**. Fortaleza, 23 abr. 1861, n. 1434, p. 2.

¹¹⁸GIRÃO, 2000, op. cit., p.

a certos espaços indicava o desejo de encontrar compradores para determinados terrenos.

Tanto o jornal Pedro II como O Cearense, apresentam com alguma frequência, anúncios atinentes à venda de sítios localizados em algumas das serras mais próximas de Fortaleza; tais como a serra da Aratanha, de Baturité, de Maranguape, entre outras. Os anúncios visando a atrair o maior número de interessados, destacando o que poderia haver de melhor em cada propriedade apresentada.

Em 1856, um certo Francisco de Paula Sousa Leão vendia o seu sítio de café, apresentando-o da seguinte maneira:

[...] sítio do lado do poente da serra de Maranguape; contendo 55 mil pés do mais florescente cafezal, imenso bananeiral, muitíssimos pés de laranjeiras, e outras arvores fructíferas, imenso canavial e muita semente de inhame, tudo muito novo, bem plantado e tratado [...].¹¹⁹

Em 1859, na região de Canafístula¹²⁰, D. Anna Joaquina de Freitas, estabeleceu contrato com José de Mello Costa acerca do uso e do desenvolvimento de certas atividades em sua propriedade no o sítio localizado na serra Frecheiras. O contrato incluía a utilização das benfeitorias que existiam no local. As cláusulas que conformavam o referido contrato foram publicadas no jornal Pedro II, de 03 de dezembro de 1859, especificando que D. Anna Joaquina de Freitas, em janeiro de 1860, deveria entregar seu sítio ao senhor José de Mello Costa, pelo período de quatro anos, levando-o, a partir de então, a ser responsável pelo tratamento de aproximadamente “trinta e dous mil pés de café que pouco mais ou menos tem no mesmo sitio, com duas limpas por anno, sendo uma ao principio do inverno, e outra no fim, e bem assim todas as demais benfeitorias tudo á sua custa”¹²¹. José de Mello Costa passava a ter direito sobre as safras de café e de legumes, que viesse a plantar, contanto que pagasse a D. Anna Joaquina Costa o valor de 800\$000 (Oitocentos mil réis) em dinheiro ou 250 alqueires de café verde.

¹¹⁹BPGMP. Anuncios. **Pedro II**. Fortaleza, 28 mai. 1856, n. 1570, p. 4.

¹²⁰Atualmente esta localidade se denomina Antônio Diogo, distrito da cidade de Redenção, nas proximidades da serra de Baturité.

¹²¹BPGMP. **Pedro II**. Fortaleza, 3 dez. 1859, n. 1971, p. 3.

Este caso, além de abordar e aprofundar o conhecimento sobre as relações sociais ligadas à produção e ao cultivo com fins comerciais no Ceará oitocentista, nos permite verificar que o café, ao longo dos primórdios da segunda metade do século XIX, centralizou uma parte de tais relações e contratos. O cultivo dos cafezais serranos, na metade do século XIX, assinalava crescimento, indicando a possibilidade de recrudescimento desta produção em um futuro não tão distante. Em face às considerações apresentadas, resolvemos destacar alguns pontos sobre a produção de café nas serras do Ceará.

Freire Alemão¹²² menciona que teria sido Joaquim Lopes de Abreu Lage, “português morador em Jararaú ao pé da serra de Maranguape (onde há boas laranjas) o que primeiro plantou café nesta serra”¹²³. Freire Alemão observa que as informações obtidas sobre o cultivo de café em Maranguape lhes foram dadas pelo Padre Araújo, “que conta isto de ouvido”. Teria chegado o Padre Araújo em meados de 1825 em Maranguape, quando “então era ainda a cultura pequena de Joaquim Lopes, só para o seu gasto, e para dar semente a algum amigo”¹²⁴. A maior parte do café que se consumia no Ceará provinha de Pernambuco, ao custo de aproximadamente 400 e 420 réis a libra. Relata o Padre Araújo que pelos idos de 1825 ainda não havia plantações de café na serra de Aratanha¹²⁵. Para este trabalho, mais relevante do que fazer observar os primeiros produtores de café nos diferentes espaços do Ceará, cabe-nos notar que as referências sobre a produção cafeeira cearense se deram a partir de suas áreas serranas.

Segundo O Cearense de 21 de fevereiro de 1847, a agricultura empreendida nos distintos terrenos do Ceará, dadas as avaliações nem sempre positivas, as dificuldades que haveriam de ser superadas a fim de que a produção agrícola cearense tivesse seus melhores êxitos, considerava-se que o cultivo de café, que oportunizava um amplo mercado a produtores e comerciantes do Rio de Janeiro, poderia proporcionar ganhos semelhantes aos cearenses, caso fosse plantado nas serras¹²⁶.

¹²²Botânico, médico e chefe da Comissão Científica de Exploração, que percorreu uma parte do território cearense entre os anos de 1859 e 1861.

¹²³ALEMÃO, Francisco Freire. Introdução do café na Serra de Maranguape, 1861. In: DAMASCENO, Darcy; CUNHA, Waldir da (orgs.). **Os manuscritos do botânico Freire Alemão**. Catálogo e Transcrição. Anais da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, v. 81, 1961, p. 346.

¹²⁴Ibid., p. 346.

¹²⁵Ibid., p. 346.

¹²⁶BPGMP. Agricultura. **O Cearense**. Fortaleza, 21 fev. 1847, n. 27, p. 4.

O café produzido no Ceará era considerado e propagado como superior ao que se cultivava no Rio de Janeiro. É certo que estas considerações muito menos se pautavam em quaisquer avaliações minuciosas a partir dos cafés coletados em ambas as províncias, mas no desejo de acalantar os brios patrióticos do Ceará, além da ânsia por que houvesse maiores investimentos e incentivos na cafeicultura, de maneira que fosse empreendida sem grandes entraves nos terrenos serranos cearenses. O Governo provincial, com vistas a incentivar a produção cafeeira no Ceará, adquiriu, por meio de compra, máquinas destinadas a limpar e ventilar o café, além de "memórias" sobre o cultivo destes gêneros, a fim de possibilitar que os produtores interessados pudessem entrar em contato com os avanços técnicos e os relatos de experiências exitosas referente ao café¹²⁷.

A produção de café no Ceará, da metade da década de 30 a fins da década de 40 do século XIX, se deu da seguinte forma:

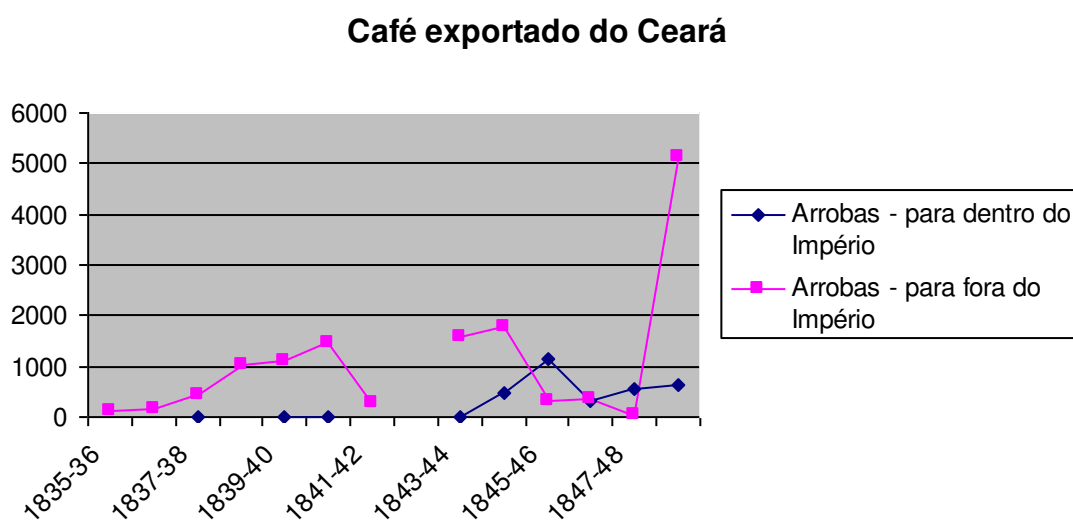


Figura 6: Gráfico de exportação de café pelo Ceará (1835-1848).

Fonte: BPGMP. Café exportado desta província desde julho de 1834 até fevereiro de 1850. O Cearense. Fortaleza, 25 ago. 1850, n. 558, p. 4.

¹²⁷Lei n. 455, de 4 de agosto de 1848, Sancionada pelo presidente Fausto Augusto de Aguiar, p. 46. In: LEIS PROVINCIAIS: Estado e Cidadania (1835-1861). Compilação das leis provinciais do Ceará – compreendendo os anos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso / Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. –ed. Fac-similada. Fortaleza: INESP, 2009. (Coleção Assembleia Histórica: memória, Estado e Sociedade. Tomo II).

Embora possamos observar referências sobre a exportação de café, oriundo do Ceará, desde a década de 30, a partir do gráfico acima verificamos que as exportações voltadas, sobretudo a mercados estrangeiros tornam-se mais vultosas já em fins da década de 40. Ainda que o gráfico de exportação de café do Ceará nos permita considerar que em fins da década de 40 grande parte da produção cafeeira ia para fora da província, o jornal O Cearense na década de 50 afirma que "pouco" era enviado para a Europa, porque em decorrência do mercado amplo e favorável em "Pernambuco, Maranhão, Pará e Piauí, que consomem quanto lhe mandamos"¹²⁸. O nível de exigência dos comerciantes internacionais e a acirrada concorrência, de produtores mais estruturados, capitalizados e com larga experiência, dificultava a venda do café cearense pelos mercados europeus.

A partir de fins da década de 40, houve irrefutável crescimento das exportações de café, conforme podemos verificar no gráfico abaixo:

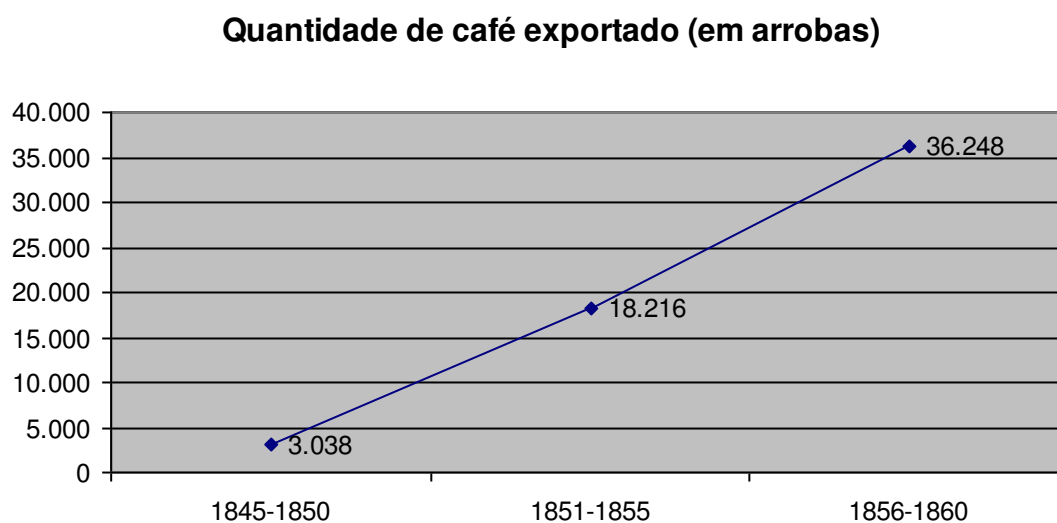


Figura 7: Gráfico de exportação de café pelo Ceará (1845-1860).

Fonte: BPGMP. A Província do Ceará. O Cearense. Fortaleza, 23 abr. 1861, n. 1434, p. 2.

As serras mais úmidas do Ceará eram os espaços mais adequados ao cultivo deste gênero. Thomaz Pompeu de Sousa Brasil destaca que o café no final da década de

¹²⁸BPGMP. Parte Commercial. O Cearense. Fortaleza, 16 mar. 1852, n. 512, p. 3.

50 era produzido em muitas serras como no Araripe, na Ibiapaba, na Uruburetama, no entanto os valores da produção não se faziam tão revelantes como os assinalados em Maranguape, Aratanha, Acarape e Baturité, que eram espaços constatados como relevantes em se tratando da cafeicultura cearense¹²⁹.

Segundo o artigo publicado no O Cearense, intitulado A Província do Ceará, de 1861, portanto, aproximadamente 10 anos após a importante publicação do Ensaio Estatístico da Província do Ceará e de outras constatações emitidas por Thomaz Pompeu, as localidades mais expressivas quanto à produção do café na província eram as mesmas: "as serras da Aratanha, Maranguape, Acarape, Baturité, e também já Uruburetama, Ibiapaba, e Cariri contêm bastantes plantações de café, que promettem em poucos annos cénuplicar a produção actual"¹³⁰. Em 1861, as localidades que apresentavam o maior número de estabelecimentos referentes à produção de café organizavam-se da seguinte maneira:

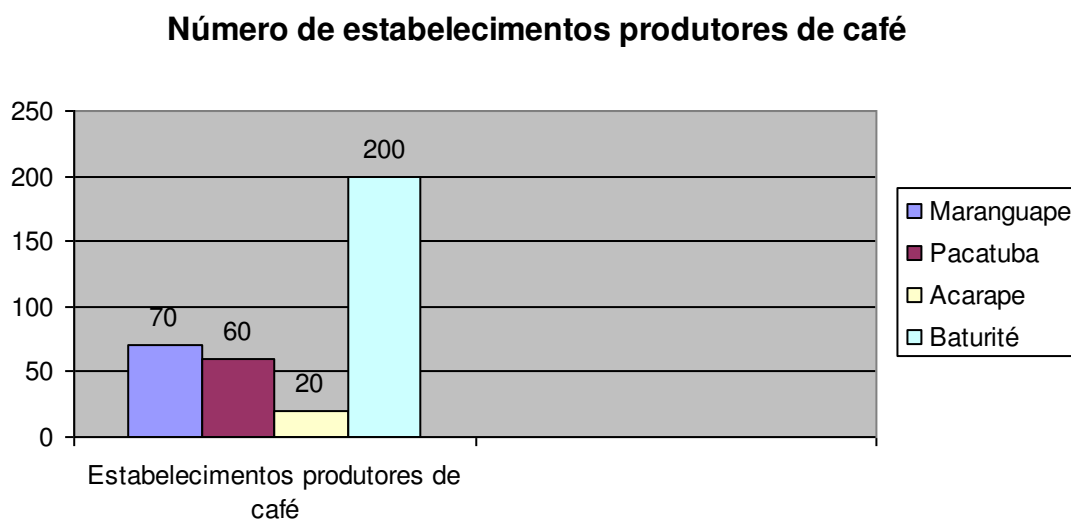


Figura 8: Número de estabelecimentos produtores de café existentes no Ceará.
Fonte: BPGMP. A Província do Ceará. **O Cearense.** Fortaleza, 23 abr. 1861, n. 1434, p. 2.

¹²⁹BRASIL, Thomaz Pompeo de Sousa Brasil. **Ensaio Estatístico da Província do Ceará.** – ed. Fac. Sim. – Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997. T1_Biblioteca Básica Cearense. Fac-símile da edição publicada em 1863, p. 356-357.

¹³⁰BPGMP. A Província do Ceará. **O Cearense.** Fortaleza, 23 abr. 1861, n. 1434, p. 2.

No Relatório de Presidente da província cearense, de 1863, alguns dados sobre os estabelecimentos produtores de café no Ceará nos são apresentados, permitindo-nos compreensão mais ampla sobre esta produção na medida em que não são restritos os dados às localidades mais produtivas, conforme podemos verificar:

Número de estabelecimentos produtores de café no Ceará

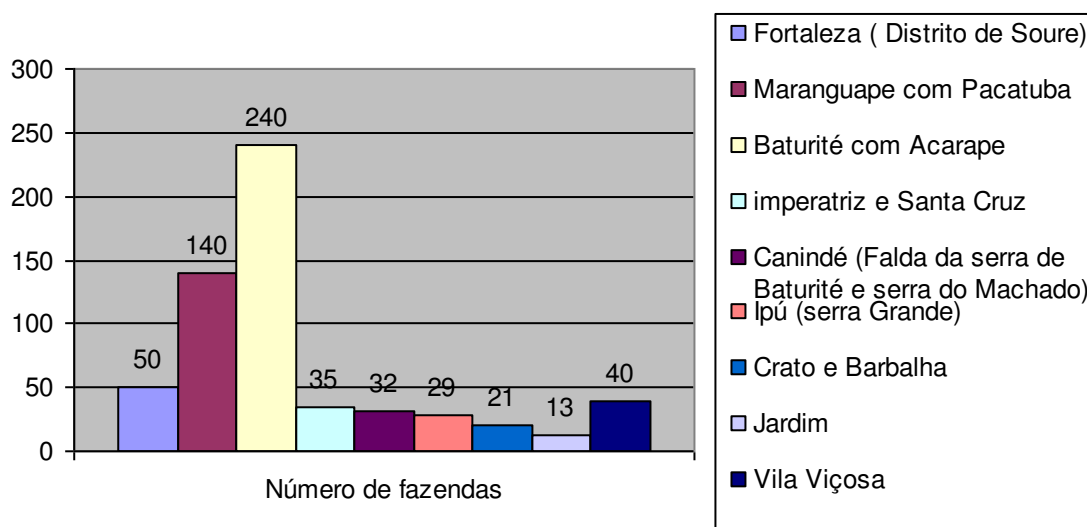


Figura 9: Gráfico referente ao número de estabelecimentos produtores de café no Ceará.

Fonte: Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará pelo Excelentíssimo Senhor Dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior, por ocasião da instalação da mesma Assembleia no dia 1º de outubro de 1862. San' Luiz, Typ. de B. de Mattos, 1863, p. 46. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/189/000045.html>. Acesso em: 24/07/2015.

Os cafezais indicaram a ideia de uma uberdade incomparável da serra de Baturité, como também o florescimento comercial desta região. É certo que não foi o único elemento a contribuir com tais questões, mas, na medida em que o café predominou como relevante gênero comercial brasileiro, considerando, sobretudo, a produção das províncias do Rio de Janeiro e São Paulo bem como a demanda comercial internacional por este produto, o cultivo de café figurou como possibilidade viável de transformação econômica referente às localidades que viessem a produzi-lo.

O potencial agrícola das serras cearenses - e a serra de Baturité figura-se, neste caso, como principal exemplo - ao despertar a ânsia comercial de alguns produtores, passou a sofrer transformações em suas paisagens. O que antes era mata

nativa, ou algum terreno dedicado a uma produção de subsistência ou sem grandes aportes comerciais, paulatinamente foi tomado pelos cafezais.

1.3.3. As serras e a produção canavieira cearense

A possibilidade de uma boa produção de algodão, de café e de cana de açúcar referendava as considerações sobre a fertilidade de algumas regiões do Ceará. O "valle do Cariri, os que ficao entre as serras de Maranguape, Aratanha, Acarape, e Baturité, assim como as faldas dessas serras, e da Ibiapaba"¹³¹ expressavam as localidades que eram percebidas e exaltados por sua fertilidade incomum. O potencial para a produção de café e cana referente a determinados "sitios", por tais gêneros serem cultivados em áreas mais úmidas, era de quando em vez, citado em anúncios publicados nos principais jornais cearenses. Os espaços que ganhavam destaques pela sua fertilidade basicamente eram os que se localizavam nas "margens dos rios cobertos de mattas, nas faldas das serras, nos ipús (baxios do pé das serras)"¹³².

Freire Alemão, debruçando-se sobre a serra da Ibiapaba, tece considerações em tons elogiosos às condições voltadas ao seu "desenvolvimento industrial". Constatou o botânico a amenidade climática da serra, a abundância de água e fertilidade dos terrenos. Sobre o cultivo da cana de açúcar, observa Freire Alemão que na Ibiapaba a "cana prospera nos lugares frescos, ou ipus, assim como o milho e o feijão". Uma das localidades da serra da Ibiapaba, denominada Vila Nova d'El Rei¹³³, por onde também passou Freire Alemão, bem como outros membros da Comissão Científica, suscitou algumas especificações sobre a produção canavieira:

A cana rende muito aqui, assim uma pipa de garapa de 80 canadas (cana dá oito garrafas) dá 16 canadas de aguardente, e no Ipu só dá oito e mesmo sete. O açúcar porém do Ipu é melhor que o daqui; que é sempre trigueiro. (No Ipu o Teixeira nos disse que purga o seu

¹³¹BPGMP. RELATORIO (sobre o Estado do Ensaio Estatístico da Provincia do Ceará em 1º de julho de 1858. **O Cearense**, 24 ago. 1858, n. 1152, p. 3.

¹³²BPGMP. RELATORIO (sobre o Estado do Ensaio Estatístico da Provincia do Ceará em 1º de julho de 1858. **O Cearense**, 24 ago. 1858, n. 1152, p. 3.

¹³³Atualmente conhecida como Guaraciaba do Norte, localizada na serra da Ibiapaba, há aproximadamente 300 quilômetros de Fortaleza.

açúcar com água, que fica em dois dias pronto, e muito claro; assim porém perde muita parte sacarina, com o que se não importa, porque faz dele aguardente¹³⁴.

Desde a seca de 1845 afluíra à Ibiapaba uma grande quantidade de retirantes. Para Vila Nova d'El Rei eram provindos principalmente os de "Riacho do Sangue¹³⁵, de Quixeramobim, de Mombaça e de Inhamuns¹³⁶". Os efeitos da seca de 1845 não foram tão severos pelas redondezas da Ibiapaba, como o foi nas localidades sertanejas indicadas por Freire Alemão. O referido botânico menciona que tal período de estiagem que acometera o Ceará a partir de 1845 fora expressivo para que ocorresse transformações econômicas no âmbito da serra da Ibiapaba. Se anteriormente à seca, o que se encontrava eram propriedades miseráveis, com a transmigração de uma miríade de retirantes e investimentos realizados, houve valorização substancial dos terrenos locais, que passaram sobretudo a ser organizados com fins comerciais.

Havia áreas serranas, como a Meruoca, cujas produções de cana não se faziam tão vultosas, ainda que fosse possível presenciá-las. Freire Alemão atesta que o principal gênero de cultivo na serra da Meruoca era a mandioca, "da variedade chamada cruvela"¹³⁷, e o segundo maior cultivo referia-se ao algodão. Mas também destaca Freire Alemão que havia na serra da Meruoca "porções de terra muito aptas para a cana, café e legumes". E é certo que não se limitava a produção canavieira do Ceará aos terrenos serranos. Freire Alemão, por exemplo, destaca uma grande propriedade, localizada em Icó, cujo proprietário era o "Sr. Firmino"; uma das maiores com as quais se deparou o botânico em suas andanças pelo Ceará, cuja produção principal era a cana de açúcar¹³⁸.

¹³⁴ALEMÃO, Francisco Freire. **Diário de viagem de Francisco Freire Alemão (1859-1861)**. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2011, p. 330.

¹³⁵Localidade que se refere atualmente ao município de Jaguaratama.

¹³⁶Localidade que se refere atualmente ao município de Tauá.

¹³⁷ALEMÃO, Francisco Freire. **Diário de viagem de Francisco Freire Alemão (1859-1861)**. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2011, p. 402.

¹³⁸ALEMÃO, Francisco Freire. **Diário de viagem de Francisco Freire Alemão (1859-1861)**. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2011, p. 132-133.

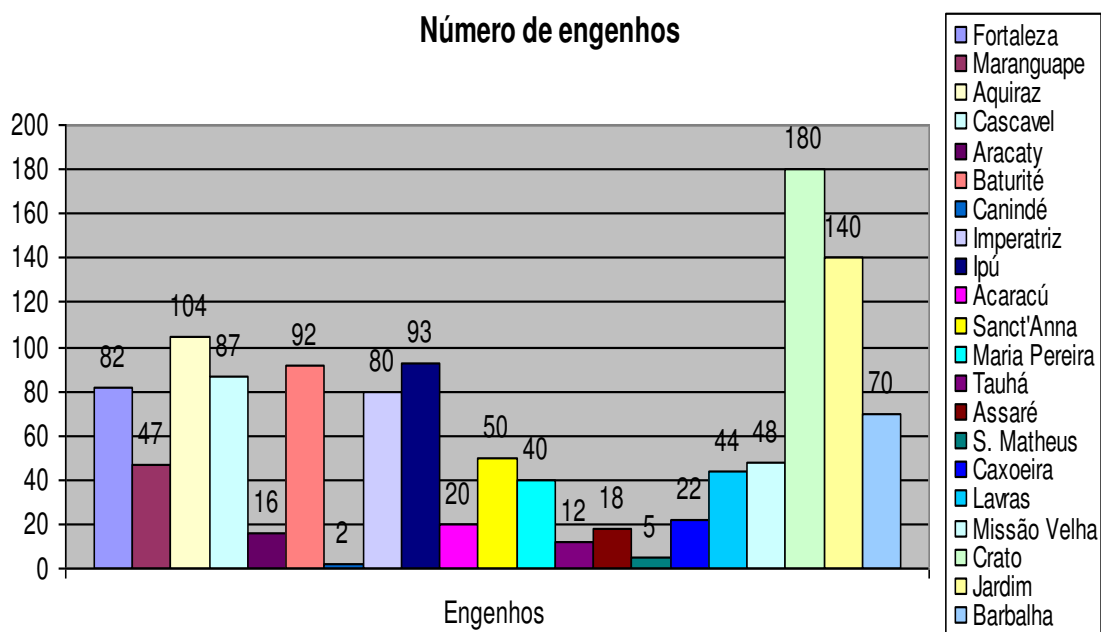


Figura 10: Gráfico referente ao número de engenhos nas vilas cearenses.

Fonte: BRASIL, Thomaz Pompeo de Sousa Brasil. **Ensaio Estatístico da Província do Ceará.** – ed. Fac. Sim. – Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997. T1_Biblioteca Básica Cearense. Fac-símile da edição publicada em 1863, p. 362.

As localidades do Cariri, sobretudo Crato e Jardim, apresentavam o maior número de engenhos. É relevante observar que os engenhos dedicados ao cultivo de cana de açúcar muito mais se destacavam pela produção e comércio de rapadura, que propriamente do açúcar.

No Relatório do Presidente provincial cearense de 1848, Fausto Augusto de Aguiar menciona que a "cana de assucar, que, até ha pouco tempo, era somente aplicada para o mel e rapaduras, já vai sendo cada ves mais aproveitada para o fabrico de agoardente e assucar"¹³⁹. E mais, que não demoraria muito para que o açúcar consumido no Ceará, que quase completamente provinha de Pernambuco, fosse, em algum tempo, não mais importado, e sim produzido em sua totalidade em terrenos do Ceará. Podemos também nos deparar com referências sobre o cultivo canavieiro cearense por meio de artigo publicado no jornal O Cearense:

¹³⁹Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará, em 1º de julho de 1848. Ceará: Typographia de Francisco Luiz de Vasconcellos, 1848, p. 22. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/174/000022.html>, Acesso em 10/11/2014.

A canna de assucar é o 3º gênero de cultura de grande valor. Posto que a canna, chamada crioula, fosse aqui importada pelos primeiros colonos, com tudo è sabido que até bem poucos annos a sua cultura era limitada ao fabrico de rapaduras em pequena escala. Ainda hoje pelo interior, e no Cariri, onde se contão alguns trezentos engenhos quase toda cultura da canna reduz-se a melaço, a rapaduras, e aguardente, que são exportados para as comarcas visinhas das províncias de Pernambuco, Parahiba, Bahia e Piauí. O mesmo acontece na Serra Grande e Ibiapaba. De pouco tempo á esta parte è que se introduzio o fabrico do assucar, e começou a exportar-se dos termos visinhos, capital, Maranguape, e Baturité.

VI.

Comparando as cifras da exportação dessas duas comarcas (Fortaleza, Baturité), pelos registros da alfândega nos 3 quinquennios de 1845 à 1860, acha-se o seguinte.

Quinquennios	Arrobas	Valor official
1845 á 1850	334	740\$000
1850 á 1855	16:300	23:488\$000
1855 á 1860	126:000	247:324\$000

No 2º período o aumento sobre o 1º foi de 478 por cento quanto a produção e quanto ao valor de 3170 por cento. No 3º período o incremento sobre o 2º foi de perto de 800 por cento quanto a produção, e de 1080 quanto ao valor.

[...]

Não temos dados para avaliar a produção total da canna em assucar, rapaduras, e melaço em toda a provincia, temos apenas informações de 20 municipios da provincia com 981 estabelecimentos grandes e pequenos de canna, e com 860 engenhos, e enghocas.

Presumindo que o consumo interior, e exportação por terra, e cabotagem não pode ser inferior á exportação para o estrangeiro; ou que vem a dar o mesmo resultado, que cada engenho produsa em assucar, rapadura, e melaço, termo médio, um conto de reis, os engenhos dos 20 municipios darião 860 contos; e contando que os outros 9 municipios, entre os quaes entra Viçosa, Russas, e Pereiro tenham 140 engenhos terá a provincia, ao todo mil engenhos, e enghocas de moer cana, produzindo mil contos¹⁴⁰.

¹⁴⁰BPGMP. *O Cearense*, 25 abr. 1861, n. 1434, p. 2

A princípio da década de 50, do século XIX, já havia algumas referências sobre a exportação do açúcar produzido no Ceará, o qual ainda não atendia às exigências comerciais em comparação a outras províncias brasileiras que, há algum tempo, comercializavam tal produto e, portanto, eram detentores de maior experiência no que concerne ao processo produtivo, além de possuírem maquinários que emprestavam celeridade e eficiência à produção deste gênero.

Com vistas a evidenciar os primeiros passos da produção açucareira cearense, comparada a de outras localidades, o Presidente da Província cearense Joaquim Marcos d'Almeida Rego, em Relatório de 1852, observa que "sendo o produto ainda imperfeito, não póde competir no mercado com o de outras províncias mais adiantadas em seu fabrico; e, se essas vacilam com a competência dos assucares das colônias inglesas e do de beterraba, muito maior deve ser nossa vacilação"¹⁴¹.

Embora não tenhamos dados específicos sobre cada uma das localidades apresentadas no gráfico abaixo, as informações de que dispomos e que estão expressas no referido gráfico são relevantes na medida em que nos permitem verificar onde se estava a produzir em maiores quantidades os referidos gêneros na província cearense:

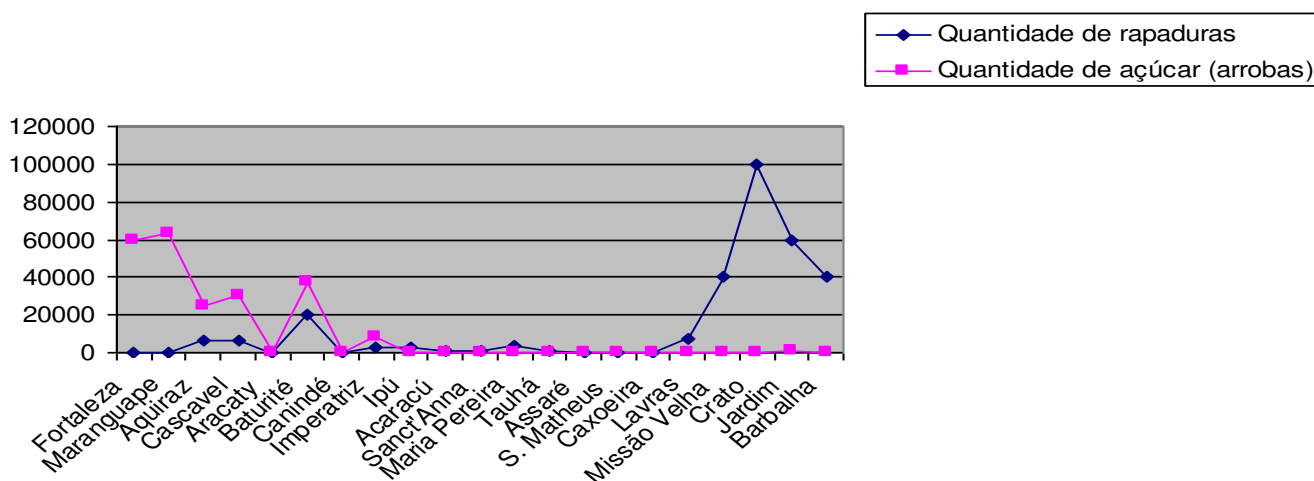


Figura 11: Gráfico da produção de açúcar e rapadura nas distintas vilas cearenses.

¹⁴¹Relatório do Excelentíssimo Senhor Doutor Joaquim Marcos d'Almeida Rego, Presidente da Província do Ceará à Assembleia Legislativa, na abertura da 1ª sessão ordinária de sua 9ª legislatura, em 1º de setembro de 1852. Ceará: Typographia Cearense, 1852, p. 17. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/178/000017.html>. Acesso em 10/11/2014.

Fonte: BRASIL, Thomaz Pompeo de Sousa Brasil. **Ensaio Estatístico da Província do Ceará.** – ed. Fac. Sim. – Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997. T1_Biblioteca Básica Cearense. Fac-símile da edição publicada em 1863, p. 362.

De acordo com os números, mesmo que incompletos, citados por Thomaz Pompeu de Sousa Brasil verificamos, nas informações do gráfico acima sobre a produção de algumas localidades da província, que a produção de rapadura em Baturité apresenta números inferiores às vilas que compõem o Cariri: Missão velha, Crato, Jardim e Barbalha; configurando como a quinta maior produção.

Baturité também aparecia como uma das localidades com maior produção de açúcar, embora apresentasse produção inferior a Fortaleza e Maranguape. Enquanto Fortaleza especificava a produção de 60.000 arrobas de açúcar e Maranguape, 63.000 arrobas, Baturité apresentava 38.000 arrobas. É importante ponderar que estes dados levantados por Thomaz Pompeu estão incompletos e, de certo modo, privilegiam a produção das localidades mais próximas do porto de Fortaleza. Cabe destacar que, para além da produção que se encaminhava à alfândega, havia decerto uma parte desta produção que passava ao largo da fiscalização alfandegária.

O jornal O Cearense, de 10 de novembro de 1857, no artigo intitulado “A estrada de Baturité”, apresenta algumas especificações sobre a fertilidade da serra de Baturité e imediações, abordando a cultura da cana de açúcar, ainda que não se limite a ela:

D'esde a Pacatuba até o pé d'aquella serra; isto é, desde 4 legoas d'aqui até 24, quanto dista Baturité, o terreno é regado por varios correntes fertilissimos, como o da Pacatuba, Guaiuba, Acarape, Cantagallo, Verde e Araciaba, em cujas extensas marges avarjadas nasce a mais viçosa canna. Nas faldas das serras da Aratanha, Jubaia, Maranguape, e baturité o caffè dá também como o melhor do Rio: por tanto um terreno tão fecundo, e extenso é destinado a um grande futuro, e só espera uma maior população, actividade e industria.

[...]

Em fim Baturité, que não ha muito, apezar de todos os recursos naturaes quasi nada para a exportação, já hoje produz tanto café, assucar, e algodão, que não podem ser trasidos todos ao mercado da capital por falta de meios de conducção.

Informão-nos que lá estão lavradores, e negociantes com os armazens cheios de productos agriculos sem podel-os conduzir a capital¹⁴².

No ano de 1857, temos notícias do florescimento do cultivo da cana de açúcar no Ceará¹⁴³. A produção de açúcar, no referido ano, fora superior aos três anos anteriores, e entre os locais apontados pelo adiantamento deste “ramo da indústria agrícola” estavam os municípios “da capital e Baturité. No Acarape, lugar pertencente a este município, há terrenos próprios para serem montados os mais vastos estabelecimentos”¹⁴⁴.

Portanto, cabe destacar que a produção canavieira também suscitou interesses pela ocupação dos terrenos de algumas das serras mais produtivas do Ceará. A ideia de fertilidade, na segunda metade do século XIX, estava pautada na possibilidade produtiva referente aos gêneros que apresentavam melhores colocações nos mercados de outras províncias e de outros países. A ênfase dada à fertilidade de certos espaços era uma forma de o Ceará ser equiparado às condições encontradas em outras localidades mais prósperas; era a tentativa de mapear e ocupar determinados locais da província, capazes de permitir os melhores êxitos sobremodo no âmbito da prosperidade e do progresso econômico.

1.4 As terras altas do Ceará

No Ensaio Estatístico da Província do Ceará, de 1863, Thomaz Pompeo de Sousa Brasil caracteriza as “terras altas” do Ceará, em três categorias: “serrotes”, “serras baixas cultiváveis” e “serras frescas”¹⁴⁵.

¹⁴²BPGMP. A estrada de Baturité. **O Cearense**. Fortaleza, 10 nov. 1857, n. 1074, p. 1.

¹⁴³BPGMP. Continuação do extracto do relatório da presidência a assemblea. **O Cearense**. Fortaleza, 4 ago. 1857, n. 1046, p. 2.

¹⁴⁴Relatório que à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1857, o Excelentíssimo Senhor Coronel Joaquim Mendes da Cruz Guimarães, 3.º Vice-Presidente da mesma província, Ceará, Typ. Cearense, 1857, p. 19. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/183/000019.html>. Acesso em: 24/07/2015.

¹⁴⁵BRASIL, Thomaz Pompeo de Sousa Brasil. **Ensaio Estatístico da Província do Ceará**. – ed. Fac. Sim. – Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997. T1_Biblioteca Básica Cearense. Fac-símile da edição publicada em 1863, pp. 138-141.

As representações construídas por Thomaz Pompeo¹⁴⁶ não resultam de apreciações cujos propósitos se justificariam por questões e percepções superficiais concernentes às referidas localidades. É certo que os estudos e trabalhos desenvolvidos pelo autor tinham grande repercussão e legitimidade não só no Brasil, mas também no âmbito internacional, sobretudo perante naturalistas e viajantes que tinham o Brasil como fonte de suas análises.

Os serrotes demarcariam principalmente as “terras altas” dos territórios localizados no sertão da província. Como região de serrotes, o autor cita Quixeramobim, local onde não seria possível encontrar pequenos montes dispersos, e sim “enormes massas graníticas; ora pedregosos, e outros finalmente de barro, mas geralmente seccos e despidos”¹⁴⁷.

As “serras baixas cultiváveis”, que abrangiam, por exemplo, “as chapadas da Serra-Grande, Araripe, Apodi”, eram apresentadas de forma bem diferente do tom inóspito que inspirara a caracterização dos “serrotes”. Afirmo Thomaz Pompeu, ao caracterizar as “serras baixas cultiváveis”, que a “frescura” de tais regiões permitia que plantações de “milho, feijão, mandioca e algodão” fossem possíveis no “inverno”. Segundo o autor todas “estas serras e algumas outras são susceptíveis de cultura pelo inverno, e todas ellas são mais ou menos cultivadas”¹⁴⁸. Estas serras estavam localizadas, de acordo com Thomaz Pompeu, no “coração do sertão”. Eram “as únicas porções de terreno do sertão, a que o sertanejo pode recorrer para plantações de legumes, vazantes &.”¹⁴⁹.

¹⁴⁶Bastos (2013, p. 75) menciona que Thomaz Pompeo atribuía importância à construção de dados estatísticos à medida que, por meio destas referências, haveria condições mais precisas a fim de se implementar ações e projetos com o propósito de modernizar o Ceará. No texto que dirige aos leitores do *Ensaio Estatístico da Província do Ceará*, Thomaz Pompeu expressa claramente as funções as quais acredita serem atribuições referentes à ciência estatística. Segundo Thomaz Pompeo, não caberia, pois, à estatística a descrição dos países já que esta atribuição seria restrita à geografia, tampouco a estatística deveria se ater às razões e às transformações que levaram a formação e ao desenvolvimento dos países, pois seria esta função uma atribuição da história e também não deveria a ciência estatística se concentrar acerca das riquezas de um país na medida em que isto caberia à economia política. Segundo Thomaz Pompeo, a ciência estatística serviria à possibilidade de se conceber um conhecimento serial de forma a se decifrar as leis responsáveis pela ordem moral e material da sociedade.

¹⁴⁷BRASIL, Thomaz Pompeo de Sousa Brasil. *Ensaio Estatístico da Província do Ceará*. – ed. Fac. Sim. – Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997. T1_Biblioteca Básica Cearense. Fac-símile da edição publicada em 1863, pp. 138.

¹⁴⁸Ibid., p. 139.

¹⁴⁹Ibid., p. 139.

Já as serras frescas, conforme menciona Thomaz Pompeu¹⁵⁰, seriam caracterizadas não só pela grande abundância de água, mas principalmente pela fertilidade referente ao cultivo de café e cana de açúcar, bem como de "legumes e mandioca em grande escala". As serras frescas caracterizadas por Thomaz Pompeu eram Maranguape, Aratanha, Acarape e Baturité, nas quais havia grandes plantações de café e de cana de açúcar, não só em suas áreas mais elevadas, mas também nos espaços localizadas nas imediações e em suas faldas, caracterizadas principalmente por apresentarem solo massapê, apropriado sobremaneira à plantação de cana. Na serra da Uruburetama cultivava-se café e cana, embora sua maior produtividade fosse baseada na plantação de algodão, mandioca e alguns "legumes". Na serra de Santa Rita, a maior produção referia-se ao cultivo de cana, mandioca e "legumes"; na serra da Ibiapaba - caracterizada como "fresca e abundante d'agua"- produzia-se "legumes", mandioca, cana, um pouco de café, além de muitas frutas. Já a serra do Araripe, teria uma produção semelhante ao da Ibiapaba, com maior ênfase no cultivo da cana. O Araripe era considerado o mais extenso espaço fértil da província. Na serra do Pereiro produzia-se "legumes" e cana, e, por fim, a serra do Machado, cujas culturas mais desenvolvidas eram de café e cana.

A questão da fertilidade é algo importante a considerar na medida em que tal referência expressa certa diferença quanto ao seu uso ao longo do tempo. A fertilidade de um espaço em fins do século XVIII ou nos primeiros anos do século XIX deveria ligar-se à possibilidade dos cultivos voltados à subsistência, principalmente considerando os períodos de seca, assim como à produção algodoeira, ou de outros produtos com alguma aceitação em determinadas praças comerciais.

Thomaz Pompeo, ao construir as caracterizações que demarcam as diferenças entre as "terras altas" da província, permite-nos considerar que as referências concebidas para os "serrotes" distinguem não só as terras mais elevadas do Ceará, mas aludem a uma distinção que certamente imprimem certa relação entre o litoral, as serras e o sertão da província cearense. E isto claramente nos sugere que a agricultura é elemento primordial a fim de que possamos compreender tais distintas concepções.

¹⁵⁰Ibid., p. 140.

Podemos verificar que, para além dos dados em si que nos fornecem o trabalho de Thomaz Pompeu de Sousa Brasil, a própria necessidade de se conceber uma estatística para a província do Ceará é parte do processo de modernização dos meios administrativos, permitindo que tais informações estabelecessem definitivamente a integração do Ceará à ideia de uma nação brasileira. Nesse sentido, a agricultura, sendo uma das atividades centrais que pautava as possibilidades de desenvolvimento econômico das províncias e do império, não é tão difícil supor que ela viria a se tornar um dos elementos centrais a fim de se pensar e, portanto, se caracterizar o território do Ceará.

Desta sorte, a umidade, as baixas temperaturas e fertilidade das serras corriqueiramente eram contrastadas às especificidades dos sertões. Nas serras cearenses consideradas um tanto quanto férteis, os lavradores não encontrariam tantos óbices, além da adequação de determinadas culturas, gêneros agrícolas, ao solo e ao clima local. A abundância e perenidade de águas e as temperaturas amenas tornaram tais espaços caracteristicamente opostos às paisagens sertanejas do Ceará, muito mais atreladas à aridez e às agruras dos períodos de seca. Torna-se, portanto, relevante considerar que não há como desconsiderarmos a agricultura como um elemento importante nas caracterizações propostas, o que permitiu que determinadas definições fossem concebidas de uma forma e não de outra.

1.5 A preservação das matas

A importância do pensamento e dos referidos trabalhos de Thomaz Pompeu para a nossa pesquisa se dá fundamentalmente por se debruçar o autor sobre algumas das serras provinciais, além de expressar, por meio de suas observações, uma discussão voltada para uma preocupação preservacionista das matas que destoava das inquietações e propostas de grande parte dos políticos e intelectuais da época. Os escritos evidenciam um movimento acirrado com vistas à ocupação das regiões serranas que foram considerados os espaços de maior fertilidade da província.

José Romário Rodrigues Bastos¹⁵¹ observa que a publicação da obra "Memoria sobre a conservação das matas, e arboricultura como meio de melhorar o clima da província do Ceará" denotou a busca de Thomaz Pompeo de Sousa Brasil por se estabelecer e se legitimar, no âmbito do Império, com alguma autonomia e originalidade no que concerne a sua produção de um conhecimento científico¹⁵². É certo que, embora tenha sido um intelectual influente no âmbito da província cearense, e até mesmo para além dos limites provinciais, Thomaz Pompeo, com sua produção científica, suscitava adeptos e também refutadores, que não concebiam e não concordavam com suas premissas científicas.

Partindo de um ambiente caracterizado por disputas quanto à legitimidade do discurso científico, na segunda metade do século XIX, Bastos, comparando a produção de Thomaz Pompeo com a dos membros da Comissão Científica de exploração, os quais percorreram uma parte do território cearense entre 1859 a 1861, afirma que a postura de alguns dos referidos membros da Comissão Científica foi um tanto quanto reticente em relação aos esforços intelectuais e científicos de Thomaz Pompeu.

De acordo com Bastos, dentre os membros da Comissão Científica de Exploração, Giacomo, Raja Gabaglia - chefe da seção Astronômica e Geográfica, teria se utilizado de alguns dados produzidos por Thomaz Pompeo sobre as chuvas e as secas do Ceará. No entanto, outro membro da Comissão, Guilherme Schüch Capanema - chefe da seção Geológica e Mineralógica - produziu alguns trabalhos que se contrapuseram a algumas premissas científicas defendidas por Pompeo, como, por exemplo, a ideia de que a destruição das matas seria elemento central na incidência dos períodos de estiagem. Segundo Capanema, essa questão não poderia ser tratada por esse viés, na medida em que as secas desde tempos muito remotos já ocorriam no território cearense.

Ao tecer considerações abordando a necessidade de conservação das "matas" do Ceará, além de outros elementos naturais, verificamos que a preocupação de Thomaz

¹⁵¹BASTOS, José Romário Rodrigues. 2013. 176 f. **Natureza, tempo, técnica**: Thomaz Pompeu de Sousa Brasil e o século XIX. Dissertação (Mestrado em História Social). Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2013. p. 63.

¹⁵²É relevante fazer observar, conforme análise empreendida por José Romário Rodrigues Bastos, que Thomaz Pompeo, ao curso de sua vida, participou de distintas "sociedades intelectuais" com vistas a propalar e legitimar, seu pensamento, e principalmente sua produção científica; "Pompeu atravessa associações científicas de diferentes temáticas: Literatura, Arqueologia, Geografia, Indústria (que se pode ler como Economia), História". Cf. BASTOS, 2013, p. 69.

Pompeo se voltava sobremaneira à necessidade de garantir que alguns dos espaços mais férteis da província não viessem a sofrer transformações tão bruscas a ponto de perderem pouco a pouco suas uberdades características. Não era, portanto, uma preocupação tão somente voltada ao meio natural, e sim ponderações que se referiam intrinsecamente ao desenvolvimento e progresso futuro da economia provincial.

A indagação de como as gerações futuras haveriam de lidar com um ambiente natural completamente desgastado e alterado por práticas inapropriadas e abusivas por décadas e décadas, segundo o próprio Thomaz Pompeo, foi um ponto de partida do autor.

Thomaz Pompeo se esmerou em autores clássicos europeus - como Buffon¹⁵³ e Humboldt¹⁵⁴ - a fim de embasar suas assertivas. Embora a economia não fosse a sua preocupação central, o autor a apresenta como uma questão imprescindível, quando discute a perspectiva de equilíbrio entre as necessidades devotas do progresso e a imprescindibilidade de se evitar que as fontes primordiais, que poderiam levar a essa prosperidade, fossem perdidas ao longo do tempo.

Portanto, as contribuições intelectuais prestadas por Thomaz Pompeo visavam, de modo amplo, analisar as possibilidades da província também quanto às suas condições de prosperidade econômica. Para tanto, observou as principais causas que dificultavam o florescimento produtivo do Ceará.

Na medida em que a seca foi o mais evidente e contundente fenômeno a arrebatar o território e a população cearense com alguma periodicidade, as considerações prestadas por Thomaz Pompeo se voltaram a compreender os motivos que levavam de tempos em tempos o Ceará a sofrer as consequências desses períodos de estiagem. As secas, como também a falta de combustível e a impureza atmosférica, decorriam, conforme análise desenvolvida por Thomaz Pompeo, da destruição contumaz das matas localizadas em certos espaços dotados de maior fertilidade, como algumas das serras cearenses.

¹⁵³Georges Louis Leclerc, Conde de Buffon, foi importante naturalista francês; nasceu em Montbard, em 1707, e morreu em 1888, em Paris.

¹⁵⁴Friedrich Wilhelm Heinrich Alexander von Humboldt foi um geógrafo e naturalista alemão. Nasceu em Berlim, em 1769, e morreu também em Berlim, no ano de 1859.

Para Thomaz Pompeu, a característica sequidão e raras chuvas de algumas localidades - como o deserto do Saara e de Gobi, se explicavam basicamente por não haver "lagos, e nem bosques, donde o calor arranque vapores que se condensão, e se resolvão em chuva"¹⁵⁵. A questão posta por Thomaz Pompeo não se refere, portanto, exclusivamente, ou pelo menos não atribui importância central, ao processo de evaporação das águas, uma vez que tal questão, em si, segundo o autor, não seria suficiente a fim de explicar a sequidão ou umidade de determinados espaços. Para Thomaz Pompeo, tornava-se imprescindível destacar os elementos capazes de contribuir com o fenômeno da condensação:

A evaporação das aguas e a transpiração das matas absorvendo o calorico espalhado no ar, formão em torno de si, segundo a estenção de sua superficie, um ar fresco, uma temperatura baixa, onde se condensão, e pela afinidade se agglomerão os vapores aquosos. Daqui vem o fenomeno muito conhecido dos constantes nevoeiros nas serras, e das chuvas mais abundantes nas montanhas arborisadas, do que nos sertões visinhos: porque as serras além da elevação, estão cobertas de matas verdes e por conseguinte são outros tantos focos de transpiração, e consensação¹⁵⁶.

José Romário Rodrigues Bastos salienta que Thomaz Pompeu de Souza Brasil não foi um intelectual isolado em suas proposições referentes ao meio ambiente no Brasil. Outros intelectuais e políticos também se pronunciaram contra o desenvolvimento de ações desordenadas e "ignorantes" que tendiam a prejudicar aquela que deveria ser a principal atividade econômica do país, agricultura, desde que empreendida com certa racionalidade¹⁵⁷. Destarte, o pensamento oitocentista que propugnou uma melhor sorte à agricultura e ao meio natural não conflitava com o processo de desenvolvimento da economia, mas se pronunciou, sobretudo, com vistas a permitir que este desenvolvimento, ou progresso e prosperidade para usar termos que foram correntes no século XIX, pudesse ocorrer de forma menos predatória e, por conseguinte, capaz de fluir sem grandes óbices. Bastos observa que desde meados do

¹⁵⁵BRASIL, Thomaz Pompeo de Sousa. **Memória sobre a conservação das matas, e arboricultura como meio de melhorar o clima da província do Ceará**. - Ed. fac. sim. - Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997, p. 6.

¹⁵⁶Ibid., p. 7.

¹⁵⁷BASTOS, José Romário Rodrigues. Natureza, Ciência e Preservação: Thomaz Pompeo de Souza Brasil e a crítica ambiental do Ceará (1840-1880). In: Simpósio Nacional de História, XXVI, 2011, São Paulo. **Anais...** São Paulo: ANPUH, 2011, p. 11.

século XVIII “é frequente a preocupação de intelectuais com a efetivação de uma produção estável, partindo de uma crítica ambiental em que aparecem discursos adeptos dos métodos para proporcionar uma agricultura produtiva, baseada na estabilidade da natureza”¹⁵⁸.

José Augusto Pádua faz algumas considerações sobre a "teoria do dessecamento", que basicamente apregoava que a destruição progressiva e sem qualquer racionalidade das florestas nativas levava à perda de "umidade, das chuvas e dos mananciais de água"¹⁵⁹. José Augusto Pádua identifica a base deste pensamento em fins do século XVII e início do XVIII, relevando que originalmente esse pensamento se embasou nas investigações empreendidas por John Woodward¹⁶⁰ e Stephen Hales¹⁶¹, em Cambridge.

De acordo com o historiador, a França teria sido o país a receber tais teorias de forma mais efusiva, tendo duas figuras de prestígio - Buffon¹⁶² e Duhamel de Menceau¹⁶³ - dentre seus principais divulgadores. Além disso, José Augusto Pádua afirma que, na segunda metade do século XVIII, houve alguns pontos influentes. Para usar as palavras do próprio autor, um terreno fértil para que a "teoria do dessecamento" lograsse se difundir, atendendo aos interessados nessas distintas questões científicas. O primeiro ponto referia-se ao fato de que, no século XVIII, a teoria fora propagada, propalada por meio do pensamento de Hume¹⁶⁴ e Montesquieu¹⁶⁵, que aludia à influência do clima sobre as instituições e os costumes populares. O segundo ponto referia-se aos terremotos que afetaram Londres e Lisboa, na metade do século XVIII, que geraram interesses e preocupações pelas questões atinentes às influências climáticas e meteorológicas que poderiam incidir sobre a vida social. Conclui José Augusto Pádua que não tardou para que as premissas da "teoria do dessecamento" chegassem nos espaços coloniais, como ocorreu no Brasil, onde figuras com certa notoriedade, dentre

¹⁵⁸Ibid., p. 12.

¹⁵⁹PÁDUA, José Augusto. **Um sopro de destruição**: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista, 1786-1888. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004, p. 46.

¹⁶⁰Naturalista e geólogo inglês, nasceu em 1665 e morreu em 1728.

¹⁶¹Botânico e fisiologista inglês, nasceu em 1677 e morreu em 1761.

¹⁶²Ver nota 140.

¹⁶³Médico, engenheiro e botânico francês. Nasceu em 1700, em Paris, e morreu em 1782, em Paris.

¹⁶⁴David Hume foi um filósofo escocês. Nasceu em 1711 em Edimburgo e morreu na mesma cidade em 1776. David Hume é o filósofo iluminista que melhor expressa as ideias referentes ao empirismo cético.

¹⁶⁵Charles-Louis de Secondat, Barão de Montesquieu, foi um filósofo francês que viveu entre 1689 e 1755. Montesquieu teorizou sobre a divisão do poder político em três poderes – executivo, judiciário e legislativo -, influenciando a organização política das nações modernas.

os quais José Bonifácio¹⁶⁶, tornaram-se entusiastas de tais aportes científicos. A "teoria do dessecamento" repercutiu inclusive no pensamento corrente acerca das causas que tornavam a seca um fenômeno mais frequente em determinadas localidades, como o foi Thomaz Pompeo de Sousa Brasil¹⁶⁷.

Thomaz Pompeo não concebia a seca como um mero fenômeno natural, mas acreditava que a ação humana era influente em tais questões. A ação humana era, portanto, elemento agravador do problema. Na acepção de Thomaz Pompeo, o uso "ignorante" e desordenado dos machados, bem como as queimadas eram elementos responsáveis pela incidência e exacerbação dos períodos secos. Desta sorte, Thomaz Pompeo menciona, referindo-se à cultura do algodão no Ceará, que determinados lugares, onde a cultura algodoeira se tornou proeminente ao curso do oitocentos, como a serra de Uruburetama, foram despidos de suas "matas" originais, permitindo que o algodão se proliferasse a cada dia. Além da serra de Uruburetama, o autor assevera também que o mesmo se "succedeo nas serras visinhas desta capital, Maranguape, Aratanha, Jubaia, Acarape, e Baturité, e até nos allagadiços de nossas praias"¹⁶⁸.

Um processo semelhante, ainda segundo Thomaz Pompeu, ocorreu a partir da expansão das plantações de café, que também foram responsáveis por destruir grande parte da vegetação nativa de alguns dos espaços serranos cearenses. A destruição provocada pelos cafezais, segundo análise de Thomaz Pompeo, levou a uma maior exposição dos terrenos aos efeitos das altas temperaturas a que se sujeitava o território cearense.

Após a seca de 1845, passando pelas décadas de 50 e 60, houve no Ceará uma curva ascendente no que cerne à cultura e à produção dos principais gêneros destinados à exportação - algodão, café e cana de açúcar. Este movimento comercial, ao tempo que provocou uma ocupação, conforme fizemos observar, de alguns dos considerados mais férteis espaços serranos do Ceará, despertou certa apreciação crítica

¹⁶⁶José Bonifácio de Andrada e Silva nasceu em Santos, em 1763. Estudou Direito e Ciências Naturais na Universidade de Coimbra, exercendo após sua formação a atividade docente, que lhe conferiu notoriedade em vários países europeus. No Brasil, José Bonifácio exerceu a função de Ministro durante o reinado de D. Pedro I, além de ter se tornado um dos principais nomes no processo de organização da Independência brasileira, o que lhe conferiu o epíteto de "Patriarca da Independência". Após a abdicação de D. Pedro I, em 1831, José Bonifácio foi nomeado tutor de seus filhos, função que exerceu até o ano de 1833. José Bonifácio morreu em 1838, quando residia na Ilha de Paquetá, no Rio de Janeiro.

¹⁶⁷PÁDUA, op. cit., p. 46.

¹⁶⁸BRASIL, op. cit., p. 18.

por parte de Thomaz Pompeu, que considerava tal movimentação uma causa central referente aos períodos de estiagem que acometiam a província. Sobre esta questão, Thomaz Pompeo tece algumas considerações:

A destruição das matas entre nós nas serras, e nas praias; os incendios dos campos todos os annos no sertão tem concorrido visivelmente a nossos olhos para a diminuição das agoas, e desaparecimento de muitas fontes; não terá igualmente concorrido visivelmente a nossos olhos para a diminuição das agoas, e desaparecimento de muitas fontes; não terá igualmente concorrido para as seccas que tem assolado esta provincia do Ceará, e suas visinhas?¹⁶⁹

Os aportes científicos balizavam as análises e considerações prestadas por Thomaz Pompeu. As atividades agrícolas, portanto, deveriam necessariamente se fundamentar em conhecimentos científicos, a fim de não propalar certos equívocos que, segundo o autor, levavam à devastação das matas. A análise que empreende Thomaz Pompeu sobre a dispersão e desenvolvimento da agricultura em alguns dos espaços serranos cearenses evidencia uma preocupação com as áreas de maior fertilidade da província.

A inquietação apresentada por Thomaz Pompeo não se restringia às “matas”, mas se referia, de um modo mais amplo, à harmonia dos sistemas naturais interdependentes¹⁷⁰. Na análise do autor, há uma direta relação entre o desmatamento propagado e a escassez daquela que seria a principal fonte de fertilidade, a água, e a temperatura corrente dos lugares mais férteis da província.

Portanto, Thomaz Pompeu, ao se debruçar sobre algumas questões referentes à “conservação das matas” no Ceará, evidencia a situação crítica na qual se encontravam principalmente certas áreas serranas, que, no passado, eram descritas em sua florescência e exuberância; mas que posteriormente foram apresentadas completamente alteradas, e bem distante do que já haviam sido. Thomaz Pompeu

¹⁶⁹Ibid., p. 21.

¹⁷⁰José Augusto Pádua observa que, embora houvesse discordância entre o pensamento de Buffon e Lineu - especificamente uma crítica de Buffon ao "sistema de classificação de Lineu" -, em ambos esses autores a visão constituída de natureza aludia a "uma ordem construída a partir de movimentos interdependentes". Percebemos, portanto, proximidade entre essa concepção de natureza apresentada por José Augusto Pádua, no que concerne aos dois citados cientistas e o pensamento de Thomaz Pompeu. Cf. PÁDUA, 2004, p. 45.

instituiu, de certo, modo, no âmbito da província cearense, uma linha de pensamento que buscava refletir e ponderar sobre a movimentação referente ao tão aclamado e ambicionado progresso e prosperidade econômica. No alto de sua legitimidade política e intelectual, o autor pautou a natureza como uma preocupação, que necessariamente deveria ser tratada com maiores desvelos.

1.6 As serras e a Comissão Científica de Exploração

A "Imperial Comissão Científica" ou "Comissão Exploradora das Províncias do Norte", ou mesmo "Comissão Científica de Exploração", criada em 1856, foi uma das ações promovidas e financiadas pelo Governo Imperial com vistas à integração e exploração do território de algumas províncias pouco conhecidas. Composta por cinco seções, conforme nos aponta Braga¹⁷¹ – Botânica, Mineralogia e Geologia, Zoologia, Astronomia e Geografia, Etnográfica e Narrativa de Viagem -, a Comissão Científica foi presidida por Francisco Freire Alemão e o propósito de tal empreitada basicamente era adentrar em locais pouco conhecidos pelo império e coletar material de forma a compor acervo do Museu Nacional.

A Comissão Científica de Exploração, conforme verifica Lorelai Kury, foi "a primeira expedição científica brasileira"¹⁷². Em cada uma de suas seções, considerando as orientações acerca dos trabalhos que deveriam levar adiante, verificam-se preocupações acerca das análises empreendidas quanto ao potencial econômico dos espaços percorridos, bem como dos materiais observados e coletados. Contudo, os trabalhos não se limitaram a propósitos voltados ao desenvolvimento de atividades econômicas. Na seção botânica, por exemplo, os estudos das plantas encontradas visavam tanto ao implemento de atividades "industriais", como aos seus fins medicinais.

Segundo Kury, coube à Comissão Científica de Exploração um papel imprescindível no processo de desenvolvimento e consolidação de uma ciência

¹⁷¹BRAGA, Renato. **História da Comissão Científica de Exploração**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004, p. 22.

¹⁷²KURY, Lorelai. A Comissão Científica de Exploração (1859-1861). A ciência imperial e a musa cabocla. In: HEIZER, Alda; VIDEIRA, Antônio Augusto Passos. **Ciência, civilização e império nos trópicos**. Rio de Janeiro: Acces, 2001, p. 29.

nacional¹⁷³. Com os trabalhos da Comissão, o Brasil afirmava-se como um país apto à produção de um conhecimento científico específico sobre o seu território. Portanto, os trabalhos da Comissão Científica além de providenciar um conhecimento aprofundado sobre o Brasil, já que deveria percorrer espaços, até então, pouco explorados, e construir a imagem de um país que se aproximava cada vez mais das premissas civilizatórias, designava a si, aos seus naturalistas e cientistas, a possibilidade de produzir um conhecimento mais autônomo, sem os matizes que lhe emprestavam os escritos provindos de outros países.

A Comissão Científica, segundo Porto Alegre¹⁷⁴, fez parte de um projeto científico e cultural, concebido nas entranhas do Império brasileiro, cujo objetivo era basicamente consolidar o regime monárquico; ou seja, expressar a autonomia política, econômica e cultural do Brasil, que há poucas décadas tornara-se independente, ao tempo que se construía uma imagem de nação promissora, sobretudo aos olhos estrangeiros. A Comissão Científica, em suas andanças e coletas pelo território, estabelecia a “definitiva integração da província do Ceará ao projeto de constituição da nação brasileira”¹⁷⁵.

Se os propósitos centrais da Comissão Científica visavam à exploração das condições econômicas de algumas províncias e à integração de tais espaços, pouco conhecidos, ao projeto de nação concebido pelo Império brasileiro, é importante mencionar que algumas serras do Ceará - como Baturité, Maranguape, Aratanha, entre outras - foram comparadas, descritas e caracterizadas como locais que se aproximavam, considerando a fertilidade e as possibilidades comerciais, aos terrenos já bem conhecidos e prolíficos do sul do Império. Era uma porção territorial do norte que poderia justificar a necessidade de integração daqueles rincões remotos e quase esquecidos.

As serras ganhavam ares, considerando as narrativas de alguns dos viajantes que estiveram ao longo do século XIX no Ceará, de importante evidência apta a empreender contestação a certa visão aceita e difundida sobre tal localidade. O Ceará

¹⁷³Ibid., p. 40.

¹⁷⁴PORTO ALEGRE, Maria Sylvia. **Comissão das Borboletas: A ciência do império entre o Ceará a Corte (1856-1867)**. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria de Cultura do estado do Ceará, 2003, p. 7.

¹⁷⁵RIOS, Kênia Sousa. A Comissão científica e a seca do Ceará (Apresentação). In: CAPANEMA, Guilherme Schurch de; GABAGLIA, Giacomo Raja. **Estudos Sobre Seca**. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria de Cultura do estado do Ceará, 2006.

era muito mais que as dificuldades encontradas no curso das prolongadas viagens, as quais levavam seus integrantes a cortar paragens completamente desconhecidas, cobrando-lhes de tempos em tempos a superação de certos limites e obstáculos impostos pelo meio natural, além do necessário convívio com distintos e desconhecidos hábitos e costumes de suas gentes; eram experiências legítimas e decerto capazes de conceber outro conhecimento sobre o Ceará.

Giacomo Raja Gabaglia¹⁷⁶, chefe da Seção Astronômica e Geográfica da Comissão de Exploração, teceu algumas considerações sobre as serras cearenses por onde passou. Suas palavras decorrem de seus estudos, coletas de materiais e observações:

O Clima das serras é mais temperado que o do sertão e acontece que os terrenos daquelas frequentemente são menos permeáveis ou que, pela disposição própria, alimentam naturalmente regas copiosas e prolongadas; daí provém que em geral os terrenos das elevações são mais preferidos para a cultura, atendendo à habitual *secura* das baixas. Porquanto se deve ter presente que nas serras, em geral, os reservatórios d'água são perenes, alimentados por uma geada ou neblina abundante, que precede de meses as chuvas anuais.

Condições tão vantajosas fazem que as serras se tornem os principais celeiros de alimentação, produzindo o pão do povo e os legumes, enquanto que os sertões são aproveitados, principalmente, na criação dos gados, fornecendo as pastagens necessárias ou também para alguma produção agrícola, na qual deve-se apontar, como principal, todos os recursos fornecidos pelos cocais e carnaubais. O clima das serras é ótimo; fresco, salubre e próprio para alimentar uma cultura constante. As baixas ou sertões cortados por muitas ribeiras com temperatura média superior de vários graus à das serras, possuem, além de clima sadio, tudo quanto é conveniente para desenvolver em vasta escala a criação de rebanhos, boiadas e cavalhadas.¹⁷⁷

A água é elemento marcante nas considerações de Gabaglia. Em uma província marcada pelo fenômeno da seca, a perenidade dos reservatórios de água torna-se um indicativo claro da distinção entre tais espaços. Gabaglia menciona também que as serras seriam “celeiros de alimentação”. Em suas análises Gabaglia especifica, a

¹⁷⁶Chefe da seção Astronômica e Geográfica da Comissão Científica de Exploração.

¹⁷⁷GABAGLIA, Giacomo Raja. Ensaio sobre alguns melhoramentos tendentes à prosperidade da Província do Ceará. In: CAPANEMA, Guilherme Schurch de. **Estudos Sobre a Seca**. Escritos de Guilherme Capanema e Raja Gabaglia. Fortaleza: Secretaria de Cultura do Estado do Ceará, Museu do Ceará, 2006, p. 65.

partir das serras, certas imagens que se opõem às referências correntes sobre o Ceará. Espaços com farta água disponível, sem o calor excessivo característico dos sertões, alta fertilidade produtiva e o clima considerado salubre eram características de um Ceará que se distanciava, cada vez mais, dos vestígios áureos do período setecentista, quando a Capitania cearense basicamente se constituiu e floresceu economicamente por meio da pecuária, que teve seu melhor desenvolvimento pelos rincões sertanejos.

De forma abrangente, Gabaglia, em texto apenas publicado em 1877, aponta “alguns melhoramentos” que deveriam possibilitar maior “prosperidade” à província do Ceará. Reconhece Gabaglia os infortúnios climatéricos a que se submetera o território cearense ao longo do tempo. O autor alude às lições possíveis de se adquirir com as experiências passadas, mesmo que indesejadas, que deveriam fazer progredir a província e evitar a “reprodução dos maus dias”¹⁷⁸.

Não se limita Gabaglia a falar sobre a seca e seus efeitos no Ceará oitocentista; faz menção, portanto, a outras questões que dificultavam possíveis melhorias referentes à economia do Ceará. Aborda, por exemplo, as dificuldades impostas pelas péssimas estradas que cortavam o território da província, que, segundo o autor, afora “alguns caminhos mais trilhados”, limitavam-se a “veredas ou picadas sinuosas”. Giacomo Gabaglia referindo-se às mencionadas dificuldades que impunham certa lentidão e empecilho à prosperidade do Ceará, concluiu que muito menos decorriam os referidos óbices aos recursos naturais da província, e sim a ação “perdulária” dos homens.

As serras, para Gabaglia, expressavam uma das possíveis justificativas plausíveis para gastos que permitiam os trabalhos de uma comissão exploradora financiada pelo Império. As serras indicavam sobremodo recursos naturais. E para um membro da mencionada comissão que percorreria o Ceará, durante certo período do oitocentos, não seriam nada razoáveis relatos e análises que se contrapusessem a futuros ensaios expedicionários, ou mesmo que atestassem em tons melancólicos o insucesso da comissão vigente. Neste sentido, as serras tornavam-se um dos elementos indicadores de que na província cearense havia certas condições naturais capazes de levar o Ceará à prosperidade, ao progresso material.

¹⁷⁸Ibid., p. 62.

Em um período no qual a ideia de nação se configurava, o Governo Imperial buscava conhecer as potencialidades naturais e agrícolas de cada uma de suas províncias a fim de possibilitar que as riquezas produzidas no âmbito de cada uma dessas localidades contribuíssem para a consolidação política e econômica do Império. O conhecimento minucioso sobre a produção agrícola das localidades mais férteis das províncias, além de um conhecimento sobre os meios que poderiam facilitar, bem como dos obstáculos que impunham dificuldades, a tais produções, eram informações ambicionadas pelo Governo Imperial. Algumas vias e obras, por exemplo, que aproximassem as distintas províncias faziam parte dos interesses reportados pelo Governo Imperial¹⁷⁹. As estradas, a navegação de rios, a construção de canais eram objetos de análise e de interesses de um governo que visava, na medida do possível, à edificação e à integração da nação.

É importante considerar, conforme já fizemos menção, que as serras expressavam nas palavras de Gabaglia a imagem de uma província que não estava limitada à aridez e às dificuldades impostas pela escassez dos meios naturais. As serras configuravam-se como espaços salubres, cujas variadas culturas agrícolas possíveis de se desenvolver nesses espaços poderiam suprir amplamente as necessidades alimentares de seus habitantes. Neste sentido, cabe mencionar que as considerações desenvolvidas por Gabaglia não construíam uma relação dicotômica entre serras e sertão. O sertão cearense, caracterizado em suas especificidades, não era percebido como um espaço desprovido de riquezas e, portanto, incapaz de possibilitar prosperidade ao Ceará. É certo que tais observações não impediram Gabaglia de atestar algumas das diferenças - climáticas, paisagísticas, dentre outras -, que conformaram e demarcaram a distinção entre tais espaços.

As palavras de Gabaglia pareciam querer indicar de que forma o Ceará figuraria como parte de um Império que se consolidava. As percepções relatadas iam além do que encontrara o referido membro expedicionário em suas andanças; visavam sobretudo a delinear um dever, as condições necessárias a tornarem o Ceará parte desta nação que se constituía.

¹⁷⁹Relatório da Repartição dos Negócios do Império apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 8ª legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado Visconde de Mont'alegre. Rio de Janeiro, 1848 (publicado em 1850), p. 5. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1720/000005.html>, Acesso em 19/01/2014.

Conforme menciona Domingues¹⁸⁰, a ideia de nação concebida no Brasil, ao longo do século XIX, atrelava-se à perspectiva de existência de riquezas naturais, "potencialmente econômicas" como acrescenta a autora, as quais deveriam ser buscadas em áreas do Império, até então, pouco exploradas. Isto, de certo modo, justificava o estímulo, pelo governo de D. Pedro II, à exploração de tais espaços pouco conhecidos, sobretudo sob os olhos e experiência de homens dedicados aos preceitos das ciências naturais, implicando uma "marcha para o interior", cujo propósito se fundamentava em "buscar naquele interior novos produtos para o comércio e, neste sentido inverso, através da abertura de caminhos terrestres e fluviais, objetivava levar aos quatro cantos o povoamento e os transportes"¹⁸¹.

Portanto, o "poder político do Estado", segundo Domingues¹⁸², guiou o processo de interiorização em busca de novos terrenos propícios ao desenvolvimento de agricultura com fins comerciais. O Estado empreendeu atividades diversas a fim de fomentar determinadas práticas agrícolas, e é evidente que não só no âmbito do poder imperial é que falamos de Estado, já que nas províncias, na documentação oficial do governo provincial, verificamos certas intenções cujos propósitos visavam a atender as orientações provindas do Rio de Janeiro. Para Domingues, no século XIX "o conhecimento da natureza confundiu-se à faina da exploração econômica dos recursos naturais"¹⁸³.

Atentos à vegetação encontrada no Ceará, os membros da Comissão Científica de Exploração, especificaram três "regiões botânicas": litoral, serras e sertão. Algumas das serras do Ceará, caracterizadas como "montanhas granítico-argilosas", são descritas como espaços úmidos e cobertos "de uma vegetação pomposa, sempre verde"¹⁸⁴. E ainda, as árvores que conformavam as áreas serranas eram comparadas as que existiam nas florestas fluminenses. Eram mencionadas como corpulentas, sobretudo nas "alturas excedentes de 800 pés sobre a face do mar".

¹⁸⁰DOMINGUES, Heloisa M. Bertol. As Ciências Naturais e a Construção da Nação Brasileira. **Revista de História**. São Paulo, n. 135, dez. 1996, p. 42. Disponível em: www.revistas.usp.br/revhistoria/article/download/18795/20858, Acesso em 20/09/13.

¹⁸¹Ibid., p. 42.

¹⁸²Ibid., p. 44.

¹⁸³Id. O homem, as ciências naturais e o Brasil no século XIX. **Acervo**. Rio de Janeiro, v. 22, 2009, p. 167.

¹⁸⁴ALEMÃO, Francisco Freire. Relatórios dos membros da Comissão lidos no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (Seção Botânica). In: **História da Comissão Científica de Exploração**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004, p. 313.

Estas “montanhas granítico-argilosas”, como eram caracterizadas as serras de Baturité, Maranguape, Aratanha, dentre outras, eram percebidas como espaços dotados de uma vegetação permanentemente esverdeada indicando sua fertilidade abundante que principalmente no período mais acentuado de chuvas no Ceará tornavam-se mais florescentes. É certo que as percepções sobre a fertilidade destes espaços não delineavam certa uniformidade às referidas serras, e mesmo a partir de cada uma destas serras podemos perceber que as suas distinções - evidenciadas quanto ao clima, ao solo e à vegetação - eram, por vezes, pronunciadas.

A especificidade da vegetação que cobria quaisquer espaços era decorrente, segundo os membros da seção Botânica da Comissão Científica, da “composição mineralógica do solo, sua configuração e relevo, a latitude do lugar, e altura do sítio sobre o nível do mar, a abundância ou escassez das chuvas, etc.”¹⁸⁵. Os contrastes das paisagens cearenses reforçavam a ideia de fertilidade de algumas localidades, como o Cariri e algumas serras:

Estávamos nos célebres Cariris, verdadeiro oásis em meio daqueles desertos, e tínhamos à vista o monte Araripe, de notável formação: em cima é uma larga e nivelada planura seca, mas todavia revestida de uma vegetação especial, e com pastagens que se denominam – agrestes –; seus flancos sinuosos, corroídos, escarpados, são chamados “talhados”: destes brotam jorros de água límpida e perene, que refrescam os contornos daquele monte, impropriamente denominado serra. São essas águas que mantêm ali, em uma cinta de duas a três léguas de largura, uma vegetação luxuriante, e a admirável fertilidade desse abençoado torrão.

Eram os Cariris, nos tempos primitivos, sombreados de alterosas matas, de que hoje alguns restos estão mostrando o que já foram¹⁸⁶.

O chefe da seção Botânica da Comissão Científica de Exploração, Francisco Freire Alemão, após viagem realizada ao Rio de Janeiro a fim de resolver algumas questões prementes, que o levaram a sair do Ceará em junho para então retornar

¹⁸⁵ALEMÃO, Francisco Freire. Relatórios dos membros da Comissão lidos no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (Seção Botânica). In: **História da Comissão Científica de Exploração**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004, p. 311.

¹⁸⁶Ibid., p. 300.

somente no início de setembro de 1859, aludiu ao relato que lhe fez, quando de seu retorno, Manuel Freire Alemão, seu sobrinho e seu adjunto na seção Botânica da referida Comissão, de viagem empreendida do Crato a Baturité. O relato nos permite perceber as impressões de Manuel Freire Alemão por algumas das serras esparsas do território cearense por que passou.

Na Serra Grande, encontrara os “melhores terrenos aráveis” daquelas paragens da província por onde passava. As nascentes dos rios “Jucá e Puiú”, afluentes da margem direita do alto Jaguaribe, eram expressas como uma das mais férteis paisagens do Ceará. Na serra dos Guaribas, já nas imediações dos sertões cearenses, Manuel Freire Alemão fala que suas matas já há algum tempo eram derrubadas por plantadores e posseiros provindos dos Inhamuns. E ainda acrescenta que eram os terrenos da serra dos Guaribas que forneciam alimentos, por meio de suas “grandes plantações vernais de legumes”, para as propriedades dos sertões aproximados, que se caracterizavam pelas atividades criatórias.

Não raro encontramos referências sobre o processo de ocupação e de cultivo desenfreado por que passaram alguns dos terrenos serranos do Ceará. O uso irracional de machados, derrubando e escasseando as matas nativas destes espaços, era uma espécie de conclusão a que chegavam alguns dos homens dedicados às ciências naturais e que viajavam pelo território cearense, a fim de especificar as ações pouco ilustradas que norteavam os tratos referentes às fertilidades com que se deparavam no Ceará.

José Augusto Pádua observa que certas preocupações preservacionistas quanto ao meio natural oitocentista não devem ser compreendidas como um “fenômeno histórico singular”, mas remete a certa tradição intelectual que remonta ao final do período setecentista e princípios do oitocentos. Basicamente tal tradição foi propugnada e difundida por estudantes formados na Universidade de Coimbra, sob a influência intelectual do naturalista Domingos Vandelli. As críticas preservacionistas, que se reportavam aos avanços desmesurados da produção agrícola sobre os terrenos de Portugal e de suas colônias, visavam a se contrapor a uma mentalidade colonial, a qual

não enxergava quaisquer limites quanto às possibilidades de extração de riquezas oriundas do meio natural¹⁸⁷.

Warren Dean afirma, de forma altissonante, que as plantações dos cafezais teriam sido a principal causa para a destruição das florestas de Mata Atlântica, ao longo do século XIX¹⁸⁸. O autor atesta essa consideração aludindo ao fervor comercial da produção cafeeira nas províncias do Centro-Sul, como Rio de Janeiro e São Paulo. Ainda que as dimensões de cultivo e de comércio que inspiraram a plantação dos cafezais no Brasil tenham sido indubitavelmente mais robustas nas localidades do Centro-Sul, no Ceará os cafezais também inspiraram maiores relevâncias, na medida em que o referido gênero esteve entre os principais produtos designados ao comércio provincial, principalmente após a segunda metade do século XIX. Guardadas as proporções distintas entre os plantios de café na província cearense e em outras localidades, cabe observar que as melhorias atinentes às condições de navegação e de comunicação terrestre foram determinantes para que o cultivo dos gêneros, cujas demandas comerciais eram evidentes - como o algodão, a cana de açúcar e o café -, se tornassem os elementos conducentes à exploração de áreas férteis, levando à destruição constante dessas florestas nativas, que conformavam parte da Mata Atlântica brasileira, como foi e continua sendo a serra de Baturité.

Outro ponto interessante sobre o qual nos fala Warren Dean acerca do processo de devastação da Mata Atlântica refere-se aos problemas e, portanto, à necessidade de maiores cuidados que os proprietários de terras e cultivadores passaram a ter em face ao acesso facilitado de certas espécies animais às áreas de cultivo, na medida em que a floresta não mais expressava uma proteção natural, como fora anteriormente. Nesse sentido, “uma vez que a floresta degenerasse na forma de macega e matas de arbustos, o gado errante podia destruir suas plantações”. E os porcos também eram problemáticos pois enquanto “havia abundância de matas, os porcos se

¹⁸⁷PÁDUA, José Augusto. “Cultura esgotadora”: agricultura e destruição ambiental nas últimas décadas do Brasil Império. *Estudos Sociedade e Agricultura*, 11, outubro 1998, p. 139-140.

¹⁸⁸DEAN, Warren. *A ferro e fogo: a história e a devastação da mata atlântica brasileira*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, p. 206.

contentavam em fuçá-las”¹⁸⁹; no entanto, quando a mata nativa não se fazia tão abundante, “o fazendeiro tinha de deixar que se alimentassem de milho e mandioca”¹⁹⁰.

Nas localidades serranas do Ceará oitocentista, principalmente após a segunda metade, também houve preocupações similares a que fizemos menção por meio das palavras de Warren Dean. Pulularam os artigos, de diferentes vilas, especificados nos códigos de posturas abordando a necessidade de normatizar a criação de algumas espécies animais de forma a garantir que as principais áreas de produção agrícola não sofressem dos efeitos destrutivos provocados pelos animais que com frequência eram criados à solta. Podemos inferir, como o fez Warren Dean, que os avanços referentes à produção comercial agrícola no Ceará, sobretudo a partir da segunda metade do oitocentos, foram responsáveis pela articulação de toda uma estrutura legislativa que priorizava os terrenos agrícolas serranos, indicando, por um lado, cuidados para evitar a perda dos gêneros de cultivo, e, por outro lado, o processo de destruição das matas nativas de certas localidades.

É relevante notar que não somente nas áreas serranas, localidades mais úmidas da província, foram elencados os terrenos que haveriam de ser protegidos por um corpo legislativo vigente; em vilas dos sertões cearenses, também podemos verificar uma legislação que especificava medidas a fim de evitar que as atividades agrícolas pudessem se desenvolver sem grandes obstáculos. Dentre os vários exemplos disponíveis, podemos fazer menção à Lei n. 550, de 13 de novembro de 1851, a qual observa que:

Art. 6. Fica proibida a criação de porcos soltos nos lugares de criar e plantar e nas povoações deste município, constando que fazem mal. Os contraventores pagarão a multa de dous mil réis por cabeça, e ficarão sujeitos a satisfazer o prejuizo causado, além da perda do animal, se fôr morto pelo fiscal, ou por outrem a quem elle encarregar¹⁹¹.

¹⁸⁹Ibid., p. 209.

¹⁹⁰Ibid., p. 209.

¹⁹¹Lei n. 550 de 13 de Novembro de 1851. In: **LEIS PROVINCIAIS**: Estado e Cidadania (1835-1861). Compilação das leis provinciais do Ceará – compreendendo os annos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso / Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. –ed. Facsimilada. Fortaleza: INESP, 2009. (Coleção Assembléa Histórica: memória, Estado e Sociedade. Tomo II), p. 230.

Em determinadas vilas, onde a existência de certos espaços serranos eram os locais mais apropriados à produção agrícola, era terminantemente proibida a criação de animais que pudessem pôr em risco as plantações em curso, afetando a produção comercial da vila em questão. Inclusive, em alguns desses espaços, não havia a obrigação quanto à construção de cercas visto que não deveriam haver animais que pudessem, de algum modo, prejudicar os cultivos; e se assim o fizessem, o proprietário do referido animal deveria ser responsabilizado, arcando com custos e prejuízos provocados por seus animais. Apenas as propriedades que margeavam seus terrenos com determinadas estradas, haveriam de impor alguma obstrução, cercas cujas dimensões eram especificadas pelo poder público e variavam de um lugar a outro, já que o tráfego de animais era um tanto quanto incontrolável, inevitável e, por vezes, frequentes em algumas dessas vias. Neste sentido, as serras mais prolíficas da província foram designadas corriqueiramente pela legislação vigente como espaços de plantar, o que implicava a necessidade de adoção de medidas diversas com vistas a fomentar que as atividades agrícolas fossem empreendidas da melhor maneira possível.

Um exemplo do que estamos falando pode ser verificado na Lei n. 578, de 5 de outubro de 1852, aprovando os artigos de postura da Câmara Municipal da Vila de Pereiro. No artigo 17, temos que as serras de Camará e Sebastião seriam próprias para as atividades agrícolas e nelas não haveria necessidade alguma de se construir cercas. E no artigo 15, há especificação de que, nas referidas serras, os proprietários de terrenos não deveriam ter animais senão os que fossem estritamente necessários e úteis para o "trabalho das cargas e serviço". Do contrário, estaria o proprietário do animal solto sujeito à multa no valor de quatro mil réis ou quatro dias de prisão por cada animal identificado¹⁹².

Se nos ativermos à vila de Baturité, que nos interessa diretamente nesse trabalho, e que se localizava no sopé da serra de Baturité, podemos observar que as posturas da vila também teciam considerações sobre os terrenos mais apropriados ao cultivo, implicando proibições concernentes à criação de algumas espécies animais. É relevante perceber que, para além das preocupações referentes aos animais soltos

¹⁹²Lei n. 578 de 5 de Outubro de 1852. In: **LEIS PROVINCIAIS: Estado e Cidadania (1835-1861)**. Compilação das leis provinciais do Ceará – compreendendo os anos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso / Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. –ed. Fac-similada. Fortaleza: INESP, 2009. (Coleção Assembléa Histórica: memória, Estado e Sociedade. Tomo II), p. 285.

pertencentes a indivíduos que não eram os proprietários das terras danificadas, havia também uma preocupação clara quanto à possibilidade de que os animais pertencentes aos proprietários dos terrenos cultivados viessem pôr em risco as suas plantações ou produções correntes:

Art. 47. Todo aquelle que em terras destinadas para lavouras, conservar soltos animaes vaccum e cavallar ou de qualquer outra especie, soffrerá a multa de 8\$000 réis, e será obrigado a pagar o damno causado.

Art. 48. Todo aquelle que tiver em sitios de plantações ou fazendas de criar gados, casas para o fabrico de farinha de mandioca, deverá, se forem abertas, cerca-las em roda de maneira que fique obstada a entrada de quaesquer animaes que nos mesmos sitios ou fazendas se criarem; o contraventor soffrerá a multa de 6\$000 réis, ou três dias de prisão¹⁹³.

Portanto, na medida em que a agricultura ganhava maior notoriedade comercial, os espaços mais aptos ao seu desenvolvimento tornaram-se objetos de normas que visavam sobretudo a impedir os principais obstáculos aos seus melhores aproveitamentos, que sem dúvidas se referiam a propósitos comerciais. A preocupação com os animais soltos denotava a explícita necessidade, por parte dos poderes públicos, de que os espaços mais férteis da província estivessem prontamente à disposição dos intuitos agrícolas. Ainda que houvesse algumas preocupações atinentes à preservação de árvores frutíferas com vistas à alimentação de pessoas e animais, podemos depreender que os códigos de posturas delineavam os espaços de fertilidade do Ceará, ao tempo que fomentavam o desenvolvimento agrícola em detrimento das matas nativas, que muitos menos tinham a expressar em termos de riquezas, prosperidade e progresso material.

No entanto, as serras nem sempre eram caracterizadas como espaços dotados de fertilidade. As análises empreendidas pelo botânico Freire Alemão buscavam ser precisas, de maneira a aprofundar certos conhecimentos sobre o território cearense para que tais referências pudessem atender às expectativas e aos interesses

¹⁹³Lei n. 749 de 232 de Outubro de 1855. In: **LEIS PROVINCIAIS: Estado e Cidadania (1835-1861)**. Compilação das leis provinciais do Ceará – compreendendo os annos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso / Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. –ed. Facsimilada. Fortaleza: INESP, 2009. (Coleção Assembléa Histórica: memória, Estado e Sociedade. Tomo II), p. 684.

imperiais. Não podemos dizer que não houve idealizações e confabulações a partir de determinados espaços. É certo que Freire Alemão, em alguns momentos, se permite considerações que se distanciavam dos rigores e premissas da ciência botânica, dando asas a colocações muito pessoais. No entanto, em outros momentos, sentimos a aridez do olhar minucioso e científico ao detalhar as paisagens que abordava. Deveria o botânico analisar e caracterizar acuradamente os espaços por onde passava, e assim o fez. É certo que isso não impediu a realização de comparações e projeções a partir de alguns destes espaços, permitindo a confluência de um tanto de imaginação e de outro tanto de rigor científico a fim de conformar certas imagens sobre o Ceará.

Em viagem partindo de Fortaleza indo em direção a serra Grande, Freire Alemão, em seu diário, menciona, portanto, que as serras de Juá e Cauípe eram bastante “secas, pedregosas e sem grandes matas”¹⁹⁴, ainda que apresentassem madeiras consideradas com alguma qualidade.



Figura 12: Serra do Ererê, localizada nas proximidades de Aracati. Pintura concebida por José Reis Carvalho, 1861.

Fonte: Superintendência do Iphan no Ceará.

¹⁹⁴ALEMÃO, Francisco Freire. **Diário de viagem de Francisco Freire Alemão (1859-1861)**. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2011, p. 303.



Figura 13: Serra de Tauá. Pintura concebida por José Reis Carvalho, 1861.

Fonte: Superintendência do Iphan no Ceará.

A mesma observação fez sobre a serra de Cantagalo, onde constatava não haver cultura alguma devido à aridez e ao fato de ser uma serra pedregosa. Em um certo momento de seu diário, Freire Alemão tece considerações sobre como eram categorizadas as terras mais altas da província:

Quando chegávamos nos altos tínhamos vistas muito variadas do país, que é montuoso (aqui chamam morros aos montes maiores ou menores do sertão, ou de outra parte, ou de outra parte, chamam serrotes aos montes pedregosos e com pouca ou nenhuma vegetação, chamam serras a montanhas como a da Aratanha, Maranguape etc. e também aos grandes montes, rasos, ou chapadões do interior, como são o Apodi e o Araripe). Todos estes montes têm muita madeira preciosa, como são aroeiras, gonçalo-alves, braúnas, pau-d'arco, violetas etc¹⁹⁵.

Na Carta Chorographica da Provincia do Ceará, organizada por Pedro Thebérge¹⁹⁶, de 1861, verificamos a utilização de tais categorias a fim de definir as

¹⁹⁵Ibid., p. 154.

¹⁹⁶Pedro Thebérge nasceu em Marcé, na França, em 1811. Formou-se em letras e medicina e desenvolveu uma série de relevantes trabalhos que vieram a se tornar obras clássicas sobre a história do Ceará, dentre as quais “Esboço Histórico do Ceará” (3 volumes) e “Carta Chorographica da Provincia do Ceará”. Veio ao Brasil em 1837, instalando-se, a princípio, em Recife, onde trabalhou como médico e foi proprietário de um colégio destinado à educação de “moças”. Em 1845, veio para Fortaleza, e três anos depois deslocou-se ao Icó. Além da importância dos trabalhos escritos por Théberge, conforme fizemos observar, e do exercício da medicina, que evidentemente lhe sustentou e lhe deu alguma evidência por onde passou, outras atividades desempenhadas por Thebérge são destacadas, como a construção do teatro das ribeiras do Icó e a tentativa de empreender sistema mais eficiente de transporte, ligando Aracati ao Icó.

elevações observadas no território cearense. Pedro Thebérge especifica as terras mais altas da província¹⁹⁷, referindo-se a serras e serrotes. Em outro mapa do Ceará, o qual não identificamos a autoria tampouco a data de sua realização, intitulado Carta da Província do Ceará¹⁹⁸, observamos que os serrotes não são utilizados para caracterizar as elevações cearenses, mas sim as categorias serra e morro. Da mesma maneira, na Carta Topographica e Administrativa da Provincia do Ceará¹⁹⁹, percebemos a utilização das mesmas categorias citadas anteriormente, serra e morro.

Voltando aos passos da Comissão Científica, há que se mencionar que não dá para tratarmos as considerações e escritos dos membros da Comissão Científica de Exploração como uma unidade, com propósitos e apreciações comuns. As percepções de seus autores, por vezes, correspondem a análises e intentos que aprofundam ou apenas margeiam superficialmente determinados conhecimentos, na medida em que seus autores falam como especialistas de áreas diferentes. É certo que também há aproximações, sobretudo se considerarmos os objetivos e intentos de uma primeira Comissão Científica composta apenas por indivíduos naturais do Brasil, que seguiam as recomendações ideológicas e interesses materiais do Governo Imperial.

Percebemos, que o Relatório emitido pela seção Botânica da mencionada Comissão, lido no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, se distancia das apreciações realizadas por Giacomo Gabaglia sobre o território do Ceará,

¹⁹⁷Pudemos identificar em sua referida cartografia: a serra do Cahuipe, serra de Maranguape, serra da Aratanha, serra das Botas, serra dos Sítios Novos, serra do Boticário, serra dos Ventos, serra da Uruburetama, serra de Manoel Dias, serra Aguda, serra do Maxado, serra da Mariana, serra do Estevão, serra da Telha, serra das Bestas, serra das Matinhas, serra do Jatobá, serra do Pagé, serra Corrente, serra Azul, serra Verde, serra de Santa Anna, serra da Varsea, serra do Camará, serra do Pereiro, serra do Orós, serra dos Francos, serra da Preguiça, serra das Vasantes, serra de São Caetano, serra de George Mendes, serra dos Cavallos, serra dos Carás, serra do Baul, serra dos Bastiões, serra do Rosario, serra das Bananeiras, serra da Cannabrava Preta, serra Nova, serra de Santo Antonio, serra da Mombaça, serra da Joanhina, serra dos Cocos, serra da Meruoca, serra das Cebolas, serra da Penanduba, serra de Santa Rosa, serra da Cachorra Morta, serra da Canabrava, serra do Mocoim, serra do Flamengo, serra de Santa Rita, serra do Carnotim, serra da Genanduba, serra do Brejo Grande, serra da Picada, serra do Vento.

Sobre os serrotes, Pedro Theberge tece referências sobre os seguintes: serrote das Lages, serrote Trahirussú, serrote Malaqueré, serrote Areré, serrote da Jurema, serrote da Canabrava, serrote de Dona Anna, serrote Balthasar, serrote das Cobras, serrote das Almas, serrote de Salitre, serrote do Sacco, serrote Barriga, serrote da Piedade, serrote do Mocaripe, serrote do Lira e serrote dos fundões. Portanto, Pedro Thebérge delinea a configuração do relevo cearense em serras e serrotes.

¹⁹⁸Carta da Provincia de Ceará [Cartográfico], [18--], Disponível em <http://bndigital.bn.br/acervo-digital/>, Acesso em 23/07/2014.

¹⁹⁹Carta topographica e administrativa da provincia do Ceará erigida sobre os documentos mais modernos pelo Vede. J. de Villiers de L'Ille Adam, gravada na lithografia Imperial de Vt. Larée ... [Cartográfico], 1849. Disponível em <http://bndigital.bn.br/acervo-digital/>, Acesso em 10/05/2014.

principalmente nas reflexões sobre as serras e os sertões cearenses. Gabaglia, como já dissemos, permite-nos perceber que os variados espaços do Ceará estavam, dentro de suas especificidades, em condições de contribuir com a prosperidade da província e do Império. Há, portanto, um sentido de integração mais enfatizado nos escritos de Raja Gabaglia. Já no Relatório da seção Botânica, os contrastes são acentuadamente evidenciados. A aridez do sertão cearense – seco, quente, água de má qualidade para o consumo, vegetação retorcida e pobre – enfatiza sobretudo os espaços onde as possibilidades comerciais e de subsistência apresentam melhores desígnios.

Nas palavras de Freire Alemão, a vegetação torna-se a forma como melhor pode se deter o botânico sobre o Ceará e, neste sentido, as serras da província são apresentadas a partir de suas especificidades e diversidades florísticas. Como já abordamos, Freire Alemão não se restringe a abordar os espaços que considera mais férteis do Ceará; abrange outras localidades não tão prodigiosas, como a esboçar em linhas gerais um panorama do que lhe chegava aos olhos e aos ouvidos, já que não apenas tece considerações sobre o que, de fato, presenciou, mas também deixa registrado, em seu diário, algumas observações acerca do que lhe falaram e como lhe descreveram os espaços cearenses certos sujeitos com os quais, por motivos diferentes, se deparou e manteve diálogos o referido botânico.

Capítulo 2 – O Ceará e suas vias de comunicação

Neste capítulo, trabalharemos, em diferentes aspectos, as vias de comunicação do Ceará. A nossa preocupação não somente recai sobre as direções por onde foram encaminhadas as estradas construídas por sobre o território cearense, mas também nos ativemos a alguns aspectos de ordem política e administrativa, de maneira a nos permitir compreensão mais ampla acerca dos processos que levaram à estruturação viária do Ceará.

Abordaremos neste capítulo as principais estradas do Ceará ao longo do período colonial. Faremos, a princípio, considerações sobre as vias que não estavam diretamente ligadas ao movimento da pecuária, para, em seguida, nos debruçarmos mais detidamente sobre as principais estradas que dinamizaram a economia dos criatórios no decurso do século XVIII. Na medida em que nos atentarmos para as vias de comunicação que permitiram o movimento da pecuária no Ceará colonial, teceremos considerações acerca de alguns aspectos relevantes sobre os processos de ocupação e organização do espaço territorial do Ceará, no século XVIII e nas primeiras décadas dos oitocentos.

Outro ponto acerca do qual nos concentraremos referem-se aos entraves e dificuldades atinentes aos processos que levavam à abertura de estradas na província cearense ao curso do século XIX. Abordaremos as relações entre o governo provincial cearense e determinados particulares observando que as vias de comunicação suscitarão uma série de conflitos sobre os quais se detiveram os distintos agentes ligados ao Estado a fim de dar os encaminhamentos necessários com vistas a possibilitar a construção das estradas.

Ademais, identificaremos os sujeitos que perfaziam a organização da província voltada à construção de determinadas obras que se referiam à viação terrestre cearense. Buscaremos identificar as funções dos sujeitos e as condições necessárias de forma a que pudessem levar adiante as obras das estradas e pontes que eram construídas por iniciativa do Governo da Província. Observaremos as maneiras como as vias de comunicação, no século XIX, foram temas presentes nos embates políticos que nortearam as administrações provinciais e a assembleia legislativa provincial cearense.

Além disso, deveremos fazer observar quais os caminhos que estavam sendo construídos na província cearense e evidentemente quais as localidades que estavam sendo interligadas a partir destas referidas vias, especificando os propósitos que ensejaram a construção destes planos viários.

2.1 As estradas do Ceará colonial

A estrada da Taquara foi uma simples “picada traçada nas matas ralas e deciduas do litoral, picada que o transito continuado dos artifices estrangeiros alarga e melhora, jamais teve esse caminho grande valor historico ou comercial”²⁰⁰. Esta via basicamente foi constituída com vistas a permitir que os holandeses acessassem espaços onde acreditavam haver a possibilidade da existência de metais preciosos, o que levou Studart Filho²⁰¹ a assentir que a cobiça motivara a abertura e a extensão deste caminho. A estrada da Taquara partia do litoral cearense, nas proximidades do forte Schoonemborch, e direcionava-se ao sul, transpondo alguns rios, dentre os quais o Pajeú, passava pelas lagoas de Arronches (Parangaba) e Monduig (Mondubim), para posteriormente se bifurcar. Uma via seguia em direção à serra de Maranguape e a outra em direção à serra da Taquara. O movimento que incidia sobre esta estrada estava condicionado, a princípio, a presença holandesa no Ceará, que se processou até o ano de 1654. Desde então, o tráfego por esta via diminuiu consideravelmente até meados da década seguinte, quando, próximo a lagoa de Arronches (Parangaba) foram reunidos agrupamentos tupis conformando a Aldeia de Bom Jesus de Porangaba.

A estrada Camocim-Ibiapaba, segundo Studart Filho, teria sido construída pelos índios Tabajara, que “estabeleceram ligações numerosas entre seus domínios serranos e os costões arenosos do Atlântico”²⁰². Esta via tornara-se um dos caminhos tradicionais do território do Ceará desde o século XVII. Índios, missionários e colonos exploradores atravessaram com certa frequência esta via. Madeiras e algodões eram transportados da serra da Ibiapaba em direção à Barra do rio Coreau a fim de suprir os

²⁰⁰STUDART FILHO, Carlos. Vias de Comunicação do Ceará colonial. **Revista do Instituto do Ceará**. Tomo LI. Fortaleza, 1937, p. 26.

²⁰¹Ibid., p. 25.

²⁰²Ibid., p. 27.

navios ancorados, que com o passar dos anos se tornaram mais numerosos e frequentes. Segundo Studart Filho²⁰³, as charqueadas ou oficinas²⁰⁴ localizadas na vila de Granja teriam provocado maior assiduidade e movimento na Estrada Ibiapaba-Camocim até o ano de 1792, quando o Ceará foi devastado por um período de seca²⁰⁵, que provocou a mortandade de grande parte do gado da região, levando ao decréscimo abrupto de todo o movimento e uso da referida via.

A Estrada Geral do Jaguaribe partia de Aracati seguindo o curso do rio Jaguaribe, passava por onde se localizam atualmente as cidades de Russas e Icó, estendendo-se até as proximidades da nascente do rio Salgado²⁰⁶. A estrada Geral do Jaguaribe foi, conforme enfatiza Studart Filho, “a mais notável via de penetração de todo o Ceará colonial”²⁰⁷. Através desta via de comunicação os primeiros exploradores, que adentraram e percorreram o território cearense atingiram alguns dos espaços ao sul do Ceará, dentre os quais a chapada do Araripe, cuja superação lhes permitiram acesso aos sertões pernambucanos bem como ao curso do rio São Francisco.

Conforme menciona Gabriel Nogueira²⁰⁸, a Estrada Geral do Jaguaribe singrava o território cearense desde o litoral em direção aos sertões. O autor menciona que a relação estabelecida entre o litoral e o sertão configurava a relevância comercial desta via, que permitia que as mercadorias tanto rumassem do porto de Aracati em direção às localidades que seguiam o curso desta estrada, como se destinassem, em direção oposta, dos sertões em direção ao supradito porto. Nesse sentido, a vila de Aracati tornou-se espaço estratégico para a economia do Ceará na medida em que “tinha na distribuição destas mercadorias para os sertões da capitania uma atividade de grande

²⁰³Ibid., p. 27.

²⁰⁴Os primeiros sinais da atividade comercial em torno da pecuária cearense conectaram as fazendas e os pequenos núcleos sertanejos cearenses com o seu litoral, com as feiras de gado da zona açucareira e com portos da Paraíba, Pernambuco e Bahia, de onde seguiam os couros em cabelo, os atanados e as solas para as cidades do Rio de Janeiro, Porto e Lisboa. Ao final da década de trinta do século XVIII, a descoberta da técnica de salgar a carne na Capitania cearense modificou, em parte, este panorama. As charqueadas localizavam-se no litoral; em Aracati, Camocim. Além de sua comercialização em pé nas feiras do Nordeste, o gado passou a ser negociado no litoral açucareiro, já abatido, tanto salgado como em forma de couro, oriundo dos portos do Ceará e do Rio Grande do Norte (JUCÁ NETO, 2012).

²⁰⁵Durante o século XVIII, a seca se manifestou por cinco vezes por todo o Nordeste: 1721-1725, 1736-1737, 1745-1746, 1777-1778 e 1791-1793 (ALVES, 2003). Ver também JUCÁ NETO (2012, p. 134).

²⁰⁶STUDART FILHO, op. cit., p. 28

²⁰⁷Ibid., p. 28.

²⁰⁸NOGUEIRA, Gabriel Nogueira. **Fazer-se nobre nas fimbrias do Império: Práticas de nobilitação e hierarquia social da elite camarária de Santa Cruz do Aracati (1748-1804)**. 2010. 358f. Dissertação (Mestrado em História Social). Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2010, p. 70.

importância que se associava aos negócios ligados à produção e comercialização das carnes secas e dos couros”²⁰⁹.

Outra estrada a que Studart Filho²¹⁰ faz menção, também associada ao movimento do comércio de gados no Ceará colonial, é a Estrada Nova das Boiadas. O autor afirma que esta estrada permitiu às localidades do sertão cearense, bem como do Piauí, interligarem-se principalmente ao litoral pernambucano. A Estrada Nova das Boiadas teria possibilitado o comércio entre distintas localidades do sertão cearense, levando ao isolamento comercial de outros espaços, localizados no litoral.

A Estrada Nova das Boiadas partia de Pau dos Ferros, no Rio Grande do Norte, atingia o Ceará nas proximidades de onde se localiza o município de Jaguaribe, direcionava-se ao riacho do Sangue seguindo até atingir o rio Banabuiú, e logo seguia às margens do rio Quixeramobim, um dos rios tributários do Banabuiú, até a chegar ao espaço onde se localiza atualmente a cidade de Quixeramobim, quando a estrada tomava dois rumos distintos; um em direção a Boa Viagem, Independência²¹¹ e Crateús²¹² (território piauiense), e o outro até chegar a Sobral, prolongando-se a Camocim²¹³.

O cruzamento da Estrada Geral do Jaguaribe e da Estrada das Boiadas permitiu que Icó se transformasse em um dos principais núcleos econômicos do Ceará setecentista e das primeiras décadas do oitocentos. Studart Filho também tece referências a estas questões; diz-nos que onde “as estradas transpõem um curso d’água mais importante, estabelecem moradas passadores experimentados; onde duas vias-troncos se cruzam, aparece, de ordinário, uma cidade”²¹⁴.

A Estrada das Boiadas também permitia, como o fez a Estrada Nova das Boiadas, que os produtos originários do sertão cearense, bem como do Piauí, rumassem em direção aos mercados do litoral brasileiro, sobretudo às feiras da Paraíba e de Pernambuco. A Estrada das Boiadas seguia o seguinte trajeto:

²⁰⁹Ibid., p. 70.

²¹⁰STUDART FILHO, op. cit., p. 30.

²¹¹ Independência pertenceu ao território piauiense até o ano de 1880, quando foi transferida ao Ceará.

²¹²Crateús pertenceu ao território piauiense até o ano de 1880, quando foi se tornou parte do Ceará por meio da Lei n. 3.020, de 22 de outubro de 1880.

²¹³STUDART FILHO, op. cit., p. 30.

²¹⁴Ibid., p. 35.

De Tauá, antiga fazenda de José Alves Feitosa, jornadeava-se então para o centro do vizinho estado nortista, pelo antigo riacho dos Camaleões, atingindo Vertentes e Crateús, ou ainda directamente, através de aspérrimos atalhos rasgados nos flancos da Serra-Grande, e cujo desbravamento data talvez dos tempos em que o Velho do Valle peregrinava pelas nossas fronteiras occidentaes. Simples picada de tropeiros, a variante Tauá-Piauí, assiduamente palmilhada, constituiu-se em breve um caminho tradicional, que, seguindo o riacho do Trici, encostas meridionais da serra da Joantina, rumava Valença.

Do lado do Oriente, pelo boqueirão do Umarí, onde hoje correm os trilhos do ramal ferroviário que vai de Timbauba a Sousa, articulava-se o caminho cearense na estrada real da Paraíba, essa grande via-tronco que atravessava toda aquella capitania em demanda a Itabaiana, donde um ramal ia a Recife por Desterro e Goianna.

[...]

Seu traçado primitivo era o seguinte:

Partindo da fronteira cearense, passava pelos lugares hoje chamados S. João do Rio do Rio do Peixe, Sousa, Pombal e Patos, ia depois margeando o rio Pinharás ou Espinharás; galgava as encostas orientaes da Borborema, encontrando, seis léguas além a lagoa do Batalhão, seguia então mais ou menos as sinuosidades do curso do Taperoa até a povoação de Milagres; alcançava a pequena ribeira de S. Rosa, para chegar finalmente a Campina-Grande.

De Campina para o littoral, a estrada principiava atravessando densa floresta de quatro léguas até os lugares Caboclo e Torres, onde descia a Borborema; dava no pequeno valle do Rio Ingá; passava nos lugares onde existem as povoações de Riachão, Varzea-Nova, Villa do Ingá, Mogeiro, e, uma légua além, attingia o rio Paraíba, na povoação de Salgado, seguia pelas margens deste rio, tocando em Itabaiana, Pilar, Itaipú, Espirito-Santo, Soccorro, Santa Rita até a Capital. Na altura de Itabaiana, porém, bifurcava-se, dirigindo-se também para Itambé ou Desterro. Goiana e Recife onde findava²¹⁵.

Caio Prado Júnior afirma que a pecuária, nos sertões do nordeste brasileiro, atingira o ápice de sua força econômica ao longo do século XVIII, fornecendo principalmente a carne como produto alimentício a ser consumido nas vilas mais densamente povoadas do litoral, desde o Maranhão até a Bahi^{216a}. A Estrada das Boiadas nos permite perceber claramente a necessidade de conexão entre os rincões interioranos e os núcleos do litoral. A estrada interligava os sertões do Piauí, do Ceará e

²¹⁵Ibid., p. 31-32.

²¹⁶PRADO JÚNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1972, p. 68.

da Paraíba aos litorais paraibano e pernambucano, sobretudo os espaços onde se organizavam as feiras destinadas ao comércio do gado que provinha do interior, percorrendo longos e árduos caminhos.

As estradas coloniais²¹⁷ e todo o movimento comercial que permitiu, com maior fluidez, a circulação de homens, animais e mercadorias de um canto a outro da Capitania cearense, estendendo-se ao território de outras Capitânicas, foram premissas imprescindíveis a possibilitar que pouco a pouco viesse a se organizar politicamente e administrativamente a Capitania cearense. Ao tempo que tais vias facilitaram uma nova organização político-administrativa à Capitania com a criação de vilas pelo Estado português²¹⁸, é certo que a mencionada organização também suscitou a construção de novas vias a fim de atender às necessidades e exigências da vida social que se desenvolvia nos principais núcleos populacionais do Ceará.

A Estrada da Caiçara foi outra via de comunicação que se relacionou à dinâmica da pecuária cearense ao curso do século XVIII. A Estrada de Caiçara partia de alguns povoados localizados nas proximidades do rio Acaraú, prolongava-se até Santa Quitéria, e continuava a Quixeramobim, para então tomar o rumo das feiras pernambucanas por meio de Estrada Nova das Boiadas. Chegando a Pernambuco, os “estancieiros das ribeiras do norte”, após o comércio de seus produtos consumado, podiam retornar ao Ceará pelo mar, trazendo uma série de produtos adquiridos em solo pernambucano, até o porto de Acaraú, para então seguirem aos seus respectivos povoados.

²¹⁷Ao referirmo-nos às estradas coloniais, de forma alguma estamos desconsiderando a possibilidade de existência de tais vias, mesmo que em outras condições e dimensões, em um período anterior ao processo colonizador no Ceará. No entanto, neste tópico da pesquisa o nosso propósito visa a problematizar como se organizou espacialmente a Capitania cearense e, sobretudo, como se estruturou a viação terrestre da Capitania ao longo do processo de organização da empresa colonial no território cearense. Esta pesquisa compreende o processo de colonização como um processo extremamente violento, e é evidente que o uso da violência não se limitou ao território cearense. No entanto, é imprescindível considerar que o referido processo não tratou de agentes postos em contato e ao sabor dos enfrentamentos, considerando, de forma simplista, os colonos, de uma parte, como agentes ativos e violentos e, de outra parte, certa passividade sem grandes capacidades de ação e reação dos indígenas. Os grupos indígenas, em suas diversidades, empreenderam certa organização espacial ao território, principalmente em período anterior ao contato com os colonos, e impuseram forte resistência ao movimento de colonização que ocupavam e lhes usurpavam os terrenos nos quais se haviam instalados.

²¹⁸JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. **Primórdios da urbanização do Ceará. Fortaleza:** Banco do Nordeste/UFC, 2012.

A viagem de Pernambuco ao porto de Acaraú era menos complicada se comparada a uma viagem cuja origem fosse o Maranhão com destino ao mesmo porto, uma vez que os ventos e as correntezas não se tornavam obstáculos tão severos ao longo do referido percurso. Pedro Théberge, referindo-se às palavras escritas pelo missionário Padre Vieira, em sua obra “Voz histórica”, na qual se debruçou sobre as missões jesuíticas localizadas na serra da Ibiapaba, cita um dos trechos que considerou relevante desta mencionada obra, e que para as questões tratadas neste momento tornam-se oportunas:

Uma das mais difficultosas e trabalhosas navegações de todo o mar oceano é a que se faz do Maranhão até o Ceará pela costa, não sò pelos muitos e cegos baixios de que toda está cortada, mas muito mais pela impertinencia dos ventos, e perpetua correnteza das aguas.

Vem esta correntesa feita desde o cabo de Bôa-Esperança com todo o peso das aguas do Oceano, na travessa onde elle é mais largo, que é, entre as duas costas da Africa e America; e começando a descabeçar, desde o cabo de Santo Agostinho, até o cabo do Norte, é notável a força que em todo aquellecotovello da costa faz o ímpeto da corrente, levando apoz si não só tanta parte da mesma terra que tem comido, mas ainda os proprioscéos, e os ventos, que em companhia das aguas, e como arrebatados d’ellas, correm perpetuamente de Leste à Oeste.

Com esta contrariedade continua das aguas e dos ventos, que ordinariamente sam brisas desfeitas, fica toda a costa d’este estado quase innavegavel para barlavento, de sorte que do Pará para o Maranhão, de nenhum modo se póde navegar por fóra; e do Maranhão para o Ceará com grandíssima difficultade, e só em certos mezes do anno²¹⁹.

Por fim, cabe-nos fazer menção às duas últimas vias sobre as quais se debruçou Carlos Studart Filho: a Estrada Crato-Piancó e a Estrada Crato-Oeiras. A primeira ligava a Paraíba ao Ceará, seguindo de Patos em direção a Piancó, tomando o rumo de outras localidades paraibanas, como Conceição, entrando posteriormente no território cearense até atingir Mauriti, Missão Velha e Crato. O movimento que dinamizou esta via referiu-se à produção agrícola canavieira, sobretudo no Crato, e a consequente produção de açúcar e rapadura, que consistia em um dos elementos básicos da alimentação sertaneja. A outra atividade que influenciou o movimento por meio

²¹⁹THÉBERGE, Pedro. **Esboço histórico sobre a província do Ceará**. Edição Fac-Simile. Tomo 1. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2001.

desta via foram as boiadas providas do Piauí que trafegavam em direção as principais feiras da Paraíba e de Pernambuco, e que passavam pela Estrada Crato-Piancó a fim de lograr seus destinos. A outra estrada, Crato-Oeiras, partia do Crato em direção a Campos Sales, seguia a Picos e, então, a Oeiras. Era uma via que servia basicamente ao movimento das boiadas e criatórios piauienses, que também seguiam em direção às principais feiras, como as de Pernambuco.

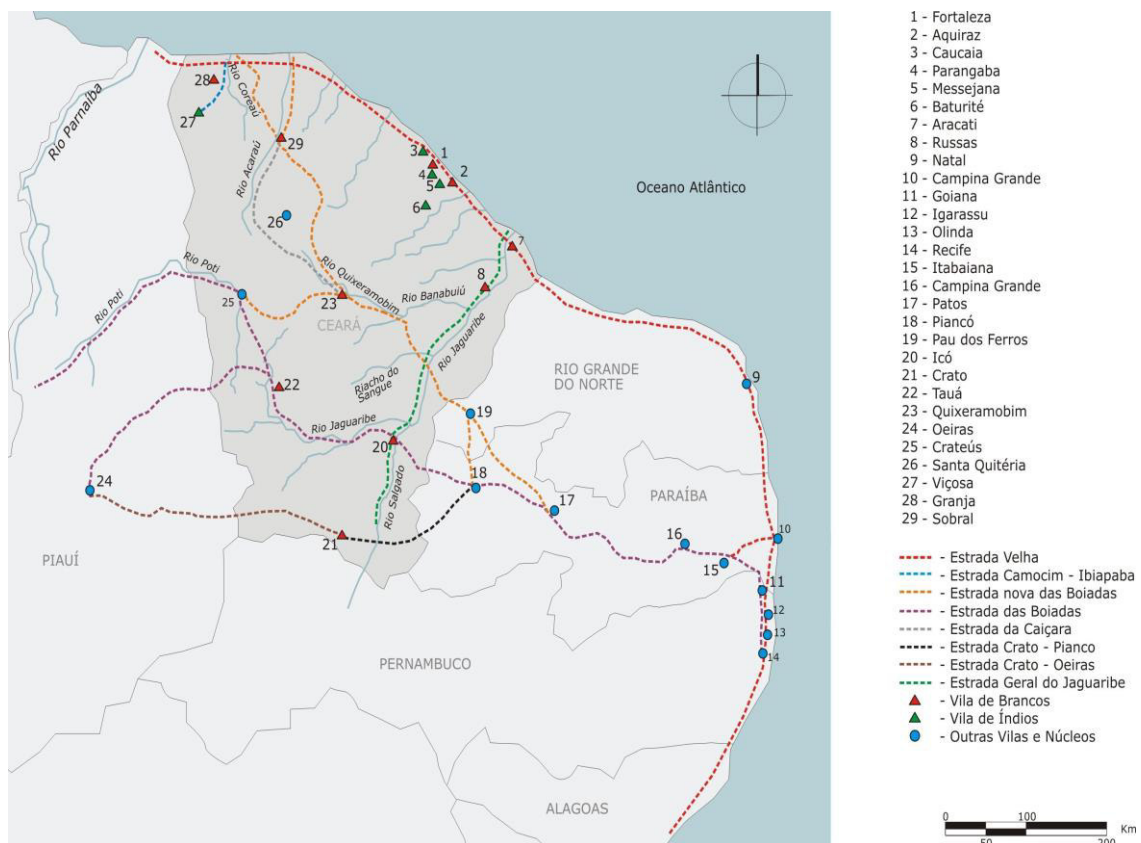


Figura 14: Estradas das boiadas.

Fonte: JUCÁ NETO, *Primórdios da urbanização do Ceará*. Fortaleza: Banco do Nordeste/UFC, 2012, p. 262.

Caio Prado Júnior diz-nos que, sendo verdadeiro ou não que o “caminho cria o tipo social”, o mais notável nesta questão é que “as comunicações e transportes” foram de extrema relevância para a formação do Brasil, e decerto para o Ceará. Além disso, menciona Caio Prado que as vias de comunicação foram imprescindíveis para “caldear e fundir todos os elementos díspares que entram na composição da população

sertaneja”²²⁰. O isolamento de cada localidade era quebrado principalmente pelas dinâmicas suscitadas por propósitos migratórios ou comerciais.

Os espaços percorridos com certa constância configuravam circuitos que, para além da legitimidade jurídica que os tornavam propriedades do Reino português, tornavam-se pouco a pouco, na prática, caminhos que se diferiam daqueles que foram abertos e utilizados pelas distintas populações indígenas que habitaram o Ceará anteriormente ao processo colonizador. As novas vias inspiravam novos desígnios que se conformavam à custa de diversos conflitos e derramamento de sangue. Francisco Weffort²²¹ menciona que o Brasil e os demais países ibero-americanos foram conquistados após prolongados conflitos, referindo-se que seria enorme a injustiça cometida pela história contra as sociedades indígenas, que se impuseram diante do movimento colonizador, se as relegassem a uma condição de “vítimas inermes”, pois, ainda que tenham se saído derrotados ao cabo de tais contendas, é certo que demarcaram toda a resistência que lhes foi possível.

Por via terrestre, a dinâmica da empresa colonial no território cearense se consolidou ao longo do setecentos. Sérgio Buarque de Holanda²²², referindo-se aos sertões paulistas, teceu algumas considerações sobre o uso dos caminhos sertanejos no decurso do processo colonizador em São Paulo. Ainda que tenham sido processos distintos e principalmente meios naturais completamente diferentes, cabe-nos aludir ao pensamento e as palavras de Sérgio Buarque a fim de dialogarmos e percebermos distanciamentos e proximidades entre processos que se deram espacialmente distantes, mas que, de certo modo, se coadunaram em determinados pontos na medida em que basicamente o que estava ocorrendo eram os esforços de adaptação e superação dos muitos obstáculos que se interpuseram durante a ocupação colonizadora do território brasileiro.

Afirma Sérgio Buarque que os colonos, atraídos por um sertão desconhecido e auspicioso, deixaram de lado as benesses da “vida civilizada” e seguiram os passos e orientações indígenas, seus principais guias, com vistas a uma melhor e mais rápida

²²⁰PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**: Colônia. São Paulo: Brasiliense, 1989, p. 237.

²²¹WEFFORT, Francisco. **Espada, cobiça e fé**: as origens do Brasil. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012, p. 17.

²²²BUARQUE DE HOLANDA, Sérgio. **Monções**. São Paulo: Brasiliense, 1990.

adaptação a um ambiente inteiramente desconhecido por eles. Diz-nos o historiador que o uso das vias de comunicação traçadas e abertas pelos indígenas contribuía como elementos relevantes para a adaptação destes colonos. As longas caminhadas exigiam sobremodo resistência assim como “senso topográfico levado a extremos; a familiaridade quase instintiva com a natureza agreste, sobretudo com seus produtos medicinais ou comestíveis”²²³.

Os paulistas em sua marcha aventureira depararam-se com os colonos provindos da Bahia, todos “vindos em procura do ideado El-Dorado”²²⁴. Francisco Weffort, aludindo às palavras de Capistrano de Abreu, afirma que o referido historiador observa que “os paulistas transportaram para o seio das florestas as epopeias que os portugueses tinham cinzelado no seio dos mares”, e mais, assente Francisco Weffort que estas considerações de Capistrano não se aplicavam apenas aos paulistas, mas aos sertanistas de um modo geral, que levaram adiante a consolidação da conquista das Américas.

2.2 Os processos que motivaram a ocupação do território cearense

A interiorização e o povoamento do sertão nordestino decorreram, sobretudo, do movimento imposto aos homens dedicados às atividades criatórias. A incompatibilidade atestada pela Coroa portuguesa acerca da criação de gado nos dois principais espaços dedicados à produção e ao comércio açucareiro – o litoral da Bahia e Pernambuco -, que deveriam destinar suas produções aos mercados estrangeiros, permitiu que se configurasse, como bem fala Manoel Correia de Andrade²²⁵, um “outro nordeste”²²⁶. Clóvis Jucá Neto²²⁷ pontua que a expulsão da atividade criatória da zona

²²³BUARQUE DE HOLANDA, Sérgio. **Monções**. São Paulo: Brasiliense, 1990, p. 17.

²²⁴THÉBERGE, op. cit., p. 89.

²²⁵ANDRADE, Manuel Correia de. **A Terra e o Homem do Nordeste**. São Paulo: Brasiliense, 1973, p. 188.

²²⁶Djacir Meneses, em 1937, foi convidado a escrever para a coleção denominada Documentos do Brasil, estudo sobre a formação político-social e econômica de uma parte do nordeste brasileiro que se distanciava do nordeste analisado e descrito por Gilberto Freyre, em sua obra *Nordeste*, também publicada no ano de 1937. O nordeste que Djacir Meneses abordou em seu trabalho foi o nordeste sertanejo, que diferia, portanto, do nordeste açucareiro, da zona da mata pernambucana, onde se verificou, com certa clareza, a primazia e abundância do solo massapê.

²²⁷JUCÁ NETO, 2012, op. cit., p. 165.

litorânea açucareira, de forma a garantir que as terras pernambucanas e baianas ficassem restritas exclusivamente ao cultivo canavieiro e à produção açucareira, promoveu a ocupação do sertão nordestino, em nosso caso do território cearense.

Pedro Puntoni²²⁸ tece considerações sobre a relevância da pecuária para o povoamento do sertão brasileiro. Além da pecuária - que exerceu função primordial neste processo de ocupação e interiorização dos sertões -, o autor destaca que mesmo que “de maneira acessória”, a busca dos minerais preciosos também permitiu que os rincões interioranos do Brasil pouco a pouco fossem devassados.

Refletindo sobre o “povoamento do Interior”, Caio Pardo Jr reconhece uma diferença básica entre a mineração no centro sul do Brasil e a pecuária no Nordeste. A mineração teria provocado uma marcha em direção ao interior sem “contiguidade na expansão”. Ou seja, “os núcleos mineradores vão surgir muito longe dos pontos de partida das correntes migratórias, e no espaço intermediário permanecerá o deserto que só raras vias de comunicação atravessam”²²⁹. Já com a pecuária, a expansão e a ocupação do território teria se desenvolvido com contiguidade, interligando fazendas, povoados e vilas com os principais centros do litoral.

Dos seus focos, cujo principal é a Bahia, as fazendas, e com elas o povoamento, vão-se espraiando para o interior. A sua expansão é por contiguidade, e as populações fixadas no sertão conservam um contacto íntimo e geograficamente contínuo com o seu centro irradiador.

[...]

Esta diferença determina uma estrutura de povoamento inteiramente diversa no Centro-Sul, setor da mineração, e no sertão do Nordeste²³⁰.

No Ceará, do século XVI, já havia rebanhos dispersos pelo território renunciando a relevância econômica que a pecuária teria nos setecentos. As primeiras sesmarias concedidas no Ceará datam de 1678 a 1682, e, conforme menciona Raimundo Girão, foram concedidas nas proximidades dos principais rios, sobretudo o rio

²²⁸PUNTONI, Pedro. **A Guerra dos Bárbaros**: povos indígenas e a colonização do sertão Norte do Brasil, 1650-1720. São Paulo: Hucitec / Edusp, 2002, p. 22.

²²⁹PRADO JÚNIOR, 1989, op. cit., p. 55.

²³⁰Ibid., p. 56.

Jaguaribe. A concessão das sesmarias no território cearense ocorreu como “continuação natural das concessões no Rio Grande”²³¹. Após o Rio Grande, já adentrando o Ceará, a marcha colonizadora seguiu o curso do Jaguaribe. E ainda menciona Girão que:

Entrando pelo Jaguaribe, até 1681 “nunca povoado dos brancos”, é que Manuel de Abreu Soares, Teodósio de Gracismão e outros rio-grandenses começam, definitivamente a povoar o interior.

A influência hidrotrópica, ou mais precisamente a potamotrópica, governava irresistivelmente a expansão e a conseqüente distribuição das sesmarias, que se justapunham acompanhando a linha dos rios, ou em redor das lagoas e aguadas.

Dos sesmeiros, alguns poucos situavam-se eles mesmos, trazendo os seus gados e construindo precárias instalações. Outros confiavam a prepostos ou vaqueiros, homens experimentados nas agruras do sertão, capazes de defrontar as rudezas do meio e o ataque dos índios e das feras. É o regime do “absentismo” de Capistrano²³².

Capistrano de Abreu, em Capítulos de História Colonial, refere-se aos caminhos seguidos pelo gado conformando duas correntes de povoamento que percorreram e possibilitaram a ocupação do sertão nordestino. Uma das correntes, chamada de “sertões de fora”, originou-se da Capitania de Pernambuco em direção à Paraíba, ao Rio Grande do Norte, chegando ao Ceará até as imediações do rio Acaraú pelo litoral. Esta corrente de povoamento saiu da zona litorânea e pouco a pouco foi ocupando o vale do rio Jaguaribe até chegar às proximidades da serra do Araripe. A outra corrente, denominada “sertões de dentro”, partiu da Bahia, seguiu o rio São Francisco alcançando o Piauí pelos rios Piauí e Canindé, afluentes do Parnaíba. Chegando ao rio Parnaíba alcançou o Maranhão. “Retornando ao Piauí, tomou a direção no sentido leste, cruzou a serra da Ibiapada e adentrou o Território cearense pelo rio Poti, alcançando o vale do rio Jaguaribe nas imediações de sua nascente”²³³.

²³¹GIRÃO, Raimundo. **História Econômica do Ceará**. Fortaleza: Casa de José de Alencar Programa Editorial, 2000, p. 91

²³²Ibid., p. 91.

²³³JUCÁ NETO, 2012, op. cit., p. 240.

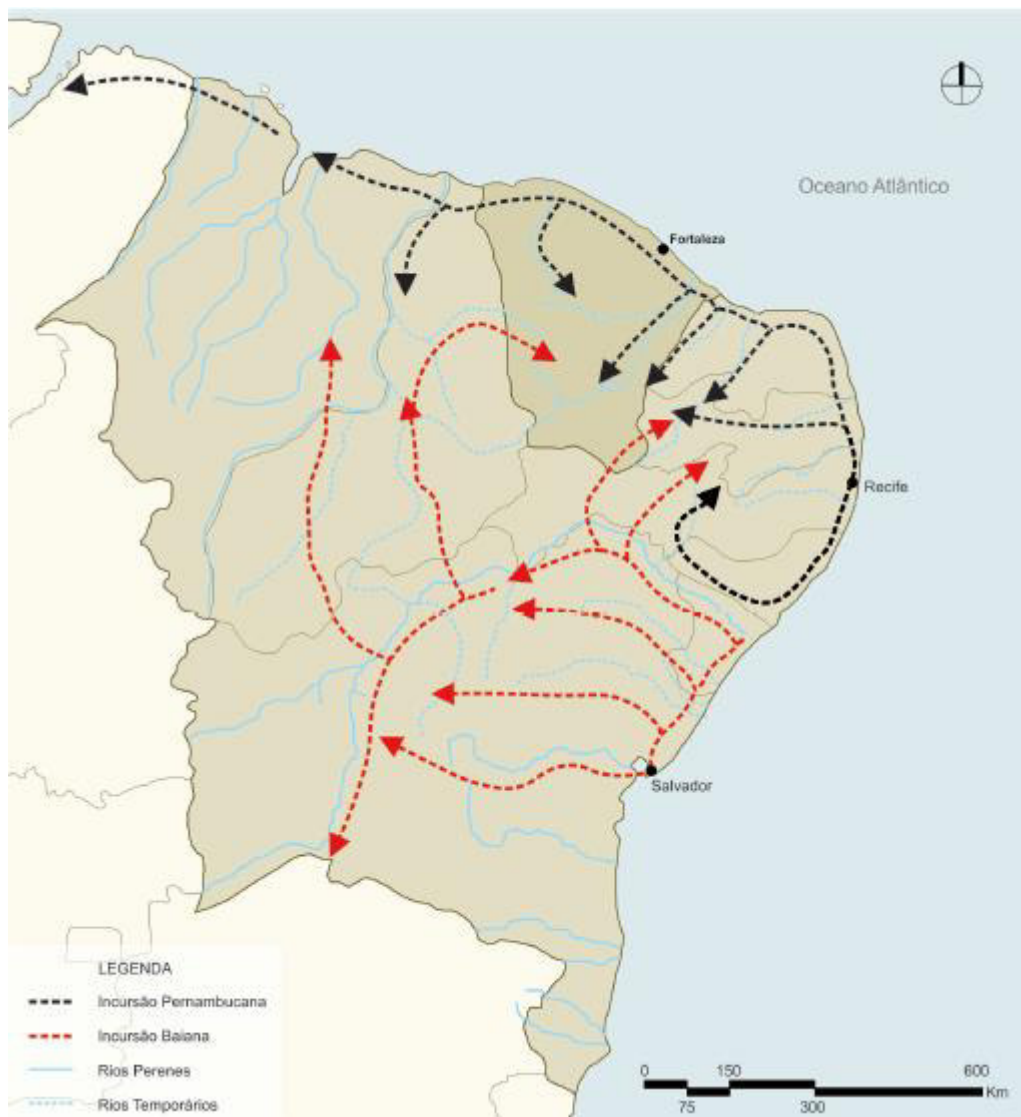


Figura 15: Reconstituição dos caminhos de interação da colonização portuguesa segundo Capistrano de Abreu.

Fonte: JUCÁ NETO, *Primórdios da urbanização do Ceará*. Fortaleza: Banco do Nordeste/UFC, 2012, p. 262.

Assim como Capistrano de Abreu, Caio Prado Júnior refere-se ao Ceará como espaço de confluência das duas referidas correntes. A corrente baiana, ao retornar do Piauí, deslocou-se na direção leste - oeste encontrando a serra da Ibiapaba que, após ser superada, cruzou o território cearense. A corrente baiana entrara também ao sul pelos Cariris Novos, Crato. Já a corrente pernambucana entrou no Ceará vindo diretamente do litoral pernambucano e paraibano – na direção oeste-leste - ou subindo o curso dos rios Jaguaribe, Coreaú e Acaraú – na direção norte-sul. A corrente

pernambucana promoveu a ocupação de todo vale do Jaguaribe²³⁴ e do Salgado. Segundo Capistrano de Abreu, ao fim do século XVII o território cearense já havia sido quase completamente percorrido. “A criação de gados era a principal ocupação dos habitantes; a agricultura rudimentar reduzia-se a produção dos gêneros de consumo local, pois outros não pagariam as despesas de transporte”²³⁵.

O avanço das correntes colonizadoras, o desenvolvimento da atividade criatória e a fixação no território, foram marcados por um processo de extrema violência. As diversas tribos indígenas²³⁶ que habitavam os sertões do nordeste brasileiro resistiram como puderam à conquista. Também os conquistadores brigaram entre si pela posse da terra. Jucá Neto menciona que a economia pecuarista, “a despeito de sua baixa produtividade e pequena rentabilidade, atribuiu sentido à ocupação e deu forma e conteúdo à Capitania”²³⁷.

Sobre o avanço colonizador pelas terras do Ceará, diz-nos Pedro Théberge:

A penetração dos colonos para o interior do paiz não se effectuou sem grandes difficuldades. Os Indios defenderam o terreno passo á passo; mas emfim depois de grandes perdas viram-se obrigados a ceder á superioridade das armas europeas, e a entranharem-se pelas brenhas, aonde os invasores não os podiam perseguir, a se aldearem. D'estes escondrijos sahiam constantemente a roubar os gados das fazendas, e quando se lhes deitava tropas, e que eram alcançados, resistiam com toda energia, e preferiam antes morrer do que entregarem-se aos

²³⁴O vale do rio Jaguaribe banha 2/3 do território cearense.

²³⁵ABREU, Capistrano. Sobre uma história do Ceará. **Revista do instituto do Ceará**. Fortaleza: Typographia Studart, Tomo XIII, p. 29.

²³⁶Um exemplo clássico acerca dos conflitos entre os colonos europeus - que adentraram, devassaram e povoaram os espaços da região nordeste do Brasil - e os grupos indígenas, habitantes primevos de tais rincões, foi a afamada guerra dos bárbaros, que ocorreu a partir da segunda metade do século XVIII e início do XIX. Maria Idalina Pires afirma que a Guerra dos Bárbaros expressou o maior movimento de resistência indígena ao avanço colonizador, ocorrendo tal conflito da Bahia ao Maranhão. A autora diz não ter precisão quando iniciaram os embates, por indefinição e divergência das fontes que consultou, no entanto menciona que a deflagração das contendas se deram após a expulsão dos holandeses do território brasileiro, momento no qual “a penetração promovida pelo colonizador começa a ter maior impulso”. Os conflitos foram favoráveis, a princípio, aos grupos indígenas na medida em que conheciam mais precisamente os espaços em que ocorreram os embates, assim como estavam melhor adaptados a vida nos sertões. Observa Maria Idalina que o fato de terem sido recrutados índios, negros, degredados e criminosos a fim de que empreendessem luta contra os grupos indígenas resistentes denota as dificuldades dos portugueses em amealhar indivíduos para a empreitada, já que apresentava Portugal baixa densidade demográfica, além de claro despreparo para ações desta natureza nas condições que deveriam encontrar ao cruzar o atlântico. A autora sugere que estes fatores foram os motivos que fizeram tão prolongados os conflitos reinantes entre colonos e tapuias. Cf. PIRES, Maria Idalina da Cruz. Guerra dos bárbaros: resistência indígena e conflitos no Nordeste colonial. Recife: Fundarpe, 1990.

²³⁷JUCÁ NETO, 2012, op. cit., p. 134.

brancos. Outras vezes reuniam-se em grande numero, e iam de novo tentar a sorte das armas que lhes eram sempre adversa, mas sempre depois de grande derramamento de sangue dos colonos²³⁸.

Ao fim de 1707, já havia dispersas propriedades que margeavam todo o curso do rio Jaguaribe denotando o processo de interiorização e ocupação do território cearense. O mesmo não ocorrera ao longo da extensão do rio Salgado, cujos terrenos que perfaziam seu trajeto “dispunha ainda intervalos desaproveitados e sem donatários”²³⁹. Segundo Antônio Bezerra²⁴⁰, o processo colonizador subiu o rio Jaguaribe em direção ao Cariri, espaço que se tornou imediatamente atrativo pelas “terras ricas de humus” e “vegetação opulenta”, um “verdadeiro Eldorado dos exploradores”. Bezerra²⁴¹ refere-se às crescentes solicitações por terras no Cariri, entre os anos de 1714 e 1735, a fim de expressar o quanto tal espaço extasiara os colonizadores e exploradores que por lá chegaram no início do século XVIII.

O avanço colonizador e o povoamento do vale do Jaguaribe foi tão intenso a partir do século XVIII que, segundo Pompeu Sobrinho, toda a extensão do rio Jaguaribe, em 1725, estava povoada e, portanto, já era bem conhecida; “da barra às cabeceiras, nos altos sertões dos Inhamuns, e o mesmo se dava com os seus principais afluentes, inclusive o rio Salgado, primitivamente chamado Jaguaribe-mirim”²⁴².

O início do processo de exploração e ocupação do Cariri deu-se em um período posterior ao que ocorrera nas imediações do Icó, permitindo a Bezerra²⁴³, com isso, justificar a inexistência de referências sobre o Cariri em documentação a que teve acesso, do século XVII. Segundo Antônio Bezerra:

O rio Salgado era ainda desconhecido do lugar ocupado pelo município de Lavras para cima, quando o capitão-mór Manuel Rodrigues Ariososa, natural do Rio-Grande, ambos com possessões no baixo Jaguaribe, por compras que haviam feito aos primeiros sesmeiros da data do Jaguaribe, nos anos de 1696 e 1697, pediram e

²³⁸THÉBERGE, op. cit., p. 93-94.

²³⁹BEZERRA, Antônio, **Algumas Origens do Ceará**. Fortaleza: Editora Fundação Waldemar Alcântara, 2009, p. 108.

²⁴⁰Ibid., p. 112.

²⁴¹Ibid., p. 115.

²⁴²SOBRINHO, Thomaz Pompeu. Povoamento do nordeste brasileiro. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, Tomo LI, 1937, p. 134.

²⁴³BEZERRA, op. cit, p. 108.

obtiveram data de 3 léguas para cada um, em 12 de janeiro de 1703, que começava da Cachoeira dos Cariris até entestar com o fim da lagôa dos Cariris²⁴⁴.

Nas primeiras décadas do século XVIII, já havia fazendas, nas proximidades de Icó, cujos criatórios atingiam 4.000 cabeças de gado²⁴⁵. Em face a uma população constituída por poucos habitantes, bem como a um comércio não tão volumoso, muito clara era a disparidade entre o grande número de reses nos criatórios dispersos pelo território cearense e sua população diminuta, cujo potencial de compra e consumo estava muito abaixo do que ofertava a produção. Raimundo Girão²⁴⁶ refere-se a tais questões de modo a justificar as razões que levaram à necessidade de se comercializar o excedente do gado, que se multiplicava no Ceará, em direção a localidades mais distantes onde havia claramente uma maior demanda, como na zona da mata pernambucana, no recôncavo baiano e nas zonas de mineração.

É relevante considerar que a “vila de Aracati foi o principal porto do Ceará durante o século XVIII”²⁴⁷. Neste sentido, o transporte das mercadorias provindas do Aracati:

[...] eram conduzidas em chiantes carros de bois até Icó, onde estacionavam por ser o caminho daí por diante intransitável, mesmo a esse rustico meio de transporte terrestre. Entre Icó e os centros consumidores, a condução dos gêneros era feita em lombo de cavalos, bestas e bois mansos, a isso adextrados.

Subiam também pela estrada geral tropas intermináveis de equinos, carregando com destino aos povos de S. Francisco o produto das salinas cearenses e quiçá mesmo das de Mossoró, povoado nordestino que até meados do século passado, quando foi criada a vila, gravitou na zona de influência e atração comercial do Aracati²⁴⁸.

²⁴⁴Ibid., p. 108.

²⁴⁵Ibid., p. 243.

²⁴⁶GIRÃO, 2000, op. cit., p. 80.

²⁴⁷JUCÁ NETO, 2012, op. cit., p. 250.

²⁴⁸STUDART FILHO, op. cit., p. 28.

Diz-nos João Brígido²⁴⁹ que o comércio que empreendeu o Ceará nos setecentos quase que em sua totalidade se dera com Pernambuco. Além do porto de Aracati, anteriormente denominado São José do Porto dos Barcos, o porto do “Acaracú”, ou Acaraú, também foi um dos importantes “empórios dessa cabotagem”. Os produtos que chegavam ao Aracati iam até Icó para então serem distribuídos pelas poucas localidades aproximadas, direcionando-se outra parte ao território do Piauí. Os que chegavam ao porto do Acaraú, seguiam a Sobral.

A Capitania do Ceará foi dividida, a princípio, em três regiões que indicavam as localidades referentes às contribuições do dízimo provenientes da criação e do comércio envolvendo os rebanhos amealhados nas fazendas dispersas pelo território do Siará grande. Estas regiões foram organizadas pelas ribeiras: a ribeira do Acaraú, a ribeira do Ceará e a ribeira do Jaguaribe. Nogueira²⁵⁰ menciona que a ribeira do Jaguaribe era a mais relevante região do Ceará, especificamente por expressar uma grande parte do território da Capitania, além de apresentar o maior número de fazendas e por originar o mais avultado valor pago em dízimos

No ano de 1774, José César de Menezes, Governador e Capitão-General da Capitania de Pernambuco e de suas anexas, ao tecer uma “Breve Notícia do Seará Grande”, apresentou a Capitania dividida em quatro ribeiras: “A Ribeira do Seará que fica na Costa no meio da capitania que por ser a Capital dá nome a Ribeira do Acaracú, que fica ao Norte, a de Jaguaribe ao Sul, e a do Icó no Certão ao Poente da Ribeira de Jaguaribe”²⁵¹. Percebemos uma subdivisão da ribeira do Jaguaribe, que passou a ribeira do Jaguaribe e ribeira do Icó.

Pelos números apresentados concernentes ao pagamento de dízimos, temos que: a ribeira do Ceará arrecadou 1:120\$000; a ribeira do Acaracú, 3:330\$000; a ribeira do Jaguaribe, 2:929\$000 e a ribeira do Icó, 3:840\$000. Portanto, a soma do valor arrecadado pelas ribeiras do Jaguaribe e do Icó, que conformavam anteriormente uma

²⁴⁹BRÍGIDO, João. A capitania do Ceará: seu comércio. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, Tomo XXIV, 1910, p. 172.

²⁵⁰NOGUEIRA, op. cit., p. 28.

²⁵¹Idea da População da Capitania de Pernambuco, e de suas anexas, extensão de suas Costas, Rios e Povoações notáveis, Agricultura, número de Engenhos, Contratos e Rendimentos Reaes, aumento que estes tem tido desde o anno de 1774 em que tomou posse do Governo das mesmas Capitánias e o Governador e Capitam General José Cezar de Menezes. In: Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas da Biblioteca Nacional, 1923.

única ribeira, a ribeira do Jaguaribe, conforme fizemos menção, apresentou valor bem superior às demais ribeiras.

Antes desta subdivisão referente à ribeira do Jaguaribe, Nogueira²⁵² observa que na década de 40 dos setecentos, portanto, duas décadas após o fim da Guerra dos Bárbaros, a ribeira do Jaguaribe já se subdividira; a ribeira do Jaguaribe transformara-se em ribeira das Russas e em ribeira do Icó. O autor menciona que tal subdivisão refletiu o alto rendimento e desenvolvimento das fazendas situadas na ribeira do Jaguaribe, além de indicar o princípio do predomínio econômico, que se estenderia ao longo do século XVIII e primeiras décadas do XIX, de duas localidades específicas: São José do Porto dos Barcos, que a partir de 1748 se tornaria a vila de Aracati, e Icó, transformado em vila em 1738.

As fazendas localizadas na ribeira do Jaguaribe apresentavam relevância econômica no século XVIII por serem núcleos fornecedores de carnes e couros principalmente para o litoral e adquiriram certa notoriedade pelos rendimentos proporcionados. Almir Leal de Oliveira compara a arrecadação de dízimos entre as ribeiras do Jaguaribe, no Ceará, e do Assu, no Rio Grande, mostrando que em 1774 o dízimo arrecadado na ribeira do Jaguaribe chegou a 9:634\$000 e a do Assu, a 6:769\$000²⁵³.

Há um compassado crescimento, desde o século XVII e seguindo o curso do século XVIII, referente à arrecadação do dízimo decorrente do comércio envolvendo os criatórios dispersos pela Capitania do Siará Grande. Valdelice Carneiro Girão²⁵⁴ pontua alguns valores arrecadados, levando-nos a perceber tal desenvolvimento. Segundo a autora, o valor arrecadado em 1718 chegou a 1:200\$000, em 1730, elevou-se a 4:800\$100. Valdelice Girão tece considerações sobre os períodos de seca durante os quais os rebanhos sucumbiam implicando diminuição drástica no comércio e, portanto, nos valores dos dízimos arrecadados.

²⁵²NOGUEIRA, op. cit., p. 31.

²⁵³OLIVEIRA, Almir Leal de. A força periférica da operação comercial das carnes secas do Siará grande no século XVIII. In: VIANA JÚNIOR, Mário Martins; SILVA, Rafael Ricarte da. & NOGUEIRA, Gabriel Parente (orgs.). **Ceará: economia, política e sociedade** (séculos XVIII e XIX). Fortaleza: Instituto Frei Tito de Alencar, 2011, p. 19.

²⁵⁴GIRÃO, Valdelice Carneiro. **As oficinas ou charqueadas no Ceará**. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1995, p. 94-96.

A autora menciona, por exemplo, que em 1756 “os dízimos arrematados no Icó, Russas, Acaraú e Ceará, não ultrapassaram a 1:567\$000”²⁵⁵. Valdelice Girão observa, contudo, que durante a administração pombalina determinadas medidas tomadas “valorizaram a arrematação dos contratos e, naturalmente, interesse pelo negócio”. Em 1764, as ribeiras do Ceará, Acaraú, Jaguaribe e Icó proporcionaram a arrecadação de 11:219\$000 em dízimos.

O transporte do gado atravessou o território do Ceará colonial, percorrendo, pelas estradas vigentes, longas distâncias. O fim de cada jornada resguardava-se em locais considerados seguros e que apresentassem boas condições para o descanso e, sobretudo, para a recomposição das forças, não só dos animais, mas também dos homens que tinham por obrigação tanger as boiadas. Os pontos onde se cruzavam as estradas bem como a proximidade de rios, conforme menciona Valdelice Girão²⁵⁶, eram normalmente os locais escolhidos para o pouso da tropa. Em alguns destes pontos estratégicos no território, os colonizadores fixaram-se e construíram suas casas de fazenda.

A autora faz considerações sobre a relevância das vias de comunicação para a construção e o desenvolvimento de certas localidades²⁵⁷; atém-se, por exemplo, à cidade do Icó, especificando que embora não tenha sido um lugar de intensa exploração do charque e também não sendo uma zona portuária, Icó basicamente consolidara-se como uma das vilas centrais do Ceará, no século XVIII, à medida que estava localizada no cruzamento das duas principais vias da Capitania – estrada geral do Jaguaribe e estrada das boiadas.

²⁵⁵Ibid., p. 95.

²⁵⁶GIRÃO, 1995, op. cit., p. 88.

²⁵⁷Para Raimundo Girão, “ao redor desses entrepostos se aglomeraram habitações, de que resultaram vilarejos, hoje cidades importantes” (GIRÃO, 2000, p. 153). A constituição de redes propicia o desenvolvimento de núcleos urbanos, assim como a impossibilidade de usufruto dos benefícios advindos da estrutura viária, por parte de determinados núcleos, pode implicar a decadência econômica de determinadas localidades; podemos citar, neste caso, também a cidade de Icó, para onde não convergiram os trilhos da estrada de ferro de Baturité, o que implicou a dificuldade de lidar com a concorrência e a relevância de outras localidades, que a partir de então consubstanciavam a existência de uma rede cujo propósito era modernizar a capacidade de fluxo de toda a província do Ceará.

Segundo Jucá Neto “em território cearense, as transações comerciais entre o Icó e o Aracati ocuparam papel fundamental para o fortalecimento da pecuária setecentista”²⁵⁸. E acrescenta,

Pela velha estrada do Jaguaribe, inaugurou-se o contato entre o sertão e o litoral da Capitania por meio do fluxo constante das boiadas entras as duas vilas, garantindo-se tanto o abastecimento do sertão, de produtos outros que não somente aqueles provenientes da pecuária, como de gado no litoral, para as fabricas da salga. [...] Se o Icó cumpria a função de principal receptáculo das boiadas que transitavam por todo o sertão – ou vindas de Pernambuco, ou do Piauí ou de outras regiões do Ceará – o Aracati era o principal ponto de escoamento da produção, justamente na foz do Jaguaribe [...]²⁵⁹.

As estradas principais, ou seja, com maior porte e por onde circularam uma maior quantidade de pessoas e mercadorias, atenderam às necessidades e às orientações que partiam dos desígnios estabelecidos pelos interesses do Estado. Referimo-nos ao Estado na medida em que as vias, sobre as quais estamos falando neste trabalho, ainda que remontem a sua existência, pois não passavam de picadas abertas na caatinga, a um período anterior à colonização, não há dúvidas de que o processo colonizador, bem como outros processos e questões, e as atividades econômicas que lhe justificaram e sustentaram o desenvolvimento, além de terem promovido modificações para que melhor respondessem aos seus interesses, também lhe atribuíram outros usos.

No entanto, devemos considerar que outras estradas, que não apresentavam a mesma circularidade e tráfego das vias principais, foram abertas de maneira a atender a interesses mais específicos, como, por exemplo, melhorar os caminhos e o transporte entre algumas fazendas e as referidas vias principais. Não raro, percebemos na documentação consultada, sobretudo a partir das primeiras décadas do oitocentos, referências sobre as inúmeras vias subsidiárias que cortavam as estradas centrais.

As vias de comunicação no Ceará, ao longo do setecentos e oitocentos, sobretudo as principais, delineararam os caminhos que permitiram o acesso das mercadorias em direção às feiras, às distintas praças comerciais e portos. É certo que o

²⁵⁸JUCÁ NETO, 2012, op. cit., p. 418.

²⁵⁹Ibid., p. 418.

predomínio de determinados produtos e mercadorias levou à configuração específica de certos traçados viários, não só a partir da melhoria e do implemento dos que já existiam como também em face à construção de novos; reorganizando espacialmente o território e atribuindo-lhe novos sentidos e significados. A construção de uma estrada não deixa de ser um incentivo a determinadas atividades econômicas em detrimento de outras; não deixa de ser uma orientação, por parte do Estado²⁶⁰ ou de particulares, acerca das melhores possibilidades comerciais, idealizadas ou não, referente a algumas localidades.

As estradas das boiadas, por onde circulava a atividade da pecuária organizou o espaço cearense durante o século XVIII; configurou um sentido viário à Capitania cearense. Os criatórios que se reproduziam sobretudo nos sertões deveriam caminhar em direção aos espaços que expressavam maior demanda; e ao litoral, principalmente pernambucano e baiano, seguiam os rebanhos, desenhando espacialmente e economicamente a Capitania. As salgadeiras tinham melhor desenvolvimento em localidades expostas a ventos constantes, ao sol e que possuíssem disponibilidade razoável de sal; Aracati, neste sentido, tornou-se espaço privilegiado para tal atividade. Por outro lado, as serras mais úmidas do Ceará, como Baturité, não fizeram parte da origem ou destino referente às principais vias do setecentos.

À serra de Baturité não corriam as principais vias ao longo do setecentos, associadas à atividade da pecuária. A despeito de seu clima mais ameno se comparada a outros espaços do Ceará, a topografia serrana não era propícia ao criatório. Apenas a partir do século XIX se tornaria um destino irrefreável das novas vias que deveriam cortar o território cearense, com fins comerciais. Além do predomínio absoluto do comércio de carnes, couros e pelicas, que encontraram em certas localidades mais interioranas a adequação perfeita a sua produção, há que se considerar que as condições técnicas que poderiam viabilizar o cultivo e o transporte de mercadorias das áreas serranas em direção aos portos locais, no Ceará setecentista, não era algo tão fácil de se concretizar.

Não queremos com isso atestar que nestes referidos espaços serranos não se desenvolveu produção relevante para a Capitania e que para estes lugares não corriam

²⁶⁰Em geral, o Estado era o agente central de tais processos, à medida que determinava diretamente as ações, concedia que outros as fizessem ou simplesmente proibia, ou não proibia, que certas construções se desenvolvessem.

vias de comunicação. Para além das estradas de maior notoriedade que apresentavam maior fluxo de pessoas e mercadorias, houve outras dinâmicas atinentes à economia do Ceará colonial, acerca das quais não nos ativemos, e que certamente influenciaram a configuração de vias menores e de atividades ligadas ao abastecimento, principalmente, das áreas adstritas das zonas serranas na Capitania.

Queremos com isso dizer que, além das orientações político-econômicas que nortearam o desenvolvimento de certas atividades comerciais no Ceará, assim como o delineamento dos traçados viários que conformaram o território cearense em um determinado período histórico, não há como ignorarmos as especificidades técnicas que permitiram os melhores desenvolvimentos de tais atividades, como também as singularidades dos meios naturais que, de certo modo, potencializaram ou simplesmente dificultaram ou inviabilizaram que certas atividades e espaços fossem considerados primordiais para a prosperidade cearense. Os produtos e atividades comerciais do Ceará setecentista se desenvolveram primordialmente nos seus sertões. O movimento do interior em direção ao litoral designava algumas rotas que desenhavam a vida econômica da Capitania.

Eustógio Dantas observa que na Capitania cearense os portos se constituíram a fim de permitir sobremaneira a confluência das mercadorias provindas do interior. Aracati e seu porto controlavam e cooptavam os produtos da indústria pastoril ao longo da bacia do Jaguaribe e do Salgado; Sobral era o entreposto comercial que controlava o envio de mercadorias para o porto de Camocim e do Acaraú. Eustógio Dantas demonstra que em face à relação de dependência que existia do litoral cearense em relação à produção que provinha do interior, basicamente se restringiam as atividades econômicas dos espaços litorâneos à pesca e a uma agricultura de subsistência baseada no cultivo de poucas culturas, como mandioca, arroz e alguns cereais²⁶¹.

Segundo o referido autor, havia, até o início do século XIX, uma relação dicotômica entre o litoral cearense e seu interior. A dinâmica da produção econômica da Capitania se dava primordialmente nos espaços interioranos - nos sertões cearenses -, restringindo-se o litoral a uma função portuária polarizada para onde convergiam as

²⁶¹DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. Construção da Imagem Turística de Fortaleza/Ceará. *Mercator* – Revista de Geografia da UFC. Fortaleza, Ano 01, n. 01, 2002, p. 16.

mercadorias de maneira a que fossem destinadas a outras praças comerciais, fora do território cearense. Eustógio Dantas assevera que o panorama se alterado com a independência do Ceará da Capitania de Pernambuco, em 1799, e a abertura dos portos, possibilitando relações comerciais diretamente com os portos europeus; anulando a dicotomia até então presente.

E um dos fatores que possibilitou que tal dicotomia existente entre o litoral e o sertão na Capitania cearense se dissipasse refere-se à “adoção de geoestratégia reforçando o papel de Fortaleza na vida econômica, política, social e cultural da capitania”²⁶². A decadência da pecuária, em fins do século XVIII, e a crescente e florescente cultura algodoeira também foram influentes no processo de esboroamento da predominância econômica e comercial do interior em relação ao litoral. Se ao longo do setecentos, Fortaleza não teve grande expressividade para a economia do Ceará, vez que estava isolada das principais rotas do gado, a partir do oitocentos, sobretudo ao fim da primeira metade do século XIX, Fortaleza se configura como espaço de convergência das mercadorias produzidas no território.

Portanto, os movimentos pelas estradas sobre as quais estamos a nos debruçar, sobretudo as que acompanhavam os ritmos das boiadas, configuravam um traçado viário referente ao espaço territorial que posteriormente, a partir do século XIX, se modificou; uma alteração que acompanhou um novo sentido atinente à organização político-administrativa e econômica da Capitania cearense, implicando diferentes fluxos e espacializações às mercadorias. As distintas demandas comerciais, aliada às possibilidades naturais dos terrenos e aos interesses e às condições técnicas da produção local, levou a uma reorganização dos caminhos, dos fluxos no território, que pouco a pouco centralizou Fortaleza como espaço de convergência de grande parte da produção cearense, em detrimento de espaços econômicos tradicionais como Aracati e Icó.

É certo que Aracati, nas primeiras décadas do oitocentos, ainda se afigurava como o principal espaço econômico da Capitania, no entanto, com o passar das décadas, Fortaleza assumiu tal posição, que se consolidou sobretudo após a construção e o prolongamento da estrada de ferro de Baturité²⁶³, que teve o início de sua construção a

²⁶²Ibid., p. 25.

²⁶³A Estrada de Ferro de Baturité foi a primeira estrada de ferro construída no Ceará. Coube a iniciativa a particulares - dentre os quais Thomaz Pompeu de Souza Brasil, Gonçalo Batista Vieira, que

partir da década de 70 do século XIX, prolongando-se suas obras até as primeiras décadas do século XX, quando atingiu definitivamente o sul do Ceará, a afamada região do Cariri.

O cultivo e o comércio do algodão no Ceará, guiou o processo de valorização da agricultura como uma das atividades centrais nos quadros econômicos da província. Raimundo Girão²⁶⁴ afirma que nos princípios do ano de 1777 é que se apreende a possibilidade de tornar o algodão um produto comercializável. Se antes era apenas a matéria-prima destinada a artefatos domésticos, como redes, panos e roupas; a partir do último quartel do século XVIII, e por todo o século XIX, o cultivo e o comércio do algodão se desenvolve como uma atividade fundamental para a economia do Ceará. Segundo Clóvis Jucá Neto, o algodão teria dado "sentido econômico para a futura província por todo o oitocentos"²⁶⁵.

Clóvis Jucá Neto²⁶⁶ diz que as fazendas de gado, na primeira metade do século XVIII, teriam "sediado a ocupação do território cearense", e que a "rede urbana

posteriormente adquiriu o título nobiliárquico de Barão de Aquiraz, Joaquim da Cunha Freire, o Barão da Ibiapaba, Henrique Blockhurst e José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, os quais conformaram a primeira diretoria da Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité, que se constituiu como uma sociedade capitalista cujo propósito foi levantar recursos por meio das subscrições de seus acionistas a fim de que pudessem levar a frente os trabalhos de construção dos primeiros trechos da referida estrada de ferro, que partia de Fortaleza até Pacatuba. A Estrada de Ferro de Baturité seguia da cidade de Fortaleza, dirigindo-se a Arronches (Parangaba), Maracanaú, Maranguape, Pacatuba, Guaiúba, até finalmente atingir a serra de Baturité; em seguida os trilhos ganharam algumas localidades dos sertões cearenses, como Quixadá, Quixeramobim e Senador Pompeu, para, no século XX, chegar ao Cariri cearense. A primeira estação foi inaugurada em 20 de janeiro de 1872, a estação de Fortaleza, e a estação de Pacatuba, em 30 de novembro de 1875; em 1882 atingia os trilhos a cidade de Baturité, adentrando ao sertão cearense, até a inauguração da última estação, do Crato, em 1926. Kleiton Mota (2009, p. 83) menciona que no ano de 1875 a Companhia da Via Férrea de Baturité enfrentou grave crise financeira e o processo de construção da ferrovia, sofrendo por falta de recursos, ficou estagnado por aproximadamente três anos. Com o advento da seca de 1877, a construção da estrada de ferro entrou em outra fase, na medida em que recursos provindos do Império fomentaram a retomada dos trabalhos que por alguns anos haviam cessado. A companhia da Via Férrea de Baturité passava às mãos do Governo Provincial do Ceará que Tyrone Cândido (2002) analisa as relações de trabalho ao longo do processo de construção desta estrada, explicitando que a mão de obra utilizada pelo governo provincial basicamente foi constituída por retirantes, atingidos pelos efeitos da seca que assolou o Ceará, entre 1877 e 1879. Olivenor Chaves (2002) também faz menção à "política assistencialista imperial" como responsável pela utilização de inúmeros retirantes, coercitivamente, a fim de efetuar provisão de mãos de obra numérica e barata para as obras públicas. O direito a receber "socorro público" em situações sociais peculiares e delicadas estava atrelado, portanto, à necessidade das elites imperiais em submeter o comportamento daquele grande número de miseráveis provenientes do interior da província aos seus mais imediatos objetivos e propósitos.

²⁶⁴GIRÃO, 2000, op. cit., p. 97.

²⁶⁵JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. PRIMÓRDIOS DA REDE URBANA CEARENSE. *Mercator*, ano 08, n. 16, pp. 77-102. Fortaleza, 2009, p. 97.

²⁶⁶Id., 2012, p. 204.

do território" teria se constituído pelo crescimento comercial, de charques e couros²⁶⁷, e a partir da centralização administrativa que se verificou com a transformação de alguns povoados em vilas²⁶⁸. Partindo de tais pressupostos, é inegável que as atividades consideradas centrais para a economia do Ceará suscitaram novas conformações espaciais. Falamos, a princípio, da pecuária, mas é inegável que a produção e o comércio de algodão demarcaram percursos envolvendo o cultivo, o transporte e a venda deste produto, o que nos leva a estender certamente a outros gêneros produzidos no Ceará ao longo do século XIX, como o café e a cana, que inspiraram análises, outras configurações materiais para determinadas cidades, estudos, trabalhos, novas estradas, portos.

Ao longo da última década do século XVIII e das primeiras décadas do século XIX houve alguns elementos que motivaram o início do processo de desconstrução da hegemonia econômica de Aracati, e conseqüentemente o início do processo de expansão e consolidação da hegemonia econômica e administrativa da Vila de Fortaleza²⁶⁹. O Ceará se emancipara de Pernambuco em 1799 e intensificara sua produção algodoeira, sobretudo pelas dificuldades por que passavam um dos principais produtores e fornecedores de algodão do período, os Estados Unidos, que estavam imersos em guerra pela sua independência²⁷⁰.

²⁶⁷Porto Alegre (1992, p. 12) menciona que a exportação de couro, no início do século XVIII, se tornara a segunda atividade econômica mais relevante dos sertões do Ceará. Além da produção das charqueadas, que tiveram seu princípio aproximadamente em 1720, o comércio de couros permitiu que a "economia do sertão" se integrasse ao "circuito monopolista do sistema colonial".

²⁶⁸Jucá Neto (2012, p. 158) afirma que de 1700 a 1820 foram criadas 18 vilas no Ceará, as quais expressaram sobretudo a tentativa de consolidação do poder administrativo do Reino português nos espaços territoriais do Ceará. O autor apresenta cada uma das vilas e o ano correspondente a sua criação: "A Vila de Aquiraz (1713), a Vila de Fortaleza (1726), a Vila do Icó (1736), a Vila de Santa Cruz do Aracati (1748), a Vila de Soure (1755), a Vila Real de Messejana (1758), a Vila Real de Arronches (1759), a Vila Viçosa Real (1759), a Vila de Montemor-o-novo d'America (1764), a Vila Real do Crato (1776), a Vila Real de Sobral (1773), a Vila Real de Granja (1776), a Vila de Campo Maior de Santo Antonio de Quixeramobim (1789), Vila Nova de El'Rei (1791), a Vila de São Bernardo das Russas (1801), a Vila de São João do Príncipe (1802), a Vila de Jardim (1814) e a Vila de Lavras da Mangabeira (1816)".

²⁶⁹LEMENHE, Maria Auxiliadora. **As Razões de uma cidade**: conflito de hegemonias. Fortaleza: Stylus comunicações, 1991, p. 50.

²⁷⁰Os conflitos por que passaram os Estados Unidos no último quartel do século XVIII, com o processo que levou a sua independência política, bem como a guerra civil norte-americana, que se prolongou de 1861 a 1865, foram momentos que ensejaram a abertura dos mercados europeus, sobretudo o mercado inglês, à produção algodoeira do Ceará. São períodos nos quais se observa um surto da produção deste gênero. Estas "dissensões civis" que afetaram os Estados Unidos permitiram que aos mercados europeus pudessem convergir mercadorias providas de outros locais, dentre os quais o Brasil e suas províncias. A produção não só de algodão, mas também de trigo, foi estimulada em face à impossibilidade de os Estados Unidos atenderem a forte demanda referente a tais produtos. O Ministério dos Negócios da

A procura pelo algodão produzido no Brasil por ingleses, na medida em que já era afamado pela ótima qualidade, fora intensa. A produção brasileira era escoada principalmente pelos "portos do Maranhão do Recife, o deste último em grande parte oriundo do Ceará"²⁷¹.

Luis Barba Alado Meneses, sobre a Capitania do Ceará, e sua produção algodoeira, em 1814, escreve:

Tem poucos rios navegáveis, mas infinitas ribeiras, immensas serras de prodigiosa produção de todos os generos, especialmente de algodões, excellentes aguas, saborosos fructos; e os seus ares talvez sejam os melhores d'este continente, como se comprova do grande numero de pessoas que tem de avançada idade.

De 1803 em diante a sua agricultura tem ido no maior augmento, e muito mais inda o seu commercio, em razão do seu local, por terem os seus portos a vantagem sobre os outros do Brasil de serem as viagens para a Europa, e d'ahi para os ditos, muito mais abreviadas, por soprarem os ventos constantemente de nordeste para lés sueste (...)²⁷²

Maria Auxiliadora Lemenhe observa que a desorganização da pecuária ocorreu devido aos períodos de seca, bem como à transferência de um dos principais charqueadores, José Pinto Martins, para o Rio Grande do Sul, levando larga experiência e capitais a serem aplicados em outros espaços, além da conjuntura que permitia boas

Agricultura, Comércio e Obras Públicas²⁷⁰ emitiu orientações do que se produzir, enfatizando a excepcional conjuntura por que passava o império, que levava ao crescimento de oportunidades tornando distintos mercados potenciais compradores da produção desenvolvida nas dispersas vilas cearenses, e claro que estes encaminhamentos não se limitaram à província do Ceará. Cf. APEC. Fundo: Ministérios. Séries: Aviso do Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas ao Presidente da Província do Ceará. Circular dirigida por Manuel Felizardo de Souza e Mello, Ministro dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas ao Presidente do Ceará, Manuel Antonio Duarte de Azevedo. 07/08/1861. Livro n. 24 (1860-1862). Fls. s/n. O Governo da Província deu fortes indícios de que as orientações do Ministério dos Negócios da Agricultura seriam atendidas, e que haveria estímulos para que a produção fosse direcionada às culturas enfatizadas como interessantes durante o conflito por que passavam os Estados Unidos. O Governo provincial do Ceará atestava que a produção do algodão já era uma cultura corrente da província, além da criação de gados, que era a "indústria mais importante" e que se afigurava como a principal atividade capaz de gerar riquezas públicas e privadas, e em se referindo ao trigo, dizia a correspondência ao Ministério que, mediante lei provincial, o governo da província garantia a distribuição de prêmios aos agricultores que se dedicassem a plantar alguns alqueires dos gêneros sugeridos.

²⁷¹GIRÃO, 2000, op. cit., p. 217.

²⁷²MENESES, Luis Barba Alado. Memória sobre a Capitania do Ceará. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil**. 1871, tomo XXXIV, p. 259. Como Governador da Capitania do Ceará, Luis Barba Alado escreve estas memórias em 1814.

demandas internacionais referentes ao algodão, incentivou o desenvolvimento da produção algodoeira no Ceará. No entanto, a autora considera como fundamental o interesse da Metrópole Portuguesa em promover a agricultura e o comércio de algodão no território da Capitania do Ceará, o que se verificou com a autonomia comercial concedida ao Ceará a partir de 1799²⁷³.

As autoridades coloniais estavam bastante interessadas em questões concernentes ao cultivo e ao comércio do algodão. O Ouvidor do Ceará, Manuel Pinto Avelar, em carta enviada à Rainha D. Maria I, em 1787, dizia que o plantio de algodão era um meio de evitar que a população sertaneja praticasse atos de violência e criminalidade. A Coroa portuguesa buscava, ao fim do século XVIII, alternativas econômicas para o Ceará motivadas sobretudo pela "retração das exportações de charques cearenses"²⁷⁴.

A oportunidade de crescimento do comércio algodoeiro no Ceará²⁷⁵ deu-se até aproximadamente a década de 20, do século XIX. Maria Auxiliadora Lemenhe²⁷⁶ menciona que o desenvolvimento da agricultura para a economia do Ceará na última década do século XVIII e primeiras décadas do XIX permitiu que determinadas áreas, até então improdutivas, se tornassem espaços dinamizadores do comércio do Ceará. Não obstante, a autora nos fala que o desenvolvimento da agricultura no Ceará não teria transformado de maneira tão abrupta e veloz o "limitado quadro urbano pré-existente"²⁷⁷.

No século XIX, podemos observar que as vias de comunicação passaram a configurar traçados que não mais se centravam no desenvolvimento da pecuária. A partir de então, a agricultura tornou-se elemento imprescindível na compreensão dos rumos espaciais da Capitania. Ao falarmos em agricultura no início do oitocentos, referimo-nos basicamente ao cultivo e à produção de algodão, gênero que pouco a pouco foi se espalhando pela Capitania cearense, em face à abertura comercial suscitada

²⁷³LEMENHE, op. cit., p. 54.

²⁷⁴VIEIRA JÚNIOR, Antonio Otaviano. **Entre paredes e bacamartes**: história da família no sertão (1780-1850). Fortaleza: Edições Demócrito Rocha; Hucitec, 2004, p. 36-37.

²⁷⁵Girão (2000, p. 224) diz que as atividades comerciais envolvendo o algodão, a partir da década de 20 do oitocentos, "declinaram sensivelmente", e que os motivos que levaram às dificuldades referentes à venda deste gênero agrícola em mercados estrangeiros deu-se principalmente por pragas que atacaram os cultivos por estas paragens, bem como, alude o autor, às "comoções políticas" que dificultaram a produção do Ceará e a "queda dos preços na Europa", o que certamente fora provocado pelo retorno dos Estados Unidos como produtor e fornecedor de algodão ao mercado inglês.

²⁷⁶LEMENHE, op. cit., p. 57.

²⁷⁷Ibid., p. 58.

em fins do século XVIII pelas demandas e novos rumos traçados pela Revolução Industrial inglesa. Nesse sentido, o território da Capitania cearense, no começo do século XIX, apresentou outra organização referente à configuração de seus caminhos; passou, portanto, a interligar-se quase por completo. Carlos Studart Filho menciona que algumas localidades eram "os pontos onde se fechavam suas malhas imensas e irregulares": Aracati, Viçosa, Granja, Aquiraz, Fortaleza, Campo-Grande, Quixeramobim, Tauá, Crato, Jardim, Baturité e Icó²⁷⁸.

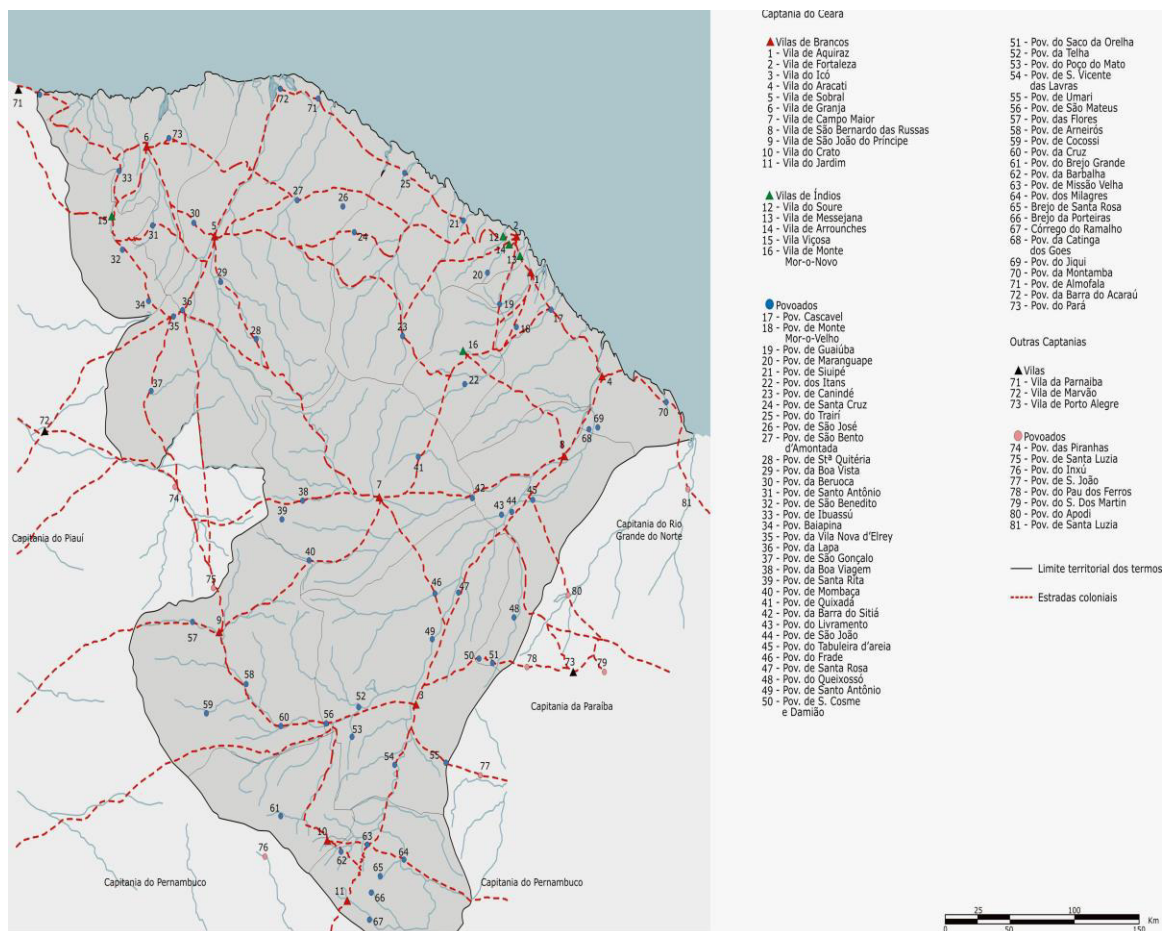


Figura 16: As estradas coloniais do Ceará - 1817.

Fonte: Mapa elaborado por Clóvis Ramiro Jucá Neto a partir das informações contidas na Carta/Marítima e Geográfica/ da/ Capitania do Ceará. / Levantada por ordem/ do / Govor Manoel Ignácio de Sampaio / por seu ajudante d'ordens/ Antonio Jozé da Silva Paulet, 1817. Fonte: GAEM. Desenho N° 4578. Armário 10A. Pasta 53.

²⁷⁸STUDART FILHO, Carlos. Vias de Comunicação no Ceará Colonial. **Revista do Instituto do Ceará.** Fortaleza, t. LI, 1937, p. 42.

Clóvis Jucá Neto observa que, embora o Ceará estivesse integrado espacialmente por meio de suas vias carroçáveis, o abastecimento interno da Capitania não ocorria de forma eficiente em face às longas e árduas distâncias que separavam os espaços mais produtivos das demais vilas e povoados da Capitania²⁷⁹. Nos caminhos cartografados por Silva Paulet podemos observar que algumas vilas, que não haviam participado de forma tão ativa dos circuitos promovidos pelas boiadas, ao longo do setecentos, com o avanço da produção algodoeira no século XIX passaram a exercer participação mais proeminente.

A vila de Fortaleza é um exemplo importante, pois na cartografia apresentada por Silva Paulet à referida vila corriam uma série de estradas. Fortaleza era a capital da Capitania, embora nas proximidades da segunda década do século XIX ainda fosse avaliada como um lugar pobre, com um porto sofrível e cujo comércio indicava números pouco expressivos. O comércio de Fortaleza era considerado por Paulet como "muito menor que o do Aracati"²⁸⁰.

Margarida Júlia Andrade diz que o crescimento do comércio de algodão levou à maior integração e articulação da vila de Fortaleza com o interior da Capitania. Diversas obras públicas - estradas, pontes e aguadas públicas - foram empreendidas, expressando os novos rumos econômicos da Capitania cearense, figurando-se o porto da capital como um dos principais espaços de convergência da produção algodoeira. A autora menciona que, dentre as diversas medidas realizadas de 1810 a 1822 com vistas a proporcionar o desenvolvimento da produção algodoeira e a melhoria da infraestrutura urbana de Fortaleza, o engenheiro Silva Paulet, durante a administração do Governador do Ceará Manoel Ignácio de Sampaio, traçou duas plantas da vila de Fortaleza e de seu porto, identificando os caminhos que interligavam Fortaleza às "outras áreas do 'termo" e às demais vilas da Capitania:

Tem-se assim a Picada do Mocuripe, a Estrada da Crusinha, Estrada do Laga Mar do Cocó, duas Estradas d'Messejana (Aquiraz), Estrada do Tauape (Riacho), Estrada Monte Mor (Maturité), Estrada d'Arronches (atual Parangaba) e Estrada d'Soure (atual Caucaia). Alguns desses caminhos que articulavam a vila ao comércio regional

²⁷⁹JUCÁ NETO, 2012, op. cit., p. 271.

²⁸⁰SILVA PAULET, Antônio Jozé. Descrição Geográfica Abreviada da Capitania do Ceará. **Revista do Instituto Histórico**. Fortaleza: Tipografia Studart, t. XII, 1898, p. 16.

vão orientar a expansão futura de Fortaleza, num esquema radioconcêntrico, convertendo-se nos vetores de crescimento da cidade²⁸¹.

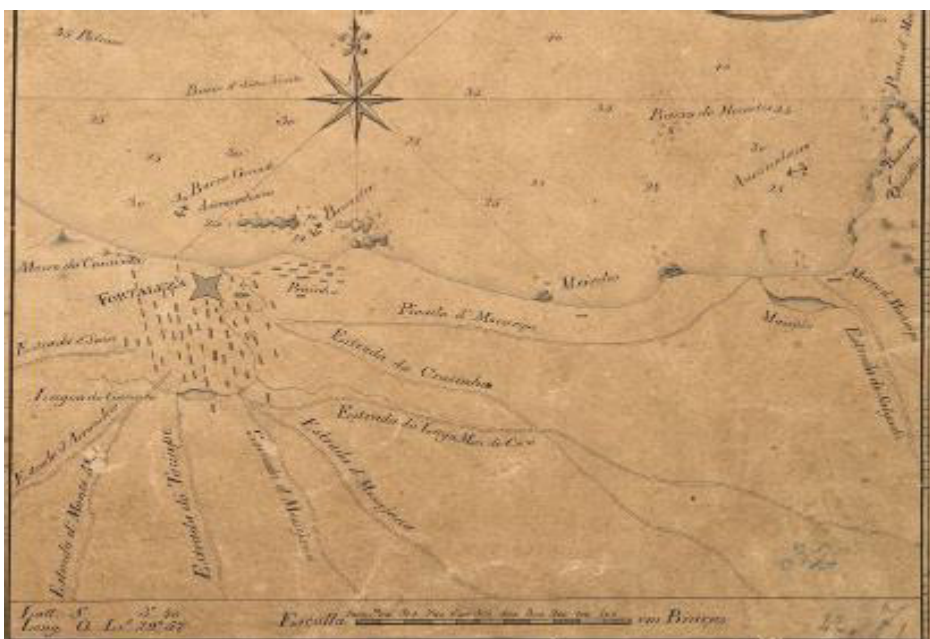


Figura 17: Detalhe da Carta / Marítima e Geográfica /da/ Capitanía do Ceará/levantada por ordem/do/Governo Manoel Ignacio de Sampaio/por seu ajudante d'ordens/Antonio Joze da S.^a Paulet, 1918. Planta da Villa de Fortaleza e seu Porto.

Fonte: ANDRADE, Margarida Júlia F. de Salles. **Fortaleza em Perspectiva Histórica:** Poder Público e Iniciativa Privada na Apropriação e Produção Material da Cidade. 2012. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo, Universidade de São Paulo, 2012, p. 67.

Carlos Studart Filho diz que Fortaleza atraía a produção das serras da Uruburetama, da serra do Acarape, da serra de Maranguape, de Canindé e outras localidades aproximadas. Fortaleza passou, nos albores do oitocentos, a ser um "nó" de estradas consideradas como relevantes. Ainda seguindo as palavras de Carlos Studart Filho, temos que observar que havia, portanto, um caminho que se dirigia a Maranguape, outro que rumava na direção de Canindé mais um que seguia na direção de Monte-mór O Novo (Baturité), seguindo a partir daí a Quixeramobim e aos sertões do Inhamuns. Ademais, a estrada geral de Pernambuco interligava Fortaleza a São Luiz, no Maranhão, seguindo por Soure, Sobral, Granja e Parnaíba. A leste de Fortaleza, a mesma estrada geral interligava a capital da Capitanía cearense a Recife, passando por

²⁸¹ANDRADE, Margarida Júlia F. de Salles. **Fortaleza em Perspectiva Histórica:** Poder Público e Iniciativa Privada na Apropriação e Produção Material da Cidade. 2012. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo, Universidade de São Paulo, 2012, p. 66.

Aquiraz, Cascavel, Aracati, Natal e João Pessoa. Fortaleza também estava ligada a Acaraú, indo por meio de Siupé, Trairi e Almofala²⁸².

Silva Paulet destaca a produção algodoeira de algumas vilas cearenses e a relação que estes espaços passavam a ter com a capital da Capitania. Ressalta, por exemplo, o autor a relevância da serra de Uruburetama, considerando-a como um espaço interessante pela lavoura de algodoads, que atraía a tal espaço inúmeros traficantes, que passavam a contribuir para um acréscimo no número de habitantes da referida serra²⁸³. A vila de Monte-mór O Novo também é outra localidade destacada por Paulet, que produzia alguns legumes e algodão, a serem vendidos em Fortaleza. Aquiraz também é uma vila produtora de pequenas quantidades de algodão, além de mandioca, milho e feijão²⁸⁴. E de Aquiraz partia uma via em direção a Fortaleza. Portanto, em torno de Fortaleza iam se configurando estradas que eram de péssima qualidade, mas que, de alguma forma, possibilitavam que uma parte da produção algodoeira da Capitania buscasse o porto da capital²⁸⁵.

²⁸²STUDART FILHO, op. cit., p. 44.

²⁸³ SILVA PAULET. op. cit., p. 16.

²⁸⁴Ibid., p. 29.

²⁸⁵Ibid., p. 15.

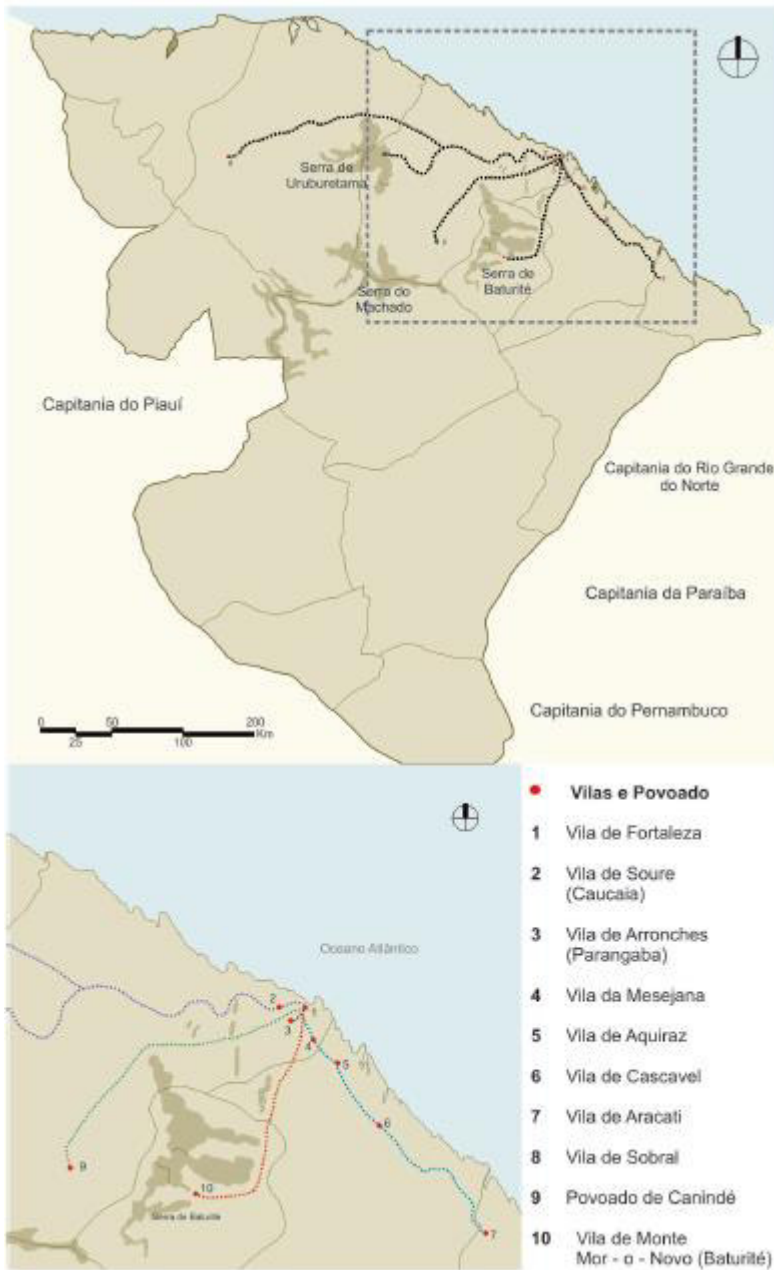


Figura 18: Exercício de reconstituição cartográfica – Ceará – Estradas que partiam de Fortaleza em 1817. Autora Margarida Andrade. Mapa base: Carta / Marítima e geográfica /da/ Capitania do Ceará/levantada por ordem/do/Governo Manoel Ignacio de Sampaio/por seu ajudante d'ordens/Antonio Joze da S.^a Paulet, 1917.

Fonte: ANDRADE, Margarida Júlia F. de Salles. **Fortaleza em Perspectiva Histórica: Poder Público e Iniciativa Privada na Apropriação e Produção Material da Cidade.** 2012. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo, Universidade de São Paulo, 2012.

2.3 Entre interesses públicos e particulares

A produção agrícola do Ceará voltada principalmente ao comércio exportador, segundo Denise Takeya²⁸⁶, a partir da década de 30 do século XIX, recebeu maior atenção do Governo da Província ao direcionar recursos para a construção de novas estradas que pudessem facilitar o escoamento da produção interiorana em direção ao litoral, sobretudo ao porto de Fortaleza. O Presidente da Província José Martiniano de Alencar, em Relatório apresentado à Assembleia Provincial, em 1836, menciona que a construção de estradas era uma prioridade de sua administração e uma grande parte do orçamento do Ceará seria aplicado na construção de determinadas vias consideradas imprescindíveis à economia cearense²⁸⁷.

É relevante mencionar que não somente no Ceará houve uma série de reclamações e considerações sobre a necessidade premente de obras destinadas a melhoria das vias de comunicação que cortavam as províncias. Em outras regiões do Brasil, as estradas expressaram imprescindibilidade semelhante, principalmente as províncias que produziam café em maior quantidade e que, portanto, tinham ampla demanda comercial a suprir, como São Paulo e Rio de Janeiro. Nas distintas províncias, de um modo geral, as exigências referentes a maior quantidade e qualidade de vias que deveriam cortar seus territórios foram frequentes.

Emília Viotti da Costa observa, a partir das palavras do Presidente da província de São Paulo, Manoel Machado Nunes em 1840, que os reclamos atinentes à construção e à melhoria de estradas partia dos mais diferentes espaços da província, solicitando não estradas em perfeitas condições de tráfego, mas vias que, de algum modo, permitissem certa dinâmica referente à comunicação terrestre²⁸⁸.

²⁸⁶TAKEYA, Denise Monteiro. **Europa, França e Ceará**: origens do capital estrangeiro no Brasil. Natal: UFRN Ed. Universitária, 1995, p. 99.

²⁸⁷Fala com que Presidente da Província do Ceará, José Martiniano de Alencar, abriu a segunda sessão ordinária da Assembleia Legislativa do Ceará, no dia 1º de agosto de 1836. Ceará, Typ. Patriotica, 1836. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/166/>. Acesso em: 15/05/2014.

²⁸⁸COSTA, Emília Viotti da. **Da senzala à colônia**. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998, p. 202.

Miriam Dolhnikoff, ao analisar as províncias de Pernambuco, Rio Grande do Sul e São Paulo, observa que a partir de 1835, com a “conquista da relativa autonomia tributária” por parte das províncias, houve a possibilidade de os Governos Provinciais direcionarem seus recursos provindos de tributação para ações e investimentos que consideravam de maior benefício às suas províncias. A considerar Pernambuco, Rio Grande do Sul e São Paulo, a autora menciona que o desenvolvimento material destas regiões foi priorizado, ou seja, dentre as obras públicas empreendidas; estradas e pontes afiguravam-se como ações consideradas imprescindíveis²⁸⁹.

Especificamente abordando São Paulo, Miriam Dolhnikoff diz que as estradas foram priorizadas nos “orçamentos aprovados pelo legislativo paulista e sua construção e manutenção dependeu da autonomia da província para tributar e legislar sobre o investimento das rendas auferidas”²⁹⁰. A autora afirma que com todos estes investimentos realizados, houve um grande crescimento da rede viária de São Paulo; de 1837 a 1851, a província paulista apresentou crescimento em torno de 70% de sua estrutura viária, ou seja, um aumento que chegava a 5% ao ano.

Emília Viotti da Costa observa que ocorria certa disparidade quanto ao número de estradas que cortavam os diferentes espaços provinciais. Havia aquelas regiões onde abundavam as vias de comunicação, mesmo que não apresentassem as melhores condições de tráfego, ao tempo que escasseavam as estradas em outros espaços do território brasileiro. E mesmo nos locais onde se verificava maior quantidade de vias, menciona a autora que isto não denotava a preocupação com os interesses públicos ou a inclusão de um número maior de agricultores e produtores na dinâmica comercial das províncias, já que uma grande parte das estradas construídas atendiam a meros interesses particulares²⁹¹.

As estradas construídas não atendiam aos interesses gerais. Os trajetos definidos para as estradas privilegiavam alguns espaços em detrimento de outros por onde evidentemente as vias não haveriam de passar, dificultando os transportes e as comunicações, de um modo geral, para indivíduos, fazendeiros e povoados que não poderiam usufruir das benesses que tais obras públicas eram capazes de propiciar. Não

²⁸⁹DOLHNIKOFF, Miriam. **O pacto imperial: origens do federalismo no Brasil do século XIX**. São Paulo: Globo, 2005, p. 171.

²⁹⁰Ibid., p. 171.

²⁹¹COSTA, 1998, op. cit., p. 202.

dá para afirmarmos que a influência política era determinante para a configuração dos traçados das vias de comunicação. No entanto, mesmo sem documentos que nos permitam afirmar peremptoriamente que os argumentos técnicos não prevaleceram de todo na definição dos caminhos a seguir, não é tão difícil supor que o elemento político e os interesses privados no Ceará, como aponta Emília Viotti ao se deter sobre a Província de São Paulo, tenha sido bastante influente nestes processos.

Muitos elementos, de naturezas distintas, são influentes nos processos que delineiam a organização de territórios. O elemento político é sem dúvida uma influência central. Segundo Antonio Carlos Robert Moraes²⁹², à formação e à organização de um território concorrem concomitantemente a influência militar, política, econômica, jurídica e ideológica.

Não queremos dizer, com isso, que as organizações dos espaços territoriais partem exclusivamente dos interesses e de ações ligadas aos agentes do Estado ou de agentes econômicos, ainda que suas influências sejam irrefutáveis. Há, em certas ocasiões, ensejo para o desenvolvimento de negociações ou sublevações. Em que pese a autoridade e a legitimidade de suas ações e propósitos, não são os únicos sujeitos a influir ou, ao menos, projetar alguma conformação espacial a determinados territórios. O peso do elemento ideológico é sempre a busca por construir alguma coerência para projetos que irrevogavelmente são, de algum modo, excludentes de maneira a evocar discursivamente que as ações propostas, em curso, ou as que já ocorreram atendem a explícitos interesses que englobam todos que fazem parte da sociedade.

A ideia de civilização aplicada aos discursos que previam a necessidade de um número maior, bem como de melhores estradas, a concepção que designava os indivíduos que não tinham quaisquer interesses nos trabalhos disponíveis e que contribuíam para o desenvolvimento da agricultura comercial como vadios e preguiçosos, ou mesmo os indígenas considerados selvagens, dotados de pouca inteligência e inaptos para a condução de suas próprias vidas, são premissas ideológicas que evidenciavam que havia uma grande parte da população do Ceará que não estava contida nos planos, propósitos e projetos políticos de uma pequena elite, que sem dúvida respaldavam e encaminhavam determinadas ações de ordem jurídica, política ou

²⁹²MORAES, Antonio Carlos Robert. **Território e história no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 2002, p. 74-75.

econômica, as quais eram capazes de influenciar a organização espacial da província, bem como a vida de uma grande parte da população local.

Podemos verificar a dificuldade enfrentada por determinado número de pessoas e produtores agrícolas, a despeito da construção de uma nova estrada que já havia sido construída, ligando Fortaleza a Maranguape, em um ofício destinado ao Governo da Província do Ceará, em 26 de maio de 1856, assinada por “moradores e proprietários de fazendas agrícolas do lado ocidental da Serra de Maranguape”, por meio do qual diziam que não conseguiam fazer fluir os frutos de suas lavouras pela sobredita estrada, visto que tal via passava pelo lado oriental da serra de Maranguape e os esforços necessários para levar seus produtos por cima da serra, atravessando-a de um lado a outro, eram enormes, inviabilizando quaisquer pretensões neste sentido.

Diziam que “pretendiam abrir uma estrada que partindo da de Maranguape, além da ponte do Rio, e tomando a Serra da Taquara siga pela falda della pelos lugares Crauçanga, Pau Barriga e Tucunduba”. Ademais, diziam que talvez fosse possível aproveitar uma parte da antiga estrada, que passava em Tucunduba, mas que, para isso, deveriam “abrir vastos mattos, arrasar altos, e aterrar barrocas”, o que deveria ter um custo de razoável monta e, por isso, escreviam o ofício de maneira a solicitar apoio técnico e financeiro do Governo da Província²⁹³.

Alegavam que este novo trecho além de ser um claro incentivo à produção agrícola dos povoados que estavam próximos à referida via, também poderia ser considerada uma obra de utilidade pública por permitir, nos períodos chuvosos, que os moradores de localidades como Quixeramobim, Canindé, e Boa Viagem, bem como povoados adjacentes, pudessem utilizá-la da melhor forma possível, já que a estrada “da Ribeira do Ceará”, que ligava a Capital a Canindé, em períodos chuvosos, ficava completamente intransitável.

Outros momentos também nos permitem perceber que os interesses públicos e privados ensaiavam alguns conflitos. Quando da construção das vias de comunicação, estas estradas, não raro, encontravam determinadas propriedades como obstáculos à continuidade de seus traçados. A Lei n. 96, de 5 de outubro de 1837, no seu artigo 1º

²⁹³APEC. Fundo: Obras Públicas. Código de Referência: BR APEC. OP. COM. Caixa: 07. Ofício emitido por alguns moradores da serra de Maranguape ao Presidente da Província do Ceará. 26/05/1856.

refere-se à possibilidade de desapropriação, “por utilidade municipal e provincial”, aludindo ao artigo 10º, parágrafo 3º, do Ato Adicional à Constituição de 1824, que determinava a possibilidade de o Governo realizar desapropriações em alguns casos, dentre os quais, a abertura de estradas²⁹⁴.

A Lei n. 96, de 5 de outubro de 1837, garantia à desapropriação quando os Governos provincial ou municipal precisarem empreender a “Abertura ou melhoramento de estradas, canaes, portos, aguadas, pastos, construcções de pontes, ranchos, ou servidões e commodidades necessárias ao uso destes objectos”.

Após declarada a utilidade de determinada propriedade, seu proprietário recebia um comunicado por escrito informando-o da “utilidade” e, portanto, do interesse por parte do Governo em levar adiante a sua desapropriação, resguardado o direito de o proprietário ser ressarcido em um valor compatível ao que lhe seria retirado. No entanto, a Lei n. 96, de 5 de outubro de 1837, em seu artigo 6º, dizia que:

Art. 6. O Valor da propriedade será calculado não só pelo intrinseco da mesma como de sua localidade, interesse que della tirava o proprietário, e danos que lhe resultarem de sua privação. Exceptua-se porém a desapropriação por motivo de estradas, pois nesse caso o proprietário não tem o direito de exigir indemnização do terreno que ellas ocuparem, e só sim das bemfeitorias, que se destruírem, não sendo taes perdas sufficientemente compensadas pelas vantagens, que resultarem das estradas²⁹⁵.

A construção de estradas, portanto, inspirava medidas excepcionais. Os Governos da província e municipais com a referida lei passava a ter uma base legal que lhes garantia os interesses perante as necessidades de construções de vias de comunicação. A premência referente à construção de novas vias ficava explícita no instrumento legal disponível a fim de facilitar e garantir que os processos fossem a

²⁹⁴Lei n. 96, de 5 de outubro de 1837. In: Leis Provinciais: Estado e Cidadania (1835-1861). Compilação das Leis Provinciais do Ceará – compreendendo os annos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso/ Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. – ed. Fac – similada. Fortaleza: INESP, 2009, p. 116.

²⁹⁵Lei n. 96, de 05 de outubro de 1837. In: Leis Provinciais: Estado e Cidadania (1835-1861). Compilação das Leis Provinciais do Ceará – compreendendo os annos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso/ Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. – ed. Fac – similada. Fortaleza: INESP, 2009, p. 117.

frente independente de possíveis empecilhos, como certas propriedades a que fizemos menção, que lhes poderiam obstruir os respectivos traçados.

Não somente as propriedades que obstavam os prolongamentos dos traçados das vias de comunicação eram os problemas relacionados aos processos de construção das estradas. Os proprietários, sobretudo aqueles que exclusivamente garantiam a sobrevivência e o sustento de suas famílias a partir dos terrenos onde viviam, tinham que lidar com a perda imediata de suas fontes de subsistência. A saída era o requerimento de indenizações.

A legislação provincial vigente, sancionada pelos Presidentes da Província, nos dá alguns indícios acerca das ações e necessidades ligadas ao Estado. Portanto, ao verificarmos a excepcionalidade que estabelecia a Lei 96, de 5 de outubro de 1837, acerca da possibilidade de o Governo realizar desapropriações, podendo até mesmo não restituir seus proprietários caso as estradas construídas se tornassem em si reconhecidos benefícios, podemos inferir que a não existência de um instrumento como este impossibilitaria aos Governos Provinciais do Ceará a plena concretização dos seus planos viários. A legislação vigente, portanto, tornava-se instrumento imprescindível com vistas a permitir que os traçados delineados referentes a determinadas vias de comunicação pudessem seguir em frente, sem tantos obstáculos que poderiam impedir a dinâmica das obras provinciais.

É certo que os obstáculos aos traçados das vias não eram os únicos problemas com os quais deveriam lidar as administrações provinciais a fim de garantir que tais obras públicas fossem construídas devidamente. A mão de obra capacitada para a construção de estradas, sem dúvidas, entre engenheiros e trabalhadores, foi também uma das dificuldades enfrentadas pelos Governos da Província cearense.

A Lei n. 43, de 14 de setembro de 1836, sancionada pelo Presidente da Província do Ceará José Martiniano de Alencar, autorizava o Governo Provincial a contratar, em Saint-Cloud, nos Estados Unidos, 50 colonos capacitados na “factura de estradas”²⁹⁶. Ou seja, o Governo da Província cearense precisou ir a outro país com

²⁹⁶Lei n. 43, de 14 de setembro de 1836. In: Leis Provinciais: Estado e Cidadania (1835-1861). Compilação das Leis Provinciais do Ceará – compreendendo os anos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso/ Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. – ed. Fac – similada. Fortaleza: INESP, 2009, p. 46.

vistas a trazer indivíduos com alguma experiência em trabalhos de construção de estradas. E não somente as estradas, como obras públicas, suscitaram a vinda de estrangeiros com vistas a empreender construções na província cearense.

O Presidente da Província cearense, em 1858, em Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial, mencionou, ao tratar das obras em execução e especificamente da construção do calçamento das ruas de Fortaleza, que este “importante melhoramento”, que principiaram no início de 1857, foi executado por “mãos pedreiros do paiz” até fins deste ano, de maneira vagarosa e “tosca”, o que levou o Presidente a engajar calceteiros²⁹⁷ em Lisboa a fim de tomar o lugar dos referidos “mãos pedreiros”. Ainda que tenha sido reconhecida como uma iniciativa “dispendiosa”, o Presidente concluiu que era uma “necessidade de primeira ordem” dadas as especificidades da província e que também havia mandado engajar outros operários na Alemanha, mas ainda não obtivera resultados favoráveis²⁹⁸.

Além da má preparação dos trabalhadores da província para a execução de trabalhos referentes às obras públicas, a própria disponibilidade destes trabalhadores era uma questão que transparecia ser problemática, dada as observações prestadas pelo Engenheiro da Província e pelas medidas tomadas pelo Governo provincial, de modo mais amplo.

Em 4 de janeiro de 1857, o Engenheiro da Província do Ceará Adolpho Herbster, enviou ofício ao Presidente da Província cearense, João Silveira de Sousa, explicitando as dificuldades referentes à construção das obras públicas, sobretudo em se tratando das estradas, em face à escassa mão de obra disponível para tais propósitos. Segundo o engenheiro:

Muito converia q se podesse obter um numero constante de trabalhadores, para tambem os trabalhos terem um andamento mais regular e serem melhor fiscalizados, porem não vejo como obter este resultado. Tenho lembrado a esta Presidencia a criação de Companhia de trabalhadores, sujeitos a um regulamento e gozando de alguns privilegios, ainda não foi executado este projecto e não creio dever

²⁹⁷Operários que empedram estradas, ruas e praças.

²⁹⁸Relatório que o Presidente da Província do Ceará, João Silveira de Souza, apresentou à Assembleia Legislativa Provincial no dia da abertura da sessão ordinário de 1858, p. 14. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/184/000002.html>, Acesso em 22/05/2014.

insistir na sua realização por q não julgo q se possa organizar uma só Companhia, pois tenho encontrado nos trabalhadores m^{ta}repugnancia em sujeitar-se a uma disciplina qualquer. O mesmo aconteceu em Pernambuco onde foi criada uma Comp^aha mais de dousannos e ainda não ha m^{to} apenas contava cinco engajados. Lembrei de fazer acreditar aos trabalhadores que ellsestavão isentos do recrutam^{to} e do serviço da Guarda Nacional, q são os prencipaesprivilegios, q se pode conceder aos engajados das Companhia, ainda assim não obtive resultado algum, por q os trabalhadores casados, e estes formão o maior numero, estão de direito isentos do recrutamento, quanto ao serviço da Guarda nacional, elles não o temem por q não o ha.

Não vejo pois como remediar a falta de braços, nem vejo m^{ta} possibilidade em dar andamento mais regular aos trabalhos²⁹⁹.

O Vice-Presidente da Província cearense Joaquim Mendes da Cruz Guimarães, ao passar a administração da Província às mãos do Presidente João Silveira de Souza, em 1857, abordou o estado no qual se encontravam algumas obras públicas em andamento, especificamente à construção da estrada que deveria ligar Baturité a Fortaleza. Disse que a falta de trabalhadores era uma das razões que impediam que tal obra fosse adiante, e que o problema ocorria em quase todas as vilas, sobretudo em Baturité onde “as lavouras do café, e da canna, tomão grandes proporções, maior oferta de trabalho, do que de braços. Os particulares pagão melhor, do que o governo, o serviço do trabalhador”³⁰⁰.

A partir da década de 50, do século XIX, as reclamações referentes a falta de mão de obra na província foram constantes nos Relatórios apresentados pelos Presidentes da Província cearense, como em artigos publicados nos periódicos que tinham grande circulação no Ceará. É certo que as reclamações falam sobre uma mão de obra que deveria se destinar sobremaneira à produção agrícola, mas podemos verificar que as considerações prestadas acerca da “falta de braços” na província extrapolavam os limites dos trabalhos vinculados às lavouras. O fim do tráfico de escravos no Brasil, em 1850, incitou discussões e reclamos sobre o futuro econômico do país e de suas

²⁹⁹APEC. Fundo: Obras Públicas. Código de Referência: BR APEC. OP. CO. EX. 01-06. Caixa 08. Ofício emitido pelo Engenheiro da Província Adolpho Hebster ao Presidente da Província do Ceará João Silveira de Sousa. 04/08/1857.

³⁰⁰Relatório com que o Vice-Presidente da Província, Joaquim Mendes da Cruz Guimarães, entregou a administração da província a João Silveira de Souza, Presidente da mesma, em 27 de julho de 1857, p. 5-6. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2348/000005.html>, Acesso em 10/08/2013.

províncias, por afetar diretamente a base de sustentação da agricultura de exportação, atividade central do país, que era a mão de obra escrava.

Mesmo o Ceará não sendo tão dependente da mão de obra escrava, como outras províncias o foram, a disponibilidade de mão de obra visando à prosperidade econômica da província estavam entre as necessidades elencadas, por uma grande parte dos Presidentes da Província, os quais também fizeram menção à premência de se construir e de se melhorar vias de comunicação. Em se tratando da agricultura, havia certa dificuldade para se encontrar mão de obra. No entanto, a dificuldade de se cooptar trabalhadores com vistas à construção de estradas, ou outras obras públicas, era ainda maior, uma vez que grande parte dos trabalhadores que poderiam desempenhar certas funções nas obras em curso, a depender do período, conseguiam serviços com certa facilidade, principalmente na agricultura, servindo a interesses particulares, que lhes pagavam um pouco mais.

Em outras ocasiões, em que o Governo Provincial contava com recursos exíguos a serem aplicados em obras públicas, as dificuldades enfrentadas não ocorriam pela indisponibilidade de trabalhadores que poderiam ser engajados em determinados serviços e obras da província, mas os poucos recursos impediam que fossem realizados investimentos em materiais para as próprias obras e também em mão de obra que pudesse levar adiante os projetos vigentes. O Presidente da Província Francisco de Sousa Martins faz as seguintes considerações:

Não direi muito sobre este artigo; por que a falta de numerario na caixa Provincial, e a necessidade que por outro lado urgia de pagar ao Corpo Policial, e aos empregados públicos, fez que mandasse suspender quazi todos os trabalhos com as obras publicas, deixando apenas oito Africanos libertos para serm empregados no reparo de alguma estrada, ponte, ou aterro, que se viesse a deteriorar com o tempo. Os mais Africanos forãoconstructados á particulares, que se brigarão a pargar por elles hum razoavelsalario.

[...]

Redusido o numero de Africanos livres empregados nas obras publicas, elles tem sido ocupados na quelles serviços mais urgentes. No principio do anno estiveram elles trabalhando nos reparos da Fortaleza de N. Senhora d'Assumpção, e infelizmente a obra feita arruinou-se em parte com as chuvas do inverno, não podendo progredir pela deficiencia dos fundos applicados. Foraõ depois empregados no concerto da Cacimba do povo, que foi esgotada,

limpa, e concertada a bomba antiga, colocando-se de mais outra nova, para auxiliar o serviço da primeira. Sem estes reparos as bicas correm desembaraçadamente, e fornecem ao publico agua límpida, e abundante; tornando-se este o melhor Chafariz da Cidade.

Depois forão empregados no concerto do aterro da lagoa de Mecejana, e antes de completo este serviço, forçoso foi acudir ao aterro do Cocó, que estava arruinado, e já causando bastante detrimento ao publico. Passarão imediatamente a serem empregados na estrada que sahe de Mecejana, para Aquiraz a qual já estava embaraçando o transito dos carros, e devem continuar em outros serviços, que mais necessários forem, como sejam, o encanamento do riacho do Alagadiço do Timbú, o aterro da ponte do Tupuiú, o levantamento do aterro do Guagerú, e depois o do Cocó, e finalmente outros muitos reparos e concertos nos aterros e pontes existentes, a medida que se forem deteriorando³⁰¹.

A razão para uma menor capacidade de investimento se explica pelas rendas ordinárias provinciais. Em 1837, a renda chegou a Rs.113:387\$327; em 1838, a Rs. 100:488\$168; já em 1839, temos que a renda ordinária foi de Rs. 82:256\$129. Ou seja, houve um decrescimento nas rendas provinciais decorrente do valor arrecadado atinente às duas maiores contribuições provinciais – 5% do valor das exportações e o dízimo dos “gados grossos” -, sobretudo referente aos “gados grossos” que expressavam, no período, a maior renda da província cearense, chegando em determinados anos a representar 50% do valor total arrecadado³⁰². Não houve diminuição da produção de gados na província, mas os valores aplicados a tais produtos haviam perdido valor e isto influenciou negativamente a arrecadação provincial.

Outro ponto que se faz necessário observar referia-se às dificuldades enfrentadas pelo Governo provincial ao lidar com os responsáveis pelo empreendimento de uma determinada obra, especificamente de uma estrada, e o desenvolvimento dos trabalhos não eram condizentes ao que fora previamente programado, emperrando o pleno curso das obras, e até mesmo impedindo não só a entrega em prazos acordados, mas a consecução definitiva das obras que haviam sido projetadas por engenheiros e políticos da província.

³⁰¹Relatório apresentado pelo Presidente da Província do Ceará, Francisco de Sousa Martins, por ocasião da abertura da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 1º de agosto de 1840. Ceará, Typ. Constitucional, 1840, p. 14. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/169/000015.html>, Acesso em 13/08/2013.

³⁰²Relatório com que o Presidente da Província do Ceará, Francisco de Sousa Martins, por ocasião da abertura da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 1º de agosto de 1840, p. 16. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/169/>, Acesso em 15/09/2013.

O não cumprimento dos tratos pelos empreiteiros levou o Presidente da Província José Martiniano de Alencar, em seu relatório à Assembleia Legislativa de 1 de agosto de 1837, a afirmar que a “estrada do Aracaty já está aberta com trinta e dous a quarenta palmos de largura ate alem do Cascavel na distancia de treze legoas, e tem seo rumo tirado até aquella vila”³⁰³. Já a do Icó não se encontrava concluída, porque os “Empreiteiros não cumprirão seos tratos; e só tem tido um andamento regular n’quella parte que He feita por adminstração”. O Presidente acrescenta que espera “pois que se os Empreiteiros satisfiserem seus tratos, como novamente tem prometido, Ella fique concluída ate Março do seguinte anno”.

Por fim, gostaríamos de fazer menção aos conflitos entre proprietários de certos terrenos e o Governo da Província cearense, motivados pelo processo de construção de vias de comunicação que deveriam, a fim de seguir o traçado projetado, passar pela propriedade de um e de outro indivíduo, o qual passava a reclamar indenizações a fim de ser ressarcido pelas perdas proporcionadas pela obra pública que estava em curso.

Em 1866, Francisco José de Sousa fez requerimento junto ao Governo da Província a fim de receber o valor de 50.000 réis de indenização, uma vez que a estrada que partia da "montanha denominada Oiticica" em direção à cidade de Baturité danificou uma série de benfeitorias de sua propriedade, afetando cerca de 50 braças de suas terras. O Engenheiro da Província José Pompeu de Albuquerque Cavalcante atestou que a solicitação do referido indivíduo era justa e conveniente³⁰⁴. No mesmo ano, o Padre José Jacintho Bezerra Borges de Menezes e o Tenente Coronel Hermenegildo Furtado Mendonça também fizeram requerimento ao Governo Provincial, solicitando indenização no valor de 10 contos de réis, alegando prejuízo causado também pela estrada que partia de Oiticica e se dirigia a Baturité, afetando suas propriedades localizadas no lugar denominado "Canôa"³⁰⁵. O Engenheiro da Província, no entanto, concluiu que a indenização requerida "não lhes é de forms alguma devida,

³⁰³Relatório com que o Presidente da Província do Ceará, José Martiniano de Alencar, abriu a terceira sessão ordinária da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 1º de agosto de 1837. Ceará, Typ. Patriótica, 1837, p. 02. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/167/>, Acesso em 16/08/2013.

³⁰⁴APEC. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Ofício emitido pelo Engenheiro da Província ao Presidente da Província do Ceará, Francisco Ignácio Marcondes Homem de Mello. 09/08/1866. Caixa 09, Dossiê 13, fl. s/n.

³⁰⁵Atualmente tal localidade denomina-se Aracoiaba.

porquanto ali nenhuma benfeitoria existe". O citado Engenheiro observou que, em acordo ao artigo 6º da Resolução n. 96 de 5 de outubro de 1837, que tratava dos casos de desapropriação de terrenos em casos de abertura de estrada, mencionando que a Resolução só dava direito à indenização em caso da existência de benfeitorias, o que não era o caso. No entanto, o Engenheiro da Província reconheceu que um dos sítios dos petionários, um "sítio de cannas", localizado nas margem do rio Putiú suscitava alguma indenização em valor bem abaixo do que solicitavam³⁰⁶.

Ainda em 1866, três indivíduos, Antonio Hollanda Cavalcante, Joaquim José da Silva e D. Josefa Maria de Sant'Anna, todos moradores da localidade denominada Riacho Verde, distrito de Jubaia, termo de Maranguape, requeriam ao Governo da Província a indenização de 600 mil réis, atinentes aos danos que sofreram os respectivos petionários em suas propriedades em face à construção da estrada da "Ladeira Grande, na Tubatinga para a raiz da serra de Baturité, no lugar denominado Agua Verde". Os prejuízos causados pela abertura da estrada referiam-se às "lavouras de roças e algodão", e por precisarem fazer dois lances de cercas, cada um de 100 passos. O engenheiro da Província observou a indenização como muito alta e sugeriu que se processasse um acordo no âmbito da justiça, fomentando que o Governo da Província desse continuidade ao processo de desapropriação³⁰⁷.

É relevante notar que o Governo Provincial corriqueiramente sustentava suas ações de desapropriação em instrumento legal existente, para fins de construção de estradas. O Engenheiro da Província exercia um papel de investigação e análise referente às indenizações solicitadas, principalmente se eram cabíveis ou indevidas. No entanto, cabe destacar que esses conflitos entre interesses particulares e os propósitos do Estado eram um dos elementos que, de alguma forma, influenciavam o processo de construção das estradas ao longo do século XIX. Parece-nos que as resoluções de tais questões não figuravam como algo extremamente complexo ou burocrático, mas exigia decerto recursos financeiros do Governo Provincial, no que concerne ao ressarcimento das benfeitorias danificadas. Considerando que a Província cearense não contava com

³⁰⁶APEC. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Ofício emitido pelo Engenheiro da Província ao Presidente da Província do Ceará, Francisco Ignácio Marcondes Homem de Mello. 21/08/1866. Caixa 09, Dossiê 13, fl. s/n.

³⁰⁷APEC. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Ofício emitido pelo Engenheiro da Província ao Presidente da Província do Ceará, Francisco Ignácio Marcondes Homem de Mello. 04/10/1866. Caixa 09, Dossiê 13, fl. s/n.

tantos recursos disponíveis, o montante de indenizações a serem pagas poderia ser um obstáculo a mais a se resolver.

2.4 Os engenheiros, os trabalhadores e as estradas

Neste tópico deveremos nos concentrar em identificar os sujeitos que perfaziam a organização da província voltada à construção de determinadas obras que se referiam à viação terrestre cearense. Buscaremos identificar as funções dos sujeitos e as condições necessárias de forma a que pudessem levar adiante as obras das estradas e pontes que eram construídas por iniciativa do Governo da Província.

O Presidente da Província José Martiniano de Alencar sancionou a Lei n. 12, de 24 de Maio de 1835, por meio da qual ficou a Presidência da Província autorizada a pagar salário a 50 trabalhadores, os quais deveriam ser empregados na construção de estradas e de outras obras públicas. O valor pago a cada um destes trabalhadores foi estipulado em 320 réis por cada dia de trabalho. A legislação mencionada deixava muito claro que o valor pago aos trabalhadores se daria a partir dos serviços prestados por cada um deles; na medida em que não houvesse, portanto, quaisquer serviços ligados às obras públicas, estes trabalhadores não mais teriam direito aos salários, até que voltassem à realização de um serviço ou outro, em conformidade às necessidades apresentadas pelo Governo Provincial³⁰⁸.

O Governo da Província, com a Lei n. 12, de 24 de maio de 1835, evidenciava as dificuldades em se conseguir trabalhadores com vistas ao desenvolvimento das obras públicas provinciais. O artigo 2º da referida lei dizia que “O presidente preferirá sempre assalariar aquelles que voluntariamente se quizerem engajar, e a estes se darão mais quarenta réis diarios de gratificação, e servindo seis mezes não serão mais obrigados a servir”.

³⁰⁸Lei n. 12, de 24 de maio de 1835. In: Leis Provinciais: Estado e Cidadania (1835-1861). Compilação das Leis Provinciais do Ceará – compreendendo os annos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso/ Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. – ed. Fac – similada. Fortaleza: INESP, 2009, p. 12-13.

Ainda que o artigo 2º falasse sobre uma iniciativa voluntária para o desempenho de certas funções de interesse do Estado, logo no artigo 3º da mesma lei há certas especificações a partir da possibilidade de não haver interessados de forma voluntária nos serviços requisitados pelo Governo. Portanto, não havendo voluntários, o “presidente” chamaria os indivíduos que tivessem o costume de “trabalhar pelo seu braço”, entre 18 e 36 anos, solteiros e que não estivessem alistados na Guarda Nacional ou não fossem filhos únicos, já que estes seriam as únicas companhias às suas mães viúvas.

O caráter de obrigatoriedade dos trabalhos desempenhados na edificação e reparo das obras públicas provinciais demonstrava a impossibilidade de tais serviços irem a frente sem que houvesse um aparato legislativo que permitisse ao Governo Provincial efetivamente conseguir a mão de obra suficiente a fim de que suas vias de comunicação, edificações e demais obras públicas fossem construídas. É relevante observar que o Brasil da década de 30, do século XIX, era eminentemente dependente de sua mão de obra escrava, que especificava e sustentava, de um modo geral, as relações sociais e econômicas de suas províncias. Ainda que não seja possível ignorar a existência de relações escravistas no Ceará ao longo do oitocentos, há que se pontuar que o Governo Provincial, mesmo estabelecendo obrigatoriedade quando não havia predisposição de um número suficiente de trabalhadores a atender os interesses estabelecidos pelo Estado no que concerne às obras públicas, conforme fizemos observar, estabelecia, nestes casos, uma relação contratual, que se distanciava, pois, da relação de posse, que regia as relações escravistas.

As relações que se estabeleciam entre os distintos trabalhadores livres e os membros do Governo Provincial eram regidas por concepções evolutivas e civilizatórias. Estamos nos referindo aos trabalhadores pobres, nascidos e criados, em sua maioria nas distintas localidades do Ceará, ou províncias adjacentes. O exercício de determinadas funções requeridas pelo Governo Provincial era uma forma de empreender transformações na natureza pouco “civilizada” daqueles indivíduos, que necessariamente precisavam de um ente que os conduzissem em direção a patamares mais evoluídos de organização social e produtiva.

Por parte do Governo da Província houve a tentativa de regular a atuação destes trabalhadores de maneira que seus comportamentos fossem completamente

compatíveis ao delimitado pela legislação vigente. Diante de quaisquer comportamentos considerados inadequados aos propósitos do Estado Provincial, estipulou-se a demissão como punição aos trabalhadores, como também a prisão de cada infringente.

Art. 4. Estes trabalhadores serão commandados e dirigidos por um primeiro e segundo capataz, nomeados pelo governo, vencendo o primeiro o ordenado de oitocentos réis, e o segundo de seiscentos réis diários; e servirão enquanto gozarem da confiança do mesmo governo.

Art.5. A deserção será punida com dous mezes de prisão, e na reincidencia além da prisão seguir-se-ha a demissão.

Art.6. A omissão, insubordinação, e qualquer outra falta commettida no serviço será punida com prisão até um mez, e demissão conforme a gravidade da falta. A prisão não privará ao trabalhador de comparecer no trabalho³⁰⁹.

A prisão, conquanto fosse um dos instrumentos punitivos previsto na referida lei, não resolvia de todo um problema central da província, que era a (não) disponibilidade de mão de obra para as obras provinciais. Neste sentido, a prisão não impedia que o trabalhador punido exercesse diariamente suas atividades. Além disso, podemos observar que a demissão, em caso de reincidência de deserção, era o ato punitivo final, já que o indivíduo já havia sido preso por dois meses e, uma vez que repetira ação considerada inaceitável, não mais lhe cabia a prisão, mas uma punição mais severa, que era a demissão, a qual, em verdade, muito mais significava um atestado de que aquele indivíduo reincidente não atendia às premissas e propósitos materiais do Estado.

As estradas, como obras públicas, atendiam a certos padrões estabelecidos por lei para as suas devidas construções. A Lei n. 46, de 15 de setembro de 1836³¹⁰, designava que as estradas que estavam sendo empreendidas jamais poderiam ter menos

³⁰⁹Lei n. 12, de 24 de maio de 1835. In: Leis Provinciais: Estado e Cidadania (1835-1861). Compilação das Leis Provinciais do Ceará – compreendendo os anos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso/ Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. – ed. Fac – similada. Fortaleza: INESP, 2009, p. 13.

³¹⁰Lei n. 46, de 15 de setembro de 1836. In: Leis Provinciais: Estado e Cidadania (1835-1861). Compilação das Leis Provinciais do Ceará – compreendendo os anos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso/ Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. – ed. Fac – similada. Fortaleza: INESP, 2009, p. 49-50.

de 32 a 40 palmos de largura. E ainda estipulava que fossem plantadas, de um lado e do outro da estrada, árvores a fim de que pudessem sombrear os caminhos seguidos por quem estivesse percorrendo os rumos das referidas vias.

Ademais, constava na Lei n. 46, de 15 de setembro de 1836, alguma preocupação estabelecida em se ordenar as estradas que estavam sendo construídas, incumbindo aos proprietários das terras, cujas propriedades estavam nas proximidades das estradas, de “conservá-las” e “repará-las”, sob pena a ser aplicada pelas autoridades representantes das Câmaras Municipais. Se nos ativermos aos códigos de posturas das distintas vilas cearense, a partir da década de 30 em diante percebemos que em muitos destes códigos houve preocupação em se garantir a melhor qualidade para a viação terrestre da província.

Há que se considerar que certos códigos de posturas também se preocuparam em impedir que particulares obstruíssem estradas públicas, em acordo às suas necessidades privadas. De nenhuma maneira poderia haver qualquer alteração no traçado das estradas sem o prévio consentimento do Governo Provincial ou das Câmaras Municipais. Até mesmo estradas antigas, que não mais eram de grande utilidade, não poderiam sofrer alterações por interesses tão somente particulares.

No entanto, a existência de uma lei apenas era um indicativo de certas intenções. A qualidade das estradas do Ceará provincial dificilmente foi relatada, por quaisquer dos meios possíveis, como interessante e em condições perfeitas para o trânsito de pessoas e de mercadorias. Parece-nos que, embora houvesse a tentativa por parte do Governo Provincial em designar que os particulares se responsabilizassem pelas condições dos caminhos terrestres da província, estas questões ficavam quase sempre relegadas às ações do próprio Estado Provincial. E neste sentido, as estradas da província cearense eram com certa frequência relatadas como problemáticas, precisando de uma série de reparos de maneira a permitir condições mais razoáveis no que concerne ao fluxo das vias existentes.

Podemos concluir, portanto, que atuação do Governo da Província cearense não conseguia atender às necessidades prementes que se referiam à viação provincial. Em que pese às iniciativas tomadas ao longo da administração do Presidente José Martiniano de Alencar, construindo várias estradas por sobre o território do Ceará, bem como de outros presidentes, que priorizaram a construção de determinadas vias de

comunicação na província, a qualidade e a quantidade de estradas no Ceará, desde a década de 30, passando pelas décadas seguintes, até a década de 70 dos oitocentos, foram motivos de reclamações e embasaram argumentos que acreditavam que não poderia haver prosperidade econômica na província sem a melhoria das antigas e a construção de novas vias.

Não contava a província cearense com tantos recursos a serem aplicados em obras públicas. Em algumas ocasiões pudemos observar algumas evidências de que os recursos aplicados nas obras da província não eram suficientes para execução dos empreendimentos almejados. Em 1841, o Presidente da Província do Ceará José Joaquim Coelho, referindo-se aos 50 trabalhadores engajados pelo Governo da Província em Saint Cloud, nos Estados Unidos, a fim de que pudessem trabalhar nas obras provinciais, observou que estes trabalhadores, de fato, não puderam se dedicar ao empreendimento das obras provinciais vez que não havia recursos financeiros suficientes para levá-las adiante³¹¹. Segundo o Discurso apresentado por José Joaquim Coelho, os trabalhadores engajados em Saint Cloud, não havendo recursos para a execução das obras públicas provinciais, “Tem elles pois quase todo tempo estado desempregados, ou trabalhando em construcções de particulares, os quaes nunca lhes serão salarios equivalentes ao preço de seu engajamento”³¹².

A província cearense também não contava até a década de 50, do século XIX, com uma organização mais estruturada para os serviços referentes às obras públicas. Em 1851, por meio da Lei n 566, de 3 de dezembro de 1851³¹³, foi instituído o Conselho de obras públicas e, em 1858, por meio do Regulamento n. 39, de 28 de abril de 1858³¹⁴, foi organizada a repartição de obras públicas da província, sobre os quais nos debruçaremos mais à frente.

³¹¹Discurso proferido pelo Presidente da Província do Ceará, José Joaquim Coelho, na abertura da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 10 de setembro de 1841. Ceará, Typ. Santos & Companhia, p. 28. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/170/>, Acesso em 20/09/2013.

³¹²Discurso recitado pelo Ex.^{mo} Senhor Brigadeiro José Joaquim Coelho, Presidente e Commandante das Armas da Província do Ceará, na abertura da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 10 de setembro de 1841, p. 28. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/170/000028.html>, Acesso em 10/06/2014.

³¹³Lei n 566, de 3 de dezembro de 1851. In: Leis Provinciais: Estado e Cidadania (1835-1861). Compilação das Leis Provinciais do Ceará – compreendendo os annos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso/ Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. – ed. Fac – similada. Fortaleza: INESP, 2009.

³¹⁴Regulamento n. 39, de 28 de abril de 1858. In: Leis Provinciais: Estado e Cidadania (1835-1861). Compilação das Leis Provinciais do Ceará – compreendendo os annos de 1835 a 1861 pelo Dr. José

No final da década de 30, do século XIX, o Discurso³¹⁵ proferido pelo Presidente João Antonio de Miranda, em 1839, nos permite perceber que a província cearense contava com o serviço de um único engenheiro. João Antonio de Miranda teceu algumas considerações críticas sobre as condições decadentes das obras públicas da província, destacando que a situação havia piorado um tanto mais, no ano vigente, em virtude de terem sido as chuvas mais copiosas, o que decerto contribuiria para danificar sobretudo as estradas locais.

A situação das obras públicas provinciais, em conformidade ao olhar do Presidente João Antonio de Miranda, era muito complicada, principalmente por haver poucos profissionais capacitados no Ceará, que poderiam percorrer o território da província, averiguando e inspecionando os problemas e as suas respectivas soluções possíveis. O único engenheiro da província, sobre o qual fizemos menção anteriormente, foi enviado ao Ceará pelo Governo Imperial de modo a fomentar as obras públicas em curso; antes havia um outro profissional tratando das obras públicas cearenses, João Esteves Seraine, que não era propriamente engenheiro.

O Presidente João Antonio de Miranda, referindo-se a tais questões, teceu as seguintes considerações:

E com effeito, Senhores, não é possível, que um Engenheiro só possa levar a sua vigilância e inspecçãoá todos os pontos da Provincia, em que se fizerem necessarios os auxílios da arte. De mister é, que tenha á sua disposição pelo menos mestres habeis, que possuão em diferentes pontos desempenhar debaixo de suas ordens, e com suas instrucções, os trabalhos, de que forem incumbidos.

A Provincia do Rio de Janeiro, Senhores, cuja Assemblea, dedicada toda á prosperidade do paiz, tanto tem promovido os seus melhoramentos materiaes, acha-se dividida em diferentes secções, presididas por habeis Engenheiros, que ainda à suas ordens possuem outros Engenheiros de reconhecido merecimento³¹⁶.

Liberato Barroso/ Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. – ed. Fac – similada. Fortaleza: INESP, 2009.

³¹⁵Discurso proferido pelo Presidente da Província do Ceará, João Antonio de Miranda, por ocasião da abertura da Assembleia Legislativa Provincial, em 1º de agosto de 1839, p. 33. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/168/>, Acesso em 10/06/2014.

³¹⁶Discurso que recitou o Exm. Sr. Doutor João Antonio de Miranda, Presidente da Província do Ceará, na ocasião da abertura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 1º de agosto de 1839. Ceará, Typ. Constitucional, 1839. p. 34. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/168/000036.html>, Acesso em 11/06/2014.

A situação parecia um tanto confusa. Em certos momentos, as observações críticas se concentravam na falta de profissionais capacitados para a realização de certos trabalhos e o exercício de certas funções. Em outras ocasiões, os reclamos se davam a partir da falta de recursos suficientes a fim de atender às distintas demandas materiais da província. No entanto, cabe considerar que cada Presidente da Província apresentava as necessidades e especificidades ao desenvolvimento dos serviços referentes às obras públicas e, portanto, à construção e reparos de estradas e pontes no Ceará, em acordo ao que ocorrera nos meses anteriores.

As relações entre a receita e as despesas da província, os períodos de seca, as chuvas mais copiosas, a proliferação de certas pragas e doenças, capazes de afetar os cultivos e as produções agrícolas locais, bem como a disponibilidade dos indivíduos ao trabalho, enfim, uma série de variáveis e situações poderiam ser influentes nas considerações e manifestações dos Presidentes da Província cearense acerca das questões que se relacionavam às obras provinciais em determinado período.

Os Presidentes da Província buscavam orientar, em suas Falas, Relatórios e Discursos, os direcionamentos aplicados aos recursos provinciais junto à Assembleia Legislativa. Traçavam, em linhas gerais, os aspectos centrais atinentes às ações em desenvolvimento e as condições existentes para a continuidade ou a realizações futuras. Nesse sentido, as dificuldades apresentadas quanto ao desenvolvimento das obras públicas provinciais implicavam necessariamente a relevância atribuída a estas ações específicas. Se a partir da década de 30 as províncias passaram a ter autonomia tributária, os investimentos realizados nas obras da província, principalmente permitindo que as mercadorias fossem transportadas de modo mais fácil, barato e eficiente, tornava-se uma exigência premente.

As críticas apresentadas indicavam sobremaneira quais os caminhos a seguir, e não se resumiam tão somente a constatações sobre a ineficácia do Estado Provincial. É relevante mencionar, em face ao exposto, que as colocações dos Presidentes da Província, embora não se restrinjam meramente a observações pontuais, dão fortes indícios de que o Ceará contava com poucos profissionais habilitados e capazes de projetar e dar resoluções mais complexas no que concerne às obras públicas, e especificamente às estradas e às pontes da província.

Com a seca de 1845 e a leva de retirantes que sofriam pelos seus efeitos, direcionando-se a localidades menos afetadas pela estiagem, como o litoral cearense, o Governo Imperial,

reconhecendo a necessidade que havia de dar trabalho ao povo que ficou reduzido a ultima extremidade por causa da secca, ordenou-me q' o empregasse da maneira a mais conveniente á Provincia, e fez partir para esta, afim de dirigir e encarregar se das obras publicas, o 1º Tenente do Imperial Corpo de Engenheiros Juvencio Manoel Cabral de Menezes³¹⁷.

Portanto, a seca de 1845 suscitou providências conjuntas dos Governos Imperial e Provincial com vistas a dirimir o peso das consequências da estiagem que afetava o Ceará no referido período. É certo que tais ações implicaram, neste sentido, uma forma de controle referente a uma grande quantidade de indivíduos que passavam a perambular, de forma “ociosa”, em desacordo aos preceitos ideológicos que conformavam as relações estabelecidas entre uma pequena elite - política, econômica e intelectual - e a grande leva de retirantes que ultrapassavam certa linha limítrofe imaginária, que até então mediava espacialmente suas existências.

Após a seca de 1845, diz-nos Tanísio Vieira, consolidou-se, “entre os círculos intelectuais provincianos”, a idéia de que as secas deveriam afetar o Ceará de forma cíclica, a cada 20 anos. No ano de 1865, não havendo sinal algum de seca no Ceará, Tanísio Vieira³¹⁸ menciona que “natureza e homens pareciam ter se harmonizado”³¹⁹, até o ano de 1877, quando a população e o território cearense foi assolado por um novo período de seca. Com a seca de 1877, à cidade de Fortaleza convergiram milhares de indivíduos, que tentavam escapar das agruras que lhes devassavam os meios necessários à sobrevivência.

³¹⁷Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará pelo Presidente da mesma província, o coronel graduado Ignacio Correia de Vasconcellos, em 1º de julho de 1847. Ceará, Typ. Fidelissima de FL. De Vasconcellos, 1847, p. 18. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/173/>, Acesso em 10/06/2014.

³¹⁸Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará pelo Presidente da mesma província, o coronel graduado Ignacio Correia de Vasconcellos, em 1º de julho de 1847. Ceará, Typ. Fidelissima de FL. De Vasconcellos, 1847, p. 18. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/173/>, Acesso em 10/06/2014.

³¹⁹VIEIRA, Tanísio. Seca, disciplina e urbanização: Fortaleza – 1865/1879. In: SOUZA, Simone de; NEVES, Frederico de Castro (organizadores). **Seca**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002, p. 17.

Mediante a grande migração de retirantes que se dirigiam a Fortaleza, algumas medidas foram tomadas de forma a impedir que, nas ruas da referida cidade, se amalhassem e vagassem as recém-chegadas figuras andrajosas, ameaçando, aos olhos da elite fortalezense, o estado sanitário e a segurança da Capital da província. Neste sentido foram construídos acampamentos para onde os retirantes foram enviados a fim de que não mais ficassem perambulando pelas ruas de Fortaleza, como também passaram a utilizá-los como mão de obra disponível para a construção de obras estruturais que pudessem modernizar o Ceará.

Sobre isto, teceu considerações José Olivenor Chaves, segundo o qual o Estado Provincial “serviu de instrumento para reafirmar e consolidar o poder de uma elite comercial em curso desde a primeira metade do século XIX, na medida em que possibilitou a efetivação de um conjunto de obras de infra-estrutura básica”³²⁰, que deveriam contribuir com o progresso econômico e material da província. O Estado Provincial, por exemplo, utilizou a mão de obra dos retirantes, no decurso da seca de 1877-79, a fim de construir o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité e os primeiros trechos da Estrada de Ferro de Sobral. A construção de estradas e açudes, ao longo da seca de 1845, atendeu, conforme falamos, aos propósitos de controle social, como também visou a possibilitar melhores estruturas para a província de forma a intensificar suas atividades comerciais e certamente atenuar os efeitos de futuros períodos de estiagem.

O jornal O Cearense, de 08 de novembro de 1846, apresentou o Aviso de 18 de setembro de 1846, no qual o Governo Imperial mandou formar companhia de trabalhadores a fim de se construir estradas, açudes e outras obras públicas de interesse provincial, em decorrência dos efeitos provocados pela seca de 1845, conforme podemos conferir:

Ill.^{mo} e EX.^{mo}Sr. – Sendo presente a Sua Magestade o Imperador, que em consequencia da horrivelsecca, por q’ tem passado essa provincia, se achão aglomerados na capital, e em outras povoações d’ella muitos habitantes do campo, sem meio algum de substencia, por falta de trabalho, em q’ possaõ proveitosamente empregar-se, e convindo

³²⁰CHAVES, José Olivenor. “Metrópole da fome”: a cidade de fortaleza na seca de 1877-79 In: SOUZA, Simone de; NEVES, Frederico de Castro (organizadores). **Seca**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002, p. 63.

prevenir os perniciosos effeitos de contrahiremtaes individuos o habito de viver em perfeita ociosidade, á custa dos socorros publicos, que até aqui lhes tem sido ministrados, e que força é se continuem, em quanto durar a calamidade, que infelizmente pèza ainda sobre a provincia: Há o Mesmo Augusto Senhor por bem que, a fim de remover-se taõ grave inconveniente, e de reverterem ao mesmo tempo em proveito da prosperidade material do paiz os socorros publicos, liberalizados aos individuos, de que se trata, passe V. Exc. a organizar d'entre elles, e d'outras pessoas, a quem falte occupaçaõ, uma companhia de trabalhadores, que se empreguem na abertura d'estradas, e em quaesquer outras obras publicas geraes, de que essa provincia tenha mais necessidade, ficando V. Exc. na intelligencia de que, logo que se dê começo ás mencionadas obras, deverá suspender todos os socorros publicos aos individuos, q' forem alistados para n'ellas trabalhar, ou deduzir a sua importancia no jornal, por que forem ajustados³²¹.

Com vistas a dirigir estas obras, e não foi apenas referindo-se ao Ceará que o Governo Imperial aludiu à formação de companhia de trabalhadores a serem conduzidos aos trabalhos ligados às obras públicas provinciais, mas também ao Rio Grande do Norte e à Paraíba, províncias que foram da mesma maneira afetadas pela seca vigente. O Ministro do Império Joaquim Marcellino de Brito comunicou ao Ministério da Guerra que conduzisse ao Ceará, bem como às demais referidas províncias, um “Official d’Engenheiros”. Ao Ceará, como já fizemos observar, foi enviado o 1º Tenente do Imperial Corpo de Engenheiros Juvencio Manoel Cabral de Menezes, que passou a ser responsável pelas obras públicas em curso em Fortaleza.

O Engenheiro da Província continuava seus trabalhos referentes às obras públicas de toda a província cearense, resolvendo também questões sobre a iluminação pública, enquanto o 1º Tenente do Imperial corpo de Engenheiros tornava-se responsável por algumas obras específicas, que não contariam com recursos provinciais, mas gerais, provindos dos cofres do Império. Dentre as obras eleitas pelo Presidente da Província do Ceará Ignácio Correia de Vasconcellos a fim de que fosse dirigida pelo engenheiro Juvencio Manoel Cabral de Menezes, foram elencadas as seguintes:

³²¹BPGMP. REPERTORIO DE AVISOS (IMPERIO – Aviso de 18 de setembro de 1846). **O Cearense**. Fortaleza, 08 nov. 1846, n. 06, p. 3.

Em consecuencia disto fiz de novo abrir a estrada que segue até Mecejana, e reparar os grandes aterros das baixas alagadas pelo rio Cócò. Havendo nellas algumas pontes, como a deste nome, com 120 palmos de extensão e 26 de largura: e a do Tauápe com 61 palmos de comprimento e 25 de largo; achando-se ambas em completo estado de ruina, e a ultima com uma parte já cahida, as fiz construir quasi de novo, de sorte que hoje estão capazes de rezistir aos invernos, e enchentes que dão os mesmos rios: esta ultima ponte é apoida em fortes pilares de pedra e cal.

Entendendo ser uma das nossas primeiras necessidades a construcção de assudes, eu fiz reparar todo o de Pajahú que acha-se prompto e revestido todo de alvenaria com um excellente sangradouro de arcada, forrado de pedra [...] ³²²

Os períodos de seca iam se tornando excelentes ocasiões para que as províncias atingidas lograssem maiores recursos a serem aplicados em sua infraestrutura, que em breve tempo serviriam às necessidades da elite comercial cearense. A província cearense passava a contar, nestas ocasiões, com farta mão de obra disponível, que deveria ser suprida por “rações” de farinha e uma diária pelos serviços prestados a cada trabalhador, aproximadamente 200 réis, de maneira que não ficassem “ociosos” e dependentes dos socorros públicos provinciais, assim como um tanto mais de recursos que serviriam propriamente às construções que deveriam influir, em futuro próximo, em melhores condições apresentadas pela economia da província. Após um período excepcional, como foi a seca de 1845, nos albores da segunda metade do século XIX, a província cearense passaria a ter um novo arranjo organizacional no que concerne às suas questões ligadas às obras públicas.

A Lei n. 566, de 3 de dezembro de 1851, sancionada pelo Presidente da Província Joaquim Marcos de Almeida Rego, instituiu um “Conselho de obras públicas” com vistas a tratar diretamente dos empreendimentos que seriam levados a frente pelo Governo provincial. O Conselho era composto por cinco membros – o Presidente, que deveria ser o inspetor da Tesouraria Provincial, e outros quatro membros, que seriam nomeados pelo Presidente da Província. Havia a possibilidade de o Conselho contar com o apoio de membros externos, que não faziam parte do quadro permanente, em acordo a certas necessidades verificadas e determinados trabalhos que dependiam do

³²²Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará pelo Presidente da mesma província, o coronel graduado Ignacio Correia de Vasconcellos, em 1º de julho de 1847. Ceará, Typ. Fidelissima de FL. De Vasconcellos, 1847, p. 18. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/173/>, Acesso em 10/06/2014.

apoio técnico de outrem, que não compunha, como mencionamos, o corpo do referido Conselho.

Ao Conselho, segundo a legislação provincial, caberia uma série de incumbências e responsabilidades referentes à viação terrestre provincial. O mencionado Conselho deveria tomar as providências administrativas com vistas à construção e reparos de estradas, pontes, além de outros edifícios da província. Além disso, a legislação citada, no segundo parágrafo do artigo 6º, fazia menção que o Conselho de Obras Públicas deveria:

Dirigir e inspeccionar as obras que se fizerem por administração, propor os que as devão administrar áaprovação do presidente da província, bem como o estipendio que deverãõ vencer, ajustar os mestres de obras, oficiais e serventes necessarios, e fiscalisar o cumprimento de seus deveres³²³.

Uma das funções do referido Conselho, conforme podemos verificar no trecho supracitado, refere-se à responsabilidade em contratar, indicar alguns profissionais para exercer determinadas funções atinentes às obras públicas da província, o pagamento por serviços prestados, assim como a dispensa de certos trabalhadores quando seus serviços não mais eram considerados necessários. Verificamos, portanto, que as funções designadas ao Conselho de obras públicas eram de organização administrativa das obras que seriam empreendidas, assim como também exerciam uma função consultiva e propositiva. No jornal Pedro II, de 5 de julho de 1854, temos a seguinte referência:

Edital

Pelo conselho de obras publicas se declara para conhecimento de quem convier, que, tendo de dar-se começo a algumas obras, e andamento a outras que ficarão paradas, comprãõ-semateriaes para as mesmas obras, que serão postos nos lugares em que ellas se vão construir: as pessoas que os tiverem poderãõ dirigir suas propostas ao Sr. Presidente do conselho, Dr. Manoel Franco Fernandes Vieira.

³²³Lei n. 566, de 3 de dezembro de 1851. In: Leis Provinciais: Estado e Cidadania (1835-1861). Compilação das Leis Provinciais do Ceará – compreendendo os annos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso/ Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. – ed. Fac – similada. Fortaleza: INESP, 2009, p. 234.

Outro sim, precisando de algumas pessoas inteligentes e idonias para serem encarregadas dos reparos de algumas estradas, e mesmo da factura de algumas obras segundo os orçamentos que lhes forem apresentados pelo mesmo conselho, assim como de alguns carpinas habeis para o serviço das pontes de Soure, e do corredor da estrada de Maranguape. Os indivíduos que tiverem taes qualidades poderão dirigir-se ao mesmo Sr. Dr Franco, que se acha authorizado a contractual-os.

Salla das sessões do conselho de obras publicas 28 de junho de 1854.

Manuel Francisco de Paula Barros

Membro servindo de secretario do conselho³²⁴.

O Conselho de obras públicas, como já falamos, e podemos observar na citação anterior, tratava da contratação da mão de obra a ser empregada nas obras, assim como na compra dos materiais que permitiriam que as construções fossem a frente. Além disso, verificamos que os membros do Conselho, em se tratando da viação provincial, tinham, dentre suas responsabilidades, o dever de contratar o levantamento orçamentário e de plantas que subsidiariam a construção de pontes e estradas na província.

Quando do início do processo de construção da estrada que deveria ligar Fortaleza a Baturité, por exemplo, pudemos acompanhar que o Conselho de obras públicas havia acordado com o piloto José Pacheco Lima o valor de 100 réis para que tirasse a planta da estrada de Baturité³²⁵. E também deveria pagar a Tesouraria Provincial ao mesmo José Pacheco Lima, em conformidade ao que se estabelecera em contrato, o valor de 900\$000 (novecentos mil réis), que foi o valor que o referido piloto contratou com o Conselho a fim de empreender “a abertura de uma picada, para a estrada de Baturité, da Guaiúba até a mesma villa”³²⁶.

E além disso, havia o trabalho consultivo e propositivo, como já mencionamos, ocasião na qual seus membros eram indagados sobre determinadas questões que se referiam geralmente a orçamentos e à possibilidade de construções e instalações que se pretendiam erguer na província. A título de exemplo, podemos fazer

³²⁴BPGMP. Edital. **Pedro II**. Fortaleza, 5 de julho de 1854, n. 1360, p. 4.

³²⁵BPGMP. GOVERNO DA PROVINCIA – Extrato do expediente do dia 1º de julho de 1854. **Pedro II**. Fortaleza, 8 jul. 1854, n. 1361, p. 2.

³²⁶BPGMP. GOVERNO DA PROVINCIA – Extrato do expediente do dia 28 de julho de 1854. **Pedro II**. Fortaleza, 5 ago. 1854, n. 1369, p. 2.

menção ao ofício³²⁷ emitido pelo Governo da Província, destinado ao Conselho de obras públicas, atestando que aprovava o local designado pelo referido Conselho onde seria edificada a casa estabelecida a fim de sediar as reuniões da Assembleia Legislativa Provincial. Também podemos citar como exemplo a edificação de um cemitério, obra solicitada pela Câmara Municipal de Aquiraz, o que levou o Governo provincial a encarregar o Conselho de obras públicas a precisar o melhor espaço da referida vila onde seria possível empreender tal obra, bem como o orçamento para realizá-la. O Conselho, em resposta, “apontou-me o espaço que medeia entre o collegio velho e a matriz, e orçou a construção em rs. 457\$270”³²⁸.

Há que se fazer menção que o Conselho de obras públicas também exercia função arquivística, na medida em que resguardava em seu arquivo alguns materiais de extrema relevância para o desenvolvimento das obras provinciais. No jornal Pedro II, de 10 de junho de 1854, ao publicar o periódico o expediente do Governo provincial, verificamos que houve menção a um ofício, de 1º de junho de 1854, emitido pelo Governo da Província ao Conselho de obras públicas, especificando que “remettesse a este governo a planta da obra da estrada do Crato para o Icó, a qual, com officio de 22 de abril do anno passado, lhe foi enviada para ser guardada no archivo desse conselho”³²⁹.

Portanto, o Conselho de obras públicas basicamente estava envolvido com a resolução de quase todas as questões administrativas que se relacionavam à edificação e fiscalização das obras provinciais. A abertura de estradas e a construção de pontes, que nos interessam de forma mais direta, era uma das responsabilidades centrais deste Conselho, conforme fizemos observar. A convocação por meio de edital bem como a preparação administrativa a fim de que estas obras fossem contratadas, a fiscalização

³²⁷No jornal Pedro II, de 2 de agosto de 1854, temos uma série de referências sobre o expediente do Governo da Província cearense. Uma destas referências abordam que o Governo da Província havia respondido o ofício emitido pelo Conselho de obras públicas, em 18 de julho de 1854, no qual mencionou o exato local que considerava mais adequado para se construir uma edificação, que deveria ser o local onde ocorreriam as sessões da Assembleia Legislativa Provincial. Cf. BPGMP. GOVERNO DA PROVINCIA – Extrato do expediente do dia 22 de julho de 1854. **Pedro II**. Fortaleza, 2 ago. 1854, n. 1368, p. 1.

³²⁸Relatório que o Presidente da Província do Ceará Vicente Pires da Motta apresentou à Assembleia Legislativa Provincial na abertura de sua 1ª sessão ordinária de sua 10ª legislatura, no dia 1º de setembro de 1854. Fortaleza, Ceará, p. 6. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/180/000002.html>, Acesso em 05/06/2014.

³²⁹BPGMP. GOVERNO DA PROVINCIA – Extrato do expediente do dia 31 de maio de 1854. **Pedro II**. Fortaleza, 10 jun. 1854, n. 1353, p. 2.

periódica das vias provinciais, além de responsabilidade direta referente à contratação dos reparos das estrada e pontes da província eram atribuições corriqueiras dos membros do Conselho de obras públicas.

É relevante mencionar que, embora o Conselho exercesse funções importantes no âmbito provincial, as funções desempenhadas por seus membros estavam completamente atreladas as decisões tomadas e requisições feitas pelo Presidente da Província. O artigo 9º, da Lei n. 566, de 3 de dezembro de 1851³³⁰, mencionava a obrigatoriedade de o Conselho emitir relatório ao Presidente da Província, abordando o andamento e o estado em que se encontravam as obras e outros trabalhos desenvolvidos por seus membros.

Nem sempre as relações estabelecidas entre os membros do Conselho e o Presidente da Província eram as melhores. O jornal *O Cearense*, de 4 de abril de 1854, publicou, dentre as notícias da província, que:

Consta que o sr. presidente encarregara as Sr. Antonio Rodrigues Ferreira a administração da obra do hospital, e em consequencia mandara pôr á sua disposição dois contos de reis da tesouraria provincial. Certamente o sr. Presidente ignora que existe uma lei provincial creando um conselho de obras publicas, a cujo zelo entregou a obra do hospital, alem de suas muitas occupações como presidente da câmara, commandante do batalhão, farmacêutico dos hospitais &, &, nunca deo provas de saber administrar obras³³¹.

Em verdade, torna-se importante ponderarmos que o posicionamento do jornal *O Cearense* poderia também não explicitar um conflito existente entre o Presidente da Província cearense e os membros do Conselho de obras públicas. Podemos perceber que estas observações críticas do citado periódico nos apresentam alguns indícios de que o jornal criticava a concessão que estava sendo feita a um indivíduo, que era uma das maiores expressões políticas do partido conservador, e, uma

³³⁰Lei n. 566, de 3 de dezembro de 1851. In: *Leis Provinciais: Estado e Cidadania (1835-1861)*. Compilação das Leis Provinciais do Ceará – compreendendo os anos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso/ Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. – ed. Fac – similada. Fortaleza: INESP, 2009.

³³¹BPGMP. Notícias da Provincia (Fortaleza, 4 de abril de 1854). *O Cearense*. Fortaleza, 4 abr. 1854, n. 718, p. 2.

vez que o jornal O Cearense defendia os preceitos do partido liberal, não seria tão difícil supor que a crítica apresentada tinha um teor eminentemente político.

No final da década de 50, do século XIX, o Governo da Província cearense criou companhias de trabalhadores, destinados à agricultura e às obras públicas, de maneira a permitir que estas atividades, consideradas imprescindíveis à prosperidade econômica da província, fossem desempenhadas sem as corriqueiras dificuldades concernentes à cooptação de mão de obra. O Regulamento n. 38, de 2 de janeiro de 1858³³², passou a orientar o funcionamento destas companhias. A ideia era possibilitar que cada “município” da província, bem como “distritos” mais populosos, pudessem fornecer o maior número de trabalhadores a fim de atender aos interesses de particulares como também dos poderes públicos vigentes.

O Governo da Província, tendo como Presidente João Silveira de Souza, buscou, no ano de 1858, fomentar o progresso material do Ceará, atendendo aos interesses de uma elite comercial, que cada vez mais precisava de trabalhadores para o cultivo e a produção agrícola de suas fazendas, como também precisavam de vias de comunicação em boas condições de uso a fim de que pudessem lograr melhores níveis de concorrência aos seus produtos agrícolas, que deveriam seguir a distintas praças comerciais. Para tanto, lançou mão de um instrumento que servia à organização da mão de obra disponível na província, impondo uma série de medidas que visavam a estabelecer certo controle sobre estes trabalhadores.

Segundo o 36º artigo do mencionado Regulamento os trabalhadores que estivessem inscritos nas mencionadas companhias, e, portanto, sujeitos à realização de determinadas funções, mesmo que não estivessem contratados, em serviço, “não poderão sahir do seu districto sem licença do commandante de sua seção, ou da do lugar onde estiverem servindo, ou do de companhia”. Portanto, o Estado estabelecia a possibilidade de contratos, com serviços a serem pagos por particulares ou pelo Governo, mas impunham um controle que objetivava dar garantias de que aquele

³³²Regulamento n. 38, de 2 de janeiro de 1858. In: Leis Provinciais: Estado e Cidadania (1835-1861). Compilação das Leis Provinciais do Ceará – compreendendo os anos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso/ Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. – ed. Fac – similada. Fortaleza: INESP, 2009.

trabalhador inscrito em determinada companhia estaria disponível, e caso não estivesse, os membros do Governo Provincial queriam estar cientes dos motivos pelos quais estes trabalhadores não estavam aptos ao exercício de suas funções. Os trabalhadores que fossem pegos sem a devida licença em outro distrito, distinto do que lhe era original, deveria necessariamente ser preso pelo Comandante da seção ou da companhia e enviado ao seu distrito de origem.

As companhias existentes em cada município seriam subdivididas por seções, que deveriam ser organizadas em cada distrito, e cada uma destas seções seriam subdivididas em esquadras, contendo cada uma delas, no mínimo, 16 trabalhadores. As companhias e seções seriam chefiadas por comandantes, os quais deveriam coordenar fiscalizar as ações dos trabalhadores com vistas a possibilitar que o funcionamento das companhias e seções se dessem da melhor forma possível.

Os trabalhadores deveriam ser homens livres e não poderiam ter menos de 18 ou mais de 50 anos, tinham que ser completamente saudáveis para o exercício das funções que iriam desempenhar, e não poderiam ter “propriedade, emprego ou indústria” de onde tirassem suas subsistências, ser mestre, oficial ou aprendiz de ofícios mecânicos, não poderiam também ser patrão, mestre ou remeiro de canoas e outras embarcações, feitor de estabelecimentos agrícolas ou fazendas de gado, ou pescador, “encorporado a alguma companhia, ou associação de pescaria”, como também não poderiam ter contrato por escrito como criados ou outros serviços, considerados de utilidade.

Maria Auxiliadora Lemenhe³³³, referindo-se à segunda metade do século XIX, observa que no Ceará houve, em proporções não tão exacerbadas, uma “expansão geral da agricultura brasileira”, assim como também houve recuperação do binômio algodão-pecuária, crescimento nas exportações, que superaram as importações ao curso da década de 50 e 60, e, neste sentido, maior integração da economia cearense aos mercados internacionais, o que ampliou “as bases de acumulação da burguesia comercial estabelecida, principalmente, nos núcleos urbanos do litoral e de grandes proprietários, assim como favoreceu o aumento das rendas públicas”³³⁴. Portanto, tais considerações nos permitem perceber que, na segunda metade dos oitocentos, havia

³³³LEMENHE, op. cit., p. 100.

³³⁴Ibid., p. 105-106.

certa conjuntura propícia a maiores investimentos concernentes à organização e estruturação das obras públicas provinciais.

Ainda durante o ano de 1858, o Presidente da Província cearense João Silveira de Souza instituiu o Regulamento n. 39, de 28 de abril³³⁵, tratando do funcionamento de uma repartição de obras públicas na província do Ceará, cuja criação foi autorizada por meio da Lei n. 838, de 2 de outubro de 1857, Título IX, parágrafo 10º. A Repartição seria composta por 02 engenheiros, um dos quais seria o seu diretor, 02 ajudantes de engenheiros, 01 administrador geral, 01 tesoureiro, 01 fiscal de “obras de fora”, 01 guarda do armazém e das oficinas, 01 responsável pelo arquivo e pela secretaria e administradores parciais, feitores ou apontadores e mestres de obras, em conformidade à necessidade vigente.

Os engenheiros eram incumbidos de proceder a fiscalização e a direção das obras, para que fossem plenamente executadas em acordo aos planos, projetos e orçamentos estabelecidos, bem como eram os responsáveis por todas as despesas realizadas no desenvolvimento das obras em curso, como também deveriam examinar cuidadosamente as folhas de ponto e de pagamento referentes aos trabalhadores engajados nas obras. Também podiam propor, ao diretor da Repartição, nomeações, demissões, suspensões ou remoções referentes aos trabalhadores engajados.

Os engenheiros eram os principais responsáveis pelos estudos gráficos acerca das obras que deveriam ser construídas. Após as obras serem aprovadas pelo Presidente da Província, seguiam os engenheiros para a realização dos exames e estudos gráficos minuciosos, os quais deveriam ser aprovados pelo diretor da Repartição de obras públicas e, então, enviados ao Presidente da Província a fim de que desse o aval final. Os engenheiros responsáveis pelas obras tinham que também fazer o planejamento orçamentário e especificar todas as orientações de forma a possibilitar que as execuções das obras fossem empreendidas sem quaisquer problemas ou dificuldades.

³³⁵Regulamento n. 39, de 28 de abril de 1858. In: Leis Provinciais: Estado e Cidadania (1835-1861). Compilação das Leis Provinciais do Ceará – compreendendo os anos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso/ Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. – ed. Fac – similada. Fortaleza: INESP, 2009.

Além dos engenheiros, a Repartição contava, para o controle dos trabalhadores e bom andamento das obras, com a atuação de um administrador geral, o qual tinha como função primordial a inspeção frequente das obras, da capital e adjacências, verificando sobretudo o comportamento dos administradores parciais, dos feitores ou apontadores, dos mestres e operários. Os administradores gerais tinham o poder de propor ao diretor e engenheiros da Repartição nomeações, remoções, suspensões ou demissões a partir de suas inspeções realizadas. Também deveria o administrador geral informar ao diretor e engenheiros sobre os melhores preços e locais a fim de comprar os materiais destinados às obras, assim como, em certas ocasiões, negociar e efetuar a compra dos materiais necessários.

Os administradores parciais deveriam administrar e inspecionar as obras sob suas responsabilidades. Deveriam sobremaneira controlar o horário de cada trabalhador, como também especificamente o desenvolvimento do exercício de suas funções. Os administradores parciais trabalhavam em campo e, portanto, exerciam um contato mais assíduo com todos os demais trabalhadores que estavam no dia a dia das obras. Logo, os administradores exerciam a função de advertir feitores ou apontadores, mestres e operários por erros e posturas inadequadas, comunicando ao administrador geral, engenheiro ou outro responsável pela obra acerca dos problemas apresentados por determinados trabalhadores.

Os administradores parciais exerciam geralmente a função de feitores ou apontadores. No entanto, em obras com maior número de trabalhadores havia a necessidade da existência de feitores ou apontadores específicos, os quais tinham como incumbências primordiais anotar o ponto dos mestres, operários e serventes, três vezes ao dia – a primeira, às seis, a segunda, às nove da manhã e a terceira, às duas horas da tarde -, também tinham que vigiar os trabalhadores, principalmente quando transportavam os materiais que seriam empregados nas obras.

Esta estrutura funcional da Repartição de obras públicas da província cearense nem sempre era suficiente a fim de atender às diferentes obras dispersas pelo território provincial. Nestas ocasiões em que os diretores, os engenheiros e outros possíveis responsáveis pelo encaminhamento das obras, localizadas distantes da capital da província, não podiam devotar suficiente atenção ou responsabilidade a tais

empreendimentos, cabia a comissões, compostas por três membros originários dos locais onde as obras ocorreriam, fazê-las prosseguir.

Além dos trabalhos da comissão, havia os fiscais das obras de fora, que tinham, dentre suas funções principais, que relatar ao Presidente da Província as condições referentes ao trabalho e aos trabalhadores nas respectivas obras que inspecionassem e fiscalizassem; deveriam também questionar as comissões sobre as formas como estavam encaminhando o desenvolvimento das obras, da compra de materiais para os devidos fins, podendo requisitar às comissões, ou ao Presidente da Província quando necessário, mudanças imprescindíveis atinentes a determinados encaminhamentos a fim de se corrigir problemas ou quaisquer dificuldades enfrentadas no que concerne ao desenvolvimento de tais obras.

Portanto, verificamos, pelo menos no corpo da legislação provincial, uma tentativa de organização dos trabalhos ligados às obras públicas provinciais. No entanto, em se tratando da legislação provincial, só podemos falar sobre as intenções demarcadas pelos legisladores e pelo Governo da Província, já que não tivemos tantos meios de verificar se realmente a legislação foi aplicada ao pé da letra. Não há, pois, como considerarmos a literalidade das leis apresentadas, mas é relevante verificar que a administração provincial estava buscando uma estruturação organizacional mas eficiente e capaz de permitir que certas ações e empreendimentos fossem plenamente realizados, implicando estas buscas por mudanças nas transformações nos espaços provinciais

2.5 As chuvas e as estradas

As estradas, ao longo do século XIX, não ofereciam, por vezes, condições razoáveis de tráfego. Dentre os motivos que podemos observar, os períodos chuvosos eram muito influentes nas dificuldades relatadas no que concerne à comunicação terrestre provincial. Neste tópico, iremos nos debruçar sobre os efeitos das chuvas sobre as vias de comunicação do Ceará oitocentista.

Tanto as pontes como os aterros afiguravam-se como obras imprescindíveis para o Ceará. As referências sobre as dificuldades de se prosseguir caminho por

quaisquer das estradas da província em períodos chuvosos é uma constante nos Relatórios provinciais. Nestes períodos, as relações comerciais e demais ligações entre indivíduos moradores de vilas distintas da província cearense cessavam ou ficavam extremamente difíceis. As estradas ficavam completamente alagadas e até desapareciam, por alguns dias, em face às chuvas mais abundantes ou às cheias de determinados rios.

Carlos Studart Filho, referindo-se às vias de comunicação do Ceará oitocentista, menciona que quase todas as estradas existentes na Capitania, até mesmo aquelas mais procuradas que apresentavam maior fluxo de viandantes, eram "sendas estreitas e tortuosas"; somente pequenos trechos da estrada geral do Jaguaribe, que ligava Icó ao porto de Aracati, e a estrada do Acaraú, que interligava Sobral ao porto de Acaraú, permitiam o tráfego de veículos de roda. As demais figuravam-se como vias permeadas por obstáculos, por vezes, intransponíveis, que tornavam o ritmo das viagens mais lento e cansativo. O autor ainda faz menção que no período de "verão" a dificuldade principal referia-se à escassez de água e à salobridade das fontes disponíveis, ao tempo que no "inverno":

[...] as pobres veredas desapareciam no matagal. Mesmo as grandes vias de vazão ficavam por assim dizer-se inacessíveis, transformadas em leito de torrentes, em lagoas e tremedades perigosíssimas. Não havendo ponte, era preciso enfrentar a nado o furor da correnteza avolumada pelas chuvas ou esperar dias e dias que, mingando as águas, o rio desse val³³⁶.

É importante mencionar que as estradas alagadas, ou as pontes defeituosas, não só se tornavam um grave problema por impossibilitar o tráfego corrente na província, mas também por obrigar indivíduos a se aventurarem em travessias, um tanto quanto perigosas, de certos rios cujas águas apresentavam um nível mais intenso de correnteza, vez que não havia outra forma de se deslocar de uma vila ou povoado senão por meio do enfrentamento das águas que impunham, além de maior distância a se percorrer, um trajeto mais incerto.

³³⁶STUDART FILHO, Carlos. Vias de Comunicação no Ceará Colonial. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza: Ramos & Pouchain, t. LI, 1937, p. 39-40.

George Gardner³³⁷ em suas andanças pelo território cearense, após sair do Crato e se deslocar em direção à serra do Araripe, deparou-se com os efeitos das chuvas no Ceará. Instalou-se o viajante inglês na casa do Coronel Manoel de Barros Cavalcante, por ocasião de ter lhe pedido o Juiz de Paz da vila do Crato para que Gardner fizesse uma visita ao seu pai, já que não se encontrava o velho Coronel em bom estado de saúde. Após dormirem por uma noite no referido local, diga-se uma noite chuvosa na casa do Coronel Barros, a manhã seguinte estava programada para que a viagem tornasse seu rumo. No entanto, uma vez que ainda havia bastante umidade na serra, recomendou o Coronel Barros que apenas continuassem a viagem no dia subsequente porquanto "o rio ao oeste das plantações devia de estar muito crescido pelas chuvas" e que o "estado dos caminhos" não permitiriam que Gardner e seus companheiros chegassem ao local almejado no qual deveriam pousar ao longo da noite³³⁸.

Em outra ocasião, Luiz Agassiz e Elisabeth Assiz, em viagem pelo Ceará na década de 60 do século XIX, fizeram considerações sobre o péssimo estado das vias de comunicação por onde passou; diz-nos os viajantes, nas proximidades da localidade denominada Monguba:

Se tivemos o contratempo da chuva, foi bom para nós que o sol se mostrasse bem coberto, pois a floresta aqui é baixa e não dá sombra. A estrada estava em terrível estado por causa das chuvas incessantes, e, apesar de não haver nenhum grande rio entre a cidade e a serra de Monguba para ondeíamos, em vários pontos os cursos d'água encheram, apresentando certa profundidade. Devido às desigualdades do leito, cheios de buracos e poças, não foi fácil passar a vau esses riachos. Caminhamos assim penosamente quatro horas, durante as quais duas ou três vezes indagamos quanto nos faltava caminhar ainda, recebendo sempre a mesma resposta: "uma légua"³³⁹.

Os referidos viajantes seguiram de Monguba a Pacatuba, de onde puderam subir a serra da Aratanha. Desta citada serra tinham o propósito de seguir viagem até

³³⁷Botânico, zoólogo e médico. Nasceu em 1812, em Glasgow, e faleceu em 1849.

³³⁸GARDNER, George. **Viagens no Brasil**: principalmente nas províncias do norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841. São Paulo: Editora Nacional, 1942, p. 186.

³³⁹AGASSIZ, Luis; AGASSIZ, Elisabeth Cary. **Viagem ao Brasil (1865-1866)**. Brasília: Senado Federal, 2000, p. 414.

Baturité, mas foram desaconselhados por muitos com quem puderam conversar, que lhes alertaram que "no estado que se acham os caminhos" seria impossível que retornassem no tempo que dispunham para a viagem. Após realizado alguns estudos e coletas para futuras apreciações, resolveram voltar então Luis Agassiz e Elisabeth Agassiz de Pacatuba a Monguba, para posteriormente seguirem a Fortaleza. Entre Pacatuba e Monguba, os citados viajantes teceram relatos sobre o estado das estradas, principalmente levando em consideração as chuvas que estavam a cair no período. A viagem de volta a Monguba foi adiada em face às fortes chuvas, no entanto, após o fim do tempo chuvoso, Elisabeth Agassiz observou que "[...] por meu lado não estava lá muito tranquila, pois me recordava dos pequenos riachos, que havíamos atravessado e que deviam estar agora cheios e torrentuosos". Antes de chegarem ao primeiro riacho, depararam-se com "dois negros" que lhes alertaram que o "caminho estava inundado". Convenceram os "dois negros" a lhes fornecer ajuda no transcurso da viagem, sobretudo nos locais mais críticos e inundados. Ao chegarem ao local mais temido, a descrição da paisagem e da situação foi feita da seguinte forma:

Quando alcançamos o local perigoso, o seu aspecto estava realmente assustador: a estrada desaparecia debaixo d'água até uma considerável distância, precipitando-se aquela em violentas ondas, numa correnteza muito forte, e não se encontrava o fundo, em muitos pontos, se não a uma profundidade de quatro ou cinco pés. Se esse solo fosse firme e fornecesse um ponto de apoio bastante resistente, não teria nada nos molharmos, mas o leito escavado pelas chuvas estava todo esburacado e revolto; os animais afundavam inopinadamente, desapareciam até o pescoço, e só tomavam pé empinando e mergulhando de novo³⁴⁰.

No período em que realizaram viagem pelo Ceará, Luis Agassiz e Elisabeth Agassiz, além das dificuldades proporcionadas pelas chuvas mais fortes que se tornavam obstáculos aos percursos, sobretudo pelas inundações que provocavam, temos que considerar que na década de 60 do oitocentos, muitas são as referências sobre a má qualidade de estradas e pontes que deveriam permitir que os percursos fossem atravessados sem grandes problemas. É um período, por exemplo, que se empreende

³⁴⁰AGASSIZ, Luis; AGASSIZ, Elizabeth Cary. **Viagem ao Brasil (1865-1866)**. Brasília: Senado Federal, 2000, p. 420.

maiores questionamentos à eficácia das pontes de madeira que eram instaladas por sobre as estradas. As pontes metálicas tornavam-se uma opção mais interessante já que eram mais resistentes e poderiam suportar por um tempo mais extenso os efeitos das chuvas e cheias de rios.

Em 1861, o engenheiro Adolpho Herbster enviou ofício ao Presidente da Província, a fim de comunicar uma situação problemática que estava a ocorrer quando da instalação de uma ponte no percurso da estrada de Baturité. Adolpho Herbster fazia verificar o Presidente da Província que a ponte sobre o rio Bahú "se acha armada sobre andaimes construídos dentro do leito do rio". O engenheiro diz que a estrutura da ponte corria sérios riscos em face à "invernada fóra do tempo em que nos achamos". Estava chovendo todos os dias e como a intensidade das chuvas era avaliada como suficiente a fim de provocar uma "enchente" na localidade onde haveria de ser instalada a mencionada ponte, reportava o engenheiro que o paredão que mandara fazer atravessando o rio de maneira a proteger os andaimes e a estrutura da ponte não suportaria a força das águas³⁴¹.

Em 15 de janeiro de 1861, observava que:

[...] empreguei todos os meios q estavam ao meo alcance para salvar a ponte em contrução sobre o rio Bahú, e q com effeito pude prevenir todo o mal de q ella se achava ameaçada, passando ella no dia de sexta feira por uma grande cheia do rio, q subia 1 palmos no curto espaço de 6 horas e correndo as agoas com a velocidade de 1/4 de legoa por hora; ficando os paredões d'incostas, q se achão em meia altura, completamen^{te} submergidos. Para segurança dos andaimes, que podião se escavados por baixo e derrubados com a ponte q se acha armada encima, mandei carregar os travessões de baixo com grande porção de pedras, e conservei durante todo o dia de quatro homens dentro d'agoa para desembaraçar os mesmos andaimes das madeiras, arvores e areias, q em grande quantidade descião com as agoas³⁴².

³⁴¹APEC. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Ofício do Engenheiro da Província, Adolpho Herbster, ao Presidente da Província do Ceará. 08/01/1861. Caixa 08. fl. s/n.

³⁴²APEC. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Ofício do Engenheiro da Província, Adolpho Herbster, ao Presidente da Província do Ceará. 15/01/1861. Caixa 08. fl. s/n.

Portanto, por meio das palavras de Adolpho Herbster, podemos concluir que não somente as chuvas tornavam-se obstáculos às vias de comunicação existentes como também podemos perceber as dificuldades de se levar a frente os trabalhos de construção e reparos que se referiam às estradas provinciais. Cabe-nos ressaltar que as obras públicas eram empreendidas principalmente nos períodos do ano no quais a incidência de chuvas fosse mais remota. No entanto, o exemplo que fizemos observar nos mostram que nem sempre as previsões pluviométricas eram exatas e as chuvas acabavam por dificultar os andamentos das obras em curso. A partir das palavras do referido engenheiro podemos dimensionar que as "enchentes" provocadas pelas chuvas tornavam o fluxo pelas vias provinciais uma atividade de risco. As pontes e aterros tornavam-se, nesse sentido, obras imprescindíveis a fim de permitir maior regularidade referente ao tráfego pelos caminhos da província, já que as produções comerciais não podiam ficar restritas a determinados períodos do ano.

2.6 As estradas e o seu uso político

As estradas cujas obras foram encetadas ao longo da administração do Presidente da Província cearense José Martiniano de Alencar, consideradas como importantes para a economia provincial e que deveriam estar conclusas o mais breve possível, faziam convergir a produção de algumas localidades do interior, mais distantes da Capital, como Icó e Sobral, assim como espaços mais aproximados, como Aquiraz, Cascavel, Aracati, Baturité, Maranguape e Soure. O interessante é perceber que Fortaleza passava a polarizar o escoamento das mercadorias provenientes das suas redondezas e era, portanto, a localidade para onde deveriam convergir as vias de comunicação a serem construídas na província cearense.

Em consequencia a Estrada d'esta Cidade até a Villa do Aquiraz na extencao' de sete legoas se acha aberta em linha recta, ou bem aproximada com trinta e dois a quarenta palmos de largura, destocada, e aplainada, com grandes aterrados nos lugares pantanosos, e lamacentos, e com duas pontes de madeira, e quase à ponto de ter trez; o que tudo jadàcommoda passagem aos viadantes. De certo o rio Cocó com suas inundações, e lamações, que no tempo das agoas não' deixava passar alguém para a Cidade, hoje ainda no maior rigor do Inverno dá humanao' só commoda, como agradável. A estrada tao'

interessante para a Villa do Icó tem o seo rumo tirado em linha recta deixando-a em cincoenta e trezlegoas e meia de oitenta, que até agora se contavao': A sua abertura está em andamento, dando-se-lhe começo da Villa de Mecejana para là por administração', e do Icó para cà por empreitada com o Cidadao' Joao' Baptista Vieira. Eu espero que até o fim do presente anno teremos prompta esta estrada, que de certo chamará a' Capital o commercio da interessante Villa do Icó. Tambem se acha com o rumo tirado e empreitada a estrada do Aquiraz para Cascavel, com o Cidadao' AntonioJosé Pereira, e d'esta Villa para a do Aracaty com o Cidadao' José de Queiroz Lima. A estrada para as Villas d'Oeste também ja se lhe deo começo, achando-se o seo rumo tirado até a Povoação' de Soure, e aberta, destocada e aplainadaatè o Alagadiço Grande na distancia de humalegoa. Estou mandando chegar madeira para Ponte do Rio Cauçu na estrada para o Aquiraz. [...]³⁴³

As palavras citadas remetem a observações constantes durante a administração do Presidente provincial José Martiniano de Alencar. Ao falarmos, portanto, sobre a preocupação em se construir novas estradas por parte do Governo da província, cremos que seria adequando fazer notar que os propósitos constantes nas ações do referido Presidente José Martiniano de Alencar eram mais amplos; não se restringiam, pois, à construção de vias de comunicação, mas a obras que, de um modo geral, permitissem melhores condições para a fluidez da mercadoria no espaço territorial. Logo, além da construção de novas estradas, também observamos uma série de ações e preocupações devotas à instalação e à recuperação de pontes, bem como a aterros de certos espaços, os quais, principalmente em tempos mais chuvosos, ficavam completamente intransponíveis.

O Presidente da província cearense Manuel Felisardo de Souza e Mello, em Fala³⁴⁴ apresentada à Assembleia Provincial, em 1838, ainda que tenha reconhecido as ações e os propósitos de seu antecessor José Martiniano de Alencar em construir relevantes vias de comunicação por sobre o território cearense, teceu algumas ponderações que nos levaram a perceber que as estradas também se tornavam objetos de disputa política. O reconhecimento, portanto, dos feitos e obras ocorridas em Governos anteriores apresentavam certos limites, já que as considerações pronunciadas

³⁴³Fala com que Presidente da Província do Ceará, José Martiniano de Alencar, abriu a segunda sessão ordinária da Assembleia Legislativa do Ceará, no dia 1º de agosto de 1836, p. 2-3. Ceará, Typ. Patriótica, 1836. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/166/>, Acesso em 15/07/2014.

³⁴⁴Fala que recitou o Exmo. Sr. Manuel Felisardo de Souza e Mello, Presidente da Província, na ocasião da abertura da Assembleia Legislativa Provincial no 1º de agosto de 1838, p. 37. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2342/000039.html>, Acesso em 15/06/2014.

especificavam falhas e determinadas incompletudes nas ações realizadas, que apenas no Governo vigente, que se manifestava de maneira analítica acerca das obras passadas, é que de fato puderam ser corrigidas ou pelo menos estavam em vias de se resolverem.

No Relatório apresentado pelo Presidente da Província Manuel Felisardo de Souza e Mello, houve menção à carência de profissionais capacitados para realizar com perfeição as estradas a que se propôs levar adiante o Presidente anterior, José Martiniano de Alencar. Portanto, o Relatório observou criticamente que os trabalhos desempenhados por um “piloto” contratado para designar os traçados das novas vias de comunicação não haviam seguido os melhores rumos. O “piloto” apenas teria se preocupado em delinear um trajeto em linha reta sem se ater às demais questões que poderiam influir no processo de construção das referidas vias.

Sobre a estrada que deveria ligar Fortaleza à vila de Soure, acerca da qual José Martiniano de Alencar havia se pronunciado no Relatório de 1836, diz-nos o supracitado Presidente Manuel Felisardo de Souza e Mello, em 1838, que as obras desta nova estrada ainda se encontravam incipientes, com galhos, tocos e muito mato impedindo que as condições de tráfego pela via continuassem a ser dos piores. Relata, por isso, o Presidente: “mandei limpá-la, e fazer os aterros precisos, e está quase pronta, faltando-lhe para em todo o tempo ser transitável as pontes nos rios Maranguape e Ceará”³⁴⁵.

Sobre o uso e as disputas políticas que suscitaram a construção e o reparo de estradas e pontes por sobre o território cearense, vale mencionar que em 1850, precisamente no dia 16 de agosto, foi publicado um artigo no jornal O Cearense, no qual se cobrava uma atuação mais séria da Assembleia provincial do Ceará bem como do Presidente da província para ações que contribuíssem com os “Melhoramentos materiaes” do Ceará. Os feitos empreendidos ao longo da administração de José Martiniano de Alencar foram evocados de maneira a fazer um comparativo das preocupações e investimentos realizados na construção de estradas e pontes, dentre outras obras, por interesse de José Martiniano de Alencar, o qual demandou que a Assembleia Legislativa provincial se concentrasse em obras destinadas a melhorar à

³⁴⁵Fala que recitou o Exmo. Sr. Manuel Felisardo de Souza e Mello, Presidente da Província, na ocasião da abertura da Assembleia Legislativa Provincial no 1º de agosto de 1838, p. 57. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2342/000039.html>, Acesso em 15/06/2014.

viação da província, e a nulidade de ações e interesses da atual administração e da Assembleia provincial referente a tais questões.

O mencionado artigo ressaltava que José Martiniano de Alencar abria “algumas estradas, fes construir pontes, animou a industria, propoz premios, e animações á agricultura, chamou artistas, purgou as estradas dos malfeitores, e deixou muitas obras em principio, como estradas, pontes, &c.”³⁴⁶. Sendo o Jornal O Cearense um periódico defensor dos preceitos e do ideário do partido liberal, e José Martiniano de Alencar um político ligado ao partido liberal, nada mais óbvio e razoável que as obras do referido político fossem utilizadas, pelo citado periódico, como referência exemplar do que seria a melhor administração para a província cearense.

Por outro lado, as atuações da Assembleia Legislativa Provincial assim como do Governo da província vigentes - que até fins de julho esteve nas mãos de Fausto Augusto de Aguiar, representante do partido conservador, foram criticadas pela ineficiência em dar continuidade às obras iniciadas na administração de José Martiniano de Alencar, consideradas imprescindíveis para economia cearense. Segundo o artigo, as obras haviam sido completamente abandonadas, as estradas fechadas, as pontes estavam caindo, a agricultura definhava e as rendas provinciais só diminuía, ao tempo que as despesas se tornavam cada vez mais vultosas.

Em um quadro de disputa partidária, como se delineou ao curso do Império, as acusações e as desconstruções das ações atinentes a adversários políticos foram corriqueiras nos periódicos que circularam no Ceará oitocentista. No entanto, o que se torna expressivo para o nosso trabalho é a centralização temática da viação terrestre como eixo das críticas e dos conflitos que configuraram a realidade política do Ceará no período. Óbvio que não estava limitado a isso, no entanto, torna-se relevante mencionar que as vias - estradas e pontes - também fizeram parte deste processo.

³⁴⁶BPGMP. Melhomentos Materiaes. **O Cearense**. Fortaleza, 16 ago. 1850, p. 1.

2.7 Para onde corriam as vias

A estrada para o Aracati, passando por Aquiraz e Cascavel, foi uma das vias consideradas prioritárias durante a primeira administração do Presidente José Martiniano de Alencar como Presidente da Província cearense. Uma estrada que ligasse Fortaleza a vila do Icó também era encarada como uma necessidade premente, na medida em que, por meio desta via, se cortaria a província, por longa distância, e permitiria que Fortaleza se tornasse o destino e a origem de quantidade vultosa de mercadorias, visto que estaria diretamente interligada ao principal entreposto comercial cearense, a vila do Icó³⁴⁷. A outra estrada deveria permitir melhores condições de comunicação entre Fortaleza e a vila de Soure (Caucaia).

Em 1836, a construção da estrada que ligava Fortaleza e Aquiraz, por aproximadamente sete léguas, chegava ao fim; uma via, cuja largura variava de 32 a 40 palmos ao curso de sua extensão, estava limpa e aplainada; duas pontes de madeira e alguns aterros tornavam a referida estrada transitável na medida em que os trechos alagados e lamacentos, que pioravam demasiadamente nos períodos chuvosos, tornavam o acesso entre Fortaleza e Aquiraz um obstáculo intransponível³⁴⁸. Na direção Oeste, os rumos da estrada que se construía haviam sido tirados até a vila de Soure (Caucaia); estava aberta, destocada e aplainada até a localidade denominada "Alagadiço Grande". Esperava-se ainda, com vistas a atender às necessidades desta estrada, uma ponte de madeira que deveria ser construída sobre o rio Ceará³⁴⁹.

Na Administração Provincial seguinte a de José Martiniano de Alencar, a estrada que se dirigia a vila de Icó recebeu uma série de críticas, pois o traçado delimitado para a citada estrada era considerado permeado por obstáculos, os quais tornavam sua travessia extremamente difícil. O viajante e o comboio que seguisse pela estrada, por exemplo, haveriam de atravessar o rio Pacoti em distintos momentos.

³⁴⁷Fala com que o Exm.º Presidente da Província do Ceará abriu a segunda sessão ordinária da província no dia 1º de agosto de 1836, p. 3. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/166/000002.html>. Acesso em: 09/07/2015.

³⁴⁸ Fala com que o Exm.º Presidente da Província do Ceará abriu a segunda sessão ordinária da província no dia 1º de agosto de 1836, p. 2. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/166/000002.html>. Acesso em: 09/07/2015.

³⁴⁹ Fala com que o Exm.º Presidente da Província do Ceará abriu a segunda sessão ordinária da província no dia 1º de agosto de 1836, p. 3. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/166/000002.html>. Acesso em: 09/07/2015.

Outros rios se interpunham ao traçado da via, além de serras íngremes, as quais forçariam investimentos vultosos a fim de possibilitar a viabilidade do transporte de carros. Em 1838, a abertura dessa estrada não havia ainda chegado à sua conclusão, restando aproximadamente 16 léguas a serem abertas³⁵⁰.

Percebemos que os esforços dedicados à construção das vias de comunicação no início do século XIX visava principalmente a possibilitar que houvesse alguma comunicação entre as diversas localidades da Capitania. Quando o comércio agrícola se fez crescente, no decurso do oitocentos, os intentos não mais condiziam simplesmente com a necessidade de construção, de qualquer maneira, de um caminho ou de uma vereda tosca, mas se vislumbrava o aprimoramento das estradas que já existiam bem como a construção de novas vias de modo a viabilizar que carros movimentados por força animal, por meio dos quais se transportava maior quantidade de cargas, pudessem trafegar sem graves entraves. Na década de 30 do século XIX, os Relatórios dos Presidentes da província cearense ainda não vislumbravam à produção agrícola de todas as serras mais férteis do Ceará como uma possibilidade plausível em termos de produção voltada à exportação. Evidenciavam basicamente a produção da serra de Maranguape. É certo que a província, de um modo geral, desde o início do século XIX, já apresentava caminhos interligando as distintas vilas da Capitania, no entanto, as estradas mais estruturadas, que permitiriam maiores capacidades referentes ao tráfego terrestre, ao transporte de mercadorias, somente no decurso do citado século é que foram se desenvolvendo, sobretudo nas proximidades da metade do oitocentos e nas décadas subsequentes. Havia o reconhecimento referente à fertilidade³⁵¹ e as boas

³⁵⁰Fala que recitou o Exm.^o Snr. Felizardo de Souza e Mello, Presidente da Província do Ceará, Na ocasião da abertura da Assembleia Legislativa Provincial, e 1.^o de agosto de 1838. Ceará: Typ. Constitucional, 1838, p. 59. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2342/000035.html>. Acesso em: 09/07/2015.

³⁵¹Em 1837, o Presidente da província cearense José Martiniano de Alencar em correspondência emitida ao Ministro dos Negócios do Império Manoel da Fonseca Lima e Silva referiu-se à adequabilidade do Ceará com vistas a receber colonos. O Presidente José Martiniano de Alencar elencou os espaços mais adequados para que os colonos fossem melhor empregados: “A Província tem lugares muito próprios, onde se podem estabelecer vantajosas^ccolonias de Estrangeiros, como as serras de Baturité, e Uruburetama, a parte da serra Grande compreendida pelos municípios de V.^aNova, Villa Viçosa, e o mesmo ramo d’esta serra, que circula esta Província ao sul, e que toma o nome de serra do Arraripe, compreendido pelos Municípios do Crato, e Jardim. Todos estes lugares são próprios para Agricultura, e produzem canas d’assucar, café, algodão’, e m^{tos} outros generos, e todos se achao’ pouco cultivados, e com pequena população”. As discussões sobre a necessidade de colonos que pudessem suprir as províncias do Brasil de mão de obra qualificada e esforçada com vistas a substituir a mão de obra escrava decorria da lei Feijó, de 7 de novembro de 1831, que proibia o tráfico de escravos. A referida lei não resultou em números favoráveis ao fim de tráfico de escravos mas gerou discussões que visavam a construir alternativas a uma possível falência da agricultura brasileira que não mais contaria com o seu

condições de algumas localidades serranas quanto à produção agrícola, no entanto as novas estradas ainda não seguiram em direção a tais espaços.

Portanto, a considerar as estradas que passaram a ser abertas a partir da década de 30 do oitocentos, há que se fazer notar que não foi um período no qual o Ceará passou a construir suas estradas, pois, conforme já apresentamos, uma porção de estradas já delineavam o território cearense, entretanto, percebemos que os intentos do Governo provincial, ao longo do período regencial, visou a dar continuidade aos esforços referentes ao empreendimento destas novas vias que se concentravam primordialmente em direção à capital da província, tomando, a partir de então, os rumos necessários a adentrar o interior do Ceará nos diferentes sentidos, de maneira a possibilitar que as produções da província pudessem ser convergidas ao porto da capital.

Neste período não há referências, nos Relatórios presidenciais, sobre a relevância indiscutível de uma via de comunicação que ligasse Fortaleza a Baturité, no entanto encontramos considerações sobre a necessidade de construção de uma melhor estrada entre a capital da província e Baturité. A partir da década de 40, com o crescimento da produção de café em Baturité e outras localidades, bem como de outros gêneros como a cana de açúcar, é que a ideia de uberidade inigualável da referida serra começa a ser propagada. Estas questões também explicam as razões que embasaram observações acerca do fato de ser a estrada que interligava Fortaleza a Baturité a mais importante via do Ceará, sobretudo pela proximidade desta área serrana à capital cearense.

A Lei n. 46, de 15 de setembro de 1836³⁵², sancionada pelo Presidente da Província do Ceará José Martiniano de Alencar, em seu artigo primeiro, referia-se aos ajustes realizados pelo próprio Presidente da Província e que necessariamente deveriam ser levados em consideração quando da construção das vias contratadas. A citada lei também nos permite verificar quais as intenções do Governo Provincial acerca dos rumos referentes às estradas que se pretendiam construir ou melhorar. Tais estradas,

sustentáculo primordial, a mão de obra escrava. Cf. APEC. Fundo: Governo da Província do Ceará. Série: Correspondências Expedidas. Ofício do Presidente da província do Ceará, José Martiniano de Alencar, ao Ministro dos Negócios do Império, Manoel da Fonseca Lima e Silva. 14/02/1837. Livro n.º 27 (1833-1841).

³⁵²Lei n. 46, de 15 de setembro de 1836. In: Leis Provinciais: Estado e Cidadania (1835-1861). Compilação das Leis Provinciais do Ceará – compreendendo os anos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso/ Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. – ed. Fac – similada. Fortaleza: INESP, 2009.

portanto, partiriam de Fortaleza e deveriam se dirigir a Messejana, para então direcionarem-se a Aracati, Icó e Baturité; também existiam as vias que saíam de Fortaleza e tomavam o rumo de Maranguape e Sobral. Ainda que a legislação designasse a construção de estradas para estes mencionados destinos, podemos observar que, de fato, a estrada que seguia, por exemplo, a Baturité somente na segunda metade da década de 50, do século XIX, começaria a ser empreendida com maior regularidade.

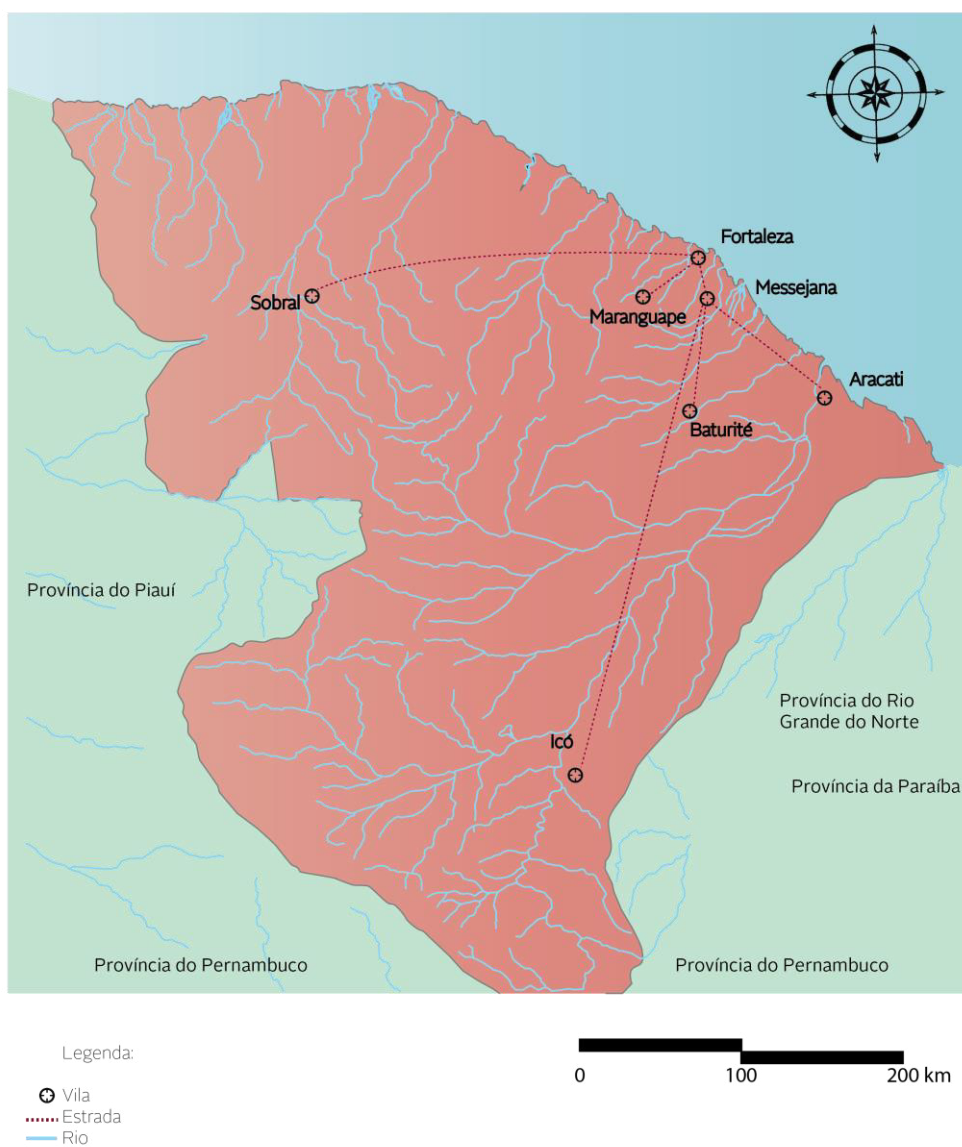


Figura 19: Mapa das estradas que deveriam ser construídas na província cearense em 1836. Autor: Igor Soares; Desenho: Juan Marques.

Fonte: Lei n. 46, de 15 de setembro de 1836. In: Leis Provinciais: Estado e Cidadania (1835-1861). Compilação das Leis Provinciais do Ceará – compreendendo os anos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso/ Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. – ed. Fac – simulada. Fortaleza: INESP, 2009.

Se nos adiarmos ao final da década de 60 do século XIX, temos algumas referências sobre as principais linhas viárias que convergiam a Fortaleza. Verificamos,

que os intentos constantes na Lei n. 46, de 15 de setembro de 1836 são basicamente os mesmos. É certo que na década de 30 do oitocentos, a construção de estradas mais estruturadas comunicando Fortaleza a outras distintas localidades da província não foram a frente, já que exigia sobretudo recursos e capacidade técnica para que cada trecho pudesse ir adiante sem grandes entraves. No entanto, nas décadas seguintes, tais trechos foram se configurando. Temos, portanto, em 1869, as seguintes observações sobre os referidos caminhos:

As linhas são uma a leste para a cidade do Aracati e outra ao sul para a cidade de Baturité, e d'ali para as de Quixeramobim, Icó, Crato, Saboeiro, e S. João do Príncipe, outra ao sudoeste para Maranguape, Canindé, Ipú, e outra ao poente, finalmente para a Imperatriz, e d'ali para Sobral, S. Quetheria e Granja³⁵³.

Em 1839, em Discurso proferido por ocasião da abertura dos trabalhos da Assembléia Legislativa Provincial, o Presidente da Província João Antonio de Miranda teceu algumas considerações sobre as principais estradas e pontes da província. Sobre a estrada que corria de Fortaleza a Cascavel, especificou o Presidente João Antonio de Miranda que, passando por Messejana e Aquiraz, esta estrada “me parece uma das principais da Província pela propriedade, que tem de atravessar diferentes Villas de primeira ordem, sendo cortada por diferentes rios caudalosos”³⁵⁴.

³⁵³ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Governo da Província. Série: Ofícios ao Ministério da Agricultura. Correspondência do Governo da Província do Ceará para o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. 10/02/1869. Livro n.º133 (1861-1872). fls. s/n.

³⁵⁴ Discurso que recitou o Exm.º. Sr. Doutor João Antonio de Miranda, Presidente da Província do Ceará, na ocasião da abertura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 1.º de agosto de 1839. Ceará: Typ. Constitucional, 1839, p. 40. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/168/000042.html>. Acesso em: 09/07/2015.

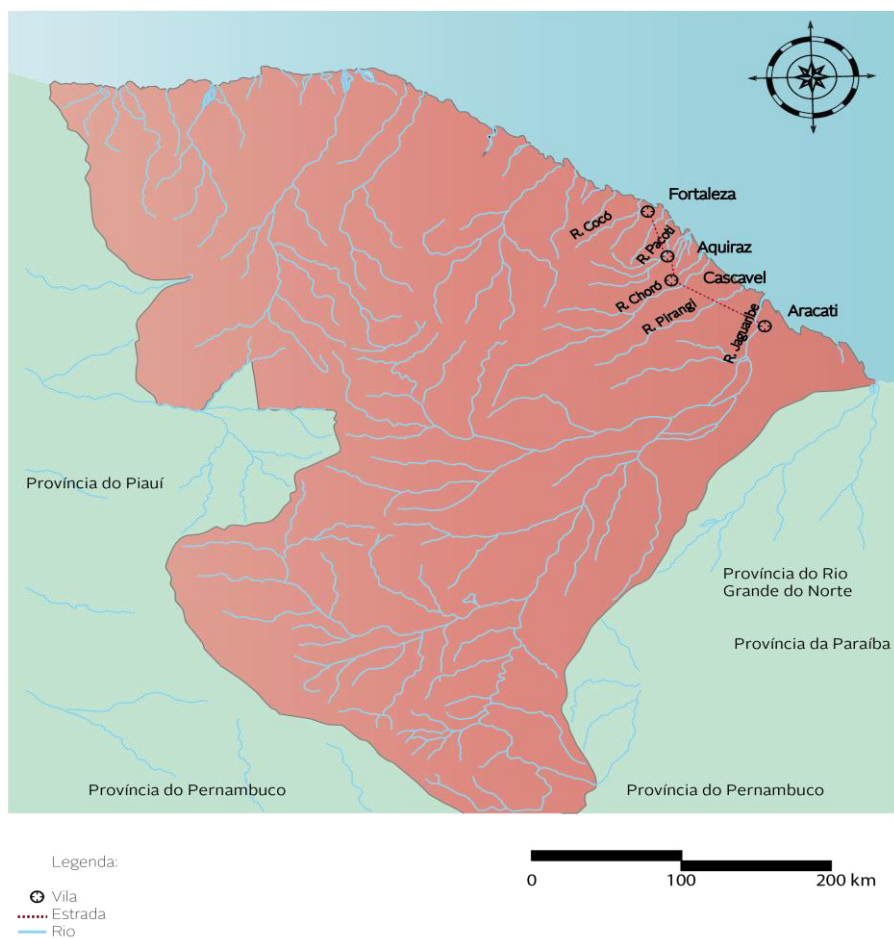


Figura 20: Mapa da estrada que se dirigia a Aracati, passando por Aquiraz e Cascavel. Autor: Igor Soares; Desenho: Juan Marques.

Fonte: Discurso que recitou o Exm^o. Sr. Doutor João Antonio de Miranda, Presidente da Província do Ceará, na ocasião da abertura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 1.^o de agosto de 1839. Ceará: Typ. Constitucional, 1839, p. 40. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/168/000042.html>. Acesso em: 09/07/2015.

Algumas pontes e aterros permitiam que a estrada que levava a Cascavel possibilitasse a livre comunicação por meio desta via. No rio “Tauape” havia uma primeira ponte, que estava em condições precárias e por isso fora demolida, mas observou o citado Presidente que o levantamento para a construção de uma nova já estava em curso. As pontes seguintes referiam-se ao rio Cocó. Duas pontes de madeira permitiam a passagem pelo referido rio e o Presidente da Província João Antonio de

Miranda observou que estas pontes estavam em boas condições, diferente do aterro que existia entre estas pontes, o qual:

tendo sido frequentes vezes arruinado, não me foi possível, com os escassos meios, que tenho, fazer desaparecer os estragos, continuando o caminho em tal estado, que negava passagem, apenas coberto de agoa. Parece-me ser necessario revestir o aterro de muros lateraes, os quaes, sustentando-o, não o deixem comunicar com as agoas. Não julgo seja esta obra mui dispendiosa, visto haver a vantagem de termos tijolos em muita proximidade. Esta porção de estrada até Mecejana é de summa importancia: merece mesmo que com preferencia se trate de concertar com regularidade, e perfeição, a fim de que melhor se conserve e resista aos estragos do inverno. E' de crer, que actualmentella ofereça livre transito aos carros: ao tempo, em que estas linhas traçava, tinha esperança de que isso acontecesse, visto que então por ella já livremente passavão homens, e animais³⁵⁵.

Transposto o rio Cocó, o rio "Coaçu", os rios "Tupuiú" e Pacoti também exigiam a construção de algumas pontes com vistas a permitir que a estrada que rumava a Cascavel se tornasse, da melhor maneira, transitável. De Cascavel a Aracati, ainda faltavam ser construídas algumas léguas de estrada, como também alguns aterros em determinadas localidades "pantanosas", já que, por exemplo, em períodos mais chuvosos, o rio Pirangi impunha um desvio de caminho prolongado na medida em que a passagem deste rio ficava completamente alagada, e obstruía quaisquer intenções em ultrapassá-la.

Seguindo a direção oposta, o Presidente da Província cearense João Antonio de Miranda, em seu Discurso, também fez algumas observações sobre a estrada de Soure, a qual, segundo o referido Presidente, apresentava boas condições de tráfego até a localidade conhecida como Alagadiço Grande³⁵⁶. A partir deste ponto até Soure (Caucaia) a estrada, ainda que estivesse aberta, não se encontrava plenamente destocada e limpa, a ponto de esta via tornar-se mais estreita em face ao acúmulo de vegetação que a cada dia lhe tomava um pouco mais de espaço. É certo que o avanço do mato por

³⁵⁵Discurso que recitou o Exm^o. Sr. Doutor João Antonio de Miranda, Presidente da Província do Ceará, na ocasião da abertura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 1.º de agosto de 1839. Ceará: Typ. Constitucional, 1839, p. 40. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/168/000042.html>. Acesso em: 09/07/2015.

³⁵⁶Considerado um dos "arrebaldes" ou subúrbios de Fortaleza, esta localidade ficava entre a vila de Soure e a Capital da província.

sobre a estrada não foi o único de seus problemas, já que existiam “em alguns lugares de seu perímetro alagadiços, pantanos, e escavações causadas pelas agoas, isto até o local destinado para a ponte do rio Ceará”³⁵⁷. O restante do caminho em direção a Soure (Caucaia), a considerar o local escolhido para a armação da ponte atravessando o rio Ceará, não era dos mais fáceis, visto que em toda sua extensão o terreno era pantanoso e escavado, o que dificultava o tráfego e o transporte a ser feito por esta via, tornando muitíssimo caro o aterramento desta área.

A outra estrada sobre a qual se debruçou João Antonio de Miranda foi a estrada de Icó, que deveria ligar esta vila à capital da província. Embora os trabalhos de construção da estrada já tivessem principiado, observou o Presidente da Província que ainda faltavam 40 a 50 mil braças para que sua conclusão chegasse ao fim, o que equivalia a 15 léguas ou quase 100 quilômetros. Os trechos que já haviam sido empreitados ainda estavam aparentemente intransitáveis, pois o destocamento, ou seja, a limpeza dos restos de tocos que estavam dispersos pela via, fora feito com fogo e o resultado obtido não tornava convidativo o tráfego por meio da referida estrada³⁵⁸.

Referindo-se à estrada que deveria ligar Fortaleza a Icó, o Presidente da Província cearense, José Maria da Silva Bitancourt, em 1844, deixou claro que a construção desta via deveria beneficiar enormemente os comerciantes do sertão uma vez que o porto de Fortaleza, capital da província, “he incomparavelmente mais franco do que o de Aracaty, que por necessidade buscão”³⁵⁹. Portanto, era ao porto de Fortaleza que deveriam convergir as principais vias de comunicação do Ceará. É claro que ao mencionar o Presidente José Maria que os comerciantes de Icó seriam beneficiados com a possibilidade de atingir diretamente e com maior facilidade o porto da capital, implicava evidentemente maiores acréscimos e montas referentes ao comércio de Fortaleza.

³⁵⁷Discurso que recitou o Exm^o. Sr. Doutor João Antonio de Miranda, Presidente da Província do Ceará, na ocasião da abertura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 1.º de agosto de 1839. Ceará: Typ. Constitucional, 1839, p. 42. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/168/000044.html>. Acesso em: 09/07/2015.

³⁵⁸Discurso que recitou o Exm^o. Sr. Doutor João Antonio de Miranda, Presidente da Província do Ceará, na ocasião da abertura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 1.º de agosto de 1839. Ceará: Typ. Constitucional, 1839, p. 45. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/168/000045.html>. Acesso em: 09/07/2015.

³⁵⁹Relatório apresentado pelo Presidente da Província do Ceará José Maria da Silva Bitancourt na abertura da Assembleia Legislativa Provincial, em 1º de julho de 1844, p. 14. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/172/000014.html>. Acesso em 07/05/2014.

Em 1845, a província cearense foi acometida por um período de seca. A preocupação do Governo Provincial durante o tempo de estiagem não se voltou ao processo de construção de vias de comunicação, já que se vislumbrava uma produção acanhada, atrelada, quando possível, a necessidade premente de alimentos voltados principalmente à subsistência e não ao comércio. Ao fim do período de seca, a orientação que partiu do Governo Imperial referia-se à necessidade de empregar a população que sofrera contundentemente dos efeitos da estiagem em determinadas atividades que pudessem lhes garantir recursos a fim de sustentar as suas sobrevivências, bem como de suas famílias. Para tanto, foi encaminhado à Província cearense o 1º Tenente do Imperial Corpo de Engenheiros, Juvencio Manoel Cabral de Menezes, a fim de levar adiante algumas obras públicas, contando para tais fins com os braços e esforços da população pobre da província.

A construção da infraestrutura viária provincial, utilizando-se para tanto da mão de obra retirante, ocorreu no Ceará em diversos momentos. Observamos referências sobre tal política, por exemplo, com a seca de 1845, como também a partir da seca de 1877-79. A utilização dos referidos esforços na construção de certas obras públicas provinciais era uma maneira de o Governo da Província empreender a "modernização" da província, já que essas obras relevantes haveriam de servir, dentre outros propósitos, principalmente ao desenvolvimento comercial cearense, regendo e controlando os agrupamentos de miseráveis sob premissas "moralizadoras" e "civilizadoras", voltadas aos desígnios do trabalho.

Tyrone Cândido observa que a chegada dos retirantes à Capital da província, durante a seca de 1877-79, gerou a necessidade de imposição a esses sertanejos migrantes de certos "códigos urbanos" com vistas a intentar acomodar tais retirantes a certos padrões de comportamentos considerados aceitáveis por uma elite, que se sentia ultrajada em meio à espontaneidade de tão "vis" e "bárbaros" invasores, os quais passavam então a ocupar o espaço urbano de Fortaleza³⁶⁰. O autor cita como exemplo alguns casos nos quais, "no afã de 'civilizar'", alguns moradores de Fortaleza agiam com extrema violência. O primeiro caso citado alude a um retirante que resolveu coletar algumas macaxeiras no sítio denominado Mondubim, cujo proprietário era o

³⁶⁰CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. **Proletários das secas**: arranjos e desarranjos nas fronteiras do trabalho (1877-1919). 2014. Tese (Doutorado em História Social). Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 2014, p. 107.

major Antônio Monteiro Pirão. Ao se deparar o proprietário com as intenções do citado retirante, resolveu, de modo a empreender uma devida punição, aplicar torturas que provocaram a morte do desavisado e faminto migrante. O outro caso ocorreu em Maranguape, quando o subdelegado local, a fim de coibir um ato semelhante ao qual nos referimos anteriormente, resolveu castigar com 18 bolos nas mãos e nos pés o indivíduo chamado Rebouças de Oliveira³⁶¹.

Após a seca de 1845, o Governo da Província resolveu empreender obras com vistas a recuperar a estrada que interligava Fortaleza a Mecejana, atuando também nos aterros próximos ao rio Cocó, que de tempos em tempos provocava o alagamento das áreas que lhes circundava. Os trabalhos de reparação não ficaram restritos aos aterros, mas as pontes que permitiam o tráfego pela mencionada estrada, algumas das quais estavam em péssimo estado de conservação, foram elencadas como ações imprescindíveis, sem as quais, no "inverno" vindouro impediria o transcurso de viajantes e mercadorias. Tais obras, portanto, foram empreendidas, seguindo a visão do Governo da Província, de modo a promover melhorias não ao "progresso material" da província, mas às condições de vida dos milhares de retirantes que se aglomeravam na capital provincial.

Pouco a pouco as estradas que estavam sendo abertas no Ceará delineavam um mapeamento, com maior nível de investimento técnico e financeiro, no que concerne a uma fertilidade que denotava eminentemente o potencial agrícola e comercial de certas localidades da província. Percebemos que a partir da década de 40 do século XIX, como já fizemos verificar, as referências sobre a fertilidade de alguns dos destinos serranos cearenses tornaram-se mais frequentes. A justificativa, portanto, que embasou a necessidade de estradas que rumassem a caminho de tais serras buscou sobretudo propagar a eminente fertilidade dessas serras, consideradas os principais redutos da produção agrícola da província.

A Lei n. 450, de 31 de julho de 1848³⁶², por exemplo, sancionada pelo Presidente Fausto Augusto de Aguiar, autorizava o Presidente a contratar empresas com

³⁶¹Ibid., p. 107.

³⁶²Lei n 450, de 31 de julho de 1848. . In: Leis Provinciais: Estado e Cidadania (1835-1861). Compilação das Leis Provinciais do Ceará – compreendendo os anos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso/ Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. – ed. Fac – similada. Fortaleza: INESP, 2009.

vistas a abertura “das estradas desta cidade para a villa de Baturité, para a povoação de Maranguape e para a villa de Imperatriz³⁶³: principiando esta ultima do lugar Boqueirão da Arara a sahir no Desterro”. Observamos, portanto, destinos diferentes, embora alguns deles fossem coincidentes, se comparamos os propósitos estabelecidos, em termos de viação terrestre, na década de 30 e 40 do oitocentos.

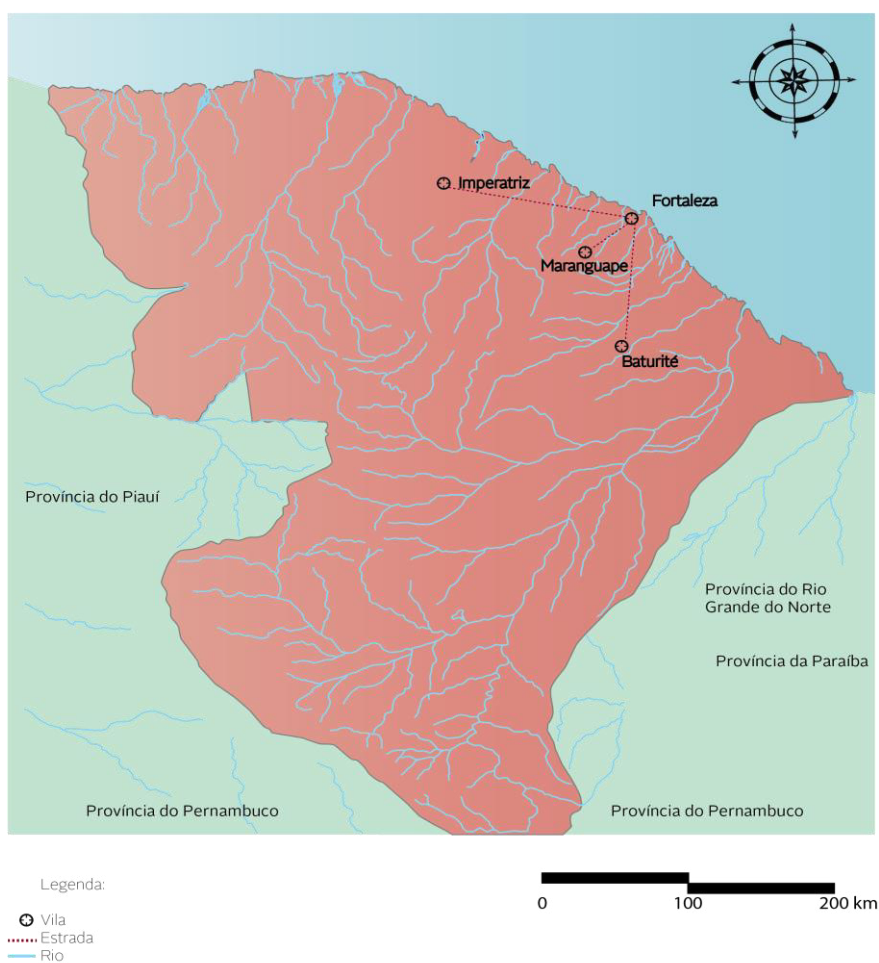


Figura 21: Mapa das estradas que tiveram suas construções autorizadas em 1848. Autor: Igor Soares; Desenho: Juan Marques.

³⁶³Localidade denominada e conhecida atualmente como Itapipoca.

Fonte: Lei n 450, de 31 de julho de 1848. In: Leis Provinciais: Estado e Cidadania (1835-1861). Compilação das Leis Provinciais do Ceará – compreendendo os anos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso/ Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. – ed. Fac – similada. Fortaleza: INESP, 2009.

O jornal *O Cearense*³⁶⁴, de 03 de julho de 1848, em artigo intitulado “Os nossos interesses materiaes”, tratou do que considerava os principais obstáculos à prosperidade econômica da província, concluindo que o ponto nevrálgico de tal questão se referia ao atraso nos melhoramentos materiais do Ceará, que deveria se resolver mediante investimentos a serem realizados, dentre outras soluções apontadas, na construção de vias de comunicação por sobre o território provincial. Desta forma, os espaços considerados de maior fertilidade na província eram os locais para onde deveriam confluir estas vias de comunicação, como o Crato, Baturité e Maranguape. O desenvolvimento viário da província basicamente centrava-se em Fortaleza e rumava em direção às áreas serranas consideradas mais férteis e ao Cariri. Os demais planos que se propuseram a destacar a necessidade e relevância de uma ou outra estrada ocorreram de forma complementar e secundária em relação ao plano de fazer chegar à capital da província as produções advindas de maior uberdade.

Se prosseguirmos alguns anos adiante, podemos observar que o jornal *Pedro II*, de 28 de agosto de 1852, publicou um debate que ocorrera no âmbito da Câmara dos Deputados, e na qual houve menção aos espaços onde a produção agrícola do Ceará se desenvolvia de forma mais prolífica. O Deputado Geral pelo Ceará André Bastos de Oliveira referiu-se aos seguintes espaços:

Cariris novos na comarca do Crato, as serras do Pereiro, Camará, de João Bento, e Brejo Secco na comarca do Icó, as serras de Santa Rita, Santiago na comarca de Quixeramobim, a de Baturité na comarca deste nome, as de Maranguape, Aratanha, e Imperatriz na comarca de Fortaleza, a fértil serra da Meruoca na comarca de Sobral, e a extensíssima serra Grande na comarca de Ipu³⁶⁵.

³⁶⁴BPGMP. Os nossos interesses materiaes. **O Cearense**. Fortaleza, 03 jul. 1848, n. 164, p. 2.

³⁶⁵BPGMP. Interior (Camara dos Srs. Deputados – Sessão de 28 de julho de 1852). **Pedro II**. Fortaleza, 28 ago. 1852, n. 1153, p. 2.

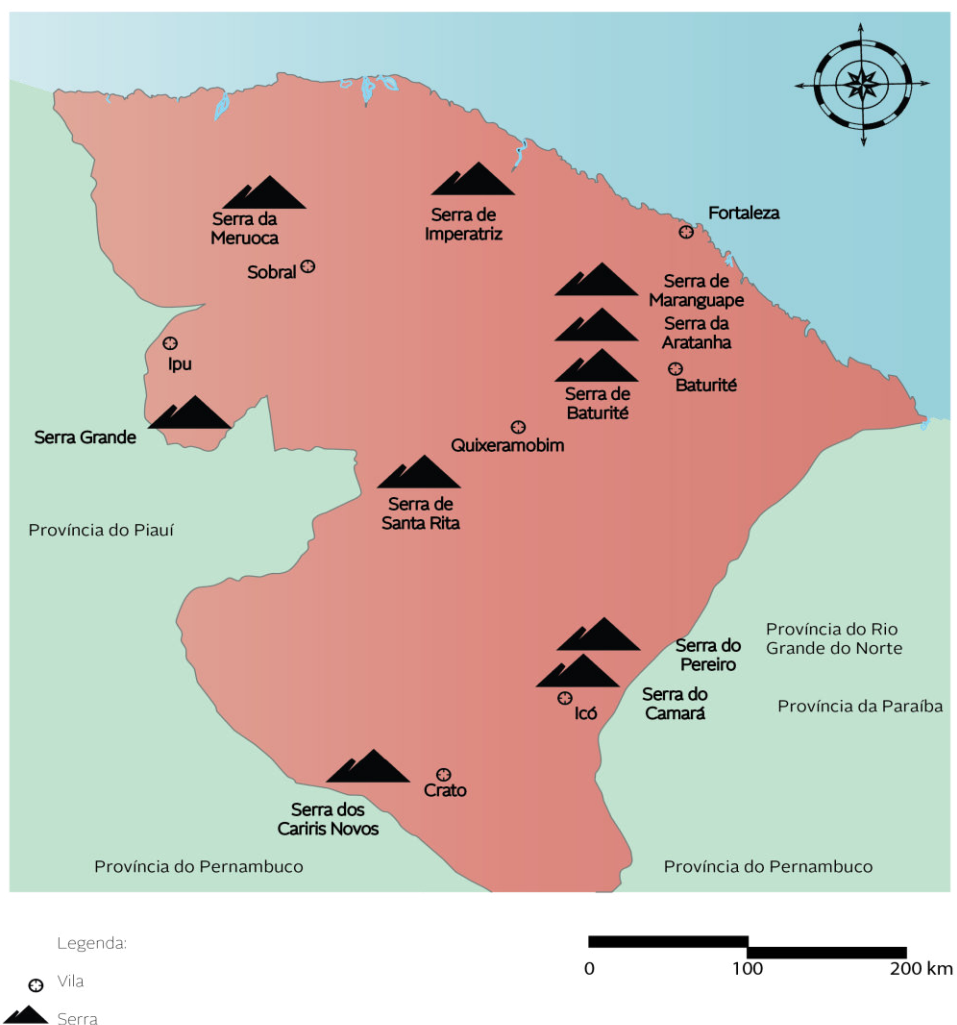


Figura 22: Mapa dos principais espaços férteis da província do Ceará, 1852. Autor: Igor Soares; Desenho: Juan Marques.

Fonte: BPGMP. Interior (Camara dos Srs. Deputados – Sessão de 28 de julho de 1852). **Pedro II.** Fortaleza, 28 ago. 1852, n. 1153, p. 2.

Se nos ativermos aos principais espaços produtivos voltados aos gêneros agrícolas com maior demanda comercial - algodão, café e cana de açúcar -, podemos verificar que tais localidades coincidem com o que nos apresentou o Deputado Geral André Bastos de Oliveira:

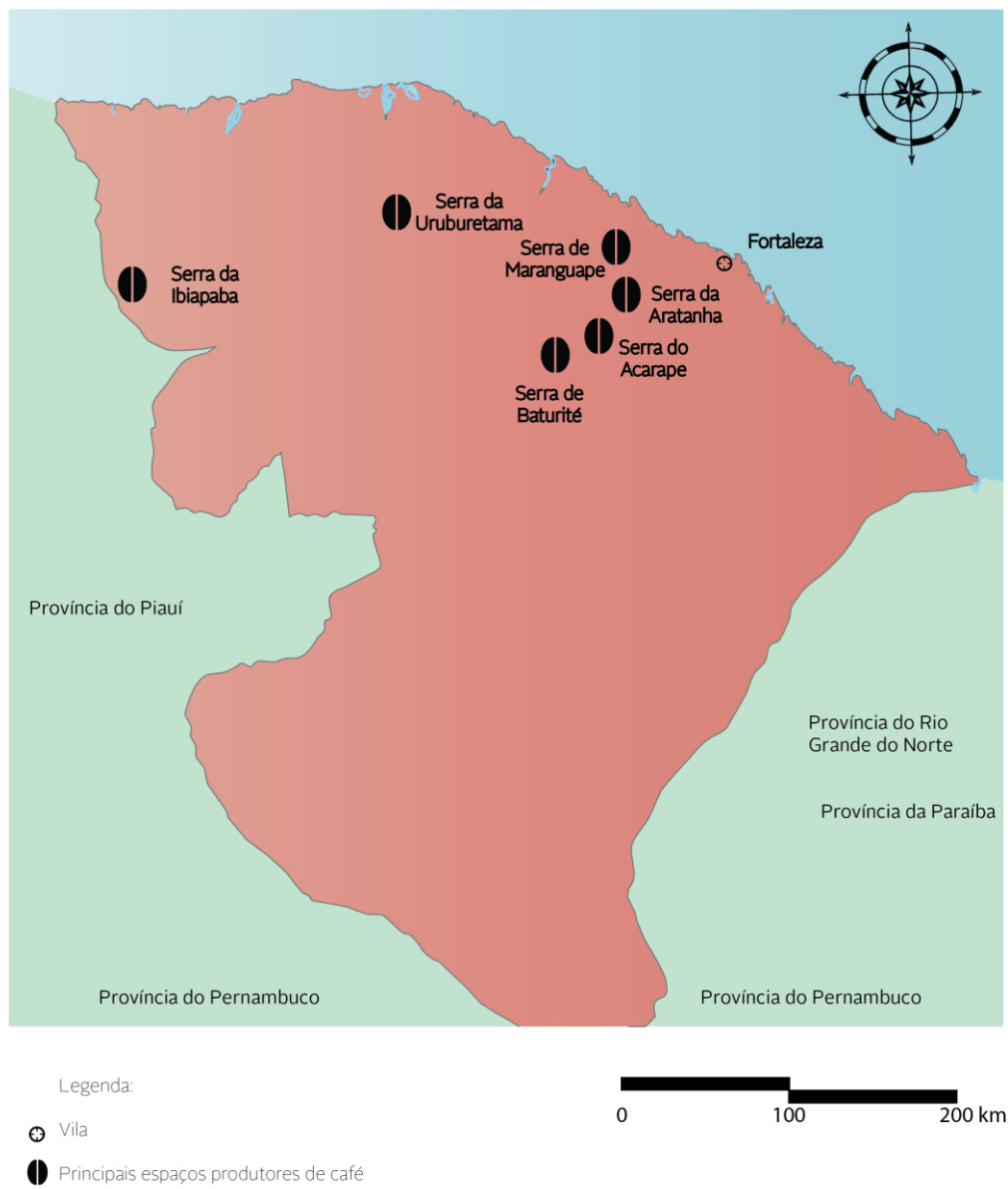


Figura 23: Mapa dos principais espaços produtores de café. Autor: Igor Soares; Desenho: Juan Marques.
Fonte: O café e outras culturas do Ceará. **O Cearense**. Fortaleza, 12 ago. 1862, n. 1537, p. 1

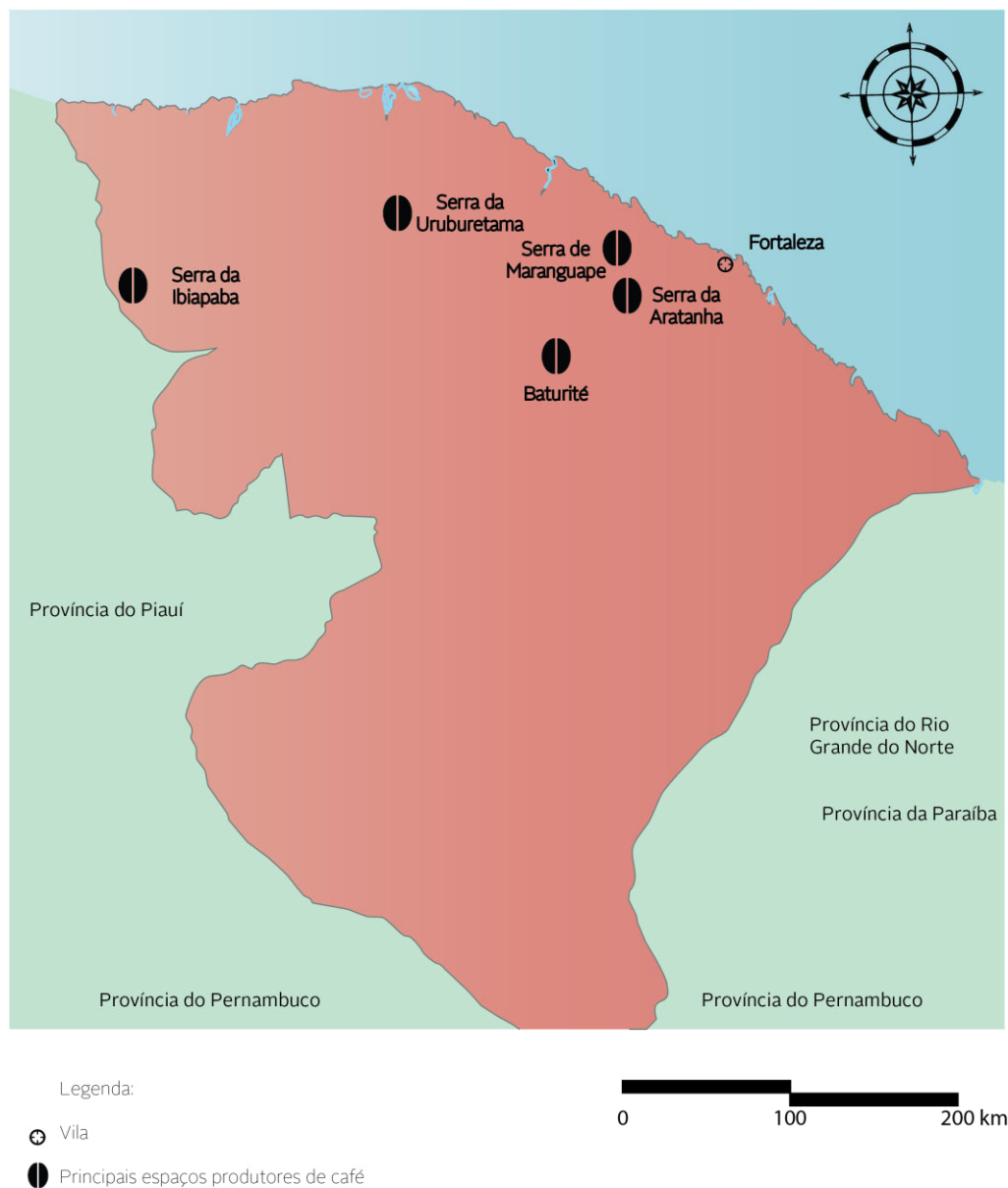


Figura 24: Mapa dos principais espaços produtores de café. Autor: Igor Soares; Desenho: Juan Marques.
Fonte: Relatório que à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1857, o Excelentíssimo Senhor Coronel Joaquim Mendes da Cruz Guimarães, 3º vice-presidente da mesma província. Ceará: Typ. earense, 1857, p. 19. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/183/000019.html>. Acesso em: 15/07/2015.

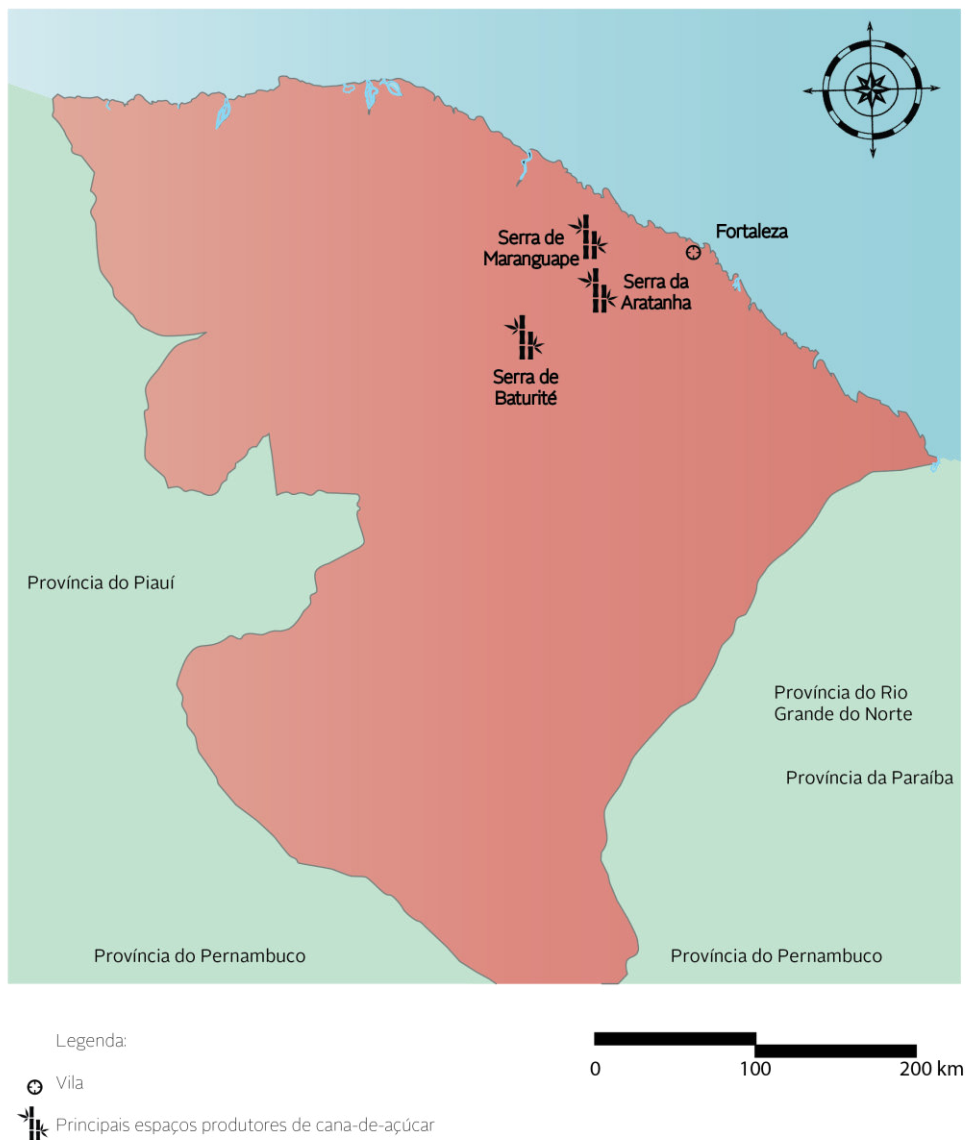


Figura 25: Mapa dos espaços produtores de cana de açúcar. Autor: Igor Soares; Desenho: Juan Marques.
Fonte: Relatório que à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da sessão ordinário de 1858, o Excelentíssimo Senhor Dr. João Silveira de Souza, Presidente da Província do Ceará. Ceará: Typ. **Cearense**, 1858, p. 24. Disponível em: Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/184/000020.html>. Acesso: 17/06/2015.

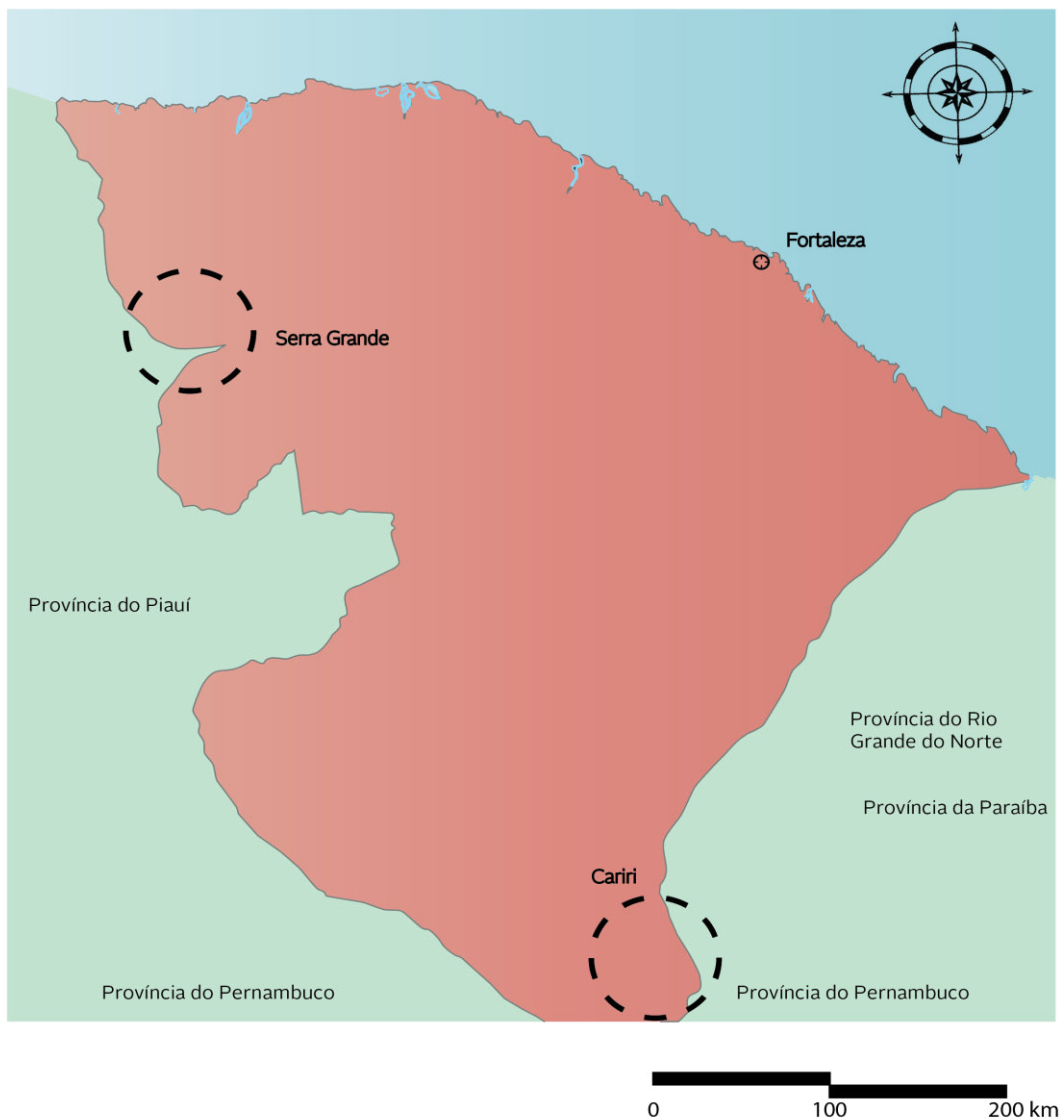


Figura 26: Mapa dos principais esaços de cultivo de cana de açúcar na província cearense e onde havia maior produção de rapadura aguardente. Autor: Igor Soares; Desenho: Juan Marques.
Fonte: BRASIL, Thomaz Pompeo de Sousa. Ensaio **Estatístico da Província do Ceará**. Ed. Fac. sim. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997, p. 360.

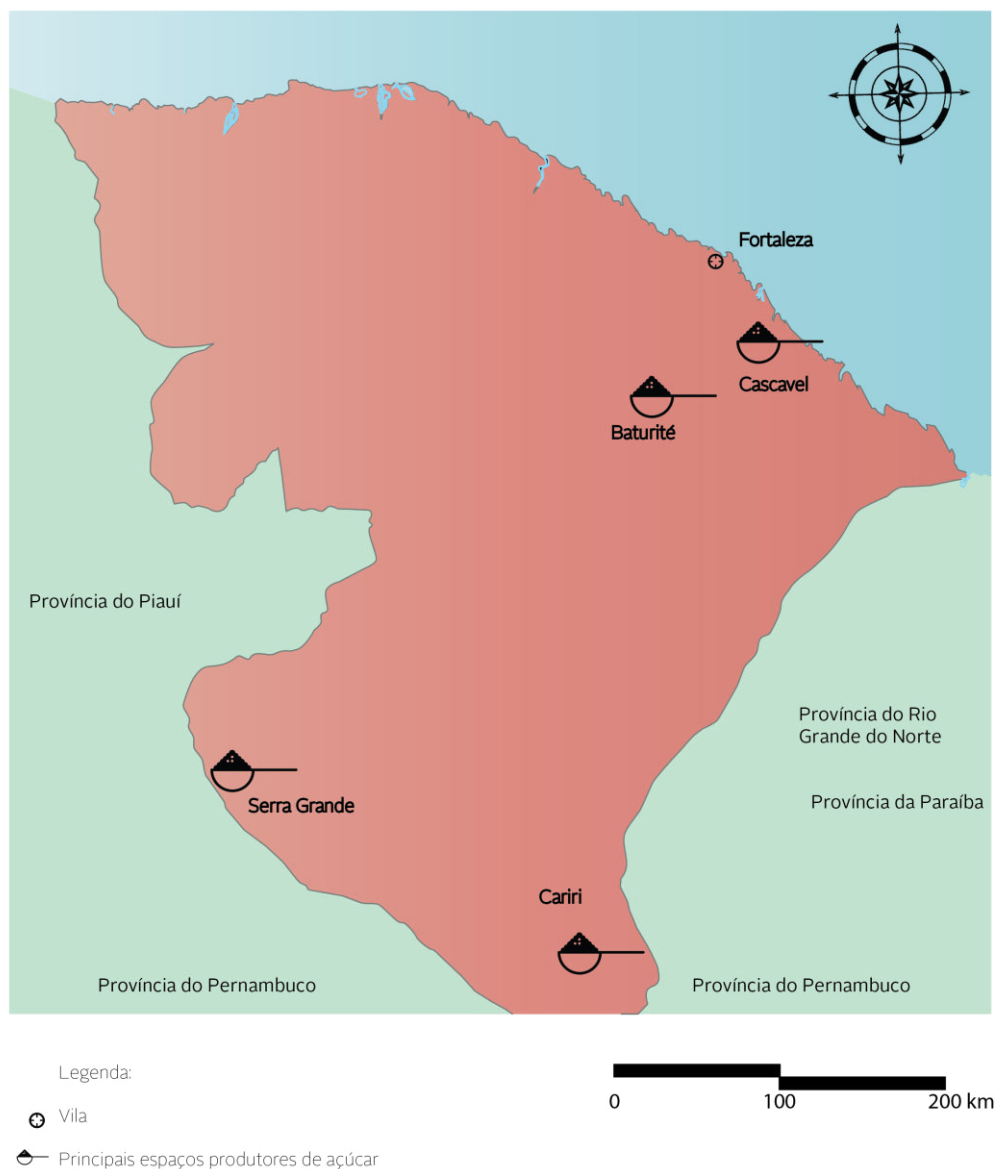


Figura 27: Mapa dos principais espaços produtores de cana de açúcar. Autor: Igor Soares; Desenho: Juan Marques.

Fonte: Catálogo dos produtos do Ceará, remetidos à Exposição Preparatória do Rio de Janeiro pela Comissão Central do Ceará. Documentos (Ciência e Tecnologia). Fortaleza: Arquivo Público do Estado do Ceará, n. 1, 2005, p. 24.

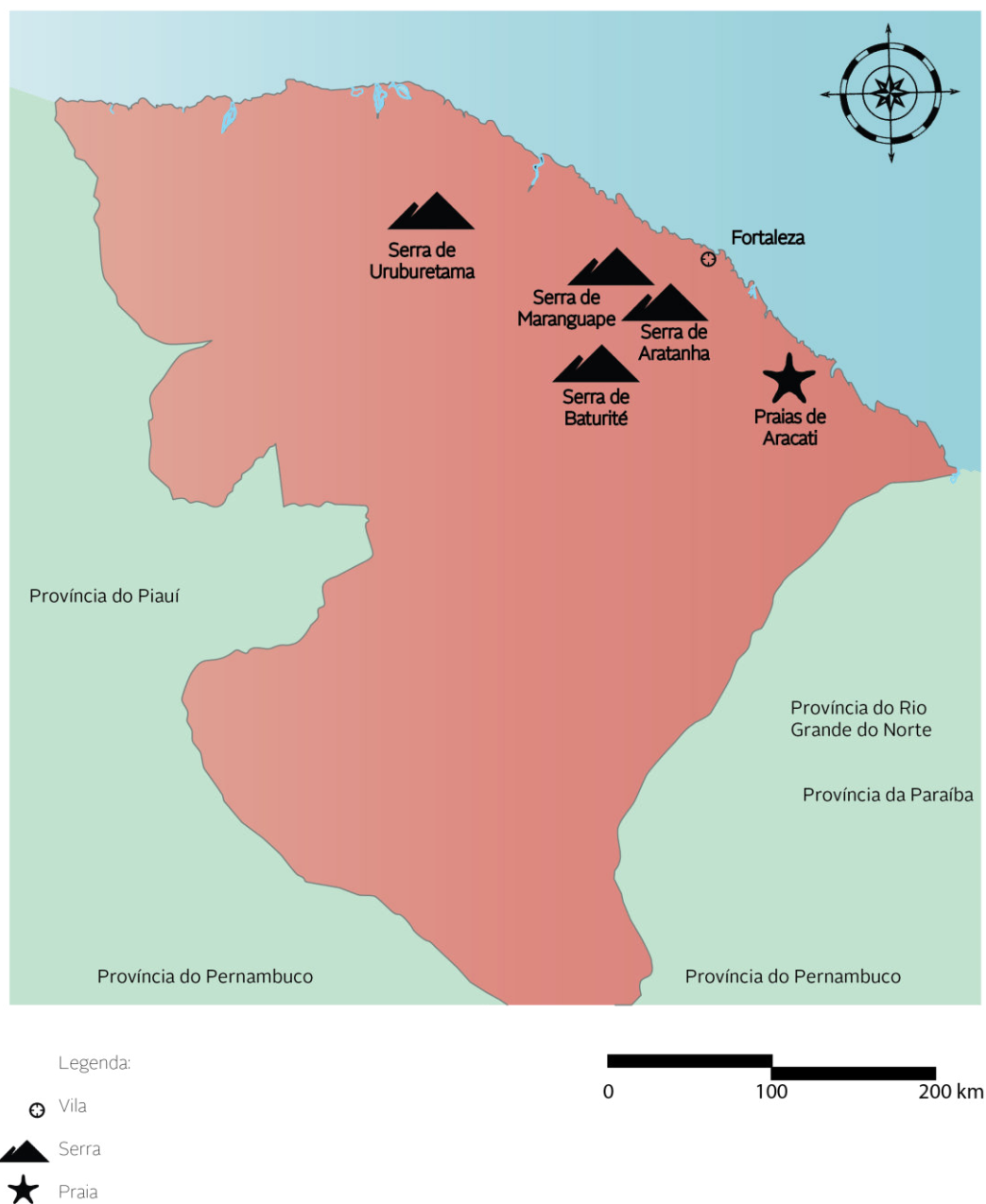


Figura 28: Mapa dos espaços produtores de algodão. Autor: Igor Soares; Desenho: Juan Marques.
Fonte: Relatório sobre o Estado do Ensaio Estatístico da província do Ceará, em 1º de julho de 1858. **O Cearense.** Fortaleza, 14 set. 1858, n. 1158, p. 3.

Neste sentido, as estradas que estavam sendo projetadas a fim de que suas obras fossem a frente seguiam exatamente para os destinos que polarizavam a riqueza produtiva do Ceará e de províncias adjacentes. Icó polarizava a produção não só do Crato, mas de Barbalha, Missão Velha, Jardim, São João do Príncipe (Tauá), bem como de algumas vilas da Paraíba, do Rio Grande do Norte e do Piauí. Aracati polarizava a produção proveniente de Icó e das localidades adjacentes ao curso do rio Jaguaribe; Sobral polarizava a produção da serra da Meruoca, uma parte da produção da serra da Ibiapaba, de algumas vilas do Piauí. Imperatriz polarizava a produção da serra da Uruburetama. Baturité polarizava a produção da serra de Baturité. É relevante observar que embora grande parte das novas vias de comunicação estivessem interligando Fortaleza aos demais rincões da província, conforme já abordamos, não podemos perder de vista que na província cearense determinados espaços produtivos atrelados respectivamente aos portos de Acaraú, Mundaú, Fortaleza e Aracati definiam as linhas viárias provinciais.

Desse modo, percebemos que o comércio provincial não estava completamente centralizado ao porto da capital. Na segunda metade do século XIX, as relações comerciais com os portos estrangeiros, como “Estados-Unidos, Inglaterra, Portugal, França, Alemanha, e Italia, nações que por hora são as que commerciam com esta praça”³⁶⁶, eram restritas a Fortaleza³⁶⁷. Portanto, a lógica de se implementar diversas obras públicas priorizando a capital da província, e é evidente que tais melhoramentos não ficaram restritos à viação terrestre, visou a consolidar e fomentar uma estrutura material no âmbito da província cearense a fim de permitir sobretudo o recrudescimento das atividades exportadoras, e não o comércio provincial de uma maneira geral, já que a dinâmica comercial do Ceará também corria por outras partes da província e seguiam em direção aos distintos portos cearenses.

Pelos demais portos da província³⁶⁸, praticava-se a “importação estrangeira indireta”, que era o fornecimento de produtos internacional despachados em

³⁶⁶BRASIL, Thomaz Pompeo de Sousa Brasil. **Ensaio Estatístico da Província do Ceará**. – ed. Fac. Sim. – Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997. T1_Biblioteca Básica Cearense. Fac-símile da edição publicada em 1863, p. 413-414.

³⁶⁷A maior parte do comércio praticado com praças comerciais estrangeiras se deu com a Inglaterra.

³⁶⁸Não podemos esquecer que a integração comercial da província não se restringiu às possibilidades suscitadas pela viação terrestre. Na segunda metade do século XIX, as Companhias de Navegação passavam a funcionar tornando a conexão entre os portos da província algo mais regular. A Lei n. 754, de 5 de agosto de 1856, por exemplo, fazia observar que o Governo da Província cearense haveria de

"Pernambuco, Rio Grande do Norte e Maranhão"; a "importação nacional"; a "exportação nacional, ou para os portos do Império", que ocorria em direção aos portos mais aproximados do Ceará, sobretudo o porto de Pernambuco; por fim, o "comércio interno provincial", ou seja, o comércio praticado entre as distintas localidades da província. Nesse último caso, as mercadorias chegavam às praças marítimas para então seguir às outras localidades do interior. Alguns municípios passavam a ser dependentes, portanto, de determinadas praças comerciais que polarizavam a distribuição comercial:

conceder à Companhia Pernambucana de Paquetes a Vapor uma subvenção de 10 contos de réis anuais, ao longo de vinte anos, de maneira que a referida Companhia passava a ter que realizar viagens regulares pelos portos de Aracati, Fortaleza, Acaraú e Granja.



Figura 29: Comércio interno provincial cearense (Em amarelo, temos a primeira linha polarizada por Aracati, basicamente são localidades do vale do Jaguaribe; a segunda linha em azul é polarizada pela capital da província, Fortaleza; a terceira linha, em verde, sai da serra da Ibiapaba, abrange Príncipe

Imperial (Crateús), no Piauí, e segue ao porto do Acaraú. Sobral polariza esta linha. A quarta e última linha, em vermelho, refere-se Viçosa, Piracuruca, no Piauí, dirigindo-se ao porto de Granja; Granja polariza esta linha). Autor: Igor Soares; Desenho: Juan Marques.

Fonte: BRASIL, Thomaz Pompeo de Sousa Brasil. **Ensaio Estatístico da Província do Ceará.** – ed. Fac. Sim. – Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997. T1_Biblioteca Básica Cearense. Fac-símile da edição publicada em 1863, p. 487.

Em fins da década de 40 e ao longo das décadas seguintes, do século XIX, algumas estradas que deveriam atingir localidades serranas tiveram suas construções projetadas, iniciadas e postas, a despeito das dificuldades, em andamento. Cabe observar que no decurso de toda a década de 50 e 60 do oitocentos, os trabalhos que se referiam às obras públicas provinciais, ligados à viação terrestre, também estiveram centrados basicamente em torno do propósito de trazer benefícios ao comércio exportador que haveria de ser praticado pelo porto da capital provincial. Estradas, pontes e aterros foram encaminhados a fim de permitir que a Fortaleza se destinasse a vias provenientes de Maranguape, Baturité, Soure (Caucaia), Aracati, Sobral, Canindé, Icó e Crato. Na década de 50, apenas duas estradas não tratavam diretamente de Fortaleza; uma que ligava Itapipoca ao porto de Mundaú, outra que ligava Icó a Aracati. Havia uma terceira estrada que se almejava construir, a qual ligaria o Crato a Icó. Essa terceira estrada diretamente não aludia a Fortaleza, no entanto, na década de 50, e mesmo antes disso, as discussões sobre a possibilidade de se comunicar o Crato a Fortaleza já aparece com alguma frequência. Portanto, ao tempo que se projetava uma via mais estruturada aproximando Crato e Icó, também se conjeturava uma estrada que saindo de Fortaleza haveria de chegar a Icó. Em correspondência enviada pelo Presidente da Província cearense Joaquim Vilela de Castro Tavares ao Ministro do Império Luiz Pedreira de Couto Ferraz, em 1854, podemos verificar tais intuítos:

As vias de comunicação, como é sabido, são os principais meios de melhorar a indústria; ocupar-me-hei pois de expor a V. Exa. quaes as estradas e pontes mais necessarias para facilitar o tranzito das mercadorias, e activar consequentemente a indústria da Provincia. As estradas da Cidade para o Crato, passando pelo Icó, e para Baturité, são as duas vias de comunicação, cuja necessidade mais se sente.

D'aquella já os poderes geraes recoheram a importancia, notando a quantia de sessenta contos de reis, que não foi despendida por falta de planta e orçamento; d'esta para reconhecer-se a necessidade basta saber-se que Baturité é sem dúvida a serra mais productiva da Provincia, e que não soffrendo os estragos da secca e na distancia de

trinta legoas da Capital parece destinada para ser o celeiro d'esta, e abastecer-lhe constantemente o mercado³⁶⁹.

Dentre as várias estradas que se estava projetando e construindo, temos que fazer verificar que, a partir da metade da década de 50 do oitocentos em diante, a via que haveria de comunicar Fortaleza a Baturité tornou-se a preocupação central do Governo provincial cearense. Como as demais obras públicas provinciais, a estrada de Baturité não foi uma obra que se desenvolveu sem diversos percalços; ao contrário, muito comumente visualizamos problemas que evidenciavam as dificuldades de se empreender tal via. Em 1854, portanto, o Governo da Província³⁷⁰ referiu-se ao piloto José Pacheco Lima, que fora enviado a Guaiúba a fim de abrir uma picada em linha reta de Fortaleza até Baturité. Estavam sendo ensaiados os primeiros passos do processo que levaria a abertura de uma via interligando Fortaleza a Baturité. Mediante o crescimento produtivo de alguns gêneros agrícolas em Baturité, considerava o Presidente da Província que a construção desta mencionada estrada, pelo menos em sua fase inicial, ocorreria por meio dos impostos provinciais que recaíam sobre a produção e o comércio do café e da cana de açúcar, que chegavam, até setembro de 1854, a 1:119\$050 (Um conto, cento e dezenove mil e cinquenta réis). Considerava ainda o citado Presidente que as safras dos gêneros estavam apenas no início, havendo grande possibilidade de este valor quadruplicar, o que permitiria que os investimentos na construção da estrada, ao longo do ano, ocorressem sem grandes obstáculos.

Em 1857, a estrada de Baturité tinha avançado apenas uma légua e meia e o Relatório emitido pelo Presidente da Província Francisco Xavier de Paz Barreto³⁷¹ tecia algumas observações sobre as dificuldades em levar esta obra adiante, como a escassez de mão de obra disponível e o próprio direcionamento do traçado referente a esta estrada, que se tornava objeto de discussões e discórdias, sobre as quais deveremos nos

³⁶⁹APEC. Fundo: Governo da Província do Ceará. Série: Correspondências Expedidas. Ofício enviado pelo Presidente da Província do Ceará, Joaquim Vilella de Castro Tavares ao Ministro do Império Luiz Pedreira de Couto Ferraz. 07/02/1854. Livro n. 92 (1863). fl. 150-151.

³⁷⁰Relatório apresentado pelo Presidente da Província do Ceará, Vicente Pires da Motta, na abertura da 20ª sessão da 10ª legislatura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 1º de setembro de 1854. Ceará, Typ. Brasiliense de Francisco Luis de Vasconcellos, 1854, p. 12. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/180/000014.html>, Acesso em 24/06/2014.

³⁷¹Relatório com que o Presidente da Província do Ceará, Francisco Xavier Paes Barreto, passou a administração da província ao terceiro Vice-Presidente da mesma, em 25 de março de 1857. Ceará, Typ. Cearense de Joaquim José d'Oliveira, p. 14. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2347/000014.html>, Acesso em 24/06/2014.

dedicar no capítulo seguinte. Destarte, cabe-nos observar que a estrada de Baturité, como outras estradas, por motivos vários demoravam muitos anos até que chegassem a uma conclusão dos trabalhos, e as críticas relatavam que, em verdade, em muitas ocasiões, as estradas que eram construídas, ou propagadas como concluídas, não raro estavam completamente inadequadas ao tráfego corrente de pessoas, animais e carros de boi.

Além de Baturité, a referida estrada, a partir da década de 60 do século XIX, percorreria Arronches (Parangaba), Pacatuba, Guaiúba e Acarape, que eram localidades consideradas férteis. A produção de algumas serras escoava para estas localidades, como a produção dos distintos espaços da serra da Aratanha, que seria encaminhada a Pacatuba, e da serra de Baturité, que convergia a Baturité. Logo, a estrada de Baturité afigurava-se como uma via imprescindível na medida em que facilitaria o escoamento das mercadorias entre alguns dos espaços considerados e propagados como os mais férteis da província, e é importante considerar que a ideia de fertilidade estava atrelada à capacidade produtiva de gêneros que apresentavam proeminente demanda comercial principalmente no cenário internacional, e o porto de Fortaleza, visto que tais localidades eram, dentre os espaços férteis da província cearense, os que distavam mais próximos da capital provincial.

Capítulo 3 - Os caminhos da Fertilidade

Com esse tópico apresentaremos e discutiremos a política colonial que ensejou a criação das vilas indígenas no Brasil e no Ceará, especificamente a vila de Monte-mór O Novo da América, atual Baturité, instituída em 1764. A extensa documentação relativa à fundação da vila permite-nos uma aproximação da dimensão física e social do povoado na segunda metade do século XVIII. Abordaremos a política pombalina do Diretório dos índios, criado em 1758, que secularizou o tratamento dados aos índios no Brasil. No século XVIII, o Reino português, enfrentava dificuldades econômicas, intensificando o controle político e fiscal atinente às suas colônias. Os 95 artigos que compõem o Diretório pombalino expressaram um processo de centralização e rigor das ações portuguesas. Entre as ações, identificamos a criação das vilas de índios, indicando o desejo do Reino português de intensificar a produção agrícola em suas possessões coloniais, utilizando-se da mão de obra indígena, promovendo uma progressiva melhoria de suas condições econômicas.

Deveremos nos concentrar, neste capítulo, em discutir o processo de ocupação da serra de Baturité, a partir do século XIX, considerando para tal discussão dois pontos que consideramos imprescindíveis para a compreensão do referido processo, principalmente as secas de 1825 e 1845, bem como o desenvolvimento de práticas agrícolas com vistas a propósitos comerciais. Além disso, também discutiremos a fertilidade, a produção cafeeira e a mão de obra utilizada no desenvolvimento da agricultura da serra de Baturité.

Também analisaremos os diferentes aspectos referentes ao processo de construção da estrada de Baturité. Desde a organização administrativa para que sua obra fosse adiante, passando por questões ligadas ao desenvolvimento do trabalho no decurso da obra, além dos conflitos que envolveram interesses distintos acerca do curso que haveria de seguir a referida via de comunicação.

3.1. *Da vila de Monte-mór o Novo da América à vila de Baturité*

Durante o Reinado de D. José I (1750 – 1777), em Portugal, Sebastião José de Carvalho e Mello, o Marquês de Pombal, definiu uma série de ações reformistas, que tinham como propósito superar alguns dos problemas que afetavam o desenvolvimento da economia e a capacidade administrativa do Império português. As referidas ações reformistas deveriam permitir que Portugal acompanhasse os ritmos que ensejavam as transformações por que passavam, há algum tempo, as principais economias da Europa. Além disso, as medidas também visaram a reforçar e consolidar o poder do Estado português perante outras instâncias influentes do poder, como a nobreza e a Igreja.

Luiz Carlos Villalta observa que as medidas reformistas eram favoráveis aos "setores sociais que pudessem impulsionar o comércio ultramarino e o desenvolvimento das manufaturas"³⁷². As proposições de reformas que caracterizaram este período permitem-nos inferir que as transformações por que passaram as distintas Capitânicas brasileiras, guardadas as especificidades que demarcaram as mudanças almejadas e empreendidas em cada localidade, refletiu, de certo modo, a implementação de determinações que nortearam as políticas do Império português direcionadas principalmente às suas áreas coloniais.

No decurso da década de 1760, houve retração no desenvolvimento das atividades comerciais entre Inglaterra e Portugal. As exportações inglesas direcionadas ao mercado português, de 1750 a 1760, expressaram em média 1,2 milhões de libras esterlinas. Na década subsequente, este valor caiu aproximadamente 50%. Ou seja, o poder de compra, de importação, do mercado português estava acentuadamente menor³⁷³.

A segunda metade do século XVIII demarcou o auge e o princípio do declínio da produção aurífera no Brasil. Na medida em que a extração do ouro, desde o princípio do século XVIII, foi uma atividade central para a economia do império português; o rareamento do metal precioso em território brasileiro ensejou algumas mudanças de maneira a fomentar a recuperação econômica do império. Há que se

³⁷²VILLALTA, Luiz Carlos. **1789-1808: o Império luso-brasileiro e os brasis**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 18.

³⁷³BOXER, Charles R. **O império marítimo português**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002, p. 194.

observar que os problemas econômicos de Portugal não se restringiam à escassez do ouro em terras coloniais, mas também eram consequência da superioridade comercial inglesa, e da dependência econômica que consubstanciava a relação entre Inglaterra e Portugal, implicando frequentemente uma balança comercial negativa por parte do império lusitano.

Stuart Schwartz e James Lockhart³⁷⁴ observam que Pombal teria compreendido que as possessões coloniais do império seriam capazes de por termo a estas relações de dependência econômica um tanto cômodas para Portugal. Portanto, uma série de reformas foram direcionadas às colônias com vistas à implementação de medidas que figuravam mudanças de ordem política, econômica e fiscal.

Apresentaremos algumas medidas designadas pelo império português afim de perceber o teor de tais resoluções, suas implicações e impacto nas possessões coloniais portuguesas.

O Alvará de 4 de abril de 1755 fomentava o casamento entre os vassalos do império e os indígenas, homens e mulheres, especificando que "não ficão com infamia alguma, antes se farão dignos da Minha Real atenção, e que nas terras, em que se estabelecerem, serão preferidos para aquelles lugares"³⁷⁵. Portanto, a integração entre indígenas e colonos era estimulada de maneira a propiciar que os índios existentes no Brasil pudessem, sob administração secular, servir de modo mais eficiente aos interesses econômicos do Reino. A proibição de quaisquer atribuições pejorativas concernentes aos colonos e aos filhos concebidos a partir de tais relacionamentos era o indicativo de que neste processo de integração figuravam agentes imprescindíveis à recuperação da economia do império.

O Alvará de 7 de junho de 1755, instituiu a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, visando a impulsionar a produção agrícola e comercial a partir dos produtos provenientes do Brasil. O Decreto de 14 de setembro de 1758 proibiu a exportação de açúcar para localidades fora do Reino português; o Alvará de 13 de agosto de 1759 confirmou a criação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba e o

³⁷⁴LOCKHART, James; SCHWARTZ, Stuart B. **A América Latina na época colonial**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, p. 441.

³⁷⁵Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das ordenações, redegida pelo desembargador Antonio Delgado da Silva. Legislação de 1750 a 1762. Lisboa: Typographia Maignense, 1830, p. 367.

Alvará de 9 de julho de 1760 proibia o corte de "árvores de mangue" em algumas Capitânicas, como o Ceará, a Paraíba e o Rio Grande, pois eram comumente vendidas a fim de se transformarem em lenha, impedindo o desenvolvimento de outras atividades consideradas de maior relevância. Já a Lei de 03 de setembro de 1759 estabelecia o fim dos trabalhos desempenhados pelos membros da Companhia de Jesus no Brasil:

[...] procurei aplicar todos quantos meios a Prudencia, e a Moderação podião suggerir, para que o governo dos Regulares da Companhia de Jesus, das Províncias destes Reinos, e seus Dominios, se apartasse do temerário, e façanhoso projecto, com que havia intentado, e clandestinamente proseguido a usurpação de todo o Estado do Brazil; com hum tão artificioso, e tão violento progresso, que, não sendo prompta, e efficazmente atalhada, se faria dentro no espaço de menos de dez annos inacessivel, e insuperavel a todas as forças da Europa Unidas [...]³⁷⁶

Stuart Schwartz e James Lockhart mencionam que a década de 1750 "testemunhou uma torrente de medidas destinadas a eliminar os males mais flagrantes do império"³⁷⁷. A expulsão dos jesuítas figura-se dentre as questões relevantes para o Brasil, ao curso da segunda metade do século XVIII. Ainda que seja uma questão sobre a qual muito se discute e as considerações apenas conjecturam as razões que suscitaram de fato a expulsão dos membros da Companhia de Jesus do Brasil, torna-se relevante mencionar que a proeminência política de Pombal é considerada como uma motivação determinante.

É certo que os jesuítas se transformaram, no Brasil, em grandes proprietários de terras e escravos. Diz Dauril Alden³⁷⁸ que nas Capitânicas produtoras de açúcar havia necessariamente plantações dos jesuítas. Especifica o autor que desde a ilha de Marajó até o Piauí, os jesuítas eram detentores de propriedades nas quais havia numerosos criatórios. Ademais, os jesuítas inspiravam grande influência perante a sociedade colonial uma vez que eram os confessores dos grandes proprietários, estavam

³⁷⁶Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das ordenações, redegida pelo desembargador Antonio Delgado da Silva. Legislação de 1750 a 1762. Lisboa: Typographia Maigrense, 1830, p. 721.

³⁷⁷LOCKHART, James; SCHWARTZ, Stuart B. op. cit., p. 442.

³⁷⁸ALDEN, Dauril. El Brasil colonial tardío, 1750-1808. In: BETHELL, Leslie (ed.). **Historia de America Latina**: America Latina colonial: economía. Barcelona: Editorial Crítica, 1990, p. 317.

sob sua administração e tutela distintos grupos indígenas, assim como eram reconhecidos como eruditos, evangelizadores e grandes oradores.

Em face ao poder político e econômico dos jesuítas em território colonial, e considerando as premissas do Regalismo, sistema por meio do qual Marquês de Pombal acreditava poder modernizar Portugal, concebendo ao Estado quaisquer possibilidades de interferências nas questões internas da Igreja, parecia premente a necessidade de pôr limite ao exercício de todo este poder acumulado, ao curso de mais de dois séculos da presença jesuítica no Brasil.

Em 3 de setembro de 1759, os jesuítas foram expulsos do Brasil. Como eram os responsáveis pela administração, educação, evangelização e organização social de uma miríade de índios na colônia, deveria necessariamente o Reino português se ater e principalmente legislar sobre questões atinentes a estes índios com vistas a findar a influência e a administração religiosa, dos membros da Companhia de Jesus. O diretório aplicado aos índios do Grão-Pará e Maranhão foi o instrumento que visou a legitimar o processo de integração dos índios em todo o território colonial do Brasil, estimulando sobretudo seus esforços produtivos.

Com a lei de 6 de junho de 1755, que concedeu a liberdade aos indígenas, percebemos que a argumentação utilizada com vistas a legitimar as considerações constantes na referida lei alude à progressiva extinção dos grupos indígenas existentes em terras brasileiras, não havendo expressos benefícios, em acordo às expectativas geradas em torno da proximidade e convivência destes índios a partir dos trabalhos desempenhados por determinadas ordens religiosas, que se dispersavam por sobre o território colonial do Brasil. Os propósitos referentes à propagação da doutrina cristã bem como a possibilidade de "transformação" destes índios aldeados, tornando-os não mais representantes de certo "gentilismo" e "barbaridade", não se concretizara, segundo as observações que embasavam a necessidade de uma lei que garantisse aos índios autonomia e liberdade:

[...] mas antes pelo contrario todos quantos Indios se descêrão dos Sertões para as Aldeias em lugar de propagarem, e prosperarem nellas de sorte, que as suas commodidades, e fortunas servissem de estímulo aos que vivem dispersos pelos matos para virem buscar nas povoações pelo meio das felicidades temporaes o maior fim da Bemaventurança Eterna, unindo-se ao gremio de Santa Madre Igreja,

se tem visto muito diversamente, que, havendo descido muitos milhões de Indios, se forão sempre extinguindo de modo, que he muito pequeno o número das povoações, e dos moradores dellas; vivendo ainda esses poucos em tão grande miseria, que em vez de convidarem, e animarem os outros Indios barbaros a que os imitem, lhes servem de escandalo para se internarem nas suas habitações silvestres com lamentavel prejuizo da salvação das suas Almas, e grave damno do mesmo Estado, não tendo os habitantes delle quem os sirva, e ajude para colherem na cultura das terras os muitos, e preciosos frutos em que ellas abundão [...]³⁷⁹

É certo que os argumentos apresentados de maneira a justificar a emissão da legislação vigente expressavam os insucessos dos trabalhos desenvolvidos pelas ordens religiosas no Brasil, no entanto, cabe-nos observar que a lei de 6 de junho de 1755 não denotava uma mera preocupação centrada nas condições de vida dos indígenas aldeados no Brasil, mas já expressava certa incompatibilidade existente entre a atuação influente de certas ordens religiosas, como os jesuítas, e os novos desígnios políticos e econômicos referentes ao Império português.

A lei de 7 de junho de 1755 atestava que, a partir daquela data, as ordens religiosas, atuantes em território colonial do Brasil, passavam a não exercer "jurisdição alguma temporal sobre o governo dos Indios". Ademais, considerava a referida lei que "nenhuma Religião possa ter Aldêas proprias de Indios forros de administração: Os quaes no temporal poderão ser governados pelos seus principaes, que houver em cada aldêa"³⁸⁰. A administração religiosa dos indígenas no Brasil, portanto, chegava ao fim.

Em 3 de maio de 1757, lançava o Governo português os 95 artigos que conformavam o diretório para as povoações dos índios do Pará e Maranhão. Em face ao Alvará com força de lei, de 7 de junho de 1755, que impedia os trabalhos desempenhados por religiosos juntos aos índios do Brasil, a administração portuguesa especificou, por meio da apresentação do mencionado diretório, novas orientações visando a dar conta da vida destes grupos indígenas, os quais, por tanto tempo, estiveram organizados em aldeamentos missionários.

³⁷⁹Collecção da Legislação Portugueza desde a ultima compilação das ordenações, redegida pelo desembargador Antonio Delgado da Silva. Legislação de 1750 a 1762. Lisboa: Typographia Maignense, 1830, p. 369.

³⁸⁰Collecção da Legislação Portugueza desde a ultima compilação das ordenações, redegida pelo desembargador Antonio Delgado da Silva. Legislação de 1750 a 1762. Lisboa: Typographia Maignense, 1830, p. 393-394.

O diretório visava a sobretudo possibilitar a paulatina integração destes grupos indígenas às premissas que sustentavam à ideia de civilidade constante na organização da empresa colonial. O artigo 3º do diretório é muito expressivo neste sentido:

Não se podendo negar, que os Indios deste Estado se conservarão até agora na mesma barbaridade, como se vivessem nos incultos Sertões, em que nascêrão, praticando os pessimos, e abominaveis costumes do Paganismo, não só privados do verdadeiro conhecimento dos adoraveis mysterios da nossa Sagrada Religião, mas até das mesmas conveniencias Temporaes, que só se podem conseguir pelos meios da civilidade, da Cultura, e do Commercio: E sendo evidente, que as paternaes do Nosso Augusto Soberano, se dirigem unicamente a Christianizar, e civilizar estes até agora infelices, e miseraveis Póvos, para que são sahindo da ignorancia, e rusticidade, a que se achão reduzidos, possam ser uteis a si, aos moradores, e ao Estado: Estes dous virtuosos, e importantes fins, que sempre foi a heroica empreza do incomparavel zelo dos nossos Catholicos, e Fidelissimos Monarcas, serão o principal objecto de reflexão, e cuidado dos Directores³⁸¹.

Os propósitos constantes nos artigos do diretório direcionavam a busca pela civilidade dos indígenas de maneiras distintas. A civilidade dos índios expressava a integração de tais grupos aos interesses gerais que guiavam a consolidação da empresa colonial portuguesa no Brasil. Os grupos indígenas deveriam, portanto, aproximar-se de certas obrigações civis que os levariam progressivamente à conformação de certas premissas que deveriam caracterizar um modelo aceitável de sociedade. Desta forma, há que se mencionar que o aprendizado da língua portuguesa, a dedicação ao trabalho e o comportamento distante de certos vícios foram apontados como necessidades prementes a fim de que os membros dos grupos indígenas fossem se configurando como parte da sociedade que pouco a pouco se definia no Brasil dos setecentos.

Isabelle Braz Peixoto da Silva³⁸² menciona, referindo-se aos propósitos definidos a partir da criação do diretório, que o "sistema pombalino" visou a integrar os indígenas do Brasil como "vassalos fiéis e cumpridores de obrigação", salientando a

³⁸¹Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das ordenações, redegida pelo desembargador Antonio Delgado da Silva. Legislação de 1750 a 1762. Lisboa: Typographia Maigrense, 1830, p. 508.

³⁸²SILVA, Isabelle Braz Peixoto da. **Vilas de índios no Ceará Grande: dinâmicas locais sobre o Diretório Pombalino**. 2013. Tese (Doutorado em Ciências Sociais). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, 2003, p. 89.

mencionada autora que os índios passariam então a ter como uma de suas obrigações civis o pagamento de impostos. O artigo 27 do diretório dos índios trata explicitamente de tais questões; alegando a onipotência divina, que seria capaz de garantir as melhores condições referentes à produção dos indígenas, o referido artigo expressa que o cultivo empreendido pelos índios, para ser abençoado e felicitado, deveria necessariamente "desterrar de todas estas Povoações o diabolico abuso de se não pagarem Dizimos"³⁸³. O artigo 34 do diretório também faz menção à necessidade de pagamento da sexta parte de todo o cultivo produzido pelos índios aos Diretores, que eram incumbidos de garantir que o Dízimo seria devidamente pago à Fazenda Real³⁸⁴.

A integração dos grupos indígenas, a partir do diretório, consubstanciava-se primordialmente no desenvolvimento de atividades comerciais, que deveriam atender a necessidades mais imediatas dos próprios índios, como haveriam de suprir outros interessados em tais cultivos, conforme abordamos no parágrafo anterior. Alguns dos artigos que perfazem o diretório indígena são bem claros quanto ao fomento das atividades agrícolas a serem desempenhadas pelos indígenas, os quais deveriam ser convencidos pelos Diretores de que as situações em que se encontravam, de penúria e pobreza, eram devidas sobretudo à falta de uma dedicação mais acirrada, por parte destes indígenas, aos trabalhos de cultivo da terra.

A devoção cristã e a dedicação contumaz ao trabalho e aos interesses comerciais, distanciando-se de quaisquer demonstrações de ócio, eram indicativos precisos, em uma perspectiva colonizadora, de que os membros dos agrupamentos indígenas estavam percorrendo na direção correta um longo caminho que decerto poderia, ao cabo da trajetória, lhes transformar em seres mais evoluídos, civilizados. A imposição de atividades ligadas ao desenvolvimento comercial, além de uma clara demonstração de civilidade pelos indígenas, tornava-se um pleno incentivo à riqueza material da metrópole na medida em que os índios eram orientados ao árduo trabalho em determinados tipos prioritários de roças, de forma a contribuir com os ditames da política mercantilista.

³⁸³Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das ordenações, redegida pelo desembargador Antonio Delgado da Silva. Legislação de 1750 a 1762. Lisboa: Typographia Maignense, 1830, p. 514.

³⁸⁴Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das ordenações, redegida pelo desembargador Antonio Delgado da Silva. Legislação de 1750 a 1762. Lisboa: Typographia Maignense, 1830, p. 516.

Os índios precisavam ser convencidos de que deveriam buscar muito mais do que já possuíam, de maneira a prover sua casas e família com abundância. A ideia e a defesa de uma "honesta, e louvavel ambição" refletia a contraposição e o choque entre lógicas de vida distintas que se deparavam, debruçando-se sobre o espaço e a natureza envolvente. A acumulação para os índios não expressava uma necessidade premente, ao passo que tal postura era considerada extremamente prejudicial, visto que a noção de ócio não era compatível com o de civilidade. O trabalho e o ócio eram enfatizados em uma perspectiva moral. Estava em jogo, portanto, algumas questões que para a economia do Império português eram bastante relevantes; o artigo 20 do diretório nos permite observar com acuidade estes pontos mencionados:

Consistindo a maior felicidade do Paiz na abundancia de pão, e de todos os mais viveres necessarios para a conservação da vida humana; e sendo as terras, de que compõem este Estado, as mais ferteis, e abundantes, que se reconhecem no Mundo; dous principios tem concorrido igualmente para a consternação, e miseria, que nelle se experimenta. O primeiro he a ociosidade, vicio quasi inseparavel, e congenito a todas as Nações incultas, que sendo, que sendo educadas nas densas trévas da sua rusticidade, até lhe faltão as luzes do natural conhecimento da propria conveniencia. O segundo he o errado uso, que até agora se fez do trabalho dos mesmos Indios, que applicados á utilidade particular de quem os administrava, e dirigia; havião de experimentar o irreparavel prejuizo dos muitos, e preciosos effeitos, que eelas produzem³⁸⁵.

Maico Oliveira Xavier observa que na medida em que a política do diretório dos índios estimulou a convivência entre indígenas e colonos, obrigando, com alguma frequência, que os esforços da mão de obra indígena atendessem aos interesses destes colonos, implicando um convívio social completamente distinto do que fora até então, quando os grupos indígenas estiveram sob jurisdição de missionários, "nota-se um crucial embate envolvendo os indígenas, diretores e colonos"³⁸⁶. E não somente no âmbito do cultivo e da produção de gêneros agrícolas ficava evidente os conflitos entre índios e não-índios. Maico Xavier especifica, referindo-se ao que se passara em Vila Viçosa Real que as abordagens e posturas definidas pelos missionários acerca das

³⁸⁵ Collecção da Legislação Portugueza desde a ultima compilação das ordenações, redegida pelo desembargador Antonio Delgado da Silva. Legislação de 1750 a 1762. Lisboa: Typographia Maigrense, 1830, p. 512.

³⁸⁶XAVIER, Maico Oliveira. "**Cabôcullos são os brancos**": dinâmicas das relações socioculturais dos índios do Termo da Vila Viçosa Real - Século XIX. Fortaleza, SECULT/CE, 2012, p. 104.

atividades ligadas ao ensino das crianças, quando do aldeamento da Ibiapaba, também gerou conflitos, dada a diferença de posturas que demarcaram o período subsequente, sem a presença, neste caso específico, dos jesuítas.

Os missionários jesuítas foram bem mais sutis nas atividades dedicadas à educação das crianças índias, por exemplo. Utilizavam-se, portanto, de métodos menos violentos, se comparados aos que predominaram durante o período do diretório. Maico Xavier³⁸⁷ observa que a administração dos inacianos ensejou conflitos, mas especifica que não se deparou, nos relatos produzidos pelos missionários jesuítas, com quaisquer reclamações ou considerações sobre fugas empreendidas por índios, o que ocorreu, por outro lado, com alguma frequência, em se tratando dos relatos referentes às autoridades do período do diretório.

Cabe observar, conforme menciona Fabrício Lyrio Santos³⁸⁸, que a regência do diretório indígena não implicou uniformidade no que concerne ao tratamento e às expectativas conferidas aos grupos indígenas de regiões distintas, dada as diferenças de ordem política, econômica e cultural que caracterizaram especificamente cada um dos agrupamentos indígenas e os espaços nos quais estavam inseridos. Diz o autor que, em determinadas regiões, a mão de obra indígena exerceu maior influência no desenvolvimento das atividades políticas e econômicas, em outras, nem tanto.

Fabrício Santos observa que no Norte a mão de obra indígena basicamente foi destinada a atividades produtivas referentes a certos gêneros de cultivo, bem como à coleta das "drogas do sertão", permitindo ao autor atestar a relevância que a mão de obra indígena exerceu em tal região. Da mesma forma, conclui Fabrício Santos que, em São Paulo, além de outras localidades, o trabalho indígena teve reconhecido peso econômico e político. Por outro lado, assevera o autor que na Bahia, Capitania sobre a qual se debruça mais detidamente em seu trabalho de pesquisa e onde a escravidão africana se fez preponderante desde o século XVII, a mão de obra indígena não se apresentou com a mesma notoriedade.

Referindo-se a Pernambuco, diz Fabrício Santos que, embora a mão de obra do escravo africano tenha se difundido na Capitania em face à crescente produção de

³⁸⁷Ibid., p. 114.

³⁸⁸SANTOS, Fabrício Lyrio. **Da catequese à civilização: colonização e povos indígenas na Bahia (1750-1800)**. 2012. Tese (Doutorado em História Social). Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal da Bahia, fortaleza, 2012, p. 27-28.

açúcar, "a transformação das aldeias indígenas em vilas foi vista como relevante tanto pelo governador quanto pelo bispo"³⁸⁹, suscitando a aplicação do que apregoava o Alvará de 17 de agosto de 1858³⁹⁰.

Guilherme Studart, em sua obra *Notas para a História do Ceará*, tece a seguinte questão: "O que lucrou o Brasil com a expulsão dos jesuítas? cresceu com ela o número de aldeias? cresceu o número de índios aldeados?"³⁹¹. O autor, respondendo conclusivamente, assevera que a expulsão dos missionários jesuítas do Brasil não expressou os benefícios propagados, que especificamente se referiam aos esforços de reversão de um quadro econômico-social que era apresentado como extremamente. Os índios aldeados, após a expulsão dos jesuítas, segundo Guilherme Studart, foram abandonados, dizimados e, pouco a pouco, espoliados de suas terras. Ademais, menciona Guilherme Studart que não foi o Ceará uma "zona maldita no vasto país de proteção e amor ao índio"³⁹².

3.1.1 As vilas de índios e o Ceará

A partir de 1760, com o diretório pombalino, os aldeamentos missionários existentes na Capitania cearense se transformaram em vilas de índios: Arronches³⁹³, Messejana, Soure³⁹⁴, Monte-Mor-o-Novo³⁹⁵, Vila-Viçosa-Real³⁹⁶, Monte-Mor-o-Velho, Crato e Arneiroz. Segundo Pedro Théberge, as juntas das missões foram extintas no Brasil por meio do Alvará de 6 de maio de 1758. E com as "cartas de lei de 6 e 7 de junho de 1755", e o Alvará de 17 de 1758 foi instituído o diretório dos índios, que passou a reger a vida social indígena no Brasil setecentista.

³⁸⁹Ibid., p. 28.

³⁹⁰O Alvará de 17 de agosto de 1758 estendia a todo o território colonial do Brasil o diretório indígena, criado por lei em 1755.

³⁹¹STUDART, Guilherme. **Notas para história do Ceará** (Edições do Senado Federal - Vol. 29). Brasília: Senado Federal, 2004, p. 184.

³⁹²Ibid., p. 189.

³⁹³Localidade atualmente denominada Parangaba, que conforma um dos bairros da cidade de Fortaleza.

³⁹⁴Localidade conhecida atualmente como Caucaia, um dos municípios do Estado do Ceará que configura a Região Metropolitana da cidade de Fortaleza.

³⁹⁵Esta localidade atualmente se refere ao município cearense de Baturité, que dista de Fortaleza aproximadamente 105 quilômetros.

³⁹⁶Espaço que se refere atualmente ao município de Viçosa do Ceará, localizado na serra da Ibiapaba, distante aproximadamente 280 quilômetros de Fortaleza.

Pedro Théberge observa que a criação destas vilas indígenas deu-se da seguinte forma: a antiga missão jesuítica de Paupina, composta por índios Paupina e Parna-mirim, ambos os grupos de língua geral, resultou na vila de Mecejana; a antiga missão jesuítica de Caucaia, resultou na criação da vila de Soure; a antiga missão jesuítica de Parangaba deu ensejo à vila de Arronches; a missão jesuítica da Ibiapaba levou à criação da Vila-Viçosa-Real, composta basicamente por índios Camocins, Anacés e Acriús, todas de língua travada; da mesma forma, em 14 de abril de 1764, a missão da Palma, localizada na serra de Baturité, transformara-se na vila de Monte-mór o novo da America, configurando-se a partir de três etnias específicas: os Genipapos, os Quixelôs e os Canindés; e, por fim, em 21 de julho de 1764, foi criada a vila do Crato, antiga missão de Miranda, administrada por missionários Carmelitas e constituída por índios de língua travada - Cariris, Cariús e Jucás³⁹⁷.

D. Domingos de Loureiro Couto, em *Desagravos do Brasil e Glorias de Pernambuco*, referindo-se às aldeias de índios existentes no Ceará, tece as seguintes observações:

As do Ciara são as Aldeãs dos Tramambes, Cancaya, Parangaba, Panpina, Payaçu, no destrito da villa dos Aquiraz, Palma, na Ribeira de Quicherem mobim, Aldea Velha na Ribeira do Quichelou, Aldea do Miranda, Cariris novos ; e Aldea da Serra da Ibiapaba na Ribeira do Acaracú.

Todas estas Aldeas estão povoadas de innumeraveis Indios de varias naçoens; muitas são povoaçoens bem ordenadas com suas ruas, e praças. As Igrejas sumptuosas; e bem ornadas. Tem cada húa dellas Capitão mor com patente de Governador, e Capitão General, e divididos os moradores em companhias com seus capitaens, e mais officiaes. São regidas no Epiritual por clerigos, e por Religiosos, as que toção as Religioens por costume são izentas do Ordinario. Algúas ha que os Missionarios governão o Espiritual e Temporal, ficando os capitaens mores so com o nome, sem mais exercicio que fazer executar as ordens, que lhes dão os Padres Regentes da missão. Na Aldea da Ibiapaba tem em si coatro diversas naçoens, as principaes são a dos Taboyaras, e dos Topez, e desta he o Governador, Capitão mor, e Mestre de Campo, cavalheiros do Habito de São Tiago. He habitada esta Aldea de mais de dez mil pessoas, e a sua milicia consta de doze companhias, que se achão sempre promptas para tudo, que he

³⁹⁷THÉBERGE, Pedro. **Esboço histórico sobre a província do Ceará** (Edição fac-sim). Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2001, p. 179.

do serviço de Deoas, de ElRey, e do Estado; e a mesma promptidão se acha em todas as outras Aldeas, e naçoens³⁹⁸.



- Legenda:
- ⊕ Vila
 - Vila Indígena
 - Povoado Indígena



³⁹⁸COUTO, D. Domingos de Loreto Couto. **Desaggravos do Brasil e glórias de Pernambuco**. Rio de Janeiro: Officina Typographica da Biblioteca Nacional, 1904, p. 170-171.

Figura 30: Vilas e povoados indígenas do Ceará. Autor: Igor Soares; Desenho: Juan Marques.

Fonte: Idéia da população da Capitania de Pernambuco, e das suas annexas, extensão de suas Costas, Rios e Povoações notaveis, Agricultura, Numero dos Engenhos, Contractos, e Rendimentos Reaes, Augmento que estes tem tudo &.ª &.ª desde o anno de 1774 em que tomou posse do Governo das Mesmas Capitánias o Governador e Capitam General Jozé Cezar de Menezes. In: **Annaes da Biblioteca Nacional**, 1918, v. XL.

Izabelle Braz faz verificar algumas mudanças importantes, quando da transformação dos aldeamentos em vilas; a autora ressalta que além da mudança no nome do lugar, também "houve o estabelecimento de um novo orago, a nomeação de um novo padre, a partir de então com o título de vigário, a criação do cargo de diretor, a designação de um mestre e de uma marca específica para ferrar o gado das diferentes vilas". Outro ponto relevante acerca do qual nos fala a autora se refere ao fato de que os índios, que figuraram como maior parte da população das vilas indígenas cearenses, não mais eram "índios de corso", como o foram durante a Guerra dos Bárbaros, mas sim índios que já tinham larga experiência com o movimento e o desenvolvimento da empresa colonial³⁹⁹.

As vilas criadas em território da Capitania cearense, bem como em outras capitanias, atendendo ao que o arquiteto Liberal de Castro se refere como "projetos pombalinos de lusitanização do Brasil"⁴⁰⁰, passaram a ter uma toponímia portuguesa em detrimento da toponímia anterior indígena. Destarte, à nova toponímia portuguesa de algumas vilas brasileiras, com vistas a diferenciar as vilas existentes em Portugal e no Brasil, que, porventura, apresentassem denominações similares, foi ordenado o acréscimo do complemento "d'América". A partir da Vila de Monte-mór O Novo d'América podemos, em conformidade às apreciações prestadas por Liberal de Castro, mencionar que a denominação da referida vila se deu na medida em que já existia uma vila alentejana com o mesmo nome, logo à vila cearense houve de se acrescentar o mencionado complemento. Por seu turno, a Vila portuguesa de Monte-mór O Novo se relacionou a uma vila já existente, e, portanto, mais antiga, localizada na "Beira Litoral", chamada Monte-mór O Velho. Liberal de Castro observa que esta denominação "também foi empregada no Ceará, referida a um antigo aldeamento dos

³⁹⁹SILVA, 2003, op. cit. p. 100.

⁴⁰⁰CASTRO, Liberal de. Urbanização pombalina no Ceará: a paisagem na vila de Montemor-o-Novo d'America. **Revista do Instituto do Ceará**, n. CXIII, t. CXIII, 1999, p. 42.

índios Paiacus, localizado na bacia do baixo Choró. Chamou-se posteriormente Guarani e hoje é a cidade de Pacajus"⁴⁰¹.

A vila de Monte-mór O Novo da América, atual Baturité, foi a única vila cearense, no século XVIII, onde houve aplicação rigorosa das diretrizes urbanísticas constantes nos Autos de sua criação⁴⁰², sobre os quais nos deteremos posteriormente. Liberal de Castro observa que "nos projetos urbanos, a valorização da ordem, e da disciplina formal, como modo de organização física, constituíam claro objetivo das proposições pombalinas"⁴⁰³. No entanto, há que se perceber que nem sempre o rigor das orientações e exigências reinóis balizaram ou chegaram quando da implementação de algumas das vilas brasileiras setecentistas, incluindo as vilas de índios.

O referido arquiteto afirma que alguns elementos foram influentes na preservação do "trecho urbano primitivo" da vila de Monte-mór O Novo da América; o autor aponta como um dos fatores o frequente abandono da vila pelos índios que lá viviam, motivados pelo período de seca de fins do século XVIII ou porque não se sentiam satisfeitos com os novos modos urbanos de vida, inaugurados após a instalação da vila, em 14 de abril de 1764. Outro fator a que se refere Liberal de Castro alude à pobreza da vila, que apenas a partir do século XIX passou a desenvolver atividades econômicas que suscitaram maiores transformações urbanas, em decorrência do cultivo e comércio do café. A falta de um maior dinamismo econômico na vila de Monte-mór, portanto, foi elemento explicativo imprescindível para a manutenção do seu traçado urbano primitivo⁴⁰⁴.

Em fins do século XVIII, especificamente em 1774, Jozé Cezar de Menezes escreveu sua "IDÉA DA POPULAÇÃO DA Capitania de Pernambuco, e das suas anexas", na qual pode se espriar sucintamente, dentre outras localidades, sobre a Capitania do Seará Grande e as distintas vilas que conformavam as quatro ribeiras da Capitania cearense: Ribeira do Ceará, Ribeira do Acaracu, Ribeira do Jaguaribe e a Ribeira do Icó. A vila de Monte-mór O Novo da América pertencia a Ribeira do Ceará,

⁴⁰¹Ibid., p. 47.

⁴⁰²JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. Ritual, Rigor e Pragmatismo: os procedimentos de instalação da vila de Monte-mór O Novo da América na Capitania do Ceará. In: Quem planeja o território? Atores, arenas e estratégias. XIV Encontro Nacional da ANPUR., 2011, Rio de Janeiro. Caderno de resumos. Quem planeja o território? Atores, arenas e estratégias. XIV Encontro Nacional da ANPUR.. UFF: ANPUR, 2011. v. 1. p. 146.

⁴⁰³CASTRO, op. cit., p. 56.

⁴⁰⁴Ibid., p. 63.

na qual havia "duas Villas com suas Freguezias de Portugueses e quatro Villas, e huma Povoação com outras tantas Freguezias de Indios". Sobre a vila de Monte-mór, Jozé Cezar de Menezes faz as seguintes observações:

Cuja Freguezia tem por Padroeira Nossa Senhora da Palma está cituada na Serra do Baturité, e dista mais de quarenta legoas da costa, tambem tem bastantes terras ainda não cultivadas, como muitas legoas de Mata, e sufficiente numero de Portuguezes no termo que se destinou a esta Villa que habitão indios de lingoa travada de nassão chamada Genipapo [...] ⁴⁰⁵

É interessante observar que as palavras de Liberal de Castro visaram a explicar as razões da preservação do traçado urbano primitivo, como já fizemos observar; no entanto, em que pese a decadência econômica de Baturité em fins do século XVIII, as palavras utilizadas por Jozé Cezar de Menezes são bem claras a fim de nos levar a perceber o potencial da referida vila e da serra de Baturité, onde havia "bastantes terras ainda não cultivadas", ou seja, era o prenúncio da dinâmica econômica que ao longo do século XIX ensejaria intensamente certas transformações paisagísticas e decerto das relações produtivas das dispersas localidades serranas.

Os relatos sobre a vila de Monte-mór, em princípios do século XIX, ressaltam a pobreza do lugar. Luiz Barba Alardo de Menezes observa que na referida vila não havia uma grande população, sendo a maior parte dos indivíduos que por lá viviam pertencentes a grupos indígenas. Barba Alardo ainda menciona que, em que pese a fertilidade do espaço, a sua decadência tornava-se explícita na medida em que na mencionada vila existiam "duas companhias de ordenaças a cavallos tão sómente" ⁴⁰⁶. Nos Autos de Ereção da vila de Monte-mór O Novo da América, em 1764, já há referências sobre a diminuta população local, e, portanto, acerca da necessidade de que todos os membros da antiga Missão de Telha, em Quichelô, se deslocassem a Monte-

⁴⁰⁵Idéia da população da Capitania de Pernambuco, e das suas annexas, extensão de suas Costas, Rios e Povoações notaveis, Agricultura, Numero dos Engenhos, Contractos, e Rendimentos Reaes, Augmento que estes tem tudo &.ª &.ª desde o anno de 1774 em que tomou posse do Governo das Mesmas Capitánias o Governador e Capitam General Jozé Cezar de Menezes. In: **Annaes da Biblioteca Nacional**, 1918, v. XL, p. 3.

⁴⁰⁶MENEZES, Luiz Barba Alardo de. MEMÓRIA sobre a capitania do Ceará. **Revista do Instituto Histórico Geographico e Etnographico do Brasil**. Rio de Janeiro, Tomo XXXIV, 1871, p. 264-265.

mór a fim de atender as premissas estabelecidas pela Diretório Pombalino com vistas à criação de uma vila de índios, que exigia um mínimo de 150 casais⁴⁰⁷.

Silva Paulet⁴⁰⁸ profere uma observação que destoava do que mencionara Barba Alardo sobre a presença majoritária de índios na localidade. Segundo o engenheiro militar, em Monte-mór o número de índios era inferior ao de "extra-naturaes"⁴⁰⁹. Conforme menciona Liberal de Castro, o motivo que levou Barba Alardo a atestar a maior quantidade de indígenas, afirmação distinta da que proferiu Silva Paulet, refere-se ao fato de que suas considerações derivaram de dados obtidos "com o sargento-mor naturalista João da Silva Feijó, por certo oriundos das primeiras observações por este efetuadas ainda quando da passagem do século"⁴¹⁰.

3.1.2 Os indígenas e a Vila de Monte-mór O Novo da América

Os índios Canindés e Genipapos, segundo as considerações prestadas por Carlos Studart Filho, no alto sertão do Curu e ao longo das margens dos rios Quixeramobim e Banabuiú, com alguma frequência, travaram conflitos contra outros agrupamentos indígenas, como também impuseram forte obstáculo à empresa colonizadora portuguesa.⁴¹¹ Em 1712, quando já não eram tão numerosos em face às inúmeras contendas que lhes ceifavam os membros com voracidade, Genipapos e Canindés aliaram-se a outras tribos a fim de se reforçarem belicamente, visando a pôr termo aos intentos colonizadores e a consequente subjugação a que estariam sujeitos, quando da consolidação do movimento colonizador no Ceará⁴¹².

No entanto, em que pese todos os esforços empreendidos com vistas a dirimir ou obstar de vez a ânsia colonizadora portuguesa, foram derrotados os referidos

⁴⁰⁷REGISTRO dos autos de erecção da real villa de Montemór o Novo, da América, na capitania do Ceará Grande. **Revista do Instituto Histórico, Geographico e Ethnographico do Brasil**. Rio de Janeiro, Tomo XXXV, 1872, p. 134-135.

⁴⁰⁸PAULET, José da Silva. Descrição geográfica abreviada da capitania do Ceará. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro, t. XL, 1897, p. 99.

⁴⁰⁹Expressão que se referia ao grupo de indivíduos que não faziam parte da população indígena de uma determinada localidade.

⁴¹⁰CASTRO, 1999, op. cit, p. 64.

⁴¹¹STUDART FILHO, Carlos. **Os Aborígenes do Ceará**. Fortaleza: Instituto do Ceará (Coleção História e Cultura, 1965, p. 137.

⁴¹²Ibid., p. 138.

indígenas em seus intentos, e, portanto, sagraram-se vitoriosos “mais uma vez a força disciplinada e a astúcia do português e os índios pagaram com grandes perdas de vida o seu justo protesto”.

Já na década de 30, do século XVIII, esses dois grupos indígenas já estavam subjugados às ordens e normas portuguesas, possível de verificar nas palavras de Carlos Studart Filho, ao observar, por exemplo, que no ano de 1731, solicitaram os índios Canindés ao Governador de Pernambuco, Duarte Sodré Pereira, permissão para que pudessem se aldear “nas cabeceiras do Choró, na passagem do Muxió, o que lhes foi concedido”⁴¹³. Igual solicitação foi feita pelos índios Genipapos, em 1739, que foi do mesmo modo concedida pelo Governador de Pernambuco, “que os mandou aldeiar com os Canindés no sítio Banabuyú, actualmente barra do Sitiá, districto do Jaguaribe”⁴¹⁴. Antônio Bezerra apresenta, em sua obra *Algumas Origens do Ceará*, documento sobre os índios Canindés:

Duarte Sudré Pereira, etc. Faço saber aos que esta carta de doação e sesmaria virem, que por parte dos índios da nação Canindé se me representou a petição do teor seguinte: Sr. General Diz o principal da nação Canindé que está vivendo no grêmio da igreja há mais de vinte annos sem terem tido Missionario para se aldearem nas cabeceiras do Choró, donde tem terras de plantar desertas e desaproveitadas, onde moraram os Hollandezes, paragem chamada Muxió, concedendo-lhe uma légua de terra fazendo pião em um olho dagua, na dita paragem Oxoyu para fazerem a sua aldeia e viverem com o seu Missionario, outro si detraz da serra dos Macacos esta um olho de agua que faz campos com palmeiral, capaz de se poderem aldeiar e ter campos de sustentação para o gado de seu Missionario no dito olho dagua, pedem outra légua, portanto, a V. Exc. Lhe faça mercê em nome de sua Magestade conceder duas léguas nas partes confrontadas por estarem desertas e desaproveitadas para se aldearem em qualquer das partes, onde for mais conveniente ao seu Missionario para eles e toda a sua descendência e receberão mercê [...]⁴¹⁵

Pelo citado documento, de 13 de março de 1731, observamos que após a primeira década do século XVIII, portanto, vinte anos antes da solicitação de terras pelos índios Canindés, já estavam estes indígenas subjugados aos trâmites e orientações

⁴¹³Ibid., 140.

⁴¹⁴Ibid., p. 140.

⁴¹⁵Documento sobre Tapuyas Canindés extraída do segundo livro de sesmarias, á página 81. In: Bezerra, Antônio. *Algumas Origens do Ceará*: defesa ao Desembargador Suares Reimão á vista dos documentos do seu tempo. – Ed. Fac-sim. – Fortaleza:FWA, 2009, p. 216.

do Reino português no que concerne à legitimidade da posse territorial e ao processo de cessão de terras. No despacho emitido, o Governador de Pernambuco solicitou que o Capitão-mór João de Barros Braga verificasse se na porção de terra requerida pelos indígenas já havia algum proprietário ou se as terras se encontravam disponíveis e, por fim, pediu informações sobre o número de “gentios” que conformavam o citado grupo indígena.

Na resposta emitida pelo Capitão-mór, constavam as informações de que os índios Canindés “são nascidos e criados na Ribeira do Jaguaribe”, e que nunca haviam sido aldeados; além disso, informou o Capitão-mór João de Barros Braga que as terras pretendidas pelos indígenas estavam “desertas e desaproveitadas”, e que a cessão dessas terras para os índios Canindés, composto por 50 casais, seria uma boa iniciativa na medida em que as terras requeridas se caracterizavam por serem adequadas ao desenvolvimento de intentos agrícolas, favorecendo então os “povoadores de Quixeramobim”, cuja Matriz distava aproximadamente 50 léguas de tal localidade. Por fim, lograram êxito em seus propósitos e obtiveram as terras almejadas:

Hei por bem de lhes dar, como presente o faço, uma légua em quadro no lugar acima confrontando na beira do Rio Choró chamado Muxió, fazendo pião no olho da água Oxoyiu sem fôro nem pensão alguma excepto dizimo a Deus para se aldearem, a qual terra lograrão eles e seus descendentes não prejudicando a terceiro com todas as pretensões e logradores, e darão caminhos livres para o Conselho, para as fontes, pedreiras [...] ⁴¹⁶

Em se tratando dos índios Genipapo, consta um documento de 21 de outubro de 1739, emitido por Henrique Luiz Pereira, "do Conselho de Sua Magestade, Capitão-General de Pernambuco e mais capitánias annexas, etc", mencionando que o índio Genipapo Miguel Silva Cardoso foi ao encontro de Henrique Luiz Pereira a fim de lhe solicitar que a nação Genipapo fosse aldeada e "lhe desse Missionário para viver com os seus conforme a lei de Deus e de sua Magestade". A resposta ao pedido garantia que os Genipapo fossem aldeados junto aos membros da etnia Canindé na medida em que

⁴¹⁶Documento sobre Tapuyas Canindés extraído do segundo livro de sesmarias, á página 81. In: Bezerra, Antônio. **Algumas Origens do Ceará**: defesa ao Desembargador Soares Reimão á vista dos documentos do seu tempo. – Ed. Fac-sim. – Fortaleza: FWA, 2009, p. 218.

havia afinidades que se referiam à língua que falavam e também alguma relação de parentesco entre os membros de ambos os grupos. Os Genipapo foram então encaminhados, conforme já fizemos observar, ao sítio Banabuiú. A missão de Nossa Senhora da Palma, como passou a ser conhecida, posteriormente foi deslocada para o município de Limoeiro, em seguida para as proximidades de Quixadá, para então posteriormente seguir ao sopé da serra de Baturité. Pedro Théberge menciona que a ereção da vila de Monte-mór O Novo da América, além dos Genipapos e Canindés, sobre os quais tecemos observações anteriormente, congregou os índios Quixelôs.

Os índios Baiacus também residiram na vila de Monte-mór O Novo da América ao longo do século XVIII. Carlos Studart Filho afirma que em 1767, portanto três anos após a criação da vila de Monte-mór, esses índios, que ainda "andavam errantes e dispersos pelas margens do Rio Choró", foram aldeados juntamente a outras etnias na vila de Monte-mór O Novo da América, conforme determinação emitida pelo Governador de Pernambuco⁴¹⁷. Carlos Studart Filho observa que em 1818 residiam ainda em Montemor, o Novo d'América, atual Baturité, gentios Baiacus de raça pura⁴¹⁸.

Em 1829, ressalta Gil Amora, a vila de Monte-mór O Novo era amplamente reconhecida e chamada, pelo povo que residia nas localidades adjacentes, de vila de índios e não por seu nome oficial, situação que desagradava a uma parte da população que morava no local, que não pertencia a quaisquer etnias indígenas, que por esse período já expressava a maior parte da população da mencionada vila. Portanto, no ano de 1829 a parte da população descontente da vila de Monte-mór, por meio da Câmara Municipal, solicitou ao Governo Imperial que deslocasse os indígenas que ainda moravam por aquelas paragens para a vila de Messejana. Relevante as observações proferidas por Gil Amora na medida em que nos permite perceber que de fato a vila de Monte-mór, que ao curso do século XVIII basicamente foi um espaço onde estavam aglomerados indígenas, sem a ocorrência de tantas transformações paisagísticas, a partir de meados do século XIX sofreu fortes alterações. Os indígenas foram pouco a pouco

⁴¹⁷STUDART FILHO, op. cit., p. 180.

⁴¹⁸Ibid., p. 180.

perdendo a posse de suas terras originais, *pari passu* ao desenvolvimento da ânsia comercial que inspirou a fertilidade dos terrenos da referida localidade⁴¹⁹.

Nas proximidades do século XIX, a serra de Baturité afigurava-se como principal espaço produtivo de café na província cearense, implicando novas transformações espaciais e sem dúvidas mudanças referentes à ocupação de Baturité, que em 1858 foi elevada à cidade, e da serra de um modo amplo, já que os cafezais não se limitaram a Baturité, embora tal localidade tenha sido o principal núcleo produtivo desse gênero no âmbito de toda a província do Ceará. O predomínio de Baturité e da serra de Baturité no que concerne ao cultivo e ao comércio de café se prolongou por toda a segunda metade do século XIX. Em 1893, por exemplo, nos produtos do Ceará que foram enviados ao Rio de Janeiro, pela Comissão Central do Ceará, com vistas a compor o material que deveria ir posteriormente à Exposição de Chicago, temos relevantes informações sobre o cultivo de café no Ceará, e a serra de Baturité⁴²⁰ figurava-se ainda como o principal espaço produtivo. Nas considerações constantes no mencionado catálogo o desenvolvimento do cafeeiro refere-se principalmente às serras de Baturité, maior centro de produção, além de "Maranguape, Aratanha, Guayuba, Acarape, Machado, Uruburetama, Meruoca, nas Cordilheiras do Araripe e Serra Grande"⁴²¹. Ou seja, os espaços mais elevados e de maior umidade eram as localidades mais produtivas.

A partir da segunda metade do século XIX, as possibilidades comerciais da serra de Baturité, em face à crescente produção cafeeira do referido espaço serrano, e os avanços nos meios de comunicação tornam-se elementos influentes nos conflitos envolvendo indivíduos interessados em empreender a exploração comercial dos terrenos da citada serra, considerando que o cultivo dos gêneros agrícolas que apresentavam maior demanda comercial se adaptavam bem às terras locais, e os indígenas, que habitavam tais localidades há algum tempo e não se propunham como também não tinham tantas condições materiais a fim de desenvolver um cultivo comercial eficiente

⁴¹⁹AMORA, Gil. O município de Baturité (oferecido ao Instituto do Ceará pelo digno sogro do autor Coronel Manoel Francisco da Silva Albano. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, t. III, 1889, p. 181.

⁴²⁰Entre os tipos de café produzidos na serra de Baturité, em fins do século XIX, há que se mencionar o café chumbinho ou chumbadinho. A maior colheita verificada na referida serra de Baturité chegou a 150.000 sacas de café de 60 quilos.

⁴²¹Catálogo dos productos do Ceará, remetidos a exposição preparatoria do Rio de Janeiro pela Comissão Central do Ceará. **Documentos**: Revista do Arquivo Público do Estado do Ceará: Ciência e Tecnologia. Fortaleza: Arquivo Público do Ceará, v. 1, 2005, p. 28-30.

na serra de Baturité. As reclamações, portanto, a seguir a segunda metade do século XIX, passavam a ser frequentes.

Carlos Guilherme Otaviano do Valle observa que as reclamações envolvendo conflitos territoriais em torno da posse das terras indígenas remetem ao ano de 1854, quando a índia Manoela da Conceição se reportou ao Governo da província a fim de comunicar que seus cultivos estavam sendo completamente destruídos pelos animais criados por um posseiro que habitava uma localidade adjacente à sua terra. Também cita como exemplo Carlos Guilherme o caso do índio Manuel Felipe de Lima, sua esposa e seus vizinhos, em 1865; reclamavam às autoridades provinciais que estavam sendo expropriados de suas terras. Em que pese as reclamações dos índios, em 1866, observa o citado autor que as "demandas e queixas dos índios foram indeferidas". Além dos posseiros, também salienta Carlos Guilherme Otaviano do Valle que a construção da estrada de ferro de Baturité, que teve sua construção empreendida na década de 70 do século XIX, tirou algumas famílias indígenas de suas terras⁴²².

Outra questão que nos parece relevante refere-se a um documento a que tivemos acesso, o qual trata de algo que ainda se faz pendente e presente nos dias atuais; alguns indígenas, portanto, haviam ocupado determinadas "terras do extinto aldeamento", em Baturité, alegando que eram descendentes dos antigos povoadores daquelas paragens e, neste sentido, tinham plenos direitos referentes às posses territoriais alegadas por eles. Por outro lado, o Governo Imperial preocupava-se com o fato de que uma ocupação empreendida por tais índios de terras tão produtivas deveria não atender aos interesses da "Fazenda Nacional". Especifica o mencionado documento:

[...] e porque extinto o aldeamento, voltaram estas (terras) ao domínio do Estado, segundo reconheceu a Relação do Districto por sentença de 24 de março de 1854, sirva V. Ex. ^a de ordenar que as autoridades do dito termo promovam as diligencias precisas para não ser esbulhada a Fazenda Nacional, conforme o parecer da Thesouraria de Fazenda, desta provincia [...]⁴²³

⁴²²VALLE, Carlos Guilherme Otaviano do. Aldeamentos indígenas no Ceará do século XIX: revendo alguns argumentos históricos sobre desaparecimento étnico. In: PALITOT, Estevão Martins (organizador). **Na mata do sabiá**: Contribuições sobre a presença indígena no Ceará. Fortaleza: Secult/Museu do Ceará/Imopec, 2009, p. 137-138.

⁴²³APEC. Fundo: Ministérios. Séries: Aviso do Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas ao Presidente da Província do Ceará. Correspondência do Ministério do Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas ao Presidente do Ceará. 22/06/1874. Livro n. 29. Fls. s/n.

O argumento proferido pelos índios de que sempre haviam ocupado as citadas terras passava a ser refutado pela lei n.º 1.114, de 27 de setembro de 1860, que autorizava o Governo Imperial a aforar ou vender as terras das antigas Missões e Aldeamentos, que estivessem abandonadas, garantindo uma parte desses terrenos, que fossem considerados suficientes para a "cultura dos que nelles permanecerem, e os requererem"⁴²⁴. Portanto, observamos que o problema enfrentado pelos índios no que concerne à posse de seus terrenos se referiam não somente aos invasores de suas terras, indivíduos interessados em lucrar e produzir nos férteis terrenos da serra de Baturité, mas também ao Estado que, no Ceará, já havia declarado em 1863 a extinção dos grupos indígenas, e que, em verdade, estava completamente empenhado em garantir aparatos institucionais e jurídicos que resguardassem ao estado, seus representantes, à possibilidade de lucrar e de conceder a certos beneficiados o direito de exploração das terras indígenas.

3.1.3 O rigor urbanístico e a agricultura na vila de Monte-mór O Novo

No Registro dos Autos de Ereção da real vila de Monte-mór O Novo da América, há referências sobre a necessidade de que os membros da antiga missão da Telha, localizada em Quichelô, fossem deslocados à serra de Baturité a fim de que o número de casais da Missão de Nossa Senhora de Palma chegasse ao limite mínimo exigido pelo Diretório Pombalino com vistas à criação de uma vila de índios⁴²⁵. A preocupação se concentrou em torno da possibilidade de que outros interessados, indígenas ou não indígenas, desde que não fossem moradores de uma vila já ereta, se deslocassem a Monte-mór a fim de que viessem a exercer plenamente seus ofícios correntes e sobremaneira a agricultura, na medida em que um espaço que inspirava tanta fertilidade, como a serra de Baturité, haveria de prover a Capitania cearense e o Reino lusitano com aquilo que poderia oferecer de melhor.

⁴²⁴Lei nº 1.114, de 27 de Setembro de 1860. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1824-1899/lei-1114-27-setembro-1860-556118-publicacaooriginal-75787-pl.html>. Acesso em 16/07/2015.

⁴²⁵Registro dos Autos da Real Villa de Monte-mór o Novo da America, na Capitania do Ceará Grande. **Revista do Instituto Histórico do Ceará**. Fortaleza, ano V, tomo V, 1891, p. 84.

O Registro dos Autos da vila de Monte-mór deixa claro o propósito de criar um espaço que não fosse limitado aos indígenas locais, promovendo a integração dos membros das etnias que conformavam a antiga Missão de Nossa Senhora da Palma com outros elementos não indígenas que migravam à referida serra e suas adjacências. O Registro dos Autos também nos permite perceber mais detalhadamente determinados aspectos ligados à constituição urbana da vila. No dia 2 de abril de 1764, o Ouvidor Geral e Corregedor da Comarca, Victorino Soares Barbosa, na presença de moradores da povoação, a qual em 14 de abril do mesmo ano seria instituída como vila de Monte-mór O Novo da América, e também moradores de outras localidades dispersas da serra de Baturité, delimitou o espaço exato e em melhores condições onde haveria de se constituir a futura vila.

O engenheiro Custódio Francisco de Azevedo foi então convocado com vistas a fazer as devidas demarcações do espaço concebido e destinado à vila de Monte-mór. Também foi convocado Antonio Gomes de Freitas, "escrivão da vara do meirinho geral com a corda já encerada e capaz de medir qualquer terra com dez braças de comprimento". Feitas as medições do espaço demarcado para a vila, chegou o referido escrivão ao valor de 165 braças de comprimento, na direção de sudeste a noroeste, e de 135 braças, seguindo de nordeste a sudoeste, configurando o desenho de um paralelogramo retângulo, cujos lados opostos eram exatamente iguais⁴²⁶.

⁴²⁶Registro dos Autos da Real Villa de Monte-mór o Novo da America, na Capitania do Ceará Grande (Termo pelo qual se assignou o districto d'esta villa e o patrimonio d'ella e para rocío pasto comum dos gados dos seus moradores). **Revista do Instituto Histórico do Ceará**. Fortaleza, ano V, tomo V, 1891, p. 265-266.



Figura 31: Patrimônio da Vila de Monte-Mor o Novo da América. Reconstituição elaborada pelo Prof.º Clóvis Ramiro Jucá Neto a partir dos Termos de demarcação da Vila de Monte-Mor o Novo da América.

Fonte: JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. Ritual, Rigor e Pragmatismo: os procedimentos de instalação da vila de Monte-mór O Novo da América na Capitania do Ceará, p. 17. In: Quem planeja o território? Atores, arenas e estratégias. XIV Encontro Nacional da ANPUR., 2011, Rio de Janeiro. Caderno de resumos. Quem planeja o território? Atores, arenas e estratégias. XIV Encontro Nacional da ANPUR.. UFF: ANPUR, 2011. v. 1.

No âmbito do espaço demarcado para a vila de Monte-mór O Novo houve a delimitação e medição de uma praça para a vila, cujos valores chegavam a 80 braças de comprimento e 45 de largura. Na referida praça,

alinhou logo por um e outro lado do seu comprimento 48 moradas de casas das quaes 44 deixou para cada uma d'ellas trinta palmos de frente e outros tantos de fundo, e as quatro que ficam de um e outro lado no meio da dita praça que destinou para casas de camaras e mais officinas publicas deixou 60 palmos para nos mesmos se continuarem, sendo necessarias, e na frente opposta á dita entrada da dita praça alinhou a nova igreja de que se carece, a que deu 80 palmos de fundo e quarenta de largo, ficando em proporção dupla, e por um e outro lado no mesmo fundo deixou dez palmos de largo, para o que fosse necessario, e nos lados da mesma frente da igreja alinhou dez moradas de casas, cinco para cada parte, nove da área ordinária e uma dobrada na frente, para servir de armazem de 60 palmos de frente, e entre cada um d'estes mesmos lados e a dita igreja

ficaram duas ruas de quarenta palmos de largo, com nove moradas de casas pelos lados oppostos a dita igreja no fundo d'ella de proporção ordinaria, e d'estas ruas ficam nascendo ruas travessas, duas para cada parte, de largura de quarenta palmos com quarenta e duas moradas de casas alinhadas com a mesma proporção ordinária, e no lado que fecha a dita praça, opposto á frente da dita igreja, de cada parte ficam alinhadas seis moradas de casas, e d'ella continúa para fóra a rua principal da entrada da mesma praça de 85 palmos de largo, com 22 moradas de casas em ambos os lados, e no fim desta mesma rua ficam duas travessas em cada lado com 24 moradas de casas, todas como as mais de proporção ordinaria, reguladas pelo mesmo alinhamento e cada uma área para estes edifícios fica dividida com estacas, tanto na frente como no fundo, e ultimamente comprehendida n'elle a dita praça da futura villa com a sua igreja ou lugar para ella, e 154 moradas de casas para so fazerem, alem de tres que ficam fóra d'ella, que já se acham feitas a saber: uma em que reside o reverendo vigario, outra que fica servindo para casa da camara pro-interim, e outra para escola; e a todas as sobreditas casas lhes fica área para quintaes, excepto doze moradas por ficarem intermedias, que devem servir para os comboeiros que vierem de fóra [...] ⁴²⁷

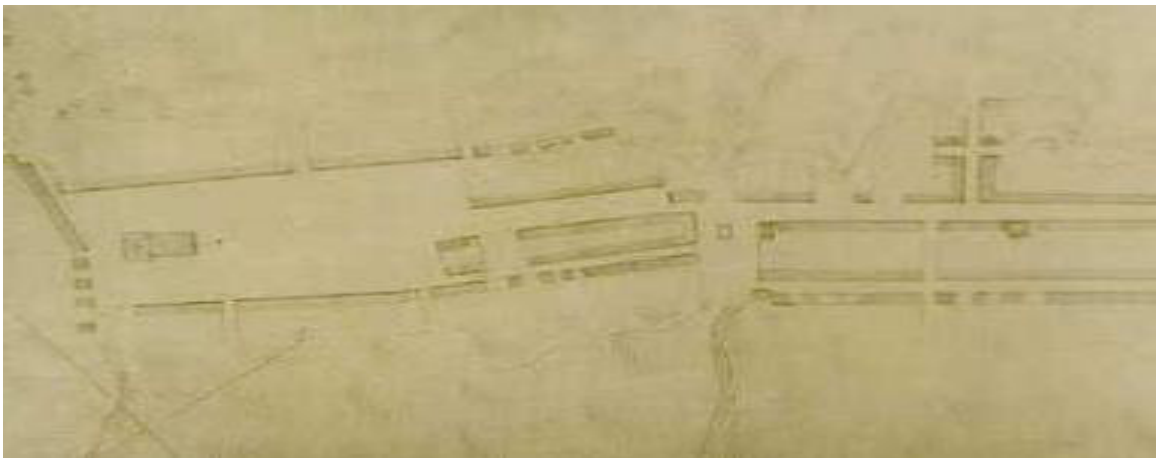


Figura 32: Planta da vila de Baturité, concebida por Francisco Freire Alemão - 1861.
Fonte: Manuscritos do Freire Alemão, BNRJ.

⁴²⁷Registro dos Autos da Real Villa de Monte-mór o Novo da America, na Capitania do Ceará Grande (Termo da demarcação e assignação do terreno). **Revista do Instituto Histórico do Ceará**. Fortaleza, ano V, tomo V, 1891, p. 266.

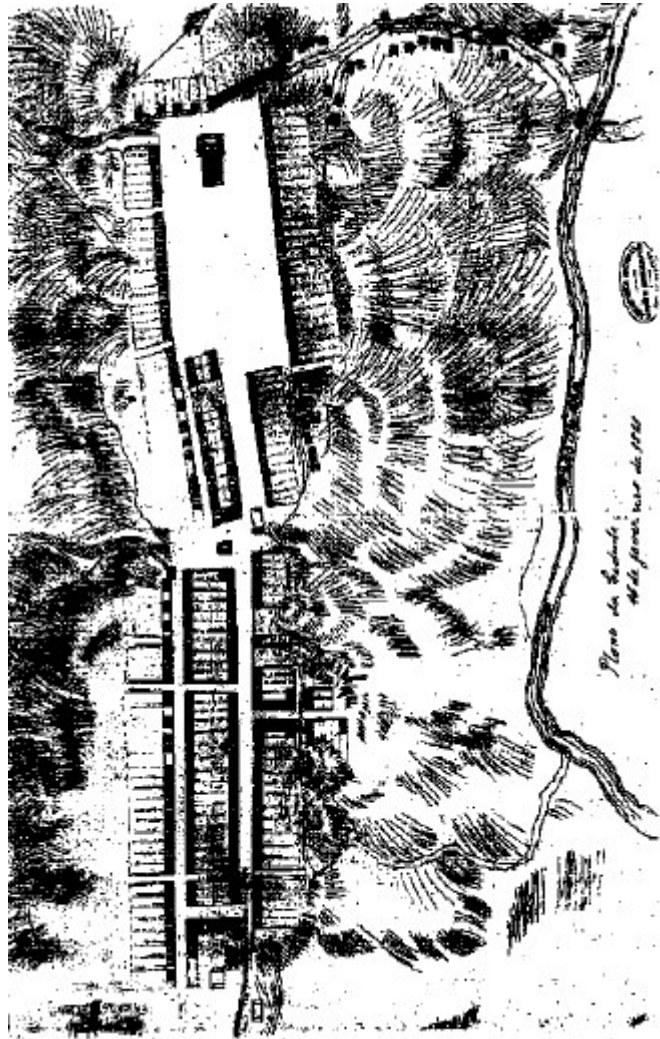


Figura 33: Planta da vila de Baturité, elaborada por Francisco Freire Alemão. (Seção de Manuscritos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro).

Fonte: CASTRO, José Liberal de. Urbanização pombalina no Ceará: a paisagem na vila de Montemor-o-Novo d'America. *Revista do Instituto do Ceará*, n. CXIII, t. CXIII, 1999, p. 71.

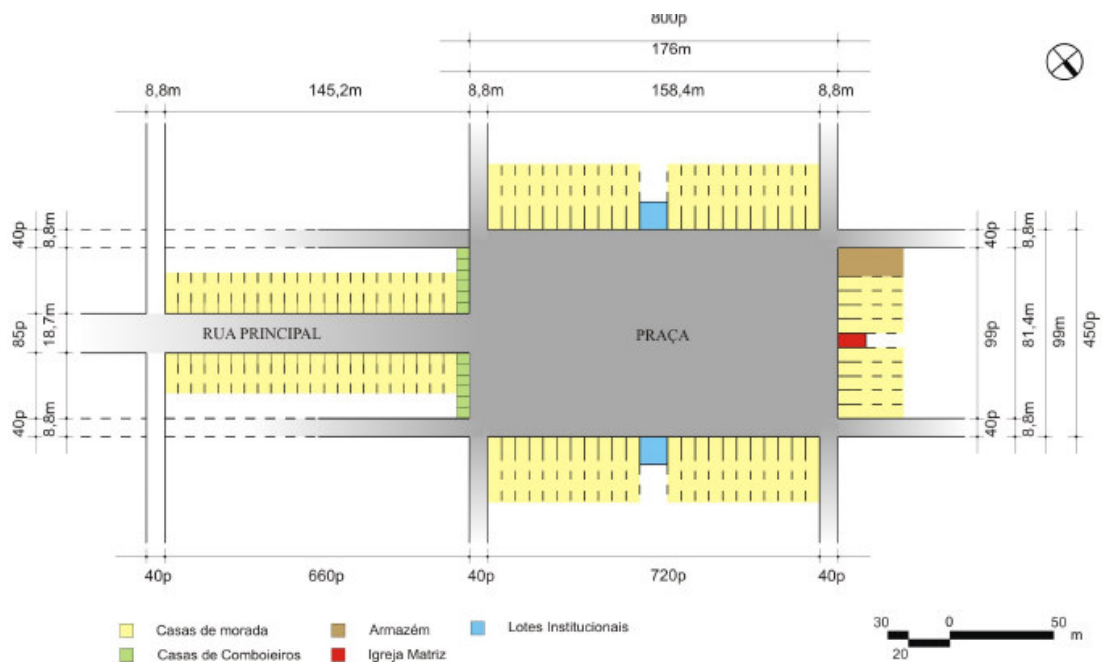


Figura 34: Planta vetORIZADA pelo discente de arquitetura João Ribeiro e pelo Prof.º Clóvis Jucá.
Fonte: Reconstituição elaborada pelo Prof.º Arq. José Liberal de Castro (1999) e termos da Vila de Mont-Mor o Nova da América.

Clóvis Jucá menciona que na criação de quase todas as vilas cearenses as "diretrizes ordenadoras dos espaços" foram sucintas; a vila de Monte-mór O Novo foi exceção. Segundo Clóvis Jucá, a instalação da vila de Monte-mór O Novo da América indicava a "verdadeira expressão pombalina na capitania cearense", na medida em que a legislação que orientava o processo de criação da vila fora seguido minuciosamente. Em se tratando da Vila Nova de Soure, Vila Nova de Arronches, Vila de Messejana e Vila Viçosa Real as orientações urbanísticas se resumiram basicamente a estabelecer o lugar "da praça no largo da Igreja Matriz, defronte ao terreiro que devia ser 'medido e balizado' para a construção dos edifícios públicos". Clóvis Jucá ainda faz menção que as cartas régias que tratavam da criação das vilas de brancos, ao longo da segunda metade do século XVIII, também pouco fizeram menção a orientações urbanísticas.

Conquanto na criação da maioria das vilas cearenses não tenha havido tanto rigor no que respeita a determinadas medições previamente estabelecidas a fim de delinear o espaço urbano específico de uma determinada vila, cabe destacar que as localizações estabelecidas para cada vila, ao longo do século XVIII, obedeceram a certos planejamentos espaciais que atendiam inteiramente a propósitos políticos e econômicos do Reino português. Não foi à toa, portanto, que a localização geográfica

"das 'Vilas de Brancos' fundadas no território cearense evidencia a sua localização como estratégica para a produção, reprodução e circulação da atividade da pecuária"⁴²⁸.

José Liberal de Castro, abordando a "implantação urbana colonial" portuguesa, diz que tais ações visavam sobretudo atender a "necessidades objetivas, sem desdobramento temporal"⁴²⁹. O planejamento dos planos urbanísticos coloniais, e, nesse aspecto, o autor inclui a constituição da vila de Monte-mór O Novo da América, se fez de modo um tanto simplório, sem quaisquer planejamentos a longo prazo, apenas atendendo a questões e interesses imediatos. Cabe salientar, no entanto, que embora Liberal de Castro verifique a falta de um planejamento "sem desdobramento temporal", como ele mesmo se refere, o referido arquiteto especifica que, diferente do que ocorrera em outras vilas, na vila de Monte-mór O Novo houve fidedignidade no que concerne à aplicação exata dos "dados fornecidos pelo Termo de Demarcação", o que o aproxima das considerações prestadas por Clóvis Jucá.

Isabelle Braz também apresentou considerações sobre as concepções urbanas referentes às vilas coloniais brasileiras, debruçando-se especificamente acerca da vila de Monte-mór O Novo da América. A autora converge e aproxima suas observações de uma produção historiográfica que contribuiu para revisar as categorias estabelecidas por Sérgio Buarque de Holanda, em *Raízes do Brasil*, ao diferenciar o desenvolvimento dos processos de urbanização implementados ao curso da colonização portuguesa e espanhola, utilizando-se respectivamente para diferenciar tais processos a figura do sementeiro e do ladrilhador. Segundo Sérgio Buarque:

A cidade que os portugueses construíram na América não é produto mental, não chega a contradizer o quadro da natureza, e sua silhueta se enlaça na linha da paisagem. Nenhum rigor, nenhum método, nenhuma previdência, sempre esse significativo abandono que exprime a palavra "desleixo" - palavra que o escritor Aubrey Bell considerou tão tipicamente portuguesa como saudade e que, no seu entender implica menos falta de energia do que uma íntima convicção de que "não vale a pena..."⁴³⁰.

⁴²⁸JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. Primórdios da Rede Urbana Cearense. *Mercator* - Revista de Geografia da UFC, ano 08, número 16, 2009, p. 85.

⁴²⁹CASTRO, op. cit., p. 52, 1999.

⁴³⁰HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 110.

Isabelle Braz observa que o planejamento urbano pombalino se dedicou não somente a centros urbanos, mas também a pequenos povoados, incluindo então as vilas de índios; a planta que embasou a criação da vila de São José do Rio Negro, em 1755, tornava-se o modelo adotado e seguido quando da criação das vilas vindouras no Brasil. Isabelle Braz destaca que os processos que levaram à criação dos espaços urbanos portugueses, portanto, foram compostos por um certo rigor e planejamento, ao tempo que as especificidades locais também foram levadas em conta de maneira a angariar adeptos aos intentos reinóis. Segundo a autora, "os portugueses estavam principalmente conquistando adesão ao seu plano de ampliação do controle real. Junto com ele vinha a introdução de um estilo de vida, que tinha consciência de que o seu alcance era limitado e que negociar era preciso"⁴³¹

Além das demarcações precisas que configuravam a vila de Monte-mór O Novo da América, cabe observar que alguns das principais vertentes de água localizadas na serra de Baturité balizaram os limites impostos para o termo da citada vila. Ao Norte, o ponto limite ficava no lugar denominado "Hipu do Riacho do Acarape"; ao sul, os pontos que delimitavam o referido termo eram a fazenda "Cahifaz" e o "riacho Xoró"; a leste, a fazenda "Humari" e a oeste, os pontos definidos eram as serras que desaguavam suas águas em direção ao "rio Xoró". Os interesses referentes à vila de Monte-mór O Novo, portanto, centravam-se principalmente nas possibilidades agrícolas da localidade. As terras da vila contavam com um elemento fundamental que as distinguiam de quase todas as outras vilas cearenses, que era a maior disponibilidade de acesso a fontes de água, que, sem quaisquer dúvidas, era uma condição imprescindível ao mais fácil desenvolvimento das atividades agrícolas.

No "Termo pelo qual se assignou o districto d'esta villa e o patrimonio d'ella e para rocío pasto comum dos gados dos seus moradores", verificamos outra passagem que nos permite compreender que a agricultura se tornava uma atividade a ser progressivamente fomentada:

E para patrimonio da mesma camara lhe assignou particularmente todos os sitios ja feitos nas margens do rio Aracauába, que são dos

⁴³¹SILVA. Isabelle Braz Peixoto da. **Vilas de índios no Ceará Grande**: Dinâmicas locais sob o Diretório Pombalino. Tese (Dourado em Ciências Sociais), 2003. 274f. Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), 2003, p. 117.

compreendidos na medição das terras proprias d'esta villa e dois mais nas margens do rio Putihy, comprehendidos na mesma medição, os quaes se aforariam, e além dos referidos sitios lhe assignou tambem todas as sobras que ficarem da mesma terra medida, depois de demarcadas as datas particulares dos moradores n'ella; e outro sim, consignou mais em particular para o dito patrimonio a terra chamada a Missão Velha, onde primeiro foi situada, e o que n'ella se comprehender em uma legua de duas mil e oitocentas braças quadradas, e para pasto commum e logradouro dos gados vaccuns e cavallares dos moradores da mesma villa o sitio chamado Getirana, e para tirar lenha todos os matos dos circuitos d'esta villa, que estiverem incultos, sem beneficio de lavoura ou de outra qualquer planta⁴³² [...]

Nessa citação, além de podermos verificar a presença das vertentes de água permeando os espaços da vila, especificamente dos terrenos que ficavam à margem de dois dos principais rios da localidade, havendo, portanto, certa preocupação em destinar espaços em melhores condições de cultivo e produção como patrimônio da Câmara, expressão institucional do Estado, verificamos também observações que aludiam ao fato de que se determinada propriedade estivesse dedicada ao cultivo agrícola, não era um espaço livre para que quaisquer interessados pudessem adentrar e então retirar a lenha de que necessitasse. A agricultura tornava-se uma prioridade, mesmo que sujeita a inúmeros entraves, como a falta de vias em boas condições de comunicação e tecnologia aplicada aos desígnios agrícolas.

No século XVIII, embora a serra de Baturité já inspirasse possibilidades comerciais em face às peculiaridades de suas condições naturais, não havia alarde sobre a necessidade de cultivo e produção de um gênero agrícola específico. No entanto, podemos verificar que a propriedade de terras pelos índios passava a ser garantida pelo citado edital, o qual especificava que o governador “assignará aos que descerem do sertão lugares convenientes para n'elles lavrarem e cultivarem, e não poderaõ ser mudados dos ditos lugares contra sua vontade, nem serem obrigados a pagar fõro ou tributo algum das ditas terras”. Portanto, a produtividade tornava-se uma condição para a posse territorial dos “gentios.

⁴³²Registro dos Autos da Real Villa de Monte-mór o Novo da America, na Capitania do Ceará Grande (Termo pelo qual se assignou o districto d'esta villa e o patrimonio d'ella e para rocío pasto comum dos gados dos seus moradores). **Revista do Instituto Histórico do Ceará**. Fortaleza, ano V, tomo V, 1891, p. 269.

Clóvis Ramiro Jucá, debruçando-se sobre os processos de criação das vilas de índios no Ceará, observa que as vilas de Soure (Caucaia), Arronches (Parangaba) e Messejana foram criadas próximas a Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção, onde o referido autor menciona que já existiam pequenas missões jesuíticas. Já as vilas de Monte-mór O Novo da América (Baturité), na serra de Baturité, do Crato, no sopé da chapada do Araripe, e Vila Viçosa Real (Viçosa), na serra da Ibiapaba, segundo hipótese levantada por Clóvis Jucá, teriam sido erigidas com vistas "à possibilidade de capitalização da mão de obra indígena com a agricultura"⁴³³.

Para além dos índios, os interesses que giravam em torno da ereção da vila de Monte-mór se estendiam também aos moradores que não eram indígenas, de maneira a que se tornassem também pouco a pouco agentes produtivos ao longo do desenvolvimento do processo de ocupação do mencionado espaço. Neste sentido, as terras "com capacidade de serem cultivadas"⁴³⁴ tornavam-se o principal critério estipulado com vistas à delimitação dos terrenos dos que estavam predispostos a ocupar a vila de Monte-mór.

3.2 A seca, a agricultura comercial e a ocupação da serra de Baturité

Francisco Freire Alemão observa que no início do século XIX não era possível a quem se deslocasse à serra de Baturité perceber que a agricultura ali estava a se desenvolver sem grandes entraves. Os gêneros cultivados com fins comerciais ocupando grande parte dos espaços serranos em detrimento da mata nativa, segundo Freire Alemão, apenas a partir de 1804 dava seus primeiros passos⁴³⁵. Isso não quer dizer que a uberdade da serra e adjacências haveria de ser desconsiderada por quem lhe percorresse seus distintos caminhos. Barão de Vasconcelos, por exemplo, apresenta documento, transcrito do acervo da Biblioteca Nacional, no qual o autor do referido

⁴³³JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. Os primórdios da organização do espaço territorial e da vila cearense - algumas notas. **Anais do Museu Paulista**, vol. 20, n. 1, p. 143.

⁴³⁴Registro dos Autos da Real Villa de Monte-mór o Novo da America, na Capitania do Ceará Grande (Cópia do edital que se publicou para a dita medição). **Revista do Instituto Histórico do Ceará**. Fortaleza, ano V, tomo V, 1891, p. 273.

⁴³⁵ALEMÃO, Francisco Freire. Povoamento da Serra de Baturité. In: DAMASCENO, Darcy; CUNHA, Waldyr. **Os manuscritos do botânico Freire Alemão** - catálogo e transcrição. Anais da Biblioteca Nacional - vol. 81, 1961, p. 343.

documento teceu breves considerações sobre as 16 vilas que compunham a Capitania cearense em 1811; sobre a vila de Monte-mór O Novo, disse o autor que suas povoações, que eram compostas basicamente por índios, localizavam-se na "serra do laberinto, Acarape, Riacho do Pitiu, Genipapeiro, Rio Xoro, Mare, serra do Vicente, serra do Pindoba, Riachão da Lagoa nova, Riacho do Cangati"⁴³⁶ e que nestas localidades era possível se encontrar madeiras de qualidade, minerais, além de bastante "produção", indicando claramente que a fertilidade dos espaços serranos havia lhe chamado a atenção.

No início do século XIX, e mesmo no século XVIII, pudemos observar algumas considerações sobre a fertilidade da serra de Baturité, embora não tenhamos nos deparado com referências frequentes e que buscassem associar o desenvolvimento comercial da referida serra aos melhores desígnios econômicos do Ceará. Quando nas proximidades da metade do século passamos a lidar com um número maior de expressões que aludiam à incomparável uberdade da citada serra e a dependência da prosperidade da província associada ao desenvolvimento comercial da serra de Baturité, parece-nos que muito mais se estava a apoiar e fomentar os benefícios que tal aproximação poderia suscitar ao porto de Fortaleza, Capital da província. Ademais, chegar de forma mais estruturada e eficiente a Baturité denotava principiari melhores condições de viação que em algumas décadas haveria de chegar a algumas localidades relevantes do sertão como ao afamado e fértil Cariri, o que veio a ocorrer nas décadas subsequentes.

É importante considerar que no começo do século XIX a produção agrícola que suscitou maior demanda comercial dos produtores cearenses foi o algodão. Henry Koster, ao passar pelo Ceará no início do oitocentos, mencionou que o "aspecto geral das terras derredor do Ceará é árido"⁴³⁷. A capitania, segundo o viajante inglês, não era produtora de açúcar e os terrenos basicamente eram muito apropriados ao plantio de algodão. As serras úmidas do Ceará não eram os espaços mais adequados às plantações de algodão; além disso, as dificuldades de viação nos primeiros anos do século XIX dificultavam maiores interesses referentes à exploração dos terrenos dispersos no alto

⁴³⁶Capitania do Ceará (oferecido pelo B. de Vasconcellos) - Biblioteca Nacional - secção de M. S. Ceará - Lata 3.^a - Doc. 6. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, t. XXIII, 1909, p. 301.

⁴³⁷KOSTER, Henry. **Viagens ao Nordeste do Brasil**. Rio de Janeiro - São Paulo - Fortaleza: ABC Editora, 2003, p. 182.

das referidas serras. Como os interesses dos produtores agrícolas cearenses, no início do século XIX, estavam voltados à cotonicultura, em face a uma série de razões - como a maior demanda existente no período e a possibilidade de desenvolvimento da mencionada cultura sem tantos cuidados e refinamentos técnicos, e sendo os terrenos menos úmidos mais apropriados ao desenvolvimento de tal gênero agrícola, podemos supor que essas questões tenham contribuído para que houvesse maior demora, em algumas décadas, no que concerne à exploração comercial das terras das serras mais frescas do Ceará.

As secas que ocorreram ao longo do século XIX foram elementos influentes nas transformações sociais e espaciais por que passaram os distintos espaços da serra de Baturité. É certo que não podemos afirmar que foram os principais elementos já que as secas não foram fenômenos restritos ao oitocentos. No entanto, a crise que desestruturou a economia pastoril em fins do século XVIII e a perspectiva ideológica que estabelecia a agricultura como atividade central ao desenvolvimento e à prosperidade de localidades "vocacionadas" para realizá-la produzindo os melhores resultados possíveis, que tomou corpo principalmente no Ceará do século XIX, além das experiências consideradas exitosas, como o foi a cultura do algodão no Ceará no início do século XIX e de outros gêneros, como o café no centro-sul já nas primeiras décadas do mesmo século, foram elementos sem os quais não poderíamos pensar o processo de ocupação com intuítos comerciais da serra de Baturité. É imprescindível ressaltarmos que algumas das transformações técnicas que se processaram no decurso do oitocentos - referimo-nos sobretudo à melhoria das condições de viação terrestre e de transporte marítimo, que possibilitaram e fomentaram a intensificação das relações comerciais internacionais - fazem parte desses elementos influentes.

Faz-se necessário dizer que as secas suscitarão, dada as suas especificidades em acordo ao período em que ocorreram, o processo de ocupação das áreas mais úmidas do Ceará. Miguel José de Queirós, em relato prestado ao botânico Freire Alemão, disse-lhe que, após um período de seca em 1809, comprou um terreno que posteriormente veio a se chamar Conceição. O interesse por um terreno na serra ocorrera em face às dificuldades que estavam enfrentando os criatórios durante um período de estiagem. Após superadas as dificuldades impostas pela seca vigente, teria retornado Miguel José Queirós sua atenção a intentos que se referiam novamente à criação de gados. Vendeu suas terras, portanto, a um indivíduo chamado Francisco Félix que, por falta de meios,

repassara aos irmãos Francisco Pinto Brandão e José Fortunato Brandão, os quais investiram capitais e, em algumas décadas, concentraram-se, após experiências não tão exitosas no cultivo de outros gêneros, sobretudo na plantação de café, por volta de meados da década de 50 do século XIX⁴³⁸. Os relatos coletados por Freire Alemão, quando de sua passagem pela serra, nos permitem o contato indireto com algumas referências documentais que nos remetem às primeiras décadas do século XIX e que, de certo modo, puderam acompanhar e tecer considerações sobre as diferentes mudanças espaciais e sociais em localidades distintas da serra de Baturité ao curso da primeira metade do século XIX.

Com a seca de 1825, a população indígena remanescente que habitava a vila de Monte-mór O Novo d'América, em face à escassez de recursos de caça e pesca, e de outros gêneros alimentícios se deslocaram a diferentes paragens, assim como outros morreram principalmente em decorrência "de uma peste de bexiga horrível". Dessa forma, Freire Alemão conclui que, a partir da grande seca de 1825, a população que passou a habitar o espaço da referida vila e adjacências passou a ser composta de um número maior de não indígenas⁴³⁹. Entre a criação da vila indígena de Monte-mór, em 14 de abril de 1764, e a seca de 1825 temos um intervalo de aproximadamente seis décadas, que expressaram claramente a desorganização da vida social dos grupos indígenas que viviam no sopé da serra de Baturité, ao tempo que podemos verificar um contínuo avanço concernente às condições produtivas e comerciais de determinados gêneros agrícolas, intensificada principalmente após a segunda metade do século XIX.

A seca de 1825 foi evento relevante a fim de explicar os primeiros passos de um novo processo de ocupação da serra de Baturité; os migrantes, portanto, visando a atingir uma localidade de clima mais ameno e em melhores condições de provisão de água e alimentos, encaminharam-se, dentre outros locais, à serra de Baturité. O início da produção de café na serra também remonta à década de 20 do oitocentos. Pedro Catão ressalta que:

⁴³⁸ALEMÃO, Francisco Freire. Povoamento da Serra de Baturité. In: DAMASCENO, Darcy; CUNHA, Waldyr. **Os manuscritos do botânico Freire Alemão** - catálogo e transcrição. Anais da Biblioteca Nacional - vol. 81, 1961, p. 343.

⁴³⁹ALEMÃO, Francisco Freire. Povoamento da Serra de Baturité. In: DAMASCENO, Darcy; CUNHA, Waldyr. **Notícias sobre o povoamento e o desenvolvimento de Baturité** - catálogo e transcrição. Anais da Biblioteca Nacional - vol. 81, 1961, p. 339.

A Serra, coberta de florestas com inúmeras vertentes, intensificou o seu povoamento de 1825 em diante pela emigração sertaneja da sêca daquele ano e pela cultura do café, que com sucesso foi ao mesmo tempo ensaiada.

Feita, porém, sem orientação científica e pelo método rotineiro de devastação das matas, teve de declinar pela modificação sequente do *habitat*, de modo a reclamar a proteção da arborização e diminuir a sua produção⁴⁴⁰.

Há que se fazer menção que no ano de 1825 a seca "desenvolvia seu cortejo de calamidades e, assim, teve o Ceará de pagar o tributo de muitas vítimas!"⁴⁴¹. Além da seca, torna-se necessário mencionar que outras questões fizeram do ano de 1825 um período um tanto mais confuso e decerto mortífero se comparado aos anos anteriores. A peste de bexiga que se alastrou pelo território cearense e os conflitos armados⁴⁴² que se deflagraram por sobre algumas localidades do nordeste brasileiro - Ceará, Paraíba, Rio Grande do Norte e Pernambuco -, impelindo as tropas imperiais contra os confederados, que vislumbravam a emancipação republicana de suas províncias, foram elementos imprescindíveis a fim de nos permitir compreensão mais aprofundada sobre o mencionado período. Especificamente sobre os efeitos da estiagem, podemos fazer observar que houve grande mortalidade de pessoas e animais; as fazendas de gado, por exemplo, nas áreas mais castigadas pela seca, foram completamente abandonadas, conformando uma paisagem desértica, principalmente nos sertões, e facilitando a ocorrência de inúmeros roubos às propriedades, que pelos motivos expressos, haviam sido deixadas para trás.

Em períodos de seca, é mais comum que a produção agrícola das localidades sertanejas cearenses sofra os maiores efeitos dos referidos períodos de estiagem, enquanto nas serras mais úmidas as condições de subsistência não se tornam tão precárias. Isso não quer dizer que em tais serras, em determinados períodos secos, os efeitos da estiagem não se façam presentes de forma contundente. É importante

⁴⁴⁰CATÃO, Pedro. Baturité (Subsídio Geográfico, Histórico e Estatístico). **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, t. LI, 1937, p. 66.

⁴⁴¹CATÃO, Pedro. Baturité (Subsídio Geográfico, Histórico e Estatístico). **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, t. LI, 1937, p. 65.

⁴⁴²Estamos a nos referir sobre a Confederação do Equador, que foi um movimento político e emancipacionista que principiou em Pernambuco, estendendo-se a outras províncias brasileiras, como o Ceará, a Paraíba e o Rio Grande do Norte. O principal propósito da Confederação do Equador referiu-se a contestar as medidas centralizadoras e absolutistas empreendida ao curso do Reinado de D. Pedro I, consolidadas na Carta Constitucional de 1824.

considerar que em outros períodos de seca, anteriores ao que estamos nos reportando por ora, também houve processo migratório da população mais francamente atingida, dos sertões cearenses, que rumaram em direção a localidades nas quais as condições de vida lhes pareciam mais interessantes. Joaquim Alves, por exemplo, menciona que, em fins do século XVIII, com a seca de 1790-1793, as áreas sertanejas do Ceará atingiram números mínimos provocados principalmente pela grande mortandade e pela emigração de grande parte da população que buscou se refugiar no litoral e em algumas localidades serranas do Ceará⁴⁴³.

Em sessão extraordinária da Câmara Municipal de Baturité, de 29 de março de 1830, foi lido um ofício emitido pelo Presidente da Província, em 17 de março do mesmo ano, comunicando à citada Câmara que a vila de Baturité deixava de ser vila de índios, especificando ainda que o "Reverendo Vigário não podera perceber dos dito Índios mais do que era de costume, e de tudo ficou esta Camara interada". Na década de 30 do século XIX, não fazia mais sentido a designação de vila de índios na medida em que os indígenas existentes já eram minoritários se comparados aos demais habitantes. Ainda no ano de 1830, em sessão de 12 de dezembro do citado ano, já se argumentava sobre a necessidade de uma estrada que encurtasse o caminho entre a vila de Monte-mór O Novo e Fortaleza:

Proponho que se abra ua nova estrada para a Capital da Provincia visto que estando em distancia de quatorze legoas a atual estrada obriga se andar vinte seis. Tem se já feito as indicações precisas talvez porem com o meter se mãos á obra é natural que se conheça ainda mais vantajem que a se imagina, mais quanto é de maior utilidade ja se pode conhecer com a simples narração da direcção que se deve tomar: pois não pode poupar menos de oito legoas de caminho. Portanto proponho que se tire ua estrada em linha recta do tombo da serra que temos em frente para o lado da Candeia e que dahi vá em linha recta ao Richão do Panta e depois siga polla planice que fica entre serrinha dos criôlos e a serra do Logola e vá ter ao Acarape de sima donde devem seguimento ir ter ao ubú e seguir sempre plana até a cidade de Fortaleza⁴⁴⁴.

⁴⁴³ALVES, Joaquim. **História das Secas (séculos XVII e XIX)**. Edição fac-símile. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2003, p. 75.

⁴⁴⁴CATÃO, Pedro. Baturité (Subsídio Geográfico, Histórico e Estatístico). **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, t. LIII, 1937, p. 158.

Algumas das questões apresentadas nas sessões da Câmara Municipal da vila de Monte-mór o Novo, na década de 30 do século XIX, nos levam a perceber certo movimento visando a discutir e implementar ações que pudessem atender às expectativas de uma elite política e econômica da referida vila. Ao deixar de ser uma vila de índios, a vila de Monte-mór O Novo atrelava-se cada vez aos intentos dos novos proprietários de terras que percebiam e aludiam à necessidade de se explorar por meio da agricultura comercial os espaços férteis da serra. A preocupação em se melhorar às condições de viação terrestre entre a vila de Monte-mór e Fortaleza, reduzindo a distância entre tais localidades, também é um importante indício sobre as novas intenções comerciais e econômicas que se tornavam vigentes e que, cada vez mais, se debruçavam sobre a necessidade de se empreender uma outra forma de ocupação da serra.

Apresentamos algumas das discussões e demandas no âmbito da vila de Monte-mór O Novo de modo a fazer verificar que alguns dos intentos que permeavam as falas dos vereadores nos levam a compreender que, há algum tempo, já se organizava a vila de Monte-mór - politicamente, administrativamente e economicamente -, com vistas a fomentar à agricultura local, que progressivamente haveria de ensejar a ocupação dos espaços férteis serranos. A necessidade de uma estrada que interligasse a referida vila a Fortaleza indicava a necessidade de facilitar o escoamento de mercadorias produtivas. Era uma forma de se estimular e dar celeridade ao comércio, vislumbrando as trocas comerciais que iam além dos povoados e vilas aproximadas, e certamente também se estendiam para além dos mercados da Capital e adjacências.

Feitas as observações sobre as ações e intuítos camarários referentes à vila de Monte-mór O Novo na década de 30 do século XIX, que consideramos bastante oportunas por nos indicar que no âmbito da citada vila já se configuravam interesses comerciais na exploração dos terrenos serranos, em um período anterior à propagação dos devotos intuítos do centro político provincial e imperial em estimular a ocupação produtiva da serra. Nesse sentido, podemos verificar que quando da incidência principal das secas de 1825 e 1845 já havia alguma organização de uma elite política e econômica interessada em investir em cultivos considerados lucrativos, utilizando-se para tanto das consequências migratórias motivadas pelos mencionados períodos de estiagem com vistas a implementar e intensificar seus interesses produtivos.

Se a seca de 1825 foi um evento relevante a fim de explicar o processo de dispersão e, conseqüente redução do número de remanescentes indígenas em Montemór e adjacências, havendo, por outro lado, a convergência migrante de retirantes que chegavam fugidios em busca de melhores condições de sobrevivência e, portanto, se instalavam nas distintas localidades da serra de Baturité, a seca de 1845 também demarcou um período no qual grande quantidade de migrantes se deslocaram em direção a Fortaleza e outros lugares mais próximos, como o litoral e as serras de Baturité, Maranguape e Aratanha. Raimundo Girão cita o "velho historiador" Pedro Théberge que foi cúmplice e se propôs a narrar a tragicidade do evento:

Não achando os sertanejos mais o que comerem, abandonaram suas moradas, retirando-se para o Cariri e mais serras úmidas d Província. Para a capital convergiram mais de 30.000 pessoas sem recursos e reduzidas em geral a um estado de magrém espantosa⁴⁴⁵.

Na seca de 1825, o café foi introduzido na serra de Baturité, no entanto as plantações não lograram o êxito almejado; após a seca de 1845, novas tentativas de cultivo do gênero foram levadas adiante no referido espaço, certamente mais bem-sucedidas, perdurando ao curso de toda a segunda metade do século XIX. Com a seca de 1845, a "migração andrajosa", a que se refere Raimundo Girão, que se deslocou para determinados espaços, dentre os quais a serra de Baturité, tornou-se imprescindível ao desenvolvimento agrícola de tais espaços, na medida em que a agricultura com fins comerciais passou a estruturar-se com o apoio da vasta mão de obra disponível, que foi orientada a desmatar parte da floresta nativa, e a limpar os terrenos para que posteriormente fosse possível o plantio de certos gêneros, como o café e a cana de açúcar, cuja demanda comercial, a partir da década de 40 do século XIX, passou a ser crescente.

Manoel Correia de Andrade observa que, a partir da década de 40 do oitocentos, os brejos agrestinos e o sertão do Nordeste tornaram-se espaços produtores de café. O autor menciona que os "pequenos engenhos rapadureiros" sofreram forte concorrência da referida planta rubiácea, "de vez que matas e canaviais foram

⁴⁴⁵GIRÃO, Raimundo. **Pequena História do Ceará**. Fortaleza: Imprensa Universitária, 1971, p. 293.

transformados em cafezais"; a província cearense e pernambucana tornaram-se não só provedoras das demandas e necessidades locais como também passaram, pouco a pouco, a exportar tal produto. "As áreas agrícolas constituíam, porém, pequenas manchas, 'ilhas' isoladas na vastidão das caatingas"⁴⁴⁶.

3.2.1 A fertilidade e a serra de Baturité

A partir da segunda metade do século XIX, as referências sobre a fertilidade da serra tornaram-se mais corriqueiras. Da mesma maneira, pudemos verificar mais facilmente diversas considerações sobre a necessidade de construção de uma estrada interligando Fortaleza a Baturité, de maneira a possibilitar que a produção serrana, que era considerada vultosa, pudesse correr ao porto da Capital provincial com maior eficiência. Portanto, a produção comercial da serra, a partir da segunda metade do século, aumentou consideravelmente, assim como a procura por terrenos na serra de Baturité bem como a criação e evocação de algumas medidas jurídicas com vistas a evitar quaisquer entraves ao melhor desenvolvimento da agricultura praticada nos diferentes rincões serranos. Sobre essas questões, discutiremos mais detalhadamente nos parágrafos que se seguem.

No Relatório do Presidente da Província cearense de 1853, a serra de Baturité é descrita como "afamada por sua grande fertilidade em todas as estações, e se pôde dizer que uma primavera eterna a esmalta de floridas relvas"⁴⁴⁷. Apesar de o citado Relatório concluir que a agricultura desenvolvida no âmbito da serra caminhava vagarosamente, encontrando-se, portanto, ainda em atraso, a fertilidade da serra de Baturité era evocada a fim de justificar e fomentar maiores investimentos que haveriam de ser direcionados à construção de uma estrada interligando Fortaleza ao referido espaço serrano, "que podia ser o celeiro da cidade, e dar productos para a

⁴⁴⁶ANDRADE, Manoel Correia de. **A Terra e o Homem no Nordeste**. São Paulo: editora brasiliense, 1973, p. 190.

⁴⁴⁷Relatório que o excelentíssimo senhor doutor Joaquim Vilella de Castro Tavares, presidente da provincia do Ceará, apresentou à Assembleia Legislativa Provincial, na abertura da segunda sessão ordinaria de sua 9.^a legislatura, em o 1.^o de setembro de 1853. Ceará, Typ. Cearense, 1853, p. 58. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/179/000058.html>, Acesso em: 27/04/2015.

exportação"⁴⁴⁸, no entanto, "conserva-se sem a precisa animação para desenvolver seus imensos recursos"⁴⁴⁹.

Antônio Marcelino Nunes Gonçalves, Presidente da Província cearense em abril de 1861, ressaltou que ao assumir o cargo de Presidente se concentrou, dentre suas prioridades, em dar seguimento à construção da estrada que interligava a capital "aos primeiros pontos agrícolas", ao curso de um trajeto que se estendia por 39 mil braças. Os intentos do Presidente Antônio Marcelino visavam a possibilitar todo o "impulso de melhoramento e perfeição para o fácil transporte dos gêneros que em prodigiosa quantidade produzem as serras de Baturité, Acarape, Jubaia, Aratanha, e outros lugares intermedios"⁴⁵⁰.

A fertilidade evocada com o propósito de constituir argumento favorável à construção de uma via de comunicação aproximando a capital da província aos terrenos produtivos da serra se amparavam basicamente em um sistema produtivo que visasse à demanda estrangeira. Ainda que a dinâmica econômica e comercial do Ceará não fosse limitada à exportação, cabe salientar que corriqueiramente às falas associadas à necessidade de implementação de obras públicas aproximavam a ideia de fertilidade a um modelo produtivo exportador, que se consolidava como o ideal de prosperidade provincial.

Se por um lado as considerações prestadas pelos Presidentes da Província cearense exaltaram a fertilidade da serra, visando a destacar que aquela localidade poderia em futuro próximo contribuir cada vez mais com as receitas provinciais, a exaltação que proferiu Freire Alemão acerca do mencionado espaço serrano referiu-se às possibilidades que poderia desenvolver como botânico em contribuição à sua ciência bem como à necessidade de se conceber algum conhecimento sobre uma distante parte do país, se tomarmos o centro imperial como referência, que haveria de se integrar à lógica de constituição do Estado brasileiro, que também visava a priorizar áreas que pudessem ser relevantes para a economia do país, o que na segunda metade do XIX implicava o desenvolvimento e a produção da agricultura. Ao tempo que destaca a

⁴⁴⁸Ibid., p. 58.

⁴⁴⁹Ibid., p. 58.

⁴⁵⁰Relatório com que o Dr. Antonio Marcellino Nunes Gonçalves passa a administração da Província ao 1º Vice-Presidente o Sr. cônego Antônio Pinto de Mendinça em 9 de abril de 1861. Ceará: Typographia Brasileira de Paiva e Companhia, 1861, p. 14. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2350/000016.html>. Acesso em 09/03/2015.

uberdade característica da serra de Baturité, fala-nos o botânico sobre o processo de ocupação da serra em meados da segunda metade do século.

Na segunda metade do oitocentos, Freire Alemão disse ter ficado surpreso ao se deparar com o "alto da serra de Baturité", a qual descreveu como "uma vastíssima esplanada, toda erizada de montes, bem semelhante à nossa grande serra do Mar"⁴⁵¹. O botânico, referindo-se à vegetação com a qual se deparou no decurso de sua passagem pela serra de Baturité, observou que, conquanto as matas existentes na mencionada serra fossem tão robustas quando comparadas às que mais corriqueiramente encontrara o naturalista no Rio de Janeiro, a destruição crescente da referida mata nativa serrana era algo que se fazia evidente já há alguns anos.

Freire Alemão, aludindo ao Sr. João Batista Alves de Lima e sua esposa, proveniente de Quixeramobim, observou que o casal comprara um sítio em 1853, nas proximidades do que o botânico denominou "riacho de Gramiranga", que lhes custou 200 mil réis. O referido sítio, segundo descrição apresentada por Freire Alemão, era todo coberto de matas virgens e o principal cultivo desenvolvido referia-se ao café, "de que já tem colhido 1200, a 1300 arrôbas, e conta agora com uma safra de 2000 arrôbas". O mais relevante para o que estamos a discutir nesse momento do trabalho alude às palavras do Sr. João Batista Alves de Lima, indiretamente citadas por Freire Alemão, sobre o fato de que, ao chegar à serra, se deparou com um espaço quase que inteiramente deserto, encontrando apenas "ruínas e taperas de sítios antigos"⁴⁵².

Freire Alemão nos fala sobre o processo de ocupação comercial da serra de Baturité, indicando que tal processo fez resultar a destruição da mata nativa. Essa observação prestada pelo botânico, aliada a outras referências documentais consultadas, nos dá indícios sobre uma devastação desmesurada referente à vegetação serrana a fim de que áreas dedicadas a determinadas culturas, como o café, fossem levadas adiante. Embora a produção da serra de Baturité, na segunda metade do século XIX, não tenha se limitado à cafeicultura, é irrefutável que o cultivo do café se tornou a principal cultura assim como a grande expectativa produtiva, no sentido de que a produção

⁴⁵¹ALEMÃO, Francisco Freire. **Diário de viagem de Francisco Freire Alemão (1859-1861)**. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2011, p. 446.

⁴⁵²ALEMÃO, Francisco Freire. Povoamento da Serra de Baturité. In: DAMASCENO, Darcy; CUNHA, Waldyr. **Os manuscritos do botânico Freire Alemão** - catálogo e transcrição. Anais da Biblioteca Nacional - vol. 81, 1961, p. 343.

serrana chegasse a números vultosos, como ocorria em outras províncias, como Rio de Janeiro e São Paulo. E não foram raros os comentários sobre a superioridade do café produzido no Ceará, ao serem comparados ao que se produzia, por exemplo, no Rio de Janeiro. A qualidade, portanto, era um forte argumento para que houvesse crescentes investimentos de maneira a propiciar que a referida produção serrana chegasse a números equivalentes ou superiores aos das províncias mais ricas do Império, que tinham no café o carro chefe de suas receitas.

Nos jornais cearenses também temos algumas considerações sobre a fertilidade incomum da serra de Baturité, a qual, como as serras de Acarape, Aratanha e Maranguape, era considerado um espaço propício à cultura de café, algodão e cana em grande escala. O propósito dos artigos publicados nos referidos periódicos visava a apresentar informações que embasassem argumentos com vistas a fomentar o Governo da Província cearense a encetar a construção de uma estrada mais estruturada interligando a serra à cidade de Fortaleza.

A partir da segunda metade do oitocentos temos maior incidência de manifestações que buscavam dar notoriedade à fertilidade do referido espaço serrano, relacionando-se principalmente com o aumento da produção agrícola da serra e decerto em virtude das demandas comerciais que oportunizavam melhores condições àqueles que se propunham e que tinham possibilidades de desenvolver a produção dos principais gêneros de exportação, quais sejam, o algodão, o café e a cana de açúcar. No jornal *O Cearense* de 8 de dezembro de 1857, temos algumas considerações referentes à produção serrana:

Alem do café, e assucar, que tem duplicado de anno á anno, tem mais o algodão, que exporta, bem como grande quantidade de couros salgados, e recebe em retorno generos, ou mercadorias estrangeiras em grande valor, sendo talvez o maior consumidor desta praça. Alguns negociantes d'alli não só fazem seos pagamentos com os generos do paiz, como levão quantidade de dinheiro do lucro que tirão de suas transacções⁴⁵³.

Sobre a produção da serra de Baturité, temos um ofício produzido pela Câmara Municipal de Baturité, em resposta à circular emitida pela presidência da

⁴⁵³BPGMP. Vias de Comunicação. *O Cearense*. Fortaleza, 8 dez. 1857, n. 1082, p. 1.

província cearense, enviado em 15 de outubro de 1854 ao Presidente da Província Vicente Pires da Mota, por meio do qual especificava uma série de informações solicitadas acerca de Baturité, sobre a citada serra e outras questões referentes à viação terrestre a partir das referidas localidades. Sobre a serra de Baturité, por exemplo, consta no citado documento que o mencionado espaço serrano tinha de extensão aproximadamente 18 a 20 léguas de largura e 6 a 7 léguas de comprimento. Ademais, havia observações sobre a vegetação serrana, especificando que uma parte do espaço da serra de Baturité estava coberto de grandes matas, outra parte cultivada, também tem capoeiras, e pequenas pastagens"⁴⁵⁴. No que concerne à área cultivada, os seguintes gêneros foram elencados: cana de assucar, café, mandioca, milho, feijão, batatas, além de diversas fruteiras. Nos espaços de menor altitude da serra de Baturité, as matas existentes eram caracterizadas como sendo mais secas, e os gêneros cultivados eram basicamente arroz, algodão, mandioca, milho, feijão, tabaco e cacau. Quanto ao cultivo de arroz, Freire Alemão, em suas considerações sobre a serra de Baturité, diz que suas terras eram apropriadas principalmente ao café, à cana de açúcar e aos legumes de um modo geral, com exceção do arroz que, segundo o botânico, não dava por aquelas plagas. Portanto, verificamos certa divergência nas considerações prestadas quanto ao cultivo de arroz nos documentos consultados, o que nos leva a supor que o botânico, além de não ter se deparado com o referido cultivo, em suas andanças não teve a oportunidade de entrar em contato com alguém que lhe pudesse informar sobre os terrenos serranos um pouco mais apropriados a tal plantio. Provavelmente, se tivesse ficado um pouco mais na serra, conhecido mais a fundo os distintos espaços serranos, as observações apresentadas por Freire Alemão poderiam ter sido diferentes.

Outro texto publicado no O Cearense, em 28 de outubro de 1859, nos permite verificar mais referências à uberidade da serra de Baturité:

Os grandes recursos, que offerecem as serras de Baturité com 14 legoas de extensão, a do Acarape, Pacatuba, Jubaia, Maranguape; ou antes todo esse cordão de serras, que formão um só grupo desde Maranguape até Baturité, apropriado á todo genero de cultura, especialmente para café, algodão, canna e legumes: não só as faldas das serras, com essas varzeas immensas regadas pelos correntes de

⁴⁵⁴APEC. Fundo: Câmaras Municipais. Série: Correspondências Expedidas. Ofício de representantes da Câmara Municipal de Baturité ao Presidente da Província do Ceará, Vicente Pires da Motta. 15/10/1854. Caixa 24, fls. s/n.

Pacatuba, Guaiuba, Acarape, Candeia, Canôa, Aracauaba etc. tão férteis, e substanciosas para a cultura da canna; essas grandes matas ricas em madeiras de toda especie [...]⁴⁵⁵

A fertilidade exaltada da serra tornou-se um relevante argumento destinado a enfatizar a premente necessidade de construção de uma via de comunicação entre Baturité e Fortaleza. Nesse sentido, a fertilidade serrana referia-se primordialmente à produção de café e de cana. A impossibilidade de se lograr o transporte de todo o montante de tais gêneros, que se produzia nos dispersos sítios da serra de Baturité, tornava-se uma forma de evidenciar que a estrada de Baturité era uma obra pública prioritária, sem a qual não haveria meios de a província chegar a novos e melhores patamares econômicos. A situação que estamos a fazer menção resumia-se no seguinte trecho retirado de um texto mais amplo publicado no jornal Cearense, de 5 de novembro de 1865, relatando o que estava a ocorrer com a produção proveniente da serra: "a produção vai augmentando, e os meios de transporte diminuindo. Os fretes tornando-se pesadissimos, e absorvendo os lucros da produção, ou a inutilizando pela quasi impossibilidade de condução"⁴⁵⁶.

Com o aumento produtivo das propriedades localizadas na serra de Baturité, e a consequente necessidade de que as mercadorias atingissem o porto mais próximo, portanto o porto da Capital da província, o transporte dos produtos provenientes tornou-se um negócio relevante, que chegou a ser apresentado nas páginas dos principais periódicos locais, a fim de oferecer os serviços a quem precisasse e obviamente pudesse arcar com as despesas cobradas. Um dos anúncios que tivemos oportunidade de consultar foi assinado por Antonio Francisco de Vasconcellos, que escrevia da vila de Maranguape em 16 de agosto de 1863, especificando as seguintes palavras:

O ABAIXO ASSIGNADO negociantes e proprietário d'essa villa, faz sciente ao respeitavel publico, que vai fazer sua residencia no lugar denominado - Agua-Verde - districto de Jubaia deste municipio, onde não só tem de continuar a viver de negocio, comprando todo qualquer genero, com especialidade café, sarnamby e algodão á troca de

⁴⁵⁵BPGMP. A estrada de Baturité. **O Cearense**. Fortaleza, 28 out. 1859, n. 1272, p. 1.

⁴⁵⁶BPGMP. Cearense (Fortaleza, 5 de novembro de 1865). **Cearense**. Fortaleza, 5 nov. 1865, n. 1944, p. 1.

genero e moeda; como tãobem se encarrega de pôr *frete* em costas de animaes da serra de Baturité para a capital. [...] ⁴⁵⁷

É relevante destacar que o anúncio supracitado foi publicado em 1863, portanto, alguns anos após o início das obras de construção de uma estrada melhor estruturada entre Fortaleza e Baturité, que teve seu início a partir de 1854. Nesse sentido, as condições de viação terrestre entre as duas localidades mencionadas, aproximadamente uma década após os primeiros passos da referida obra pública, provocaram algumas melhorias, ao se comparar às condições anteriores. Isso não quer dizer que a estrada tenha se tornado uma obra inquestionável e elogiada. Portanto, além do aumento da produção, é preciso mencionar que as melhores possibilidades de transporte, dado o desenvolvimento das obras referentes à estrada de Baturité, influenciaram no sentido de permitir condições mais razoáveis a fim de que os serviços de frete fossem oferecidos, sem que isso expressasse prejuízos irrefutáveis.

Os lavradores de Baturité e adjacências eram considerados os principais prejudicados pela inexistência de uma boa estrada interligando a referida localidade a Fortaleza, capital da província. Alguns relatos e considerações prestadas sobre a produção dos lavradores, principalmente a que haveria de chegar ao porto mais aproximado com vistas a ser exportada, atestava que as mercadorias estavam encalhadas e deveriam se perder dada a impossibilidade de o montante chegar à capital da província, sem grandes prejuízos, em face aos percalços e às dificuldades impostas pelo caminho. "E' tal a falta de conducção que resulta do pessimo estado da estrada, que nem a mil reis por arroba ha quem queira emprehender o transito desses generos n'ua distancia de 24 legoas"⁴⁵⁸. A quantidade de mercadorias provenientes da serra exigia uma forma de transporte diferente da que se praticava até então, que ocorria por meio de estradas pouco niveladas, dificultando a passagem de carros puxados por bois, e se dava sobretudo nas costas de animais, principalmente de burros.

Não estamos discutindo, nesse momento, a produção agrícola da serra de Baturité, conquanto tenhamos feito considerações a partir de um documento da Câmara Municipal de Baturité que nos forneceu uma série de dados e informações sobre a

⁴⁵⁷BPGMP. Anuncios. **Pedro II**. Fortaleza, 19 ago. 1863, n. 186, p. 3.

⁴⁵⁸BPGMP. A estrada de Baturité. **O Cearense**. Fortaleza, 10 nov. 1857, n. 1074, p. 1.

agricultura empreendida na citada localidade. O mais importante, por ora, é identificar que os textos publicados nos jornais cearenses que teciam considerações sobre a fertilidade inigualável da mencionada serra tinham como propósito central de suas intenções fazer verificar que apesar de no Ceará existir terrenos tão prolíficos como os que se encontravam na serra de Baturité, tal espaço e os esforços produtivos dos lavradores que por lá trabalhavam não eram suficientes a fim de se contribuir com a riqueza provincial, uma vez que inexistia uma eficiente via de comunicação que pudesse facilitar o encaminhamento dos produtos serranos em direção sobretudo ao porto de Fortaleza.

É interessante observar que a exaltação da fertilidade serrana também estava presente nos anúncios publicados nos diferentes periódicos que circularam no Ceará, os quais se propunham a apresentar os atrativos constantes em determinadas propriedades localizadas na serra de Baturité, que estavam à venda, a fim de suscitar os interesses de potenciais compradores. Pelos anúncios, podemos dizer que a partir da segunda metade do século XIX os terrenos da serra de Baturité tornaram-se cada vez mais espaços atrativos, e a frequência dos anúncios apresentando novas opções de compra nos ajuda a inferir acerca de tal questão. De outra maneira, se não houvesse demanda interessada na compra de terrenos na citada serra, os anúncios seriam raros e principalmente seriam concisos sem quaisquer preocupações em tecer considerações e descrições mais detalhadas sobre a qualidade de determinado sítio posto a venda.

Em alguns anúncios, os cafezeiros já existentes na terra figuravam-se como o maior atrativo. Denotavam, portanto, que os recursos que haveriam de ser gastos com o propósito de se adquirir o terreno anunciado não tardariam a ser recuperados posto que uma produção relevante como a dos cafezais, a qual inspirava grandes demandas comerciais na segunda metade do século XIX, tornava-se uma garantia de futuros e prósperos negócios, que poderiam levar o proprietário, que viesse a adquirir aquele pedaço de terra, a obter seguramente altos lucros em um futuro não muito distante. Os sítios postos à venda, em algumas ocasiões, eram apresentados como "sítios de café", ou seja, os anúncios deixavam claro que as terras oferecidas para venda eram perfeitamente apropriadas sobretudo ao cultivo dos cafezais, na medida em que o sucesso do café brasileiro perante os mercados estrangeiros expressavam as maiores receitas para a economia brasileira; tornava-se, portanto, a possibilidade de se lograr os mesmos benefícios e lucros dos proprietários de fazendas de café do centro-sul, principalmente

de São Paulo, que veio a se tornar a maior produção do país a partir da segunda metade do século XIX.

Além dos cafezais, outros elementos eram apresentados a fim de confirmar a inquestionável fertilidade das terras ofertadas. A existência de árvores frutíferas, abundância de água, a disponibilidade de certa estrutura técnica produtiva, as condições de produtividade dos terrenos referentes à plantação de outras culturas, como a cana de açúcar, dentre outros elementos. Em 17 de janeiro de 1866, um anúncio foi publicado no jornal *Constituição*, especificando os seguintes pontos:

O ABAIXO ASSIGNADO VENDE UM sitio na serra de Baturité com plantação de cafeseiros em numero de 46 a 50 mil pés, os quaes se achão tratados de melhor forma tendo tido anualmente quatro limpas. Tem terras próprias para plantar café; e correntes de agoa encanadas do Acarape.

Tem para o corrente ano uma safra talvez superior a 1000 arrobas de café. Tem também quebradas próprias para plantação de algodão &. Conta finalmente muitos pés de laranjeira &.

Vende-se Barato.

Ceará, 16 de janeiro de 1866.

José Luiz Souza⁴⁵⁹.

Dez anos após o referido anúncio no *Constituição*, verificamos outro anúncio no jornal *Cearense* que nos apresenta alguns elementos próximos ao observado no periódico supracitado:

Francisco de Paula Souza Leão, vende todo, ou em parte do seu sitio, denominado - Urucú -, na serra de Baturité, proximo a povoação da Pindoba, com boas mattas virgens, muitas varzeas para cannas; e boas capoeiras, que se prestam a todo o genero de cultura: cujo terreno é cercado em toda a sua extensão de oeste a leste, por duas bellas correntes, e contem muitas fructeiras. Quem a pretender dirija-

⁴⁵⁹BPGMP. Anuncios. **A Constituição**. Fortaleza, 17 jan. 1866, n. 1944, p. 3.

se ao referido Souza Leão na povoação da Mecejana, aonde presentemente reside⁴⁶⁰.

Em certos anúncios, dizia-se claramente que o pagamento poderia ser facilitado, de modo que o interessado não necessariamente haveria de dispor, de uma só vez, de toda a quantia cobrada, existindo a possibilidade, portanto, de a terra ser comprada a prazo. Outro ponto que nos chama atenção refere-se aos anúncios esporádicos que faziam determinados proprietários a fim de deixar bastante claro que quaisquer negócios que viessem a fazer seus parentes mais próximos, como os filhos, não teriam validade alguma por não haver legitimidade de posse dos que estavam a querer fazer negócio a partir de certos sítios, alguns dos quais estavam localizados na serra de Baturité. O que nos chama atenção nesse tipo de anúncio é que dada a valorização das terras serranas, a partir da segunda metade do século XIX, além do crescente aumento nas vendas de terras, percebemos alguns conflitos familiares que giravam em torno do poder de propriedade de terrenos que a cada dia estavam valendo mais. A mesma lógica de análise que aplicamos ao observar os anúncios de venda, acreditamos que vale para que possamos melhor perceber os conflitos envolvendo familiares, os quais nos dão bons indícios sobre a valorização das propriedades na serra de Baturité.

Os conflitos que concerniam aos espaços territoriais da serra de Baturité não ficaram restritos somente aos interesses dos membros de um mesmo grupo familiar; um dos anúncios que consultamos, por exemplo, nos permitiu perceber que havia certa confusão entre partes que se referiam a indivíduos sem qualquer laço de parentesco, os quais disputavam a propriedade de determinados terrenos, levando um dos envolvidos no imbróglio à necessidade de dar publicidade à questão de modo a evitar que algumas de suas terras, evidentemente foi assim que o anunciante as apresentou, fossem vendidas por outrem, o qual não poderia levar adiante o referido negócio por não ter qualquer legitimidade quanto à propriedade dos terrenos, esse também foi o modo como o anúncio apresentou o negociante que estava a oferecer terras na mencionada localidade:

⁴⁶⁰BPGMP. Anuncios. **Cearense**. Fortaleza, 28 nov. 1869, n. 267, p. 4.

CONSTANDO AO ABAIXO ASSIGNADO QUE os pardos Ramos, moradores no Choró, pretendem vender um sítio no lugar Palmeiras, no rio Aracoába sobre a serra Baturité, e sendo isto em prejuízo do anunciante, por isso previne ao reseitavel publico que pessoa nenhuma compre o referido sitio, visto que parte delle pertence ao anunciante, sob pena de ser a venda reputada por nulla e de má fé. Sobral 7 de agosto de 1857.

*Raymundo Nonato de Oliveira Ramos*⁴⁶¹.

Os sítios localizados na serra de Baturité, conforme fizemos verificar, estavam presentes em uma série de anúncios nos principais periódicos que circularam no Ceará. Resolvemos apresentar os anúncios publicados nos jornais, tanto os que se referiam à venda de "sítios de café", como já fizemos menção, como os que aludiam a conflitos envolvendo os interesses territoriais, a fim de fazer notar que a exaltação atinente à fertilidade da serra de Baturité, sobre a qual fizemos menção no início dessa parte do trabalho, acompanhava sobretudo a valorização dos terrenos localizados na citada serra. Portanto, se, por um lado, as considerações prestadas sobre a fertilidade incomum da serra tinham como perspectiva a ideia de fomentar a construção de uma via de comunicação interligando Baturité a Fortaleza, há que se deixar claro que não foram iniciativas tomadas sem quaisquer bases concretas de análise, pois no período acerca do qual estamos a falar, segunda metade do século XIX, percebemos que, de fato, houve um grande interesse e valorização dos terrenos serranos, dada as melhores condições técnicas que favoreciam o comércio e obviamente as crescentes demandas internacionais por produtos agrícolas.

3.2.2 O café e a serra de Baturité

Temos disponível certo esforço, concebido pelo Barão de Studart e publicado na Revista do Instituto do Ceará, configurando o trajeto de introdução dos cafezais no território cearense. Barão de Studart, portanto, afirma que teria sido José de

⁴⁶¹BPGMP. Anuncios. **Pedro II**. Fortaleza, 22 ago. 1857, n. 1716, p. 4.

Xerez Furna Uchoa⁴⁶² o indivíduo a trazer ao Ceará a primeira muda de café, que plantou na serra da Meruoca, no sítio denominado Santa Úrsula, em 1747⁴⁶³. Barão de Studart menciona que a cultura do café não despertara maiores interesses, figurando apenas como pequenas plantações voltadas ao consumo particular, sem inspirar ainda quaisquer intentos comerciais.

Pedro Catão observa que a cultura cafeeira na serra de Baturité, que teve seu princípio em 1824, teria se iniciado a partir de Manuel Felipe Castelo-Branco, que transplantou mudas provenientes do Pará a fim de plantá-las no sítio denominado "Bagaço", localizado em Mulungu⁴⁶⁴. Barão de Studart, no entanto, apresenta outra versão, segundo a qual o cultivo de café teria principiado em Baturité por meio de Antônio Pereira de Queiroz,

que o plantou no sitio <<Mucaipe>> ou <<Mungaipe>>. Provinha de cafeeiros do Cariry, os quaes, por sua vez, eram originarios de Pernambuco. No mesmo anno de 1824, Felipe Castello Branco trouxe mudas ou sementes do Pará e plantou-as no sitio <<Bagaço>>, hoje <<Correntes>>, de Pedro Pires da Rocha. Das informações, que colhi, julgo era café da variedade <<Bourboun>>. Aos nomes de Queiroz e Castello Branco manda a justiça ajuntar os de Hollanda, Themoteo Ferreira Lima, Manoel Figueredo e das famílias Queiroz, Hollanda, Linhares e Caracas, como pioneiros e incentivadores da lavoura cafeeira em Baturité⁴⁶⁵.

Posteriormente, teriam os cafezais seguido a localidades próximas a Baturité, como a serra da Aratanha e Pacatuba; Barão de Studart atribui a Domingos da Costa o início do plantio nos referidos espaços: "Os canteiros por elle plantados na Serrinha passaram para o irmão João da Costa, que os mudou em 1826 para o seu sitio <<Imboassú>>"⁴⁶⁶. Portanto, Barão de Studart, em suas observações acerca do início dos cultivos de café no Ceará, ressalta que a família Albano teve relevante contribuição, enfatizando a importância de José Antônio Costa e Silva, pai do escritor Juvenal

⁴⁶²José de Xerez Furna Uchoa teria conseguido duas mudas de café, que lhe presenteou o Duque de Choiseul, quando de viagem realizada a Paris em fins da primeira metade do século XVIII.

⁴⁶³STUDART, Barão de. Ligeiras notas sobre o Café no Estado do Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, t. XLII, 1928, p. 93.

⁴⁶⁴CATÃO, Pedro. Baturité (Subsídio Geográfico, Histórico e Estatístico). **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, t. LI, 1937, p. 60.

⁴⁶⁵STUDART, 1928, op. cit., p. 94.

⁴⁶⁶Ibid., p. 95.

Galeno, o qual, na avaliação do citado Barão, fora a primeira pessoa a explorar o café com propósitos comerciais.

A produção de café voltada à exportação, segundo Raimundo Girão, somente ocorreu após 1846; anteriormente a produção estava limitada a uma demanda local, conforme já fizemos menção. Raimundo Girão ainda destaca que no Ceará, conquanto não seja possível se falar em uma aristocracia do café como se deu no Rio de Janeiro e São Paulo, houve a "pequena nobreza dos cafezais baturiteenses, de famílias ricas com hábitos e costumes mais apurados e projeção social saliente"⁴⁶⁷. O referido autor faz menção aos Linhares, aos Caracas, aos Holandas, aos Ferreira Lima, aos Queirós, aos Sampaio e aos Dutras a fim de sustentar sua observação acerca da existência de uma "fidalguia serrana".

Ao ressaltarmos a relevância dos cafezais na serra de Baturité ao longo do oitocentos, estamos a considerar que a implementação e intensificação do referido cultivo torna-se elemento imprescindível a fim de melhor explicarmos uma miríade de mudanças na paisagem natural e social da citada serra. Na proximidade da metade do século XIX, a serra de Baturité ganhou ares de mais importante e fértil espaço da província. Não só sob a perspectiva dos interesses comerciais cearenses figurava-se a serra como inigualável reduto de garantia da prosperidade provincial, os interesses vicejavam decerto também a partir do centro do Império. Não à toa se deslocaram ao Ceará, bem como a outras localidades, viajantes e homens dedicados às ciências, financiados pelos cofres imperiais, com vistas a observar e descrever determinadas áreas que poderiam servir aos intentos econômicos do país, que na metade do século coadunava-se às atividades que apresentavam maiores demandas comerciais internacionais - agricultura - e também à possibilidade de se encontrar jazidas minerais, que, de forma irrefutável, expressariam um acréscimo às riquezas do país.

⁴⁶⁷GIRÃO, Raimundo. **História Econômica do Ceará**. Fortaleza: UFC/Casa José de Alencar Programa Editorial, 2000, p. 381.

3.2.3 Produção e mão de obra na serra de Baturité

Em 1866, o Presidente da Província cearense Francisco Ignacio Marcondes Homem de Mello se deslocou a serra de Baturité. Partiu em 9 de dezembro do referido ano da cidade de Fortaleza com o objetivo de atravessar a citada serra até atingir a cidade de Baturité, visando a "examinar pessoalmente o estado e direção das estradas, que ligam esse centro agrícola á capital"⁴⁶⁸. Portanto, a finalidade da viagem de Francisco Ignacio referia-se a observar e descrever as condições de produção e de viação envolvendo as relações comerciais entre a capital da província e aquele que era considerado o principal núcleo agrícola cearense. Após chegar às proximidades da serra de Baturité, no dia 11 de dezembro de 1866, Francisco Ignacio e alguns companheiros deram início à subida da serra. Já próximo ao meio-dia a comitiva chegou a Pendencia⁴⁶⁹, onde se hospedaram na propriedade do Sr. Tenente Coronel Epiphânio, um fazendeiro que se dedicava principalmente à cultura do café.

Já no início da viagem, a serra de Baturité suscitou de Francisco Ignacio as seguintes palavras: "Não conhece o Ceará quem percorre as suas infindas planícies, sem visitar as suas serras"⁴⁷⁰. A paisagem seca que corriqueiramente caracterizava o Ceará abria passagem e a umidade verdejante da serra de Baturité refutava, em parte, um conhecimento que, com alguma frequência, se difundia sobre o território cearense:

Constituem estas a parte a mais interessante da geographia phisica d'esta provincia. As serras aqui offerecem-se á vista como eminencias isoladas, as quaes por sua elevação e condições especiaes de clima se prestam á cultura a mais variada. São regiões especiaes, que a natureza collocou no meio dos areaes ardentes do Ceará, e servem como de celleiros á povoações, o mais das vezes situadas nas fraldas das montanhas. Taes são a Pacatuba, Maranguape, Baturité, Sobral, etc.

⁴⁶⁸HOMEM DE MELLO, Francisco Ignacio Marcondes. Excursões pelo Ceará, S. Pedro do Sul e S. Paulo. (Memoria lida no Instituto Historico e Geographico Brasileiro, em as sessões de 2 de junho, 28 de julho, e 25 de agosto de 1871). **Revista do Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico do Brasil**. Rio de Janeiro, t. XXXV, 1872, p. 80.

⁴⁶⁹Localidade denominada atualmente como Pacoti.

⁴⁷⁰HOMEM DE MELLO, Francisco Ignacio Marcondes. Excursões pelo Ceará, S. Pedro do Sul e S. Paulo. (Memoria lida no Instituto Historico e Geographico Brasileiro, em as sessões de 2 de junho, 28 de julho, e 25 de agosto de 1871). **Revista do Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico do Brasil**. Rio de Janeiro, t. XXXV, 1872, p. 80.

Penetrando por pittoresco plató, percorrendo um solo sempre elevado, coberto de vegetação cerrada e vigorosa, um clima em toda a parte fresco e amenissimo: o viajante sente-se transportado á regiões mais risonhas da zona temperada; e mal poderia convencer-se de que o rodeam os ardores do equador⁴⁷¹.

As serras a que se refere Francisco Ignacio, quando de sua passagem pelo Ceará, são caracterizadas como localidades "especiais", e a motivação da análise empreendida aludia ao potencial agrícola constatado. Quando viajou pelos espaços serranos do Ceará o citado Presidente, a construção da estrada de ferro ainda era apenas uma possibilidade conjectural. Nas datas de leitura e, portanto, relato sobre a viagem empreendida, no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, em 2 de junho, 28 de julho e 25 de agosto de 1871, a estrada de ferro de Baturité dava seus primeiros passos e ainda não atingira propriamente Baturité, ainda que esse fosse o destino principal antes que se principiasse o seu prolongamento em direção ao sertão em fins da década de 70 do século XIX.

A ênfase dada à riqueza e ao potencial natural da serra de Baturité tornava-se uma oportunidade de levar ao coração do Império mais informações que pudessem favorecer o andamento das obras ferroviárias na província cearense. A exaltação referente à uberdade da serra de Baturité nos documentos oitocentistas que pudemos consultar expressaram, de um modo geral, um meio de se direcionar as atenções para a necessidade de se implementar melhores condições de viação entre a capital da província e a citada localidade serrana.

Na serra Baturité, que, segundo o Presidente da Província, apresentava 105 quilômetros de comprimento e 46 de largura, chamou atenção o fato de ser ali o espaço onde estavam situadas as primeiras fazendas de café do Ceará, que remontavam ao ano de 1844⁴⁷², quando, conforme afirma Francisco Ignacio, se deu início o desenvolvimento da cultura de cafezais na mencionada serra, ocupando, no período da

⁴⁷¹HOMEM DE MELLO, Francisco Ignacio Marcondes. Excursões pelo Ceará, S. Pedro do Sul e S. Paulo. (Memoria lida no Instituto Historico e Geographico Brasileiro, em as sessões de 2 de junho, 28 de julho, e 25 de agosto de 1871). **Revista do Instituto Histórico, Geografico e Etnográfico do Brasil**. Rio de Janeiro, t. XXXV, 1872, p. 81.

⁴⁷²HOMEM DE MELLO, Francisco Ignacio Marcondes. Excursões pelo Ceará, S. Pedro do Sul e S. Paulo. (Memoria lida no Instituto Historico e Geographico Brasileiro, em as sessões de 2 de junho, 28 de julho, e 25 de agosto de 1871). **Revista do Instituto Histórico, Geografico e Etnográfico do Brasil**. Rio de Janeiro, t. XXXV, 1872, p. 83.

viagem a que estamos a nos referir, segunda metade da década de 60 do XIX, a posição de um dos principais gêneros de exportação da província.

A produção dos cafezais baturiteenses, em acordo ao que nos indica Francisco Ignacio Marcondes Homem de Mello, chegava, por ano, a 100 mil arrobas. Thomaz Pompeo de Sousa Brasil, uma década antes da viagem empreendida por Francisco Ignacio atravessando a serra, também proferiu algumas observações sobre a fertilidade da serra de Baturité, mencionando que o comércio de café atingiu aproximadamente 150.000 arrobas, existindo em 1859 cerca de 214 estabelecimentos rurais, que não se dedicavam evidentemente exclusivamente ao cultivo de café, mas abrangia a produção de distintos gêneros agrícola, como a cana de açúcar e alguns legumes. Também especificou Thomaz Pompeo sobre o fato de haver na citada serra - que "entretém activo e diuturno commercio com Fortaleza pela estrada que, depois de reparada, foi reduzida a 15 leguas em linha recta"⁴⁷³ - 53 fazendas de gado.

Em 1857, temos relato publicado no jornal O Cearense de um negociante de Baturité, o qual se referia à relevância do mercado da capital, Fortaleza, para as mercadorias provenientes da serra de Baturité e localidades próximas, apresentando dados referentes aos dois anos anteriores às suas observações, portanto, o ano de 1855 e 1856. Diz o negociante que a capital da província recebia por volta de 100 mil arrobas - 40 mil arrobas de café e 60 mil arrobas de açúcar. As palavras citadas no referido periódico têm como propósito fazer observar que a produção agrícola da serra era importante e poderia ser ainda melhor, caso houvesse investimentos atinentes às condições de produção e também de viação:

Alem do caffè, e assucar que duplicado de anno á anno, tem mais o algodão, que exporta, bem como grande quantidade de couros salgados, e recebe em retorno generos, ou mercadorias estrangeiras em grande valor, sendo talvez o maior consumidor desta praça. Alguns negociantes d'alli não só fazem pagamentos com os generos do paiz, como levão quantidade de dinheiro do lucro que tirão de suas transacções.

Estão entretanto soffrendo muitos negociantes, e agricultores grandes prejuizos por falta de conducção duplicadamente, não crescerão na

⁴⁷³BRASIL, Thomaz Pompeo de Sousa. **Ensaio Estatístico da Província do Ceará (T. II)** - ed. Fac. sim -. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997, p. 164.

mesma proporção os meios de condução; além de que a estrada não se presta ao transporte de carros, e estes mesmos não aparecem.

De sorte que além de acharem sofrendo uma baixa extraordinária, por que perderão o melhor preço do mercado, servindo isto de empecilho ao pobre agricultor, que não tendo condução, nem quem lhe compre seus gêneros por preço que cubra os gastos da produção, tem de desanimar⁴⁷⁴.

Pedro Airton Queiroz Lima nos permite ter melhor noção sobre as propriedades da serra de Baturité na medida em que analisou 454 inventários referentes a proprietários de terras situadas no citado espaço serrano, dos quais a maior parte era de terrenos produtores de café⁴⁷⁵. O autor observa que dentre os inventariados analisados havia os que possuíam um ou mais sítios, bem como aqueles que, além de seus sítios, eram detentores de determinadas "partes" ou "posses" de terra, levando Pedro Airton a concluir que na serra de Baturité havia grande fragmentação territorial⁴⁷⁶. Além disso, menciona o historiador que muitos proprietários de sítios na serra de Baturité também possuíam terrenos em áreas mais áridas do sertão cearense. Diz Pedro Airton que dos 454 inventários analisados pode verificar que cerca de 289 tinham terras apenas na referida serra e que 160 eram detentores de terras na serra e no sertão⁴⁷⁷.

Também o mencionado historiador faz algumas referências acerca das características dos terrenos situados na serra de Baturité. Diz-nos, portanto, Pedro Airton que dificilmente nos inventários pesquisados há observações sobre as dimensões dos sítios, havendo especificações acerca das benfeitorias existentes em cada uma das propriedades. O autor nos fala sobre a existência de sítios muito pequenos, cujas referências não eram feitas em braças, medida corrente, mas sim em "passos"; também ressalta sítios grandes, cujos proprietários eram homens ricos, chegando a possuir mais de uma centena de milhares de pés de café em suas propriedades. Um desses

⁴⁷⁴Vias de Comunicação. **O Cearense**. Fortaleza, 8 dez. 1857, n. 1082, p. 1.

⁴⁷⁵O autor menciona que de 360 inventários que permitiram empreender comparação por especificarem dados referentes à produção apenas em 11 os valores atinentes às lavouras de café ficavam "aquém do valor de outras culturas". *O Café*, portanto, está muito frequentemente presente nos inventários pesquisados, como também a cana e a mandioca.

⁴⁷⁶LIMA, Pedro Airton Queiroz. **À Sombra das Ingazeiras: o café na Serra de Baturité (1850-1900)**. 2000. Dissertação (Mestrado em História Social). Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2000, p. 65.

⁴⁷⁷Ibid., p. 65.

proprietários ricos, Theotônio Evangelista de Abreu, era proprietário de 133.685 pés de café, distribuídos em 14 sítios e 8 roçados⁴⁷⁸.

Ainda sobre as considerações prestados por Pedro Airton Queiroz de Lima, torna-se relevante ressaltar alguns dados concebidos pelo autor acerca da produção dos terrenos existentes na serra de Baturité. Diz-nos o citado autor que de 420 inventários pode constatar que 272 deles:

apresentavam até 10.000 cafeeiros; 95 inventariados tinham de 10.001 a 30.000 cafeeiros; 35 inventariados tinham de 30.001 a 60.000 cafeeiros, 8 tinham de 60.001 a 100.000 cafeeiros; 8 tinham de 100.001 a 150.000. Apenas 2 tinham mais d 150.000 pés de café, um deles com 196.000 cafeeiros e outros com 330.000⁴⁷⁹.

Das mercadorias que provinham da serra, uma parte seguia ao porto de Fortaleza a fim de ser exportado; outra parte, seguia, por comboios, de maneira a atender aos interesses de localidades do interior do Ceará, de Pernambuco e do Piauí. Aproximadamente duas décadas antes das considerações prestadas por Francisco Ignacio, temos um pequeno texto publicado no jornal O Cearense⁴⁸⁰, tecendo considerações sobre algumas questões comerciais do Ceará, observando, por exemplo, que uma pequena parte da produção cafeeira era exportada e a maior parte do cultivo se destinava às províncias do Pará, Pernambuco, Piauí e Maranhão. Portanto, observando referências documentais do início da década de 50 e outra de princípio dos anos 70, do século XIX, verificamos, que, embora o volume exportador de café tenha crescido, a venda do mencionado gênero contemplava não só as demandas internacionais, mas os interesses comerciais de outras províncias aproximadas.

Ademais, além dos cafezais, outra questão figurou-se como relevante aos olhos do nosso Presidente Francisco Marcondes Homem de Mello:

⁴⁷⁸Ibid., 74.

⁴⁷⁹Ibid., p. 110.

⁴⁸⁰BPGMP. Parte Comercial. **O Cearense**. Fortaleza, 16 mar. 1852, n. 512, p. 3.

No Ceará, está resolvido o problema do trabalho livre. E todo esse resultado e obteve sem abalo, espontaneamente, por força das cousas e pelos habitos laboriosos da população.

Atravessei diversas fazendas, muitas d'ellas importantes. Não havia alli um escravo.

Homens brancos, bem conformados, sadios, mostrando em seus movimentos a dignidade de um ente livre, appareciam-me por toda a parte, executando com desembaraço e alegria os diferentes trabalhos da lavoura.

Estas terras, roteadas com tanto cuidado, brotando de seu seio os thesouros da abastança, não recolheram uma lagrima; nem ainda o sangue do escravo as tornou para sempre estereis!⁴⁸¹

Dentre as dificuldades encontradas pelo Governo Provincial, quando da construção de obras públicas, como o foi a estrada interligando Fortaleza a Baturité, há que se fazer menção que não era tão fácil encontrar indivíduos disponíveis para os devidos fins, na medida em que, em períodos de plantio e colheita de certos gêneros, os trabalhadores eram quase que em sua totalidade cooptados por fazendeiros locais, referimo-nos à serra de Baturité, que lhes remuneravam valores mais interessantes do que os oferecidos pelo poder público. Freire Alemão, ao passar por Pacatuba, fez considerações similares, verificando que havia "muito poucos escravos, e a diaria dos trabalhadores, dando-se almoço, jantar, e ceia (que é sempre uma comida leve, milho cozido ou assado, aipim, carás, etc.) é de uma pataca, 14 e 12 vinténs". Freire Alemão observa que os habitantes da serra da Aratanha, em Pacatuba, "como no geral", plantavam pouquíssimo, garantindo a sobrevivência "alugando-se", sobretudo para a "apanha do café que êles se prestam: o que tem trazido muita gente para a vizinhança destas serras".

A mão de obra dedicada aos trabalhos que se referiam aos cafezais era paga conforme a produção e o desempenho de cada trabalhador. Pagava-se, portanto, por cada alqueire de café "apanhado" 5 tostões, caso o dono do plantio lhes oferecesse comida. Do contrário, o valor pago era de 1000 réis por alqueire, havendo permissão

⁴⁸¹HOMEM DE MELLO, Francisco Ignacio Marcondes. Excursões pelo Ceará, S. Pedro do Sul e S. Paulo. (Memoria lida no Instituto Historico e Geographico Brasileiro, em as sessões de 2 de junho, 28 de julho, e 25 de agosto de 1871). **Revista do Instituto Histórico, Geografico e Etnográfico do Brasil**. Rio de Janeiro, t. XXXV, 1872, p. 84.

para que os trabalhadores explorassem a propriedade de maneira a conseguir algo para comerem, e "êles colhem tudo quanto ali há, devorando, estragando tudo, bananas, laranjas, canas, enfim tudo; e não se lhe pode dizer nada porque desgostam-se e abandonam o serviço".

Da mesma maneira, Freire Alemão tece considerações sobre o trabalho desenvolvido na serra de Baturité. O botânico fala, ao referir-se a Canindé, que no período mais quente do ano, a referida vila ficava quase que completamente deserta visto que uma parte de seus moradores, aqueles que têm mais recursos, seguiam para suas casas localizadas na serra, cujo clima é mais ameno; por outro lado, os indivíduos sem tantas posses, no mesmo período, rumavam também à mencionada serra, "alugar-se para o trabalho".

O avanço do cultivo dos cafezais na serra de Baturité provocou destruição na mata atlântica nativa, conforme já fizemos observar, instituindo a lógica do "alugar-se" para se conseguir recursos suficientes que garantissem a subsistência do trabalhador engajado e de seus familiares. Ainda que tenhamos verificado a presença de mão de obra escrava nas fazendas da serra de Baturité⁴⁸², podemos afirmar que os cafezais, como outros plantios, não foram comercialmente tão pujantes no Ceará a ponto de lograrem se estruturar em torno da mão de obra negra. A partir da segunda metade do século XIX, com o fim do tráfico, houve conseqüente elevação dos preços atribuídos aos escravos; as fazendas de café do centro-sul, sobretudo de São Paulo, na medida em que havia grande demanda comercial internacional e, conseqüentemente, a maior parte da receita de exportação do país partia de tais localidades, conseguiram sustentar-se a partir dos esforços empreendidos pela escravidão. É relevante mencionar que, na segunda metade do oitocentos, o fim do tráfico ensejou discussões e pretensas soluções

⁴⁸²Em 11 de julho de 1850, o jornal O Cearense publicou um anúncio referente à fuga de um escravo, cujo proprietário era Francisco Ferreira de Faria, que residia na serra de Baturité. O escravo era descrito como "mulato feixado, idade de 22 anos, cabellos castanhos e crespo, tem falta de dente na frente, pouca barba, alto, pernas um tanto groças, pés grandes e largos a diante, tem o queixo um tanto puxado para diante". Cf. Anúncios. O Cearense. Fortaleza, 11 jul. 1850, n. 546, p. 4. Thomaz Pompeo de Sousa Brasil, em seu Ensaio Estatístico da Província do Ceará, tece considerações sobre a população da Comarca de Baturité, que abrangia dois municípios - Baturité e Canindé -, abrangendo também a serra de Baturité e uma parte de sertão. Portanto, Thomaz Pompeo afirma que a população da Comarca atingia, em 1860, 34.738 pessoas, das quais, em Baturité, havia 12.596 homens livres e 162 escravos do sexo masculino; havia também 12.463 mulheres livres e 305 escravas. Em Canindé, a população se dividia da seguinte forma: 4.460 homens livres, 230 escravos, 4.450 mulheres livres e 464 escravas. Cf. BRASIL. Thomaz Pompeo de Sousa. **Ensaio Estatístico da Província do Ceará (T. II)**. - Ed. Fac. sim. - Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997, p. 160.

com vistas a substituir a mão de obra escrava, a qual, apenas ao fim da penúltima década do século XIX se tornava legalmente proibida.

3.3 A centralização de Fortaleza

Em sessão ordinária de 15 de outubro de 1854, alguns vereadores da Câmara Municipal de Baturité emitiram documento ao Presidente da Província cearense, por meio do qual teceram considerações sobre as estradas públicas que interligavam Baturité a outras localidades da província⁴⁸³.

A primeira das estradas citadas ligava Baturité à Capital provincial, Fortaleza, estendendo-se por aproximadamente 25 léguas, atravessando os rios Putiú, Aracoiaba e Acarape. A outra estrada interligava Baturité à cidade do Aracati, seguindo por cerca de 40 léguas e atravessando os rios Putiú, Aracoiaba e Choró.

A terceira das estradas seguia de Baturité a Quixeramobim e possuía uma série de ramificações, não especificadas no citado documento, tendo comprimento de aproximadamente 30 léguas. Atravessava os rios "Putiú, Riachão da Alagoa-Nova, Riachão do Crasto, e Choró". A outra estrada interligava Baturité à vila de Canindé, percorrendo 20 léguas, entrecortadas pelos rios "Putiú, Riachão da Alagoa-nova". Para Canindé, havia também um caminho por cima da serra, que era mais curto, chegando a 12 léguas, embora houvesse as dificuldades que envolvem a transposição das serras. Além das mencionadas estradas, "existem no Municipio diversas estradas parciais, como bem para a povoação de Itans, e a de Acarape; e muitas outras, que cortão as serras de Baturité em diferentes direcções".

⁴⁸³APEC. Fundo: Câmaras Municipais. Série: Correspondências Expedidas. Ofício de representantes da Câmara Municipal de Baturité ao Presidente da Província do Ceará, Vicente Pires da Motta. 15/10/1854.

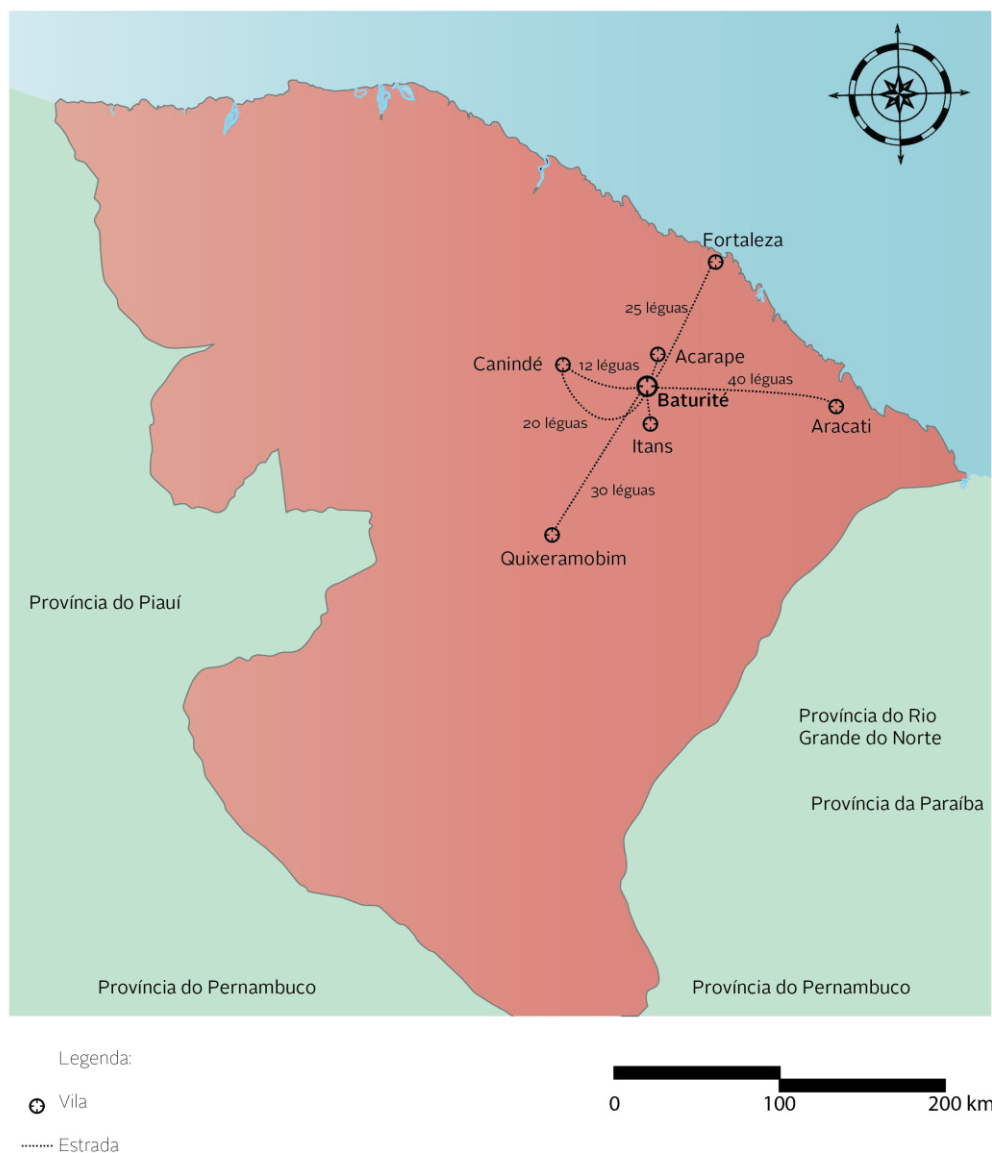


Figura 35: Estradas que seguiam e partiam de Baturité. Autor: Igor Soares; Desenho: Juan Marques.
Fonte: APEC. Fundo: Câmaras Municipais. Série: Correspondências Expedidas. Ofício de representantes da Câmara Municipal de Baturité ao Presidente da Província do Ceará, Vicente Pires da Motta. 15/10/1854. Caixa 24, fls. s/n.

As condições de tráfego por essas estradas, em 1854, não eram boas, "não porque tenham montes, ou serras a atravessarem; mas sim por não estarem

convenientemente reparadas, a exceção da do Canindé; que tem di atravessar uns boqueirões de serras"⁴⁸⁴. Basicamente, não era possível que transitassem por essas vias carros de boi, prejudicando principalmente a celeridade e a eficiência referente ao transporte de mercadorias carregadas no lombo de animais. Além da dificuldade do trânsito, outra questão considerada problemática no que concerne à produção comercial agrícola do Ceará aludia aos altos valores que envolviam o transporte dos produtos, de modo que necessariamente isso haveria de afetar as possibilidades de maiores lucros dos mencionados produtores agrícolas.

Como já sabemos, no processo de centralização política e econômica de Fortaleza, a abertura de novas estradas e o reparo das antigas interligando a Capital da Província aos principais núcleos produtivos do Ceará se faziam manifestos. Na metade da década de 50 do oitocentos, a construção de uma melhor estrada que interligasse a produção da serra de Baturité ao porto de Fortaleza figurava-se como uma das principais obras públicas provinciais. Além da estrada de Baturité, outras vias de comunicação também eram elencadas⁴⁸⁵ como imprescindíveis ao desenvolvimento comercial e agrícola da província. Dentre elas, uma via que interligasse o Crato - localizado no Cariri e considerado um dos "celeiros" agrícolas do Ceará - e Icó, e outra estrada que pusesse mais diretamente em contato o Icó e Fortaleza. Também a estrada que ligava o Icó a Aracati estava entre as duas principais vias de comunicação da província:

Não tem podido a província ocorrer á tão imperiosa necessidade, e isto acontece com todas aquellas cuja satisfação demanda recursos superiores; mas entendendo as passadas administrações que alguma cousa deviam faser, no seu patriotismo e louvável de serem uteis á província suggerirão a ideia de incorporar-se companhias e contrahir empréstimos, como os meios mais próprios e eficazes para obter-se a construcção de estradas. Foi isso o que projetou-se em relação ás de Baturité á esta Capital, e do Icó ao Aracati, que são as mais importantes vias de communição da província, é por isso mais dignas de attenção. Fosse porem a falta de capitaes ou a ausencia completa de espirito de associação que não se acha a vida (**Palavra Illegível**) entre nós para desenvolver o gosto pelas empresas, e certo

⁴⁸⁴APEC. Fundo: Câmaras Municipais. Série: Correspondências Expedidas. Offício de representantes da Câmara Municipal de Baturité ao Presidente da Província do Ceará, Vicente Pires da Motta. 15/10/1854.

⁴⁸⁵Podemos encontrar referências distintas às estradas que estavam sendo construídas no Ceará principalmente nos Relatórios de Presidentes da Província cearense ou nos Relatórios dos Engenheiros da Província.

que infructifera foi a tentativa do primeiro daquelles meios. A estrada de Baturité, que liga a Capital aos terrenos fertilíssimos da **(Documento detruído)** de café e outros produtos agrícola, sendo por tanto muito activo o commercio para aquella cidade, cuja população augmenta progressivamente; foi aquella que mereceo do meo antecessor mais especial attenção; e no intuito de dar o maior impulso ás obras dela, não sendo possível a incorporação de uma companhia nacional, empenhou-se mas debalde, por conseguir em Londres e outras praças da Europa este desideratum, concedendo á companhia 1º que tomando a si o aperfeiçoamento da estrada e se encarregasse de estabelecer uma linha de vehiculos para o transporte de mercadorias, 3º o privilegio exclusivo de 50 annos, garantia de juros por 10 annos até 8 por cento sobre o capital empregado, e certos favores e vantagens. O mesmo foi tentado, e **(Palavra Ilegível)** idêntico resultado, pela sociedade União Cearense de que era empresario o Dr. Pedro Theberge, á quem foi dado o privilegio com certas condições favoráveis para incumbir-se de estabelecer uma linha igual de vehiculos entre a cidade do Icó e a do Aracati; tendo por fim abandonado tão util projecto pelas difficuldades que encontrou na incorporação da companhia. Entretanto, essa estrada, que é o complemento da do Crato para o Icó é depois da de Baturité, mais util e importante pelo movimento commercial que se faz do Aracati seguindo o valle do rio Jaguaribe acima quase metade da província, e por um terreno plano e pouco accidentado. Suffocada assim a idéa destas duas empresas, que fizeram por ultimo abrir mão do recurso de incorporar companhias, parece-me muito arriscado e de contrahir emprestimos, e não pus em pratica, receioso de comprometter no futuro as finanças da província, que se veria embaraçada com o peso de avultados juros⁴⁸⁶.

Além das estradas de rodagem, a implantação do sistema ferroviário interligando Fortaleza as zonas de maior produtividade da Província, como Baturité e o Cariri, reafirma a consolidação deste processo. O Icó e o Aracati não foram beneficiados com as possibilidades impostas pela maior regularidade e eficiência dos trilhos, mas a mencionada estrada de ferro buscou outras localidades do sertão a fim de chegar então ao fértil Cariri. Nesse sentido, estas cidades foram prejudicadas já que não puderam participar das benesses comerciais suscitadas pelo movimento ferroviário.

Evaldo Cabral de Mello tece algumas considerações sobre o processo de centralização provincial do Ceará, observando que a província cearense, como ocorreu a Minas Gerais, teve uma integração tardia. Segundo o historiador, no Ceará, "suas regiões vivem uma vida quase autônoma *vis-à-vis* de Fortaleza, que ignoram a não ser

⁴⁸⁶APEC. Fundo: Governo da Província do Ceará. Série: Correspondência da Província do Ceará para o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. 03/02/1862. Livro n. 133 (1861-1872). Fls. s/n.

para fins administrativos"⁴⁸⁷. Segundo Evaldo Cabral, a capital da província, ao longo do século XIX, antes da construção da Estrada de Ferro de Baturité, foi um "centro regional a mais", como o foram outras localidades, como Aracati, Sobral e o Crato; sem força política e econômica suficientes a fim de promover o que Evaldo Cabral denomina como "coesão provincial".

Ainda seguindo as considerações prestadas pelo Evaldo Cabral, diz-nos o historiador que a "desarticulação provincial apresentava-se de maneira ostensiva". O norte da província estava mais conectado ao Piauí, ao Maranhão e a Recife; as distintas localidades que compunham o Vale do Jaguaribe, desde os primeiros anos do século XVIII, e as que conformavam o Cariri mantinham suas relações comerciais assiduamente com a praça de Recife. As razões, segundo o autor, que explicariam tal desarticulação referiam-se às especificidades territoriais da província cearense - grande extensão de seu litoral e a dificuldade de se empreender navegação à vela ao longo da faixa litorânea cearense, e o fato de preponderar no Ceará uma economia de subsistência em detrimento de uma economia exportadora, que só esporadicamente, e em períodos excepcionais, conseguia lograr dinamismo em seu desenvolvimento. Portanto, para Evaldo Cabral, somente após a construção da Estrada de ferro de Baturité teria Fortaleza se consolidado como núcleo político e econômico hegemônico, revertendo a desarticulação sobre a qual fizemos menção anteriormente.

Se a referida estrada de ferro foi relevante para consolidação de Fortaleza como núcleo hegemônico provincial, compreendemos que o movimento ferroviário tenha sido o desfecho de um processo que desde a primeira metade do século XIX principiara. As especulações, discussões, incentivos e entraves, que envolviam a construção de estradas de rodagem ligando Fortaleza as outras regiões da Província nos asseguram que o processo de centralização política e econômica da capital cearense já estava em curso. Antes mesmo da construção de uma via de comunicação mais estruturada interligando Fortaleza e Baturité, outras estradas estavam sendo conjecturadas e empreendidas, centralizando o papel de Fortaleza como principal entreposto para onde deveriam correr os produtos provenientes dos espaços mais férteis da província.

⁴⁸⁷MELLO, Evaldo Cabral de. **O Norte Agrário e o Império (1871-1889)**. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999, p. 223.

3.3.1 O traçado reto da estrada de Baturité

Os principais periódicos que circularam na província cearense - O Cearense e Pedro II - estamparam alguns dos conflitos que envolveram a construção desta obra pública. É certo que havia uma questão política envolta das considerações apresentadas em ambos os jornais, o que é muito comum em se tratando da imprensa no século XIX. No entanto, temos que considerar que, para além das questões ideológicas que estamparam as páginas dos periódicos do Ceará oitocentista, concretamente as obras da estrada não eram céleres e muito frequentemente algum relato ressaltava a continuidade da má qualidade referente às condições de tráfego da referida via de comunicação.

Em 12 de janeiro de 1859, o jornal Pedro II publicou o "Relatório sobre a estrada de Baturité, desde seu começo até 31 de dezembro de 1858", produzido pelo engenheiro Adolpho Herbster. Por meio deste Relatório nos deparamos com questões que abordam o andamento e alguns dos embaraços e dificuldades que envolveram a sua construção. O Relatório foi emitido pelo Engenheiro Herbster em dezembro de 1858, em um momento no qual se evidenciava alguns dos problemas críticos concernentes ao andamento das obras da estrada, já que:

Está hoje toda a estrada entregue ao transito publico de cargas, porém sómente parte d'ella é frequentada por carros, sendo os altos e os rios e riachos os obstaculos que impedem o transito geral. Não é com tudo de absoluta necessidade que todos os obstaculos sejam removidos, para que se consiga o transito geral de carro, com mais ou menos dificuldades [...]⁴⁸⁸

O engenheiro Adolpho Herbster menciona que a obra da estrada de Baturité principiou em 1854, sendo aberto todo o trecho entre Fortaleza e Pacatuba, por aproximadamente 15.000 braças. As obras desse primeiro trecho custaram aproximadamente 19 contos de réis, figurando um gasto médio de cerca de mil e trezentos réis por braça corrente. Esse trecho de Fortaleza a Pacatuba foi o primeiro

⁴⁸⁸BPGMP. HERBSTER, Adolpho. Relatório sobre a estrada de Baturité, desde seu começo até 31 de dezembro de 1858. **O Cearense**. Fortaleza, 12 jan. 1859, n. 1870, p. 2.

trecho da estrada. Muitos dos documentos com os quais tivemos que lidar, dentre os quais as correspondências expedidas referentes ao setor de obras públicas da província cearense, tratavam como 1ª seção da estrada o trecho de Pacatuba a Acarape, já que tais documentos basicamente se referiam à construção da estrada a partir das obras que se iniciavam na vila de Pacatuba. Contudo a primeira seção de fato alude ao percurso que interligava Fortaleza a Pacatuba.

Em 1854, o Presidente da Província Vicente Pires da Motta anunciou a contratação de José Pacheco Lima⁴⁸⁹, que deveria se deslocar a Pacatuba a fim de tirar a picada⁴⁹⁰ em linha reta até a vila de Baturité. Os valores para a realização dos trabalhos adviriam basicamente dos impostos provinciais concernentes à produção de café e açúcar, que não era muito, no montante aproximado de 1 conto e cento e vinte mil réis. Mas a princípio, esta quantia seria suficiente a fim de possibilitar que alguns estudos iniciais fossem desenvolvidos de maneira a se empreender a construção de uma estrada mais estruturada em um futuro não muito distante⁴⁹¹.

Após a conclusão dos trabalhos do piloto José Pacheco Lima, solicitou o Presidente Vicente Pires da Motta que o Engenheiro da Província verificasse se estrada em direção a Baturité deveria seguir os novos rumos delineados pelo citado piloto ou se a resolução seria implementar uma série de melhorias na antiga estrada que se destinava a Baturité.

O principal problema referia-se, portanto, a saber qual o melhor traçado para a estrada. Em 1856, o Engenheiro Herbster⁴⁹² tornou-se o responsável direto pela

⁴⁸⁹No jornal Pedro II de 6 de julho de 1854, temo que o Presidente da Província enviou officio ao "inspetor da thesouraria da fazenda", solicitando que fizesse pagamento no valor de 50 réis a fim de pagar a metade da importância a ser paga ao piloto José Pacheco Lima, que deveria "tirar a planta da estrada de Baturité", conforme foi negociado com o Conselho de Obras Públicas da província. Cf. BPGMP. GOVERNO DA PROVINCIA (continuação do extracto do expediente do dia 28 de junho de 1854). **Pedro II**. Fortaleza, 6 jul. 1854, n. 1361, p. 2.

⁴⁹⁰Um caminho aberto de forma rudimentar, utilizando-se para tal fim facões e foices com vistas ao desbravamento da vegetação nativa de um determinado espaço.

⁴⁹¹Relatório do Presidente da Província, o Excelentíssimo Sr. Conselheiro Dr. Vicente Pires da Motta, na abertura da 20ª sessão da 10ª Legislatura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 1º de setembro de 1854, p. 12. Fortaleza: Typographia Brasiliense, 1854. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/180/000002.html>. Acesso em: 09/06/2015.

⁴⁹²João Adolpho Herbster nasceu em Recife, em 14 de maio de 1826. Adolpho Herbster foi Engenheiro da Província do Ceará e foi responsável pela produção de três plantas da cidade de Fortaleza, a primeira em 1859, a segunda em 1875 e a terceira em 1888. Liberal de Castro menciona que as duas primeiras plantas "chegaram aos nossos dias", pois, a partir dos documentos originais que foram completamente destruídos, se produziu cópias. Já a planta de 1888, na medida em que foi impressa em litografia, resistiu ao tempo e alguns exemplares originais impressos podem ser consultados nos dias atuais. Cf. CASTRO, José Liberal

direção e pela inspeção das obras da estrada de Baturité. Logo que assumiu sua função referente à estrada, Adolpho Herbster salientou que tratou de empreender análise acerca da direção geral da via, observando que "era inconveniente, por passar longe de todos os lugares povoados, hoje florescentes, e o terreno em geral o pior possível por terem sido galgados os maiores serrotes que se encontram na direção geral da estrada"⁴⁹³.

O engenheiro Herbster, em 2 de abril de 1856, escreveu ofício ao Presidente da Província Francisco Xavier Paes Barreto, por meio do qual teceu considerações sobre as obras da estrada de Baturité, observando que o trecho de Fortaleza a Pacatuba, assim como a estrada que interligava a Capital a Maranguape, apresentava alguns problemas que deveriam ser em breve tempo sanados, tais como a "falta de bombas, vallados e atterros em m^{tos} lugares principalmen^{te} na lagoa de Taperi q he cortada pela estrada e nas proximidades do riacho Ginipabú". O engenheiro diz não ter examinado "toda a estrada projetada entre Pacatuba e a villa de Baturité"⁴⁹⁴, na medida em que o Presidente da Província lhe havia dispensado momentaneamente de tal tarefa uma vez que as picadas estavam intransitáveis "e os rios cheios pelas grandes chuvas".

No entanto, Adolpho Herbster analisou aproximadamente três léguas, cerca de 900 braças, do trecho entre Pacatuba e o rio Bahú, atestando que a direção da picada era boa, exigindo apenas algumas pequenas modificações:

Pode-se desde já proceder-se ao distocamen^{to} d'esta extensão, com as modificações q forem determinadas, julgo porem q só convem fazer-se este trabalho no fim do inverno; então o distocamento se fará com mais facilidades, e o serviço tornar-se-ha menos dispendioso⁴⁹⁵.

de. Contribuição de Adolfo Herbster à forma urbana da cidade da Fortaleza. **Revista do Instituto do Ceará. Fortaleza**, t. CVIII, 1994, p. 43-90.

⁴⁹³BPGMP. HERBSTER, Adolpho. Relatório sobre a estrada de Baturité, desde seu começo até 31 de dezembro de 1858. **Pedro II**. Fortaleza, 12 jan. 1859, n. 1870, p. 2.

⁴⁹⁴APEC. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Ofício emitido pelo Engenheiro da Província, Adolpho Herbster, ao Presidente da Província cearense Francisco Xavier Paes Barreto. 03/04/1856. Caixa 8, Dossiê 1, fl. s/n.

⁴⁹⁵APEC. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Ofício emitido pelo Engenheiro da Província, Adolpho Herbster, ao Presidente da Província cearense Francisco Xavier Paes Barreto. 03/04/1856. Caixa 8, Dossiê 1, fl. s/n.



Mapa 5: Rio Bahu e estrada de pacatuba

0 100 200 km

Legenda:

- ⊕ Vila
- ⋯ Estrada
- Rio

Figura 36: Trecho da estrada de Baturité. Autor: Igor Soares; Desenho: Juan Marques.
Fonte: APEC. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Ofício emitido pelo Engenheiro da Província, Adolpho Herbster, ao Presidente da Província cearense Francisco Xavier Paes Barreto. 03/04/1856. Caixa 8, Dossiê 1, fl. s/n.

Não podemos creditar como irrefutáveis as informações prestadas por Adolpho Herbster no seu "Relatório sobre a estrada de Baturité, desde seu começo até 31 de dezembro de 1858", publicada no jornal Pedro II, em 1859, na medida em que o citado Relatório expressava uma forma de justificativa e de defesa do Engenheiro Herbster vez que as obras da estrada não conseguiam seguir sem graves entraves e a questão do traçado se apresentava como um problema que sugeria que os trabalhos empreendidos por Herbster não estavam sendo realizados com todo o rigor e a atenção exigidos com vistas a se levar a frente uma obra enfatizada como relevante, como o foi a estrada de Baturité no século XIX.

Em 29 de novembro de 1859, em artigo intitulado "A estrada de Baturité e o seu feitor, o sr. Herbster", de autoria de Thomaz Pompeu de Souza Brasil, temos alguns pontos apresentados cujos intentos referiam-se a questionar a atuação de engenheiro Herbster à frente dos trabalhos da estrada de Baturité. A crítica inicial aludia às desculpas proferidas por Adolpho Herbster acerca "dos morros que galgou, riachos, e baixios, que aproveitou, dizendo que foi obrigado a seguir a picada que tinha sido aberta pelo piloto Pacheco". A crítica direcionada a Adolpho Herbster observa que em se tratando de uma obra relevante como a estrada de Baturité, jamais o responsável por tal obra deveria permitir que o traçado delineado fosse o pior possível. Nesse sentido, partindo do pressuposto que de fato o Engenheiro tenha sido "obrigado" a seguir o traçado delineado pelo piloto, o artigo deixava claro que:

Esta resposta não satisfaz á ninguém; porque sendo S.S. encarregado da execução de uma obra tão importante, se achava que o rumo, e picada aberta não era o mais conveniente, era de seo rigoroso dever informar lealmente a presidencia, que lhe havia desvantagens do alinhamento, e propor o que fosse melhor. Depois que o governo fosse tão inconsequente, que recusasse o parecer do engenheiro illustrado, e o obrigasse a esse rumo pessimo; é que S.S. podia desculpar-se perante o publico, e dizer: eu representei que isso era pessimo, mas forçarão-me a execução⁴⁹⁶.

O artigo propõe também esmiuçar as contradições constantes nas declarações emitidas por Herbster, buscando demonstrar que o engenheiro traçava

⁴⁹⁶BPGMP. A estrada de Baturité e o seu feitor o sr. Herbster. **O Cearense**. Fortaleza, 29 nov. 1859, n. 1281, p. 1.

certas orientações e, quando as execuções de tais ações não traziam bons resultados, a sua postura era de renegar o que, a princípio, dissera e, portanto, encaminhara. Também há questionamentos quanto aos gastos relatados pelo engenheiro, de modo a evidenciar que Adolpho Herbster estava encobrendo os verdadeiros custos da estrada, omitindo valores e apresentando quantias inferiores ao que de fato havia sido gasto ao longo dos trabalhos de construção da via de comunicação. Dessa forma, finaliza o autor do artigo:

Concluistes, Sr. Herbster, vossa historia com uma delicadesa de vosso calibre.

Não temos o incommodo nem de repelli-la, visto como ha injurias que semelhantes ás bolhas de sabão, tem a propriedade de cahir sobre a cara de quem as atira: limpai o rosto⁴⁹⁷.

O engenheiro Adolpho Herbster não ficou calado perante as críticas que lhes foram direcionadas, respondendo por meio de artigo intitulado "Estrada de Baturité", publicado no jornal Pedro II, em 7 de dezembro de 1859, e dirigido diretamente ao "padre Pompeo".

Sobre o traçado da estrada, Adolpho Herbster observa que de fato não quis apresentar quaisquer desculpas no que concerne ao processo de construção da via. O engenheiro Herbster assume que, ainda que algumas figuras proeminentes fossem de opinião contrária ao percurso que seguia a estrada, como o Sr. Guilherme Capanema, membro da Comissão Científica de Exploração, creditou tal traçado como bom e conveniente, cabendo apenas algumas ressalvas. No entanto, ressaltava que, ao permitir que estrada seguisse em direção a certas elevações de relevo, sujeitou-se à possibilidade de encaminhar a conclusão das obras da estrada em um período de tempo mais breve, se comparado ao tempo que as obras levariam para chegar ao fim caso houvessem de desviar de todos os "altos" que se interpunham na direção perseguida pela citada via de comunicação.

Adolpho Herbster menciona ainda que achava razoável o traçado inicial da estrada, embora alguns trechos não o agradassem. A necessidade de dar celeridade às obras suscitou o engenheiro a afirmar que "fui quasi que obrigado a adopta-lo e segui-

⁴⁹⁷BPGMP. A estrada de Baturité e o seo feitor o sr. Herbster. **O Cearense**. Fortaleza, 29 nov. 1859, n. 1281, p. 2.

o, ficando apenas a meu arbitrio desprezar da linha traçada aquellas partes que julguei mais conveniente, à bem do commodo e economia com que devia ser feita a obra". Por fim, diz Adolpho Herbster que:

[...] me cabe boa parte das más e boas qualidade da estrada, e que estou me longe de querer tirar de mim toda responsabilidade, porém também não quero que se me attribua todos os defeitos d'ella, no meu entender muito boa ávista da diminuta quantia que com ella se despendeo [...]⁴⁹⁸

Concluimos que segundo Adolpho Herbster uma série de fatores influíram nos rumos das obras da estrada. Havia alguma liberdade de atuação como engenheiro, mas decerto também algumas limitações, que dificultavam a viabilidade de alguns encaminhamentos desejados. De qualquer modo, cabe salientar que estavam em contato diversos sujeitos, os quais intentavam defender e demarcar seus interesses - políticos, econômicos, técnicos, dentre outros - de forma a permitir que a principal obra provincial fosse adiante, ou simplesmente se estancasse. Dentre esses sujeitos não há como desconsiderarmos a figura marcante dos engenheiros que foram os responsáveis técnicos pelo desenvolvimento das obras públicas provinciais.

É relevante observar que alguns sujeitos e fatores se tornam influentes na forma como se organiza determinado território. Se pensarmos que na segunda metade do século XIX, uma estrada melhor estruturada passou a ser projetada com vistas a interligar a Capital provincial e a serra de Baturité, considerada então um dos espaços mais férteis e produtivos do Ceará, poderíamos imaginar que os propósitos políticos⁴⁹⁹ e

⁴⁹⁸BPGMP. A estrada de Baturité. **Pedro II**. Fortaleza, 7 dez. 1859, n. 1972, p. 3.

⁴⁹⁹Consultamos um documento que, embora fora da delimitação temporal deste trabalho, nos pareceu muito interessante na medida em que expressa claramente o elemento político buscando influenciar os rumos do percurso da estrada de ferro de Baturité. Não é difícil imaginarmos que tal postura também foi corrente em se tratando da estrada de rodagem acerca da qual estamos mais detidamente nos debruçando. Um ofício de 14 de outubro de 1878, assinado por vereadores da Câmara Municipal da vila do Acarape, emitido ao Presidente da Província cearense José Júlio de Albuquerque Barros, cuja administração ocorreu entre 1878 e 1880, observava que os estudos de exploração com vistas a delimitar a continuidade do traçado da estrada de ferro de Baturité não contemplaram, como se esperava, "os proprietários mais importantes do uberrimo valle do Acarape"; a estrada, portanto, passaria a uma distância de uma milha e meia aproximadamente dos espaços considerados mais produtivos da vila de Acarape. Desta feita, uma vez que a distância dificultaria o desenvolvimento agrícola e comercial dos proprietários da citada vila, solicitam os vereadores que o Presidente da Província interfira e aproxime a estrada de ferro da vila, ou, se possível, que a faça passar por dentro de Acarape, como já ocorria em Pacatuba e Maranguape. Cf. APEC. Fundo: Câmaras Municipais. Série: Correspondências Expedidas, Sessão Ordinária, Código de

principalmente econômicos prevaleceram no que tange a uma nova organização espacial da província. É certo que não há como desconsiderarmos esses elementos, no entanto, é preciso levar em consideração que não se restringiram a eles. Enfatizamos esse ponto na medida em que nos deparamos com questões que poderiam passar despercebidas mas que foram muito influentes nas transformações, ou melhor, na forma como se encaminharam as transformações espaciais da província cearense.

A importância e influência do Engenheiro da Província, estudando e analisando os rumos que a obra deveria seguir nos permite depreender que, para além da questão política e econômica, torna-se imprescindível considerarmos sobretudo a questão técnica; ou seja, as possibilidades e impossibilidades que refletiam as condições e o desempenho técnico concernente à engenharia no período em tela. A figura do piloto, que deveria desbravar caminhos tortuosos e inóspitos, apreciando os melhores rumos a se seguir e compartilhando as distintas possibilidades, a partir de sua experiência desbravadora, leva-nos também à necessidade de sublinhar esses outros elementos sem os quais a configuração espacial da província poderia ganhar novos contornos.

Neste sentido, em 1854, quando as obras da estrada de Baturité foram iniciadas, a ideia original referia-se a:

encurtar o mais possível a distancia e pois sacrificou-se à linha recta não só convenientes condições de tracção para o transporte em vehiculos, como tambem o povoado do Acarape, um sub-pé importante da serra do mesmo nome, contendo excellentes terrenos frescos para a plantação da cana etc.

Mais longe, cousa de 18 kilometros do Acarape, em vez de procurar-se o vale da Canôa seguiu-se tambem uma linha de pontos culminantes de uma serie de montanhas secundarias e traçou-se a linha denominada Genipapeiro⁵⁰⁰.

Postura e outros. Ofício da Câmara Municipal da Vila de Acarape. 14/10/1878. Cx. 72 (1871-1921). fl. s/n.

⁵⁰⁰Relatório com que o Excelentíssimo Senhor Doutor Sebastião Gonçalves da Silva, Primeiro Vice-Presidente da Província, passou a administração da província cearense ao Excelentíssimo Senhor Doutor Pedro Leão Vellozo, no dia 16 de novembro de 1867. Fortaleza: Typographia Brasileira, 1867, p. 10. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u210/000008.html>. Acesso em: 12/07/2015.

A necessidade de se construir a estrada de Baturité, percorrendo um caminho que priorizasse sobretudo um percurso em linha reta foi a orientação inicial acerca dessa referida estrada. A ideia de ressaltar a linha reta visava, por um lado, principalmente a garantir que o caminho se tornasse mais curto, menos dispendioso e, portanto, capaz de ser construído em um período não tão prolongado se comparado a outras possibilidades de traçados. Por outro lado, torna-se relevante dizer que outras influências afetaram o traçado da estrada, como o interesse particular de certos indivíduos que poderiam ser beneficiados em face à facilidade imposta pelas melhorias proporcionadas pela construção de uma estrada, caso tal obra passasse próxima às suas propriedades. Dessa forma, é preciso ressaltar que, conquanto a linha reta tenha prevalecido como ideia original e inicial referente ao percurso da estrada de Baturité, a opção, em breve tempo, por um caminho que priorizasse a proximidade de uma linha reta gerou uma série de problemas que afetaram diretamente o bom andamento das obras da estrada de Baturité, como já pudemos verificar nos embates nos quais estava imerso o engenheiro Herbster.

3.3.2 Interesses particulares e interesses oficiais

Em Relatório de 1857, o Presidente Francisco Xavier Paes Barreto observa que ordenou o Engenheiro Herbster, em dezembro de 1856, a percorrer todo o trajeto da estrada de maneira a avaliar se as obras deveriam, de fato, seguir a picada delineada pelo piloto, em 1854. No relatório produzido pelo Engenheiro, houve a constatação de que a direção da estrada deveria sofrer modificação. O Presidente Francisco Xavier ordenou então que se abrisse duas frentes de trabalho, partindo das extremidades opostas da estrada⁵⁰¹.

Em outubro de 1857 temos relato de que as duas seções da estrada estavam em curso. A segunda seção era mais célere do que a primeira, em decorrência da maior

⁵⁰¹Relatório com que o Excelentíssimo Senhor Doutor Francisco Xavier Paes Barreto passou a administração da província ao Terceiro Vice-Presidente da Província do Ceará, o Excelentíssimo Senhor Joaquim Mendes da Cruz Guimarães, em 25 de março de 1857. Fortaleza: Typographia Cearense, 1857, p. 14. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2347/000014.html>. Acesso em 09/06/2015.

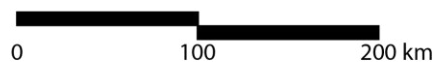
disponibilidade de trabalhadores⁵⁰². Em agosto de 1857⁵⁰³, 2.800 braças da estrada, referente à primeira seção estavam abertas, entre Pacatuba e Guaiúba.

⁵⁰²APEC. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Ofício emitido pelo Engenheiro da Província Adolpho Herbster ao Presidente da Província cearense João Silveira de Sousa. 12/10/1857. Caixa 8, Dossiê 1, fl. s/n.

⁵⁰³APEC. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Comunicado do Engenheiro da Província Adolpho Herbster (Documento Incompleto). 07/08/1857. Caixa 8, dossiê 1, fl. s/n.



Mapa 2: Ligação viária entre Fortaleza, Pacatuba e Guaiúba



Legenda:

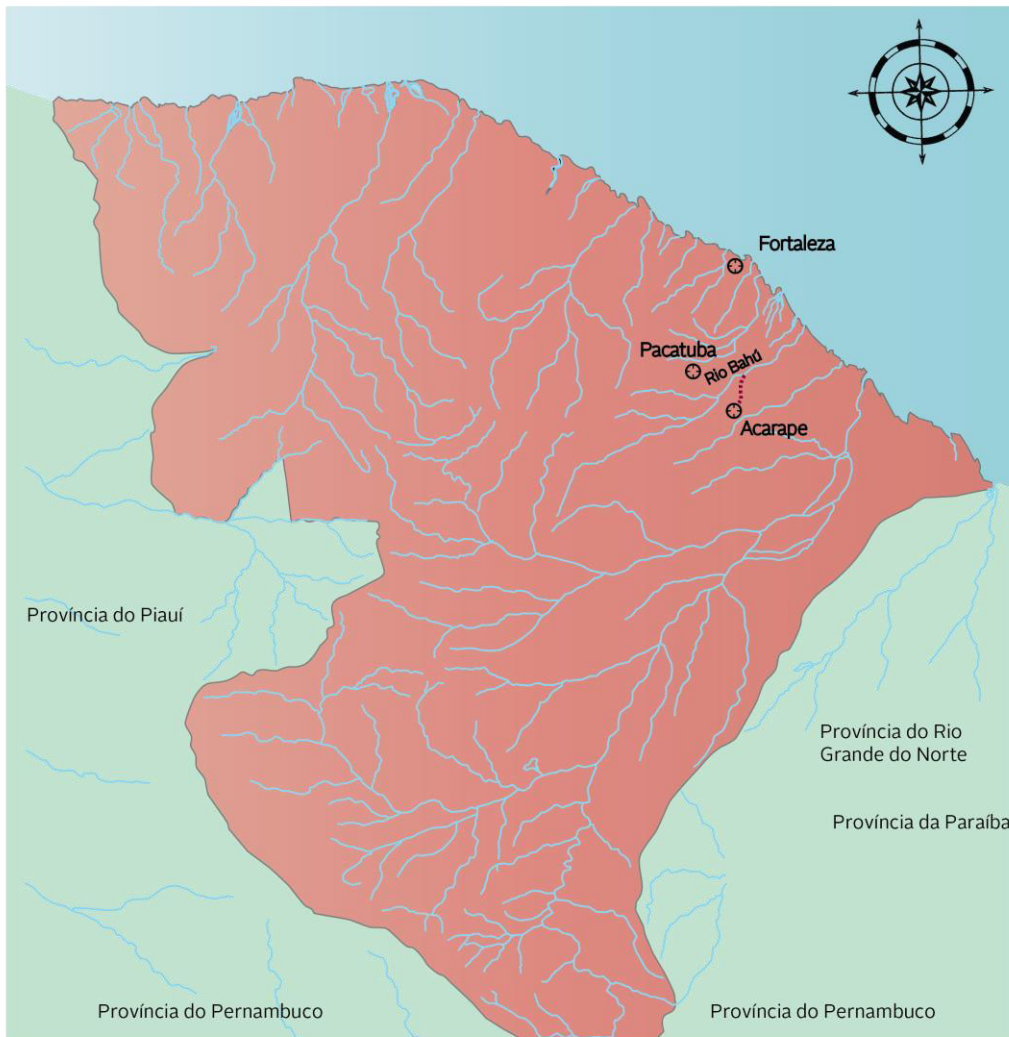
- ⊕ Vila
- Estrada
- Rio

Figura 37: Primeiros trechos da estrada de Baturité, entre Fortaleza-Pacatuba e Pacatuba-Guaiúba. Autor: Igor Soares; Desenho: Juan Marques.

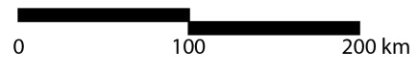
Fonte: APEC. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Comunicado do Engenheiro da Província Adolpho Herbster (Documento Incompleto). 07/08/1857. Caixa 8, dossiê 1, fl. s/n.

A fim de completar as obras da primeira seção, de Pacatuba a Acarape, além dos trabalhos que visavam a interligar Pacatuba e o rio Bahú, um outro grupo de trabalho deveria abrir uma picada entre Acarape e o citado rio, configurando a extensão da primeira seção, entre Pacatuba e o Acarape, em uma distância de aproximadamente 15.000 braças⁵⁰⁴.

⁵⁰⁴A medida de uma braça chega a 2,2 metros. Portanto, se convertermos em quilômetros, temos um trecho que ultrapassava os 27 quilômetros.



Mapa 6: Rio Bahú e estrada de Acarape



Legenda:

- ⊕ Vila
- Estrada
- Rio

Figura 38: Trecho da estrada de Baturité, entre Acarape e o rio Bahú. Autor: Igor Soares; Desenho: Juan Marques.

Fonte: APEC. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Ofício emitido pelo Engenheiro da Província, Adolpho Herbster, ao Presidente da Província cearense Francisco Xavier Paes Barreto. 03/04/1856. Caixa 8, Dossiê 1, fl. s/n.

Após concluída a abertura da picada geral entre Pacatuba e Acarape, o procedimento corrente referia-se ao destocamento da estrada, ou seja, a limpeza de todo o terreno. A média dos trabalhos de destocamento, caso não houvesse maiores contratempos chegava a aproximadamente uma légua de limpeza ao longo de um mês. Considerando que uma légua equivale a seis quilômetros, os 27 quilômetros abertos levariam cerca de quatro meses e meio para que fossem completamente destocados, se não houvesse maiores contratempos, como a falta de trabalhadores disponíveis para a realização dos trabalhos.

A segunda seção deveria percorrer Baturité em direção a Acarape, a fim de encontrar os trabalhos da primeira seção. No entanto, se a ideia do Engenheiro Hebster era levar as obras da segunda seção da vila de Baturité a Acarape, deparou-se o engenheiro com posicionamentos contrários aos seus intentos. Havia 4.600 braças de estrada abertas interligando Baturité e uma localidade denominada Genipapeiro, contrariando seus intuitos de seguir com a estrada no rumo de Acarape. Segundo Adolpho Herbster, a abertura desse trecho de estrada suscitava um problema; pois a estrada deveria seguir pelo trecho já aberto ou novos estudos mais aprofundados deveriam ser realizados implicando a construção de um outro caminho a se seguir, abandonando o que já se havia concretizado⁵⁰⁵.

A direção tomada para a via, seguindo Baturité até Genipapeiro, na avaliação do engenheiro Hebster, não era a melhor possível já que são as "subidas muitas e mui íngremes e de tal natureza q só com grande dispendio se tornarão suaves, o q sem duvida se poderia evitar se tivessem melhor estudado os terrenos"⁵⁰⁶.

Observamos que os problemas que dificultaram o bom andamento da estrada de Baturité não se referiram exclusivamente a um desleixo quanto à supervisão geral das obras da via de comunicação, mas sobretudo concerniram, dentre outras questões, a interesses distintos, se comparados o planejamento estabelecido pelo Engenheiro da Província e os intuitos de proprietários de terras, vigários, enfim membros de uma elite

⁵⁰⁵APEC. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Ofício emitido pelo Engenheiro da Província Adolpho Herbster ao Presidente da Província cearense João Silveira de Sousa. 04/08/1857. Caixa 8, Dossiê 1, fl. s/n.

⁵⁰⁶APEC. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Ofício emitido pelo Engenheiro da Província Adolpho Herbster ao Presidente da Província cearense João Silveira de Sousa. 04/08/1857. Caixa 8, Dossiê 1, fl. s/n.

que exercia alguma influência política, econômica e religiosa em alguns dos espaços por onde passava ou poderia vir a passar a referida estrada.

Percebemos incompatibilidades, portanto, de intenções entre os propósitos oficiais da província e aqueles que se referiam a famílias e autoridades locais quando do processo de construção e principalmente definição do melhor curso para a estrada de Baturité.

Os "influentes do lugar"⁵⁰⁷ opinavam que a melhor opção quanto ao curso da estrada seria que as obras seguissem de Baturité em direção ao lugar denominado Genipapeiro, que ficava a uma légua e meia de Baturité, o que já havia sido inclusive aprovado, segundo as considerações desses "influentes", por uma Comissão nomeada pelo Governo provincial. Nesse sentido, percebemos divergências entre a posição do engenheiro, que representava o posicionamento oficial da província cearense, e as pretensões especificadas por um determinado grupo que buscou interferir nos rumos da execução da obra da estrada, evidentemente atendendo a seus interesses particulares específicos.

O engenheiro Adolpho Herbster, no período da execução desse trecho da estrada, teve que se deslocar à província de Pernambuco, não podendo, portanto, acompanhar com a proximidade devida a execução do referido trecho. Na ausência do engenheiro Herbster, as dúvidas e hesitações que foram surgindo em face à execução das obras puderam sofrer maior influência dos interesses diversos de certos indivíduos, os quais evocavam a legitimidade inexistente do poder público com vistas a lograr as interferências que lhe poderiam beneficiar em um futuro próximo:

O mesmo facto se deo q^{do} teve começo os trabalhos da 1^a secção da estrada, na povoação da Pacatuba. Foi o Dr. Victoriano encarregado da inspecção dos trabalhos, por se ter offerecido, eu dei minhas instrucções segundo as ordens do governo, marcando a direcção q devia ter a estrada, porem entenderão que estão autorizados para tudo, reprovarão a direcção por mim projectada, e de acordo com os interessesm de alguns parentes q se julgavão prejudicadas com a

⁵⁰⁷Ao falarmos em "influentes do lugar" estamos usando a expressão que encontramos em um dos documentos pesquisados. Infelizmente, no referido documento não há referências específicas a determinados indivíduos, e sim uma ideia mais geral que englobava certas pessoas que detinham algum nível de poder no âmbito de algumas vilas cearenses.

abertura da estrada por onde eu tinha projectado, derão nova direcção a estrada. Felismente tive noticia de quanto ocorria quando apenas se tinha gasto 400\$, mandei sustar os trabalhos e de ordem desta presidencia deo-se novo começo a estrada abandonando a q tinha sido começada⁵⁰⁸.

O engenheiro Herbster deixou claro que estava sobrecarregado, e que não era possível que apenas um engenheiro pudesse dar andamento e fiscalizar as diversas obras no território provincial; na medida em que tais obras não estavam adstritas à Capital da província cearense, mas se estendiam por distintas vilas, a uma distância que dificultava os trabalhos de inspeção, devido sobretudo às dificuldades de comunicação terrestre que caracterizavam o período.

Conquanto uma série de documentos aborde a primeira seção da estrada como o trecho de Pacatuba a Acarape e a segunda seção de Baturité a Acarape, percebemos que o percurso interligando Pacatuba, Acarape e Baturité demorou um pouco mais de tempo para ser construído. Somente nos idos de 1861 é que se contratou e que se empreendeu a construção de um ramal em direcção à vila de Acarape, partindo do local denominado "Boqueirão do Calabôca".

O percurso da estrada de Baturité passou, a partir da década de 60 do século XIX, a seguir dois rumos com vistas a atingir Baturité; um deles passava por Arronches, Pacatuba, Acarape, Canoa, chegando então a Baturité; o outro passava ao largo de Acarape e Canoa. A diferença referente à distância entre os dois caminhos era pequena. A estrada que passava por Acarape media aproximadamente 87 quilômetros e 500 metros, enquanto o outro trecho marcava cerca de 84 quilômetros.

Portanto, todas as questões que afetaram a construção da estrada de Baturité, sobretudo as dúvidas pendentes que se referiam ao melhor traçado para a estrada levou o Governo da Província a adotar novas estratégias com vistas a permitir que tais obras chegassem definitivamente ao fim, figurando como um percurso favorável às atividades comerciais da província.

⁵⁰⁸APEC. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Ofício emitido pelo Engenheiro da Província Adolpho Herbster ao Presidente da Província cearense João Silveira de Sousa. 04/08/1857. Caixa 8, Dossiê 1, fl. s/n.

Ao final de maio de 1858, o Presidente da Província cearense João Silveira de Souza menciona que as obras da estrada de Baturité haviam avançado por 17.000 braças. Praticamente a metade dos trabalhos estava desenvolvido, pois faltavam, para a conclusão da via, cerca de 16.000 braças⁵⁰⁹. Em dezembro do mesmo ano o Presidente João Silveira de Souza observava que:

[...] em consequencia do systema de arrematação de lanços, que adoptei, estava aberta toda a extensão dessa estrada entre a povoação de Pacatuba, e a cidade de Baturité [...] medindo tudo 30:000 braças de comprimento, com 33 palmos de largura⁵¹⁰.

A estrada que foi aberta em 1858 nos dá a impressão de que estava em péssimas condições de tráfego pois se estipulava que o valor a ser aplicado para garantir boas condições de uso chegava a aproximadamente 3 ou 4 vezes o valor que se havia aplicado até então para se chegar ao trabalho de conclusão de toda a extensão da abertura da estrada de Baturité.

Acreditava-se que somente com os recursos provinciais as obras referentes à estrada de Baturité, considerando a execução de todas as melhorias necessárias, levaria cerca de 12 anos para se chegar ao fim. Já com o apoio dos recursos imperiais, a perspectiva chegava a apenas 2 anos⁵¹¹. No entanto, poucos recursos e empenho foram aplicados no que concerne às melhorias imprescindíveis que exigia a estrada de Baturité, a qual acabava de ser completamente aberta. E a razão de tal indiferença referia-se ao fato de que o Governo provincial tinha outros planos que envolviam a construção de um caminho a Baturité por meio de outro traçado, distinto do que acabara de chegar ao fim.

⁵⁰⁹Relatório que à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1858, o Excelentíssimo senhor Dr. João Silveira de Souza, Presidente da Província do Ceará. Ceará: Typ. Cearense, 1858, p. 20. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/184/000020.html>. Acesso em: 18/06/2015.

⁵¹⁰Relatório que à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1859, o Excelentíssimo Senhor Dr. João Silveira de Sousa, Presidente da Província do Ceará. Ceará: Typ. Cearense, 1859, p. 22. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/185/000022.html>. Acesso em: 18/06/2015.

⁵¹¹Relatório que à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1859, o Excelentíssimo Senhor Dr. João Silveira de Sousa, Presidente da Província do Ceará. Ceará: Typ. Cearense, 1859, p. 22. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/185/000022.html>. Acesso em: 18/06/2015.

Neste sentido, a partir de 1859, o engenheiro francês Pierre Florent Berthot foi contratado a fim de fazer os estudos gráficos necessários de maneira a permitir que a construção da estrada de Baturité apresentasse um outro e melhor rumo, diferente do que fora feito até então. Ademais, dada a impossibilidade financeira de a província cearense arcar com os custos da referida via de comunicação, a ideia, em fins da década de 50 do século XIX, foi delegar aos investimentos privados o desenvolvimento dessa obra pública, o que logo se verificou como inviável. Isto suscitou ao Governo da Província cearense a solicitar com maior frequência recursos advindos dos cofres gerais do Império a fim dar prosseguimento a uma estrada estratégica para a integração do país, para o progresso econômico da província e, por consequência, do Brasil, haja vista os crescentes valores comerciais proporcionados por tal via de comunicação, os quais haveriam de contribuir com o aumento do movimento portuário brasileiro, e conseqüentemente dos tributos decorrentes de tais atividades.

Ao longo da década 60, do século XIX, deparamo-nos com frequentes referências sobre os recursos provenientes dos "cofres gerais", auxiliando os encaminhamentos e as obras da estrada de Baturité. No Relatório de 1858, o Presidente da Província cearense João Silveira de Sousa ao tecer considerações acerca da estrada de Baturité mencionou que havia solicitado do Governo Imperial recursos para continuidade de "um melhoramento de primeira ordem"⁵¹², como era considerada a via que ligava Fortaleza a Baturité. O Presidente José Bento da Cunha Figueredo Júnior, em 1863, faz menção aos valores investidos a fim de se levar a frente os trabalhos de construção da estrada de Baturité, verificando que se havia "despendido a quantia de 79:208\$664 réis, sendo 42:575\$011 pelo cofre provincial, e 36:633\$653 pelo geral"⁵¹³.

No ano de 1869, temos algumas referências sobre os gastos efetuados pelo Governo Imperial com as obras públicas da província cearense. De 1851 a 1869, a quantia oferecida pelos cofres gerais à província cearense foi da ordem de aproximadamente 250 contos de réis. Com vencimentos de engenheiros o valor ficou

⁵¹²Relatório que à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1858, o Excelentíssimo Senhor Dr. João Silveira de Souza, Presidente da Província do Ceará. Ceará, Typ. Cearense, 1858, p. 20. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/184/000020.html>. Acesso em: 13/07/2015.

⁵¹³Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará pelo Excelentíssimo Senhor Dr. José Bento da Cunha Figueredo Junior, por ocasião da instalação da mesma Assembleia, no dia 9 de outubro de 1863. Ceará, Typ. Cearense, 1863, p. 40. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/190/000042.html>. Acesso em: 13/07/2015.

em torno de 19 contos de réis, com as obras da estrada de Baturité o valor foi de 48:817\$638 rs (quarenta e oito contos, oitocentos e dezessete mil e seiscentos e trinta e oito réis). O valor investido nas vias de comunicação do Ceará não ficou adstrito à estrada de Baturité, já que o valor de quase 43 contos de réis foi aplicado na estrada que deveria ligar Fortaleza a Arronches, aproximadamente 2 contos e 300 mil réis na estrada interligando Fortaleza à vila de Imperatriz, 1 conto e 700 mil réis na estrada entre Fortaleza e Maranguape, já na estrada entre Fortaleza e Mecejana o valor investido ficou na ordem de aproximadamente 746 mil réis, dentre outras estradas cujas obras foram financiadas com os recursos dos "cofres geraes"⁵¹⁴.

3.3.3 Comissão Geral e Comissões Parciais

Tratando especificamente da estrada de Baturité, temos que os benefícios que tal obra haveria de proporcionar à província decorria não só da produção proveniente da serra de Baturité, mas também de outras localidades que eram reconhecidas pelas suas possibilidades produtivas, como o foram, ao longo do século XIX, o Acarape, Pacatuba, Jubaia e Maranguape. Ademais, não só a produção referente às faldas destas citadas serras era considerada relevante, mas também as várzeas, as quais eram regadas por alguns rios - Pacatuba, Guaiúba, Candeia, Canôa, Aracoiaba -, que fertilizavam determinados espaços, permitindo que certos cultivos pudessem progredir intensamente.

Em 27 de outubro de 1859, o Presidente da Província cearense Antônio Marcelino Nunes Gonçalves⁵¹⁵ lançou as instruções que deveriam ser levadas em consideração por uma Comissão nomeada pelo próprio Presidente⁵¹⁶ com vistas a realizar estudos acerca da estrada que deveria ligar Baturité a Fortaleza. A Comissão deveria preocupar-se, primordialmente com o potencial comercial e agrícola das

⁵¹⁴APEC. Fundo: Governo da Província. Série: Ofícios ao Ministério da Agricultura. Correspondência do Governo da Província do Ceará para o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. 09/02/1869. Livro n.º133 (1861-1872). fls. s/n.

⁵¹⁵APEC. Série: Governo da Província. Série: Portarias Encaminhadas. Portaria emitida pelo Presidente da Província do Ceará Antonio Marcelino Nunes Gonçalves. 27/10/1859. Livro n.º 16, fls. s/n.

⁵¹⁶Os membros da Comissão nomeados pelo Presidente da Província cearense, em 27 de outubro de 1859, foram: Manoel Franco Fernandes Vieira, Thomaz Pompeo de Souza Brazil, Manuel Nunes de Mello, Ildefonso José de Abreu, José Antonio Pereira Pacheco e Joaquim da Cunha Freire.

localidades por onde haveria de passar a referida via de comunicação. A primeira instrução exigia que os membros da Comissão verificassem a qualidade e quantidade de gêneros de consumo e de exportação que eram produzidos no âmbito das serras de "Baturité, d'Acarape, d'Aratanha, Jubaia e de Maranguape, e em quaes-quer outros terrenos agrícolas adjacentes a estrada actualmente existente".

O Governo da província necessitava de valores precisos atinentes à produção dos espaços por onde passaria a estrada de Baturité. Conquanto houvesse a iniciativa do Governo em empreender estudos mais aprofundados sobre as questões anteriormente apresentadas, observamos que a construção e viabilidade econômica da estrada estava sendo discutida também nos jornais que circulavam no Ceará, os quais teciam considerações e especulações sobre os prováveis valores comerciais gerados a partir da estrada.

O jornal O Cearense, de 04 de novembro de 1859 apresentou em artigo intitulado "Estrada de Baturité", algumas observações, baseadas em informações concedidas por 4 dos principais comerciantes da província - "Os Srs. Smith, Idelfonso, Luiz Ribeiro e Rocha Junior -, presumindo alguns valores, acerca dos quais nos debruçaremos em seguida.

Atendo-se ao ano de 1859, os valores comerciais considerados deveriam chegar a 170 mil arrobas de mercadorias proveniente de três localidades específicas - Baturité, Acarape e Pacatuba, que eram reconhecidas como as mais produtivas da região. No entanto, havia outros espaços que deveriam contribuir com os números levantados. Os valores apresentados no citado periódico especificavam cerca de 250.000 arrobas, caso se incluísse em tais cálculos a produção e o comércio de milho, arroz, feijão, farinha, borracha, madeiras e outros gêneros. Os valores das mercadorias que fariam o movimento oposto, saindo da capital da província e direcionando-se a Baturité era calculado em torno de 25.000 a 30.000 arrobas, perfazendo um volume total, considerando importação e exportação, de aproximadamente 260 a 280 mil arrobas.

Além dos valores referentes ao volume propriamente de mercadorias, as especulações publicadas no jornal acerca da circulação de mercadorias da estrada possibilitaram a verificação dos valores dos fretes que seriam gerados a partir da dinâmica e do movimento em torno da citada via de comunicação. O valor foi calculado a partir do volume de 280 mil arrobas que envolvia os seguintes espaços: Baturité,

Acarape, Guaiúba e Pacatuba. A produção de Baturité ficava em torno de 180 mil arrobas, a de Acarape, em 50 mil arrobas e as de Guaiúba e Pacatuba, também em 50 mil arrobas. Na medida em que o valor do frete chegava a 600 mil réis por arroba, de Fortaleza a Baturité, o valor que se deveria pagar por tal montante girava em torno de 108 contos de réis. Já de Acarape, o valor por arroba cobrado era avaliado em 300 mil réis, o que gerava aproximadamente 150 contos de réis, e o valor de Pacatuba e Guaiúba, cujo frete por arroba ficava em 150 réis, gerava um montante de 7 contos e 500 mil réis, totalizando 130 contos e 500 mil réis.

Cabe destacar que os números apresentados referentes ao movimento comercial da estrada de Baturité, consoante as previsões estabelecidas por quatro dos principais comerciantes da província não refletiam os dados oficiais do Governo Provincial. No entanto, em 1860, o Presidente da Província Antônio Marcelino Nunes Gonçalves designou o levantamento dos valores reais que conformavam o movimento da referida via, chegando aos seguintes números: o valor de exportação a partir de Baturité chegou a 100.000 arrobas de mercadorias; já o povoado de Pacatuba movimentou cerca de 177 mil arrobas e o de Acarape aproximadamente 93 mil arrobas. É relevante observar que embora a produção de Pacatuba tenha movimentado maior quantidade de mercadorias, a vila de Baturité gerou maior valor no que concerne ao comércio de tais gêneros exportados, cerca de 476 contos de réis, enquanto as mercadorias advindas de Acarape registraram o valor de cerca de 320 contos de réis.

Sobre o movimento importador a partir da estrada de Baturité, temos que a vila de Baturité registrou o comércio de aproximadamente 34 mil arrobas de mercadorias, no valor de 360 contos de réis; Pacatuba comercializou cerca de 26 mil arrobas de mercadorias, no valor de 75 contos de réis e o povoado de Acarape registrou um valor mais reduzido, chegando a aproximadamente 1.200 arrobas de mercadorias, gerando cerca de 20 contos e 500 mil réis. Para não ficarmos apenas nas três localidades apresentadas, podemos fazer menção também ao movimento comercial a partir da estrada de Maranguape: o comércio exportador pela citada via ficou em torno de 170 mil arrobas, gerando aproximadamente 452 contos de réis, enquanto o movimento

importador girou em cerca de 30.000 arrobas, registrando 240 contos de réis, números que se aproximam dos valores movimentados a partir da vila de Baturité⁵¹⁷

A segunda instrução emitida pelo Presidente Antônio Marcelino Nunes Gonçalves em 27 de outubro de 1859⁵¹⁸, orientando os trabalhos a serem desenvolvidos pelas Comissões envolvidas no processo de construção da estrada de Baturité, instruía a verificação de quantos estabelecimentos agrícolas existiam nas mencionadas serras e adjacências, "a superfície em braças quadradas dos terrenos cultivados e plantadas em todos os referidos estabelecimentos". A terceira instrução orientava os membros da Comissão que estudassem a extensão dos terrenos, com algum potencial agrícola, que ainda não haviam sido cultivados, de modo que em um futuro não muito distante viessem a atender aos intentos agrícolas da província e de seus cultivadores⁵¹⁹. A quarta instrução referia-se ao valor "official dos generos transportados para o mercado da capital, e as despesas de conducção ou transporte com relação as determinadas quantidades conhecidas por pezo ou medida"⁵²⁰. A quinta instrução orientava que a Comissão se concentrasse em elencar outras localidades provinciais com algum potencial agrícola e comercial, que ainda não haviam sido devidamente conhecidas, e que poderiam ser beneficiadas em face à construção da estrada de Baturité⁵²¹. Por fim, a sexta e última instrução especificava que a Comissão teria de identificar:

A qualidade e quantidade por volumes dos generos de importação, nacionaes ou estrangeiros, transportados da capital para o interior pela estrada referida, e o custo do transporte de cada uma carga, ou volume por legoa de caminho, feita a destribuição segundo as distancias a percorrer.

Além dos esclarecimentos que podem ser fornecidos pelas repartições fiscaes as quaes ficão expedidas a precisas ordens para as facilitar a

⁵¹⁷Relatórios apresentados ao Presidente da Província pelo Engenheiro Chefe da Direção de Obras Públicas Dr. José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, 1868, p. 9. In: Relatório com que o Excelentíssimo Senhor Doutor Pedro Leão Vellozo passou a Administração da Província ao Excelentíssimo Senhor 1.º Vice-Presidente Dr Antonio Joaquim Rodrigues Júnior, no dia 22 de abril de 1868. Fortaleza: Typographia Brasileira, 1868, Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u211/000002.html>. Acesso em: 13/07/2015.

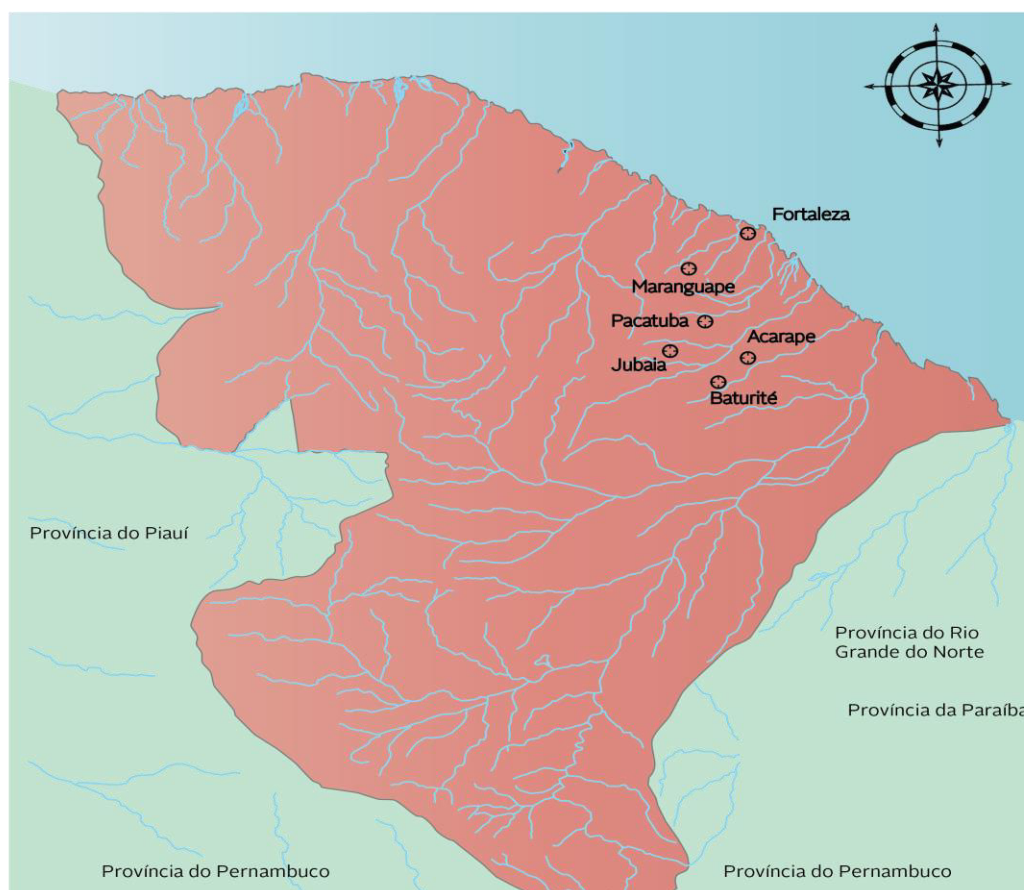
⁵¹⁸APEC. Série: Governo da Província. Série: Portarias Encaminhadas. Portaria emitida pelo Presidente da Província do Ceará Antonio Marcelino Nunes Gonçalves. 27/10/1859. Livro n.º 16, fls. s/n.

⁵¹⁹APEC. Série: Governo da Província. Série: Portarias Encaminhadas. Portaria emitida pelo Presidente da Província do Ceará Antonio Marcelino Nunes Gonçalves. 27/10/1859. Livro n.º 16, fls. s/n.

⁵²⁰APEC. Série: Governo da Província. Série: Portarias Encaminhadas. Portaria emitida pelo Presidente da Província do Ceará Antonio Marcelino Nunes Gonçalves. 27/10/1859. Livro n.º 16, fls. s/n.

⁵²¹APEC. Série: Governo da Província. Série: Portarias Encaminhadas. Portaria emitida pelo Presidente da Província do Ceará Antonio Marcelino Nunes Gonçalves. 27/10/1859. Livro n.º 16, fls. s/n.

comissão, serão presentes a mesma as informações das comissões especiaes nesta data nomeadas na cidade de Baturité, na villa de Maranguape, e nas povoações de Pacatuba, da Jubaia, e do Acarape⁵²².



⁵²²APEC. Série: Governo da Província. Série: Portarias Encaminhadas. Portaria emitida pelo Presidente da Província do Ceará Antonio Marcelino Nunes Gonçalves. 27/10/1859. Livro n.º 16, fls. s/n.

Figura 39: Localidades onde foram formadas as Comissões encarregadas de coletar determinadas informações com vistas à construção da estrada de Baturité. Autor: Igor Soares; Desenho: Juan Marques.
Fonte: APEC. Série: Governo da Província. Série: Portarias Encaminhadas. Portaria emitida pelo Presidente da Província do Ceará Antonio Marcelino Nunes Gonçalves. 27/10/1859. Livro n.º 16, fls. s/n.

Além disso, dentre as incumbências concebidas para a Comissão, constava a análise e avaliação do parecer que seria emitido pelo engenheiro Pierre Florent Berthot que também em 1859 se tornava o encarregado de "tirar a planta da estrada segundo a direção mais conveniente e de apresentar o orçamento de todas as despesas necessárias para a inteira conclusão da mesma estrada". O trabalho que estava desenvolvendo o engenheiro Pierre Berthot buscava dar alguns encaminhamentos acerca do melhor percurso que deveriam seguir as obras de construção da estrada.

A Comissão deveria escrever relatório minucioso a partir dos dados levantados aos quais teria acesso, de modo a traçar um plano "para a incorporação de uma Companhia que tome a si a empresa da estrada". Enfim, a referida Comissão deveria traçar orientações quanto às possibilidades e impossibilidades dos trabalhos referentes à construção da estrada de Baturité, observando quais os melhores rumos a se seguir considerando inclusive o que já havia sido realizado até então; se deveriam os trabalhos seguir ou haveriam de cessar o mais breve possível. Portanto, percebemos que o ano de 1859 foi um período crítico e sobretudo de reavaliação dos trabalhos e do processo de uma maneira geral que envolvia a construção da estrada de Baturité.

Além da constituição de uma Comissão Geral, comissões locais foram formadas, responsáveis por coletar o maior número de informações precisas sobre o desenvolvimento comercial e agrícola de cada localidade considerada como centro produtor relevante por onde deveria passar a estrada – Baturité, Jubaia, Aratanha, Maranguape, Acarape – e uma Comissão Central, cujos trabalhos se organizavam sobretudo em Fortaleza, e tinham como incumbência a compilação e a sistematização das informações obtidas a partir dos trabalhos desempenhados pelas comissões dispersas em cada um dos locais citados.

No entanto, cabe observar que, embora tenha havido certa organização e estruturação a fim de que fluísse a construção da via de comunicação, algumas questões se tornavam recorrentes e contribuía para obstar os desenvolvimentos da referida via que tornaria a Capital da província mais aproximada da serra de Baturité.

Em 27 de novembro de 1859, por exemplo, da vila de Pacatuba, Henrique da Justa e Antônio Cabral de Mello - dois membros da Comissão que deveria fazer levantamentos sobre o desenvolvimento comercial e agrícola de "Pacatuba, e quarteirões de Jubaia, Guaiuba" - escreveram ofício ao Presidente da Província, Antônio Marcelino Nunes Gonçalves -, especificando uma questão problemática que envolvia os trabalhos da citada Comissão.

Em dezembro de 1859, ambos representantes da Comissão acusavam o recebimento do ofício da Presidência da Província, observando que lhes havia chegado em mãos no mês anterior, ofício constando a portaria de nomeação para que fizessem parte de tal Comissão, a qual iria empreender os estudos em um dos locais por onde passaria a estrada de Baturité. No entanto, Henrique da Justa e Antônio Cabral de Mello, fizeram verificar ao Presidente da Província cearense que os trabalhos, que teriam que ser apresentados um mês após a nomeação da Comissão, não haviam ainda sido iniciados; ou seja, os demais membros que deveriam compor a Comissão não haviam sequer se reunido a fim de constituir estratégias para o melhor desenvolvimento dos trabalhos. Apesar das dificuldades apresentadas, enviaram relatório, ao qual não tivemos acesso, vez que não o encontramos dentre os documentos pesquisados, com as devidas informações que lograram coletar.

Conforme já observamos, um dos propósitos concebidos pelo Presidente da Província Antônio Marcelino Nunes Gonçalves quando organizou as referidas Comissões, em 1859, visou a atrair uma Companhia que pudesse levar adiante as obras de uma estrada de rodagem, a estrada de Baturité.

A citada Companhia teria alguns privilégios, seguindo as especificações constantes na Lei n. 923, de 5 de dezembro de 1859, a qual autorizava o Presidente da Província a contratar com qualquer empresário ou Companhia, nacional ou estrangeira, a construção de uma estrada entre a Capital da Província e Baturité⁵²³. Além disso, a citada lei garantia ao contratado o privilégio de 50 anos no transporte de carros puxados a cavalo, para o transporte de pessoas e mercadorias. Havia também a possibilidade de o contratado optar por cobrar pedágios, caso fosse mais conveniente, em acordo a tabelas

⁵²³Lei n. 923, de 5 de dezembro de 1859. In: **Leis Provinciais: Estado e Cidadania (1856-1861)** tomo III. Compilação das Leis Provinciais do Ceará – compreendendo os anos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso/ Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. – ed. Fac – similada. Fortaleza: INESP, 2009, p. 378-379.

previamente aprovadas pelo Presidente da Província, que deveriam seguir os modelos mais consolidados das estradas do sul do país. A província garantiria também ao contratado o valor de 8% anuais referentes ao capital investido ao curso de dez anos. Apesar de todas as vantagens e privilégios anunciados por lei, o Presidente Antônio Marcelino não logrou seus intuítos. "Todos seus esforços n'este sentido forão baldados"⁵²⁴. Os intentos empreendidos pelo negociante José Smith de Vasconcellos em Londres e outras praças europeias não obtiveram os êxitos almejados e nenhuma Companhia pode ser contratada⁵²⁵. As obras da estrada deveriam ser então executadas por administração para as quais ao Presidente da Província, por meio da Lei n. 903, de 3 de agosto de 1859, estava garantida a possibilidade de contrair, dentro ou fora da província, um empréstimo orçado em duzentos e quarenta contos de réis, a se receber em três parcelas de oitenta contos de réis, que, a partir da assinatura do contrato, deveriam ser recebidos nos respectivos meses de janeiro atinentes aos três anos vindouros⁵²⁶.

Foram recorrentes as apreciações que se seguiram à Lei que garantia ao Presidente da Província um empréstimo no valor de 240 contos de réis para dar continuidade à construção da estrada de Baturité. Algumas das observações e ponderações apresentadas nos permitem perceber em que pé estavam as obras da referida via de comunicação:

Este anno a assembléa provincial, ou antes um de seos membros teve a louvavel lembrança de offerecer um projecto e faze-lo passar authorisando ao governo a contractar um emprestimo de 240 contos para apromptar esta estrada.

[...]

⁵²⁴APEC. Fundo Governo da Província. Série: Correspondências Encaminhadas. Documento enviado pelo Presidente da Província do Ceará, Francisco Ignácio Marcondes Homem de Mello, ao Conselheiro Ministro Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. 14/11/1865.

⁵²⁵Relatório com que o Dr. Antônio Marcelino Nunes Gonçalves passou a administração da província ao 1º Vice-Presidente da Província do Ceará, o Sr. Cônego Antônio Pinto de Mendonça, em 9 de abril de 1861. Fortaleza: Typographia Brasileira, 1861, p. 14. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2350/000016.html>. Acesso em: 05/06/2015.

⁵²⁶Lei n. 903, de 9 de agosto de 1859. In: **Leis Provinciais: Estado e Cidadania (1856-1861)** tomo III. Compilação das Leis Provinciais do Ceará – compreendendo os annos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso/ Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. – ed. Fac – similada. Fortaleza: INESP, 2009, p. 344-345.

Até hoje, sabemos, q' se tem gasto no serviço, que está feito 70 contos. E' opinião geral, que não vale um terço; porque mal dá passagem a animaes de carga. Não sabemos mesmo se o orçamento do senhor Hebster é exacto, porque elle não apresentou as bases de seu calculo⁵²⁷.

No artigo publicado no *O Cearense*, de 28 de outubro de 1859, os investimentos direcionados às implementações de novas e melhores estradas na província cearense eram considerados imprescindíveis. O posicionamento do artigo e do periódico de um modo geral, que propugnava os preceitos do partido liberal, era bastante claro. Os investimentos que, segundo o periódico, ainda não eram suficientes para a construção de vias férreas deveriam vislumbrar necessariamente estradas empedradas ou "batidas para rodagem", possibilitando que "vehiculos maneiros, puchados a cavallo, que podem conduzir não só passageiros, como carga com pezo igual ao que condusem os nossos pesados carros, e andar 16 á 20 legoas por dia"⁵²⁸, conforme já estava a ocorrer em muitos países europeus. Também no artigo há referências favoráveis à contratação de uma Companhia que pudesse melhorar o sistema de transporte da província, apoiando os propósitos estabelecidos pelo Presidente Antônio Maercelino:

Naturalmente o capital, que demanda uma empresa desta ordem, não se poderá levantar todo entre nós, tanto pela escacez que se sente a provincia, como pela falta de espirito de associação, e então terá de realizar-se fóra: mas não podemos duvidar de que os nossos capitalistas, e principalmente agricultores, á quem mais particularmente interessa o beneficio da estrada concorrão com satisfação para verem realizadas tão assignaladas vantagens.

Felizmente não é essa uma obra, que exija o sacrificio do patriotismo; nada disso, é uma empresa utilissima a agricultura, ao commercio, que tende á duplicar seos lucros á riqueza publica em geral; porém que ao mesmo tempo promette grande vantagem aos capitaes que nella se empenharem.

Só falta animo, e boa direcção⁵²⁹.

⁵²⁷BPGMP. A estrada de Baturité. *O Cearense*. Fortaleza, 28 out. 1859, n. 1272, p. 1.

⁵²⁸BPGMP. A estrada de Baturité. *O Cearense*. Fortaleza, 28 out. 1859, n. 1272, p. 1.

⁵²⁹BPGMP. A estrada de Baturité. *O Cearense*. Fortaleza, 4 nov. 1859, n. 1274, p. 2.

Neste sentido, a ideia defendida nos artigos, dos dias 28 de outubro e 4 de novembro de 1859, que trataram especificamente da estrada de Baturité no jornal *O Cearense* visava a fomentar sobretudo que os transportes de mercadorias praticados na província cearense não se restringissem às costas de animais ou a carros de bois pesados, de eixo fixo. Veículos mais leves e rápidos, portanto, deveriam se tornar preponderantes dando celeridade e agilidade à dinâmica comercial da província. Argumentava-se, por exemplo, que se no transporte realizado nas "costas de animais" o valor estimado de animais utilizados chegava a 5.000, com o sistema de rodagem, que seria adotado pela Companhia que haveria de ser contratada, o número de animais utilizados chegaria a apenas 10% desse valor, ou seja, 500 animais, havendo então economia no que concerne aos valores que seriam empregados na compra e cuidados referentes a tantos animais. Dessa forma, os capitais e a mão de obra, que normalmente se empregava em um sistema de transporte considerado ultrapassado, conforme avaliação publicada nos artigos em questão, passavam a estar disponíveis a outros intentos e necessidades da economia provincial.

Em 1865, seis anos após a publicação dos dois artigos publicados no jornal *O Cearense* verificamos que os problemas pendentes que aludiam à referida via de comunicação em fins da década de 50 do século XIX continuavam a espera dos melhoramentos básicos necessários. A contratação da Companhia, conforme já havíamos assinalado, não se concretizou, contribuindo para esse insucesso basicamente a "dificuldade de levantar capitais em nosso país, e a falta de crédito da província". A estrada continuava em péssimas condições; "só admite trânsito de animais, e o primitivo modo de condução em costas de animais". Por outro lado, a produção da serra de Baturité e das localidades adjacentes eram anunciadas como crescentes. Os fretes, em face à dificuldade de tráfego proporcionado pelas más condições da estrada, se tornavam contas pesadas diminuindo cada vez mais a margem de lucro dos produtores agrícolas⁵³⁰.

As avaliações das condições de viação da estrada de Baturité respondem aos intuitos e evidentemente de onde fala, ou pelo menos a ocasião na qual se manifesta cada indivíduo sobre determinadas questões. Parece-nos que as avaliações constantes no

⁵³⁰BPGMP. Fortaleza, 5 de novembro de 1865. *Cearense*. Fortaleza, 5 de novembro de 1865, n. 1944, p.1.

jornal liberal O Cearense se preocupavam fundamentalmente em fomentar a melhoria das vias de comunicação da província, ou pelo menos de algumas vias que correspondiam aos seus interesses políticos específicos.

Em 1866, o presidente da Província cearense Francisco Ignácio Marcondes Homem de Mello fez uma viagem de Fortaleza à Baturité. As suas avaliações sobre as condições da estrada não foram negativas.

De Baturité á Fortaleza, ha 118 kilometros de distancia por uma boa estrada, consideravelmente aperfeiçoada pela arte, sendo todo seu leito em terreno arenoso, e em muitos pontos coberto de pedregulho roliço.

Seguindo-se para a capital, vê-se avultar á esquerda a grande massa granítica da serra de Baturité.

Ao lado direito estende-se a planicie, arida e sem vida, que fatiga o viajante pela sua monotonia⁵³¹.

⁵³¹HOMEM DE MELLO. Francisco Ignacio Marcondes. EXCURSÕES pelo Ceará, S. Pedro do Sul e S. Paulo. Memoria lida no Instituto Histórico e Geographico Brasileiro, em as sessões de 2 de junho, de 28 de julho de 1871. **Revista do Instituto Histórico e Geographico e Etnographico do Brasil. Rio de Janeiro**, t. XXXV, 1872, p. 85.

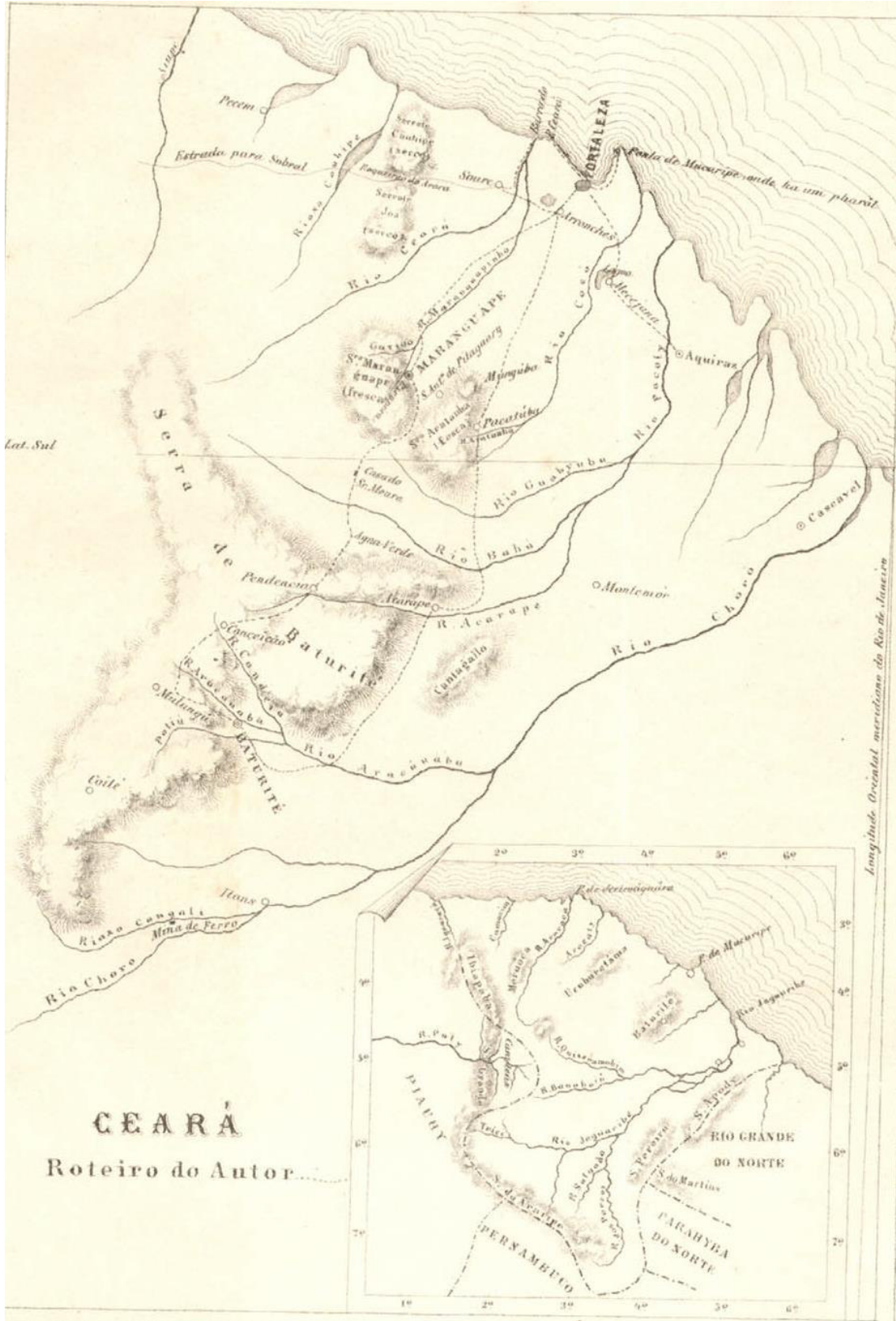


Figura 40: Percurso realizado por Francisco Ignácio Marcondes Homem de Mello, em 1866, a serra de Baturité.

Fonte: HOMEM DE MELLO. Francisco Ignacio Marcondes. EXCURSÕES pelo Ceará, S. Pedro do Sul e S. Paulo. Memoria lida no Instituto Histórico e Geographico Brasileiro, em as sessões de 2 de junho, de

No entanto, mesmo que a fala do Presidente Francisco Ignácio Marcondes Homem de Mello expressasse um pronunciamento oficial, as suas palavras nos parecem uma exceção em meio a tantas vozes que, de forma renitente, faziam questão de evidenciar que as condições das estradas provinciais não eram satisfatórias. E esse posicionamento não ocorria motivado tão somente por divergências partidárias que configuravam a política do Ceará na segunda metade do oitocentos. As estradas cearenses eram, em certas ocasiões, avaliadas como obras desenvolvidas sem os planejamentos necessários, construídas ao bel prazer de necessidades prementes que, de tempos em tempos, sofriam algum tipo de reparo.

Os investimentos direcionados à construção e reparo das estradas provinciais eram considerados exíguos se comparados ao que outras províncias dispunham para o desenvolvimento de tais obras. O "serviço de conservação permanente, como existe em outras províncias, é aqui inteiramente desconhecido. Também a provincia não tem renda especial para entreter a conservação de suas vias de comunicação"⁵³².

Sobre a estrada de Baturité, no Relatório apresentado pelo Presidente Francisco Ignácio, em 1866, as observações já não foram tão brandas e otimistas se comparadas ao relato que apresentou o citado Presidente no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro no início da década de 70 do século XIX:

A estrada de Baturité, a mais importante da provincia, reclama ainda muitos melhoramentos; porém os mais urgentes são as pontes, que já indiquei; e as finanças da provincia actualmente não permitem emprehender obras mais dispendiosas⁵³³.

⁵³²Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará pelo Presidente da Província, o Exm. Sr. Dr. Francisco Inácio Marcondes Homem de Mello na 1ª sessão da 22ª legislatura em 1º de julho de 1866. Fortaleza: Typographia Brasileira, 1866, p. 47. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/193/000002.html>.

⁵³³Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará pelo Presidente da Província, o Exm. Sr. Dr. Francisco Ignacio Marcondes Homem de Mello, na 1ª sessão da 22ª legislatura no 1.º dia de julho de 1866. Fortaleza, Typ. Brasileira, 1866, p. 51. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/193/000049.html>. Acesso em: 13/07/2015.

Neste sentido, a rede de estradas do Ceará, que em 1866 chegava a 2.333 quilômetros, ou 350 léguas⁵³⁴, não contava com recursos abundantes a fim de torná-la mais estruturada e eficiente. E é certo que este não era o único dos problemas que afetavam estas obras públicas provinciais. A partir da estrada de Baturité, que era considerada a mais relevante via de comunicação da província, pudemos visualizar que a condução de alguns dos trabalhos necessários a levá-la adiante não foi realizada como se esperava. Citamos alguns dos exemplos que demonstram a inoperância dos trabalhos desenvolvidos quando da construção desta via de comunicação bem como as dificuldades políticas e administrativas de conseguir o seu desenvolvimento. No entanto podemos apresentar outras questões mais expressivas e que também foram influentes para que a estrada não tivesse suas obras devidamente concretizadas, conforme se desejava e se propagava.

3.3.4 O novo traçado da estrada de Baturité

Na década de 60 do século XIX, alguns relatos nos permitem verificar as condições de viação da estrada de Baturité. Torna-se relevante verificar essas apreciações específicas acerca dessa via de modo a apresentar as condições de transporte, de pessoas e mercadorias, após mais de duas décadas de empenhos e discussões envolvendo a necessidade de se construir essa obra que era considerada um melhoramento imprescindível à economia e ao comércio provincial.

Em 24 de novembro de 1865, o jornal Cearense publicou o Relatório emitido pelo engenheiro Zózimo Barroso ao Presidente da Província Francisco Ignácio Marcondes Homem de Mello, por meio do qual se debruça o referido engenheiro por sobre algumas questões ligadas a estrada de Baturité, dentre as quais as condições de

⁵³⁴Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará pelo Presidente da mesma Província, o Exm. Sr. Dr. Francisco Ignacio Marcondes Homem de Mello, na 1.^a sessão da 22.^a legislatura em o 1.^o dia de julho de 1866. Fortaleza, Typ. Brasileira, 1866, p. 47. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/193/000045.html>. Acesso em: 14/07/2015.

viação dos respectivos trechos dessa via. O engenheiro Zózimo Barroso menciona que antes de 1854:

[...] a estrada de Baturité era um caminho de pé posto aberto pelo instinto da população, nas planícies orientaes das serras de Aratanha e Acarape: Pacatuba, Agua-verde, e Cantagallo, eram atravessados por este caminho, que contornava os rochedos de formação calcarea de cantagallo, e seguia para o oeste até alcançar a villa de Baturité, passando por Canna-fistula e Canôa. Extensão total cerca de 20 leguas⁵³⁵.

Principalmente a partir da segunda metade do século XIX, o cultivo e produção de café foi o estímulo para que as administrações provinciais se voltassem a prover maiores investimentos na construção da estrada que interligava Baturité e Fortaleza, facilitando o transporte das mercadorias provenientes dos distintos espaços produtivos que ficaram em evidência após o crescimento dos cafezais. Portanto, do "caminho de pé posto" de que nos fala Zózimo Barroso, as intenções do Governo da Província, a partir de 1854, foi implementar uma via que seguisse em linha reta. No entanto, o caminho que levava a Baturité, em linha reta, era permeado de terrenos elevados, como a "serra do Acarape, e suas ramificações conhecidas pelos nomes de serra do Páo Branco, serra do Vento etc."

A estrada seguiu então pelo "Boqueirão, Calabocca, Itapahy, Oiticica e Genipapeiro", ficando, a princípio, a povoação do Acarape, conforme já fizemos menção, fora do percurso delineado para a citada estrada. Com o tempo, a estrada que seguia no rumo do Genipapeiro foi praticamente abandonada, uma vez que seu trajeto era um tanto difícil de se transpor. Outro problema apontado para a denominada "estrada do Genipapeiro" referia-e ao fato de que tal via atravessava um trecho prolongadamente desértico, em detrimento de espaços com reconhecido potencial agrícola, como as povoações do Acarape e de Canoa. Infelizmente não temos elementos suficientes que nos permitam precisar o exato traçado da citada "estrada do Genipapeiro", mas, a partir do que levantamos, como fontes documentais, resolvemos

⁵³⁵BPGMP. Estrada de Baturité. **Cearense**. Fortaleza, 24 nov. 1865, n. 1960, p. 1.

fazer um esboço conjectural acerca do seu percurso. A estrada saía de Pacatuba, passava por Guaiuba e seguia em direção atual de Jenipapeiro, alcançando Baturité.



Figura 41: Estrada do Genipapeiro. Autor: Igor Soares; Desenho: Juan Marques.

Fonte: Relatório com que o Excelentíssimo Senhor Doutor Sebastião Gonçalves da Silva, Primeiro Vice-Presidente da Província, passou a administração da mesma ao Excelentíssimo Senhor Doutor Pedro Leão Vellozo, no dia 16 de novembro de 1867. Fortaleza: Typographia Brasileira de João Evangelista, 1867, p. 10. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u210/000008.html>. Acesso: 15/06/2015.

Os traçados da estrada que encaminhavam a Baturité, considerando os diferentes caminhos delineados e projetados para tal fim, eram recorrentemente considerados, pelos engenheiros da província, como defeituosos. Mesmo o traçado que suscitava maiores elogios, por ser considerado mais conveniente, uma vez que cortava algumas das principais povoações agrícolas da província, como também por evitar áreas excepcionalmente árduas em sua transposição, como foi o caminho que ligava Fortaleza, Pacatuba, Guaiúba, Acarape, Canoa e Baturité, por aproximadamente 90 quilômetros, era tido como um traçado que em certos momentos avançava em direção a "colinas e valles, dando-lhe assim más condições de declividades"⁵³⁶:

[...] Esta sahindo da villa da Fortaleza na direcção N. No S. S. E., caminha quasi sempre horisontal por um terreno primeiramente areento, e logo depois gradualmente argiloso, ora por vargens, ora por picadas bordadas de arvoredos, encostando-se sempre ao cordão das serras, que decorrem com a mesma direcção pelas faldas das chamadas - Aratanha, Pacatuba, Guaiuba, Bahú, Agua-verde, Acarape, até a de Baturité propriamente dita, comprehendendo a extensão de vinte quatro leguas pelo menos⁵³⁷.

Com a construção do ramal em direção ao Acarape, basicamente o trânsito de pessoas e mercadorias que cruzavam Pacatuba e Acarape, indo a Baturité cresceu, tornando-se esse então o percurso usual da estrada de Baturité. O engenheiro Zózimo Barroso nos oferece interessante e minuciosa descrição sobre esse caminho. Segundo Zózimo Barroso, a povoação de Arronches "limita na direcção da estrada a zona de areia, e existe em adiantada construcção entre este ponto e a capital uma calçada de pedras irregulares". Depois de Arronches, as condições de viação da estrada não são tão

⁵³⁶APEC. Fundo: Governo da Província do Ceará. Série: Correspondência da Província do Ceará para o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. 14/11/1865. Livro n. 133 (1861-1872). Fls. s/n.

⁵³⁷Memória sobre a Minera de Ferro do Cangaty, p. 2. In: Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará pelo excellentissimo senhor dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior, por ocasião da instalação da mesma Assembléa no dia 9 de outubro de 1863. Ceará:Typ. Cearense, 1863. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/190/000067.html>. Acesso em: 16/06/2015.

boas; a estrada é descrita pelo engenheiro como um caminho invadido por vegetação, configurando vários pequenos caminhos de "pé posto". De Pacatuba a Acarape:

A estrada percorre um terreno accidentado e pedregoso em alguns pontos, e o traçado formado por grandes alinhamentos assenta o seu leito sobre pontos culminantes de alguns morros, dando-lhe pessimas condições de declive, convindo notar, que estes morros podiam ser facil e convenientemente contornados, dentro dos limites assignados à tracção.

Aqui como na primeira secção e por toda parte na ha fossos lateraes, e a estrada aberta talvez com a largura de 8,m. 80 acha em muitos pontos reduzida á metade d'esta extensão⁵³⁸.

Seguindo de Acarape a Baturité, a estrada prolongava-se por aproximadamente 30 quilômetros. Após o povoado de Acarape, o rio Acarape era um dos obstáculos que dificultavam o trânsito pela via, principalmente durante o período chuvoso. Outra parte da estrada de difícil transposição, entre Acarape e Baturité, era a "ladeira do Itapahy". Dentre os trabalhos desenvolvidos a fim de tornar a estrada em melhores condições de uso, em meados da década de 60 do século XIX, figurava-se algumas pontes e a necessidade de por fim à declividade da "ladeira do Itaphy":

Do Itapahy até a Oiticica, que dista da cidade de Baturité (estimativa) 5000 b. (11k.) a estrada é sofrível, resentindo se todavia dos effeitos dos grandes alinhamentos apresenta declives, que seriam facilmente evitados.

Da Oiticica á Baturité parece (é o sr. capanema que falla) que houve empenho em procurar os pontos mais elevados das collinas, e alguns tão íngremes que os cavalloos se via obrigados a trilhar serpentinas⁵³⁹.

⁵³⁸BPGMP. Estrada de Baturité (continuação). **Cearense**. Fortaleza, 25 nov. 1865, n. 1961, p. 2.

⁵³⁹BPGMP. Estrada de Baturité (continuação). **Cearense**. Fortaleza, 25 nov. 1865, n. 1961, p. 2.



Figura 42: Corte na “ladeira” do Itapahy, 1879.

Fonte: LIMA, Francisco de Assis Silva de; PEREIRA, José Hamilton. **Estradas de Ferro no Ceará.** Fortaleza: Expressão Gráfica, p.77.



Figura 43: Construção na “ladeira do Itapahy, 1879.

Fonte: LIMA, Francisco de Assis Silva de; PEREIRA, José Hamilton. **Estradas de Ferro no Ceará.** Fortaleza: Expressão Gráfica, p.77.

O início da década de 60 do século XIX foi um período de crescimento econômico decorrente do aumento das exportações cearenses, na medida em que o principal fornecedor europeu de algodão, os Estados Unidos, estava imerso na afamada

Guerra de Secessão ou Guerra Civil Americana, que se estendeu de 1861 a 1865, implicando a possibilidade de algumas províncias brasileiras, cuja produção algodoeira era mais proeminente, ocuparem tal mercado. Dessa forma, acreditamos que os melhores resultados produtivos e comerciais do Ceará no período suscitaram maiores desvelos e recursos dedicados à construção da estrada de Baturité, levando inclusive o Presidente da Província a seguir viagem pessoalmente de modo a analisar o andamento dos trabalhos de construção da citada via de comunicação.

No dia 8 de novembro de 1861, o Presidente da Província, Manoel Antônio Duarte de Azevedo, partiu em viagem para examinar "os trabalhos da estrada nova". Além do citado Presidente, seguiram em viagem o Inspetor da Tesouraria da Fazenda e os engenheiros Pierre Berthot e Adolpho Herbster. Seguiram na ida e na volta as seguintes localidades: Pacatuba, Agua-verde, Acarape, Canoa e Baturité⁵⁴⁰

A despeito dos maiores cuidados que a administração pública cearense devotava à estrada de Baturité, e todo o trabalho que resultou na reconfiguração do traçado da via, as palavras proferidas por Guilherme Schüch Capanema nos permitem verificar que o novo caminho não estava isento de trechos complicados. A parte da estrada entre Guaiúba e Baturité era considerado baixo e, portanto, sujeito a inundações em períodos chuvosos. Antes de chegar ao Acarape, o caminho traçado é analisado como muito ondulado, o que poderia ter sido evitado, na análise do citado naturalista, "por meio de pequenas curvas". Já próximo a Baturité, o alinhamento da estrada era julgado como sofrível, cabendo correções, e em outros pontos mais próximos de Baturité, Gustavo Capanema observa que "parece que houve o mais serio empenho em levar a estrada pelos pontos mais impinados". Além disso, a estrada continuava sem boas condições de uso:

Actualmente està em pessimo estado, e mal serve ao transporte de generos que vem d'ali para esta cidade e das mercadorias que vão em retorno.

⁵⁴⁰BPGMP. NOTICIARIO (Viagem). **O Cearense**. Fortaleza, 8 out. 1861, n. 1482, p. 2.

este serviço é feito sobre animaes, ou em carros de pesada construcção, liderados por cinco ou seis juntas de bois, saindo o frete de seiscentos a mil réis por arroba⁵⁴¹.

Ao longo da década de 60 do oitocentos, as discussões políticas envolvendo as possibilidades de a província cearense vir a receber os seus primeiros trilhos entrou em voga. Se antes, na década de 50, a estrada de rodagem, ligando Fortaleza e Baturité, ocupou a atenção dos diferentes Governos provinciais, os quais intentaram levar a frente tal obra, podemos dizer que a partir da metade da década de 60 do século XIX, a instalação de uma via férrea, embora considerada inviável pelos custos necessários e incompatíveis com os recursos provinciais, passaram a ocupar pouco a pouco a atenção e os espaços nos periódicos locais e os documentos oficiais da província.

A estrada de Baturité, além de inspirar relevância pela proximidade que tinha com algumas das consideradas mais férteis serras da província, também inspirava apreço por estar na rota de outro espaço fértil, que era o Cariri cearense. Desta feita, chegando a estrada em um futuro próximo ao Crato, seria fácil e adequado que a via viesse a se ligar a um sistema viário mais integrado, cujo centro seria o Rio de Janeiro, a partir do qual as ramificações iam atingindo as distintas províncias brasileiras. Esses dois preceitos eram apontados como requisitos imprescindíveis para que o Estado imperial cogitasse a possibilidade de que determinada linha viária viesse a receber recursos com vistas à instalação de uma estrada de ferro. O presidente da Província cearense Pedro Leão Velloso, em 1868, dizia, portanto, que a referida estrada "não é uma linha sem futuro"⁵⁴².

Além da estrada de Baturité, cujo propósito era aproximar alguns dos principais núcleos agrícolas da província ao porto de Fortaleza, e sem dúvida a serra de Baturité figurava-se como um dos espaços alardeados como o mais fértil do Ceará, a referida via não foi a única projetada pelo Governo provincial visando a permitir que a produção da serra de Baturité fluísse em direção à Capital da província.

⁵⁴¹Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa Provincial do Ceará pelo Excelentíssimo Presidente da Província, Dr. Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque no dia 1º de novembro de 1868. Fortaleza, Typ. Brasileira, 1868, p. 35. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/197/000033.html>. Acesso em: 19/06/2015.

⁵⁴²Relatório com que o Excelentíssimo Senhor Doutor Pedro Leão Velloso passou a administração da província ao Dr. Antônio Joaquim Rodrigues Júnior no dia 22 de abril de 1868. Fortaleza: Typographia Brasileira, 1868, p. 3. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u211/000038.html>. Acesso em: 19/06/2015.

Outra estrada denominada de "Agoa-verde" estava sendo construída, possibilitando que a produção de uma outra parte da serra, sobretudo os espaços que ficavam muito distantes da estrada de Baturité, pudessem correr mais facilmente ao porto de Fortaleza.

A estrada teria cerca de 13 mil e 200 quilômetros, cerca de 6.000 braças, partindo de "Agoa-verde" prolongando-se a "Tubatinga", "termo de Maranguape, garganta entre a serra deste nome e a de Aratanha", de maneira a seguir a produção da serra de Baturité - Pendência (Pacoti) e Conceição (Guaramiranga), dentre outros pontos da citada serra - pela estrada de Maranguape. Portanto, os espaços serranos,

que fazem já exportação de generos de toda sorte em grande escala, terão a percorrer apenas a extensão de 16 leguas metricas, emquanto que terião que retroceder 4, 5, 6 leguas se procurassem a estrada de Baturité, a qual partindo da cidade deste nome, em demanda do valle do Acarape, pela extrema oriental da serra e depois da povoação da Pacatuba, vem ter a esta capital⁵⁴³.

Em 1868, a estrada estava quase que completamente concluída. No entanto uma consideração sobre essa via de comunicação nos chamou atenção; a estrada de "Agoa-verde" não era a resolução de todos os problemas dos agricultores da serra de Baturité. É certo que trazia alguns benefícios irrefutáveis, mas outras estradas haveriam de ser construídas,

De acordo com o Relatório apresentado ao Ex.^{mo} 2º Vice-Presidente da Província do Ceará, Dr. Gonçalo Baptista Vieira, pelo 1º, Dr. Antonio Joaquim Rodrigues Junior, no ato de passar-lhe a administração da província, em 31 de julho de 1868 era "complemento indispensavel á abertura de caminhos vicinaes que satisfaça, as necessidades da agricultura da serra"⁵⁴⁴.

⁵⁴³APEC. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondência Expedida. Ofício emitido pelo Engenheiro da Província José Pompeu de Albuquerque Cavalcante ao Presidente da Província do Ceará João de Souza Mello Alvim. 15/12/1866. Caixa 09, Dossê 13, Fls. s/n.

⁵⁴⁴Relatório apresentado ao Ex.^{mo} 2º Vice-Presidente da Província do Ceará, Dr. Gonçalo Baptista Vieira, pelo 1º, Dr. Antonio Joaquim Rodrigues Junior, no ato de passar-lhe a administração da província, em 31 de julho de 1868. Fortaleza: Typographia Brasileira, 1868, p. 13. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1419/000011.html>. Acesso em: 05/06/2015.

Desta forma, concluímos que a estrada de Baturité e a estrada de Água-verde foram obras projetadas com vistas a possibilitar que a produção das distintas localidades da serra de Baturité, além de outros espaços, fluísse de forma mais eficiente ao porto da Capital, acrescentando os valores comerciais ligados principalmente à exportação provincial. No entanto, essas duas estradas não conseguiam beneficiar a produção de toda a serra de Baturité, sobretudo a produção proveniente das propriedades que ficavam em sua área central.

4. Considerações Finais

Diante de tantas questões sobre as quais nos debruçamos ao longo deste trabalho, chegamos a algumas conclusões que nos permitem contribuir com os estudos produzidos sobre o Ceará oitocentista, abrindo novos caminhos com vistas a aprofundar o conhecimento principalmente sobre as vias de comunicação e a produção serrana do Ceará do século XIX.

Ao nos atentarmos às vias de comunicação do Ceará colonial e também às estradas que estavam singrando o território cearense ao curso do século XIX, o nosso intuito foi sobretudo permitir uma comparação entre os traçados priorizados pela dinâmica econômica e comercial de cada período, de maneira a apresentar as diferenças entre tais circuitos frequentemente percorridos. Não há dúvidas de que algumas das principais estradas utilizadas ao longo do período colonial cearense, como a estrada geral do Jaguaribe, também serviram aos propósitos comerciais do Ceará durante o Império, no entanto, é irrefutável que novos caminhos foram configurados ao tempo que velhos percursos passaram por transformações de maneira a atender a interesses atualizados de novos tempos. Ao longo das primeiras décadas do oitocentos, nos primórdios do processo de centralização político-administrativa e econômica de Fortaleza, a construção de estradas, pontes e aterros nos permitiu visualizar que cada vez mais a capital cearense tornava-se o espaço para onde convergia os principais gêneros comerciais do Ceará; sobretudo as mercadorias que deveriam ser levadas às praças comerciais de outros países.

Não podemos, com isso, dizer que todas as estradas do Ceará estavam seguindo o rumo de Fortaleza, mas é relevante mencionar que não só estradas, mas toda uma estrutura visando a melhorar os rumos comerciais exportadores da Capitania e da província cearense estava em curso. As obras voltadas às melhorias do porto da Capital, bem como o acesso à alfândega, que se localizava em Fortaleza, expressam bem o que estávamos falando. Além, evidentemente, das corriqueiras estradas as quais deveriam fazer chegar, a princípio, a produção algodoeira do Ceará ao porto da Capital. Posteriormente, outros gêneros agrícolas, dentre os quais o café, adquiriram notoriedade no âmbito da dinâmica comercial da província cearense.

Com a produção algodoeira cearense, em fins do século XVIII e ao longo do século XIX, temos dois pontos fundamentais. O primeiro refere-se, como já dissemos, ao processo de centralização de Fortaleza nessa dinâmica comercial exportadora. O segundo ponto alude à preponderância da agricultura como atividade que embasaria o progresso e a prosperidade econômica do Ceará. Observamos corriqueiramente nos documentos pesquisado que no século XIX também houve um processo de centralização da agricultura de exportação como uma atividade à qual estavam vocacionados o Brasil e suas províncias; e neste sentido não havia outro caminho a seguir senão o estímulo contumaz a tais atividades e decerto o processo de ocupação de espaços considerados férteis e que poderiam contribuir de forma crescente com a produção agrícola e comercial do Ceará.

Em meio a um território pouco adequado à agricultura, algumas áreas foram destacadas e priorizadas, por serem espaços providentes e capazes de elevar o Ceará a um nível produtivo comparável ao de outras localidades, consideradas mais prósperas. As "serras frescas" como eram denominadas as serras consideradas mais férteis do Ceará faziam parte de um Território que se integrava a um país idealizado como agrícola e capaz de fornecer todas as riquezas e necessidades para que em um futuro próximo esse país e suas províncias atingissem o mesmo patamar material e civilizacional de outras localidades, sobretudo os países europeus.

Dentre as "serras frescas", centralizamos nossos esforços em empreender estudo sobre a serra de Baturité. A documentação consultada nos indicava que tal região serrana era considerada a mais importante e fértil do Ceará e que esta assertiva deveria, portanto, justificar a construção de uma via de comunicação interligando Baturité a Fortaleza, que era para onde deveria seguir boa parte da produção serrana, para então ser encaminhada ao porto da Capital. Concluímos que, para além da constatação concreta acerca da produção da serra de Baturité em comparação a outras regiões, as diversas considerações que visaram a exaltá-la foram motivadas pelo processo de centralização político-econômica e administrativa de Fortaleza, além do fato de a serra de Baturité estar próxima a outros espaços igualmente considerados férteis e produtivos do Ceará, como a serra de Maranguape e a serra da Aratanha. Baturité seria um caminho por meio do qual se deveria atingir em um futuro não muito distante o Cariri; outra região atestada como uma das mais férteis da província. Portanto, acreditamos que mais do que números acerca da produção entre as vilas da província, a idealização referente à

uberdade da serra de Baturité estava associada à delimitação da principal linha viária da província, à qual deveria se ligar além de algumas das serras mais férteis, de que falamos, uma parte do sertão cearense e, por fim, o Cariri. Verificamos que a instalação da estrada de ferro de Baturité, primeira ferrovia do Ceará, seguiu exatamente este percurso.

Outro ponto conclusivo a que chegamos alude às péssimas condições de tráfego no Ceará provincial, sobretudo nos períodos de maior incidência de chuvas. As estradas dificultavam quaisquer interesses comerciais, já que longas distâncias entre determinados espaços produtivos e os portos mais aproximados ficavam impraticáveis na medida em que a maior parte das estradas não comportavam o transporte de carros puxados por animais, mas tão somente viagens seguidas por animais que levavam em seus lombos as mercadorias produzidas e que deveriam ser comercializadas. Na segunda metade do oitocentos, um setor de obras públicas torna-se mais organizado e estruturado, no entanto, observamos que as reclamações referentes às más condições das vias de comunicação foram frequentes até a década de 70 do século XIX; período final delimitado de nossa pesquisa.

Ademais, temos que observar que além das dificuldades correntes, entre questões administrativas, contratuais e naturais, como as chuvas, outra questão que nos parece relevante destacar refere-se à dificuldade de se levar adiante determinadas obras públicas, como o foi a estrada de Baturité. Dentre outras razões, não havia disponibilidade de mão de obra suficiente a fim de atender a tais necessidades. Os trabalhadores eram empregados por proprietários a fim de empreender determinados plantios e colheitas, ou outras funções. Por outro lado, o Governo Provincial cearense muito comumente nos fez verificar que sem uma Companhia de Trabalhadores ficavam comprometidas a eficiência e celeridade de determinadas obras consideradas imprescindíveis para a província. Portanto, em que pese a existência de escravos no Ceará provincial, destacamos que o trabalho livre foi preponderante por estes rincões.

Por fim, gostaríamos de fazer observar que outras questões certamente nos permitiriam aprofundar o tema pesquisado, mas em face a alguns motivos, dentre os quais a falta de tempo, não pudemos levá-las a frente. A primeira questão que temos de apontar refere-se a uma compreensão sobre a dinâmica política da província e do Império de modo a percebermos, por meio das tramas e movimentos políticos, o

processo de hegemonização político-administrativa e econômica de Fortaleza. Certamente, falta-nos estudos que aprofundem as relações políticas no âmbito da Assembleia Provincial do Ceará, das Câmaras Municipais, Câmara dos Deputados Gerais e Senado, a fim de que possamos compreender politicamente as ligações e os conflitos que ensejaram à construção de determinadas obras públicas, dentre as quais algumas vias de comunicação, em detrimento de outras. Também gostaríamos de aprofundar estudo a partir dos inventários concernentes às áreas mais férteis da província com vistas a entender um pouco mais sobre a dinâmica comercial a partir das propriedades existentes em tais localidades, e toda a estrutura e elementos que conformavam estas fazendas e a riqueza de seus proprietários.

Temos que dizer que o percurso, na realização deste trabalho, foi um tanto árduo e confuso, como sempre deve ser os processos que se propõem à produção de algum tipo de conhecimento. As fontes documentais e todo o material bibliográfico utilizado para a composição da pesquisa nos permitiram tirar uma série de conclusões ao tempo que outros tantos questionamentos foram sendo formulados, suscitando-nos olhares para diversas possibilidades de novos caminhos a se percorrer. No mais, se por meio deste trabalho lográmos incitar novos questionamentos, ou, para ser um pouco mais otimista, outros trabalhos que nos permitam percorrer mais profundamente algumas reflexões sobre o Brasil e o Ceará oitocentista, temos plena consciência que seu propósito primordial foi atingido.

5. Referências Bibliográficas

ABREU, Capistrano. Sobre uma história do Ceará. **Revista do instituto do Ceará**. Fortaleza: Typographia Studart, Tomo XIII, 1899.

AB'SÁBER, Aziz Nacib. Sertões e Sertanejos: uma geografia humana sofrida. **Estudos Avançados**. São Paulo, 13(36), 1999.

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. **A invenção do Nordeste e outras artes**. Recife: *FJN, Ed.* Massangana; São Paulo: Cortez, 2006.

_____. **Nos destinos de fronteiras: história, espaços e identidade regional**. Recife: Bagaço, 2008.

ALDEN, Dauril. El Brasil colonial tardío, 1750-1808. In: BETHELL, Leslie (ed.). **Historia de America Latina: America Latina colonial: economía**. Barcelona: Editorial Crítica, 1990.

ALVES, Joaquim. **História das Secas (séculos XVII e XIX)**. Edição fac-símile. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2003.

ALVES, Maria Daniele. **Desejos de civilização: representações liberais no jornal O Araripe (1855 – 1864)**. 2010. Dissertação (Mestrado em História e Culturas). Programa de Pós-Graduação em História e Culturas (MAHIS), Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2010.

ANDRADE, Manuel Correia de. **A terra e o homem do Nordeste**. São Paulo: Editora brasiliense, 1973.

ANDRADE, Margarida Júlia F. de Salles. **Fortaleza em Perspectiva Histórica: Poder Público e Iniciativa Privada na Apropriação e Produção Material da Cidade**. 2012. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo, Universidade de São Paulo, 2012.

ARAÚJO, Hermetes Reis de. Da mecânica ao motor: a ideia de natureza no Brasil no final do século XIX. **Projeto História**, São Paulo, n. 23, nov. 2001.

BASTOS, Frederico de Holanda. **Movimentos de massa no maciço de Baturité (CE) e contribuições para estratégias de planejamento ambiental**. 2012. 257f. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Ceará, 2012.

BASTOS, José Romário Rodrigues. Natureza, Ciência e Preservação: Thomaz Pompeo de Sousa Brasil e a crítica ambiental do Ceará (1840-1880). In: Simpósio Nacional de História, XXVI, 2011, São Paulo. **Anais...** São Paulo: ANPUH, 2011.

_____. 2013. 176 f. **Natureza, tempo, técnica**: Thomaz Pompeu de Sousa Brasil e o século XIX. Dissertação (Mestrado em História Social). Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2013.

BETARD, F. ; PEULVAST, J. P. ; CLAUDINO-SALES, V. . Caracterização morfopedológica de uma serra úmida no semi-árido do Nordeste brasileiro: o caso do maciço de Baturité-CE. **Mercator**, Fortaleza, v. 6, 2007.

BETHELL, Leslie; CARVALHO, José Murilo de. Brasil (1822-1850). In: BETHELL, Leslie (ed.). **História de America Latina** - 6. America Latina Independiente, 1820-1870. Barcelona, Editorial Critica, 1991.

BEZERRA, Antônio, **Algumas Origens do Ceará**. Fortaleza: Editora Fundação Waldemar Alcântara, 2009.

BOXER, Charles R. **O império marítimo português**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

BUARQUE DE HOLANDA, Sérgio. **Monções**. São Paulo: Brasiliense, 1990.

BRAGA, Renato. **História da Comissão Científica de Exploração**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004.

BRÍGIDO, João. A capitania do Ceará: seu comércio. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, Tomo XXIV, 1910.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. Os trilhos do progresso: episódios das lutas operárias na construção da estrada de ferro de Baturité (1872 – 1926). **Trajetos**. Revista de história da UFC. Fortaleza, vol. 1, nº 2, 2002.

_____. **Proletários das secas**: arranjos e desarranjos nas fronteiras do trabalho (1877-1919). 2014. Tese (Doutorado em História Social). Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 2014.

CARDOSO DE MELLO, João Manuel. **O Capitalismo Tardio**. Campinas: Editora Unesp, Edições FACAMP, 2009.

CARVALHO, José Murilo. **Teatro das Sombras**: a política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

_____. **Cidadania no Brasil**: o longo caminho. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

CASTRO, José Liberal de. Arquitetura eclética no Ceará. In: FABRIS, Annatera. **Ecletismo na arquitetura brasileira**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1987.

_____. Contribuição de Adolfo Herbster à forma urbana da cidade da Fortaleza. **Revista do Instituto do Ceará. Fortaleza**, t. CVIII, 1994.

_____. Urbanização pombalina no Ceará: a paisagem na vila de Montemor-o-Novo d'America. **Revista do Instituto do Ceará**, n. CXIII, t. CXIII, 1999.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: 1. arte de fazer**. Petrópolis, RJ, 2008.

CHARTIER, Roger. **À beira da falésia: a história entre incertezas e inquietude**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2002.

CHAVES, José Olivenor. “Metrópole da fome”: a cidade de fortaleza na seca de 1877-79 In: SOUZA, Simone de; NEVES, Frederico de Castro (organizadores). **Seca. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha**, 2002.

COSTA, Emília Viotti da. **Da monarquia à república: momentos decisivos**. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1999.

_____. **Da senzala à colônia**. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998.

CUNHA, Alexandre Mendes. No sertão, o lugar das minas: reflexões sobre a formação do espaço central das Minas Gerais no começo do século XVIII. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, nº 40, julho-dezembro de 2007, p. 25-45.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Mar à vista: Estudo da maritimidade em Fortaleza**. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria de Cultura e Desporto do Ceará, 2002.

_____. Construção da Imagem Turística de Fortaleza/Ceará. **Mercator – Revista de Geografia da UFC**. Fortaleza, Ano 01, n. 01, 2002.

DEAN, Warren. **A ferro e fogo: a história e a devastação da mata atlântica brasileira**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

DENIPOTI, Cláudio. Templos do progresso; instituições de leitura no Brasil oitocentista. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 22., 2003, João Pessoa. **Anais do XXII Simpósio Nacional de História: História, acontecimento e narrativa**. João Pessoa: ANPUH, 2003. CD-ROM.

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

DOLHNIKOFF, Miriam. **O pacto imperial: origens do federalismo no Brasil do século XIX**. São Paulo: Globo, 2005, p. 25.

_____. O lugar das elites regionais. **Revista USP**, São Paulo, n. 58, jun./ago. 2003.

DOMINGUES, Heloisa M. Bertol. As Ciências Naturais e a Construção da Nação Brasileira. **Revista de História**. São Paulo, n. 135, dez. 1996. Disponível em www.revistas.usp.br/revhistoria/article/download/18795/20858.

_____. O homem, as ciências naturais e o Brasil no século XIX. **Acervo**. Rio de Janeiro, v. 22, 2009, p. 167.

_____. Ciência, um Caso de Política: as relações entre as ciências naturais e a agricultura no Brasil Império. **Resgate (Revista Interdisciplinar de Cultura)**. Campinas, SP, V. 20, N. 23, 2012. Disponível em <http://www.cmu.unicamp.br/seer/index.php/resgate/article/view/100>.

_____. A geografia e o exótico brasileiro. **Terra Brasilis** [Online], 2, 2000. Disponível em <http://terrabilis.revues.org/312>, Acesso em 27/10/2013.

DONGHI, Halperin. **História da América Latina**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.

FELIX, Keile Socorro Leite. “Espíritos inflamados”: a construção do Estado Nacional brasileiro e os projetos políticos no Ceará (1817-1840). 2010. 230f. Dissertação (Mestrado em História Social). Universidade Federal do Ceará. Fortaleza (Ce), 2010.

FURTADO, Celso. **A economia latino-americana: formação histórica e problemas contemporâneos**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. **O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia**: Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

Freire, Luciana Martins. **Paisagens de Exceção: Problemas Ambientais no Município de Mulungu, Serra de Baturité – Ceará**. Dissertação (Mestrado em Geografia). 2007. Centro de Ciência e Tecnologia da Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza, 2007.

FREITAS, Marcos Vinicius de. **Charles Frederick Hartt, um naturalista no império de Pedro II**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2002.

GIRÃO, Raimundo. **Pequena História do Ceará**. Fortaleza: Imprensa Universitária, 1971.

_____. **História Econômica do Ceará**. Fortaleza: Casa de José de Alencar Programa Editorial, 2000.

GIRÃO, Valdelice Carneiro. **As oficinas ou charqueadas no Ceará**. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1995.

GONÇALVES, Sérgio Campos. O pensamento civilizador e a cultura historiográfica brasileira no século XIX. Natal, **Revista Fazendo História**, v. 1, n. 2, pp. 128-147, 2008.

GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. **O império das províncias: Rio de Janeiro, 1822-1849**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileiro, 2008.

GUIMARÃES, Manoel Luís Salgado. Nação e civilização nos trópicos: O Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e o projeto de uma História Nacional. Rio de Janeiro, **Estudos Históricos** 1(1) 1988, P.5-27.

_____. História e natureza em von Martius: esquadrinhando o Brasil para construir a nação. **Hist. Cienc. Saúde-Manguinhos**, vol. 7, Rio de Janeiro, jul/out. 2000.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma**: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HOBBSBAWM, Eric J. **A Era das Revoluções**: Europa (1789-1848). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2001.

_____. **A Era do Capital (1848 – 1875)**. São Paulo: Editora Paz e Terra S.A., 2000.

_____. **A Era dos Impérios (1875-1914)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2007.

_____. **Da Revolução Industrial inglesa ao imperialismo**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2003.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Monções**. São Paulo: Brasiliense, 1990.

_____. **Raízes do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

IGLESIAS, Francisco. **Trajatória Política do Brasil**. São Paulo: Cia. das Letras, 2000.

JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. PRIMÓRDIOS DA REDE URBANA CEARENSE. **Mercator**, ano 08, n. 16, pp. 77-102. Fortaleza, 2009.

_____. Ritual, Rigor e Pragmatismo: os procedimentos de instalação da vila de Montemór O Novo da América na Capitania do Ceará. In: Quem planeja o território? Atores, arenas e estratégias. XIV Encontro Nacional da ANPUR., 2011, Rio de Janeiro. Caderno de resumos. Quem planeja o território? Atores, arenas e estratégias. XIV Encontro Nacional da ANPUR.. UFF: ANPUR, 2011. v. 1.

_____. Os primórdios da organização do espaço territorial e da vila cearense - algumas notas. **Anais do Museu Paulista**, vol. 20, n. 1, jan/jun 2012.

_____. **Primórdios da urbanização do Ceará**. Fortaleza: Banco do Nordeste/UFC, 2012.

JÚNIOR, José Ribeiro. A ECONOMIA ALGODOEIRA EM PERNAMBUCO: Da Colônia à Independência. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, 1, 2: 235-242, set. 1981.

KOSELLECK, Reinhart. **Futuro Passado**: contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: Contraponto Editora; Editora PUC Rio, 2006.

KURY, Lorelai. A Comissão Científica de Exploração (1859-1861). A ciência imperial e a musa cabocla. In: HEIZER, Alda; VIDEIRA, Antônio Augusto Passos. **Ciência, civilização e império nos trópicos**. Rio de Janeiro: Acces, 2001.

LIMA, Pedro Airton Queiroz. **À Sombra das Ingazeiras**: o café na Serra de Baturité (1850-1900). 2000. Dissertação (Mestrado em História Social). Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2000.

LEMENHE, Maria Auxiliadora. **As Razões de uma cidade**: conflito de hegemonias. Fortaleza: Stylus comunicações, 1991.

LOCKHART, James; SCHWARTZ, Stuart B. **A América Latina na época colonial**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

MAYER, Arno. **A força da tradição**: a persistência do Antigo Regime (1848-1914). São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

MELLO, Evaldo Cabral de. **O Norte Agrário e o Império (1871-1889)**. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999.

MELO, Vera Mayrinck. Paisagem e Simbolismo. In: ROSENDAHL, Zeny; CORRÊA, Roberto Lobato. **Paisagem, Imaginário e Espaço**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2001.

MENDES, André Gustavo Barbosa da Paz. **A invenção da terra da luz**: história, literatura e paisagem (1875-1914). 2008. 180f. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de ciências humanas, letras e arte da Universidade Federal do Ceará.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Território e história no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 2002.

NOGUEIRA, Gabriel Nogueira. **Fazer-se nobre nas fímbrias do Império**: Práticas de nobilitação e hierarquia social da elite camarária de Santa Cruz do Aracati (1748-1804). 2010. 358f. Dissertação (Mestrado em História Social). Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2010.

OLIVEIRA, Almir Leal de. **A Construção do Estado Nacional no Ceará na primeira metade do século XIX**: Autonomias locais, consensos políticos e projetos nacionais. In: LEIS PROVINCIAIS: Estado e Cidadania (1835-1861). Compilação das leis provinciais do Ceará – compreendendo os anos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso / Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. –ed. Facsimilada. Fortaleza: INESP, 2009. (Coleção Assembléa Histórica: memória, Estado e Sociedade. Tomo I).

_____. A força periférica da operação comercial das carnes secas do Seará grande no século XVIII. In: VIANA JÚNIOR, Mário Martins; SILVA, Rafael Ricarte da. & NOGUEIRA, Gabriel Parente (orgs.). **Ceará**: economia, política e sociedade (séculos XVIII e XIX). Fortaleza: Instituto Frei Tito de Alencar, 2011.

OLIVEIRA, Antônio José Alves de. Viagens filosóficas e representação do mundo natural nos escritos de João da Silva Feijó (1799-1816). In: Simpósio Nacional de História, XXVII, 2013, Natal. **Anais...**Fortaleza, UFRN, 2013. Disponível em: http://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1364569120_ARQUIVO_viagensfilosoficaserepresentacoesdomundonatural.pdf.

OLIVEIRA, Hermesson Cassiano de. **Briófitas da Chapada da Ibiapaba**, Ceará, Brasil. 2008. Dissertação (Mestrado em Botânica). Programa de Pós-Graduação em Botânica da Universidade de Feira de Santana. Feira de Santana, 2008.

OLIVENOR, José. MetrÓpole da fome: a cidade de Fortaleza na seca de 1977-1879. In: **Seca** (coleção Fortaleza: história e cotidiano). Simone de Souza; Frederico de Castro Neves (Orgs.). Fortaleza: Edições DemÓcrito Rocha, 2002.

PÁDUA, José Augusto. “Cultura esgotadora”: agricultura e destruição ambiental nas últimas décadas do Brasil Império. **Estudos Sociedade e Agricultura**, 11, outubro 1998.

_____. **Um sopro de destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista, 1786-1888**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004.

PINTO, VirgÍlio Noya. Balanço das transformações econômicas do século XIX. In: MOTA, Carlos Guilherme (Org.) **Brasil em perspectiva**. São Paulo: DIFE, 1984.

PONTE, Sebastião Rogério. **Fortaleza Belle Époque: reformas urbanas e controle social (1860-1930)**. Fortaleza: Fundação DemÓcrito Rocha, 2009.

PORTO ALEGRE, Maria Sylvia. **Comissão das Borboletas: A ciência do império entre o Ceará a Corte (1856-1867)**. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria de Cultura do estado do Ceará, 2003.

PRADO JÚNIOR, Caio. **HistÓrica Econômica do Brasil**. 15ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1972.

_____. **Formação do Brasil Contemporâneo: Colônia**. São Paulo: Brasiliense, 1989

_____. **HistÓria e Desenvolvimento: A contribuição da historiografia para a teoria e prática do desenvolvimento brasileiro**. São Paulo: brasiliense, 1999.

PUNTONI, Pedro. **A Guerra dos Bárbaros: povos indígenas e a colonização do sertão Norte do Brasil, 1650-1720**. São Paulo: Hucitec / Edusp, 2002.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei: legislação, política urbana e territÓrios na cidade de São Paulo**. São Paulo: Studio Nobel: Fapesp, 1997.

RIOS, Kênia Sousa. A Comissão científica e a seca do Ceará (Apresentação). In: CAPANEMA, Guilherme Schurch de; GABAGLIA, Giacomo Raja. **Estudos Sobre Seca**. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria de Cultura do estado do Ceará, 2006.

SAID, Edward. **Orientalismo: o Oriente como invenção do Ocidente**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. **Uma Contribuição à História dos Transportes no Brasil: A Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894)**. 2006. 341f. Tese (doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

SANTOS, Fabrício Lyrio. **Da catequese à civilização: colonização e povos indígenas na Bahia (1750-1800)**. 2012. Tese (Doutorado em História Social). Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal da Bahia, Fortaleza, 2012.

SANTOS, Milton. **A natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. Ed. 2. Reimpr. São Paulo: Editora da Universidade São Paulo, 2006.

_____. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-científico-informacional**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

SCHAMA, Simon. **Paisagem e Memória**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **As barbas do Imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

_____. **O espetáculo das raças: cientistas, instituições e a questão racial no Brasil (1870-1930)**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

SILVA FILHO, Antonio Luiz Macedo. **Fortaleza: imagens da cidade**. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria de Cultura do estado do Ceará, 2004.

SILVA, Clarete Paranhos da. 2004. 264 f. **Garimpendo memórias: as ciências mineralógicas e geológicas no Brasil na transição do século XVIII para o XIX**. Tese (Doutorado) – IG-DGAE, Universidade Estadual de Campinas, Campinas (SP), 2004.

_____. As viagens filosóficas de João da Silva Feijó (1760-1824) no Ceará. **História: Questões e Debates**. Curitiba, n. 47, 2007, p. 182.

SILVA, Isabelle Braz P. **Vilas de Índios no Ceará Grande: dinâmicas locais sob o Diretório Pombalino**. 2003. Tese (Doutorado em Ciências Sociais). Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.

SOARES, José Wellington Lúcio. **Meruoca: cidade de lazer, turismo e possibilidades no sertão cearense**. 2012. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia e Tecnologia da Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza, 2012.

SOBRINHO, Thomaz Pompeu. Povoamento do nordeste brasileiro. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, Tomo LI, 1937.

SOUSA, José Weyne de Freitas. **Política e Seca no Ceará: um projeto de desenvolvimento para o norte (1869-1905)**. 2009. 235f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

SOUZA, Marcos José Nogueira de; OLIVEIRA, Vlândia Pinto Vidal de. Os Enclaves Úmidos e Sub-Úmidos do Semi-árido do Nordeste Brasileiro. **Mercator** – Revista de Geografia da UFC. Fortaleza, ano 05, n. 09, 2006.

STUDART, Barão de. Ligeiras notas sobre o Café no Estado do Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, t. XLII, 1928.

STUDART FILHO, Carlos. Vias de Comunicação do Ceará colonial. **Revista do Instituto do Ceará**. Tomo LI. Fortaleza, 1937.

_____. **Os Aborígenes do Ceará**. Fortaleza: Instituto do Ceará (Coleção História e Cultura, 1965.

TAKEYA, Denise Monteiro. **Europa, França e Ceará**: origens do capital estrangeiro no Brasil. Natal: UFRN Ed. Universitária, 1995.

TEIXEIRA, Francisco Carlos. História das paisagens. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo. (Orgs.). **Domínios da História**. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

THOMAS, Keith. **O homem e o mundo natural (1500 a 1800)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

VALLE, Carlos Guilherme Otaviano do. Aldeamentos indígenas no Ceará do século XIX: revendo alguns argumentos históricos sobre desaparecimento étnico. In: PALITOT, Estevão Martins (organizador). **Na mata do sabiá**: Contribuições sobre a presença indígena no Ceará. Fortaleza: Secult/Museu do Ceará/Imopec, 2009.

VANDELLI, Domingos. **Viagens filosóficas ou Dissertação sobre as importantes regras que o filósofo naturalista, nas suas peregrinações deve principalmente observar**. 1779. Cópia feita pelo padre Franciscano Vicente Salgado em 1796. (Biblioteca da Academia das Ciências de Lisboa, série Vermelha Ms 405).

VIEIRA, Tanísio. Seca, disciplina e urbanização: Fortaleza – 1865/1879. In: SOUZA, Simone; CASTRO NEVES, Frederico de. **Seca**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002.

VIEIRA JÚNIOR, Antonio Otaviano. **Entre paredes e bacamartes**: historia da família no sertão (1780-1850). Fortaleza: Edições Demócrito Rocha; Hucitec, 2004.

VILLALTA, Luiz Carlos. **1789-1808**: o Império luso-brasileiro e os brasis. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

WEFFORT, Francisco. **Espada, cobiça e fé**: as origens do Brasil. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012.

WILLIAMS, Raymond. **O campo e a cidade**: na história e na literatura. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

XAVIER, Maico Oliveira. "**Cabôcullos são os brancos**": dinâmicas das relações socioculturais dos índios do Termo da Vila Viçosa Real - Século XIX. Fortaleza, SECULT/CE, 2012.

6. Fontes

Obras de Época

AGASSIZ, Luis; AGASSIZ, Elizabeth Cary. **Viagem ao Brasil (1865-1866)**. Brasília: Senado Federal, 2000.

AMORA, Gil. O município de Baturité (oferecido ao Instituto do Ceará pelo digno sogro do autor Coronel Manoel Francisco da Silva Albano. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, t. III, 1889.

BRASIL, Thomaz Pompeo de Sousa. **Ensaio estatístico da Província do Ceará (T.I)** – ed. Fac. Sim. – Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997.

_____. **Ensaio Estatístico da Província do Ceará (T. II)**. - Ed. Fac. sim. - Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997,

_____. **Memória sobre a conservação das matas, e arboricultura como meio de melhorar o clima da província do Ceará**. - Ed. fac. sim. - Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997

BRÍGIDO, João. Povoamento do Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**. ano XIV, tomo XIV. Fortaleza: Typographia Studart, 1900.

Capitania do Ceará (oferecido pelo B. de Vasconcellos) - Biblioteca Nacional - secção de M. S. Ceará - Lata 3.^a - Doc. 6. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, t. XXIII, 1909.

CATÃO, Pedro. Baturité (Subsídio Geográfico, Histórico e Estatístico). **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, t. LI, 1937.

COUTO, D. Domingos de Loreto Couto. **Desaggravos do Brasil e glorias de Pernambuco**. Rio de Janeiro: Officina Typographica da Biblioteca Nacional, 1904.

FEIJÓ, João da Silva. Memória sobre a Capitania do Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**. Ano. III, t. III. Fortaleza: Typographia Economica, 1889.

GARDNER, George. **Viagens no Brasil**: principalmente nas províncias do norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841. São Paulo: Editora Nacional, 1942.

HOMEM DE MELLO. Francisco Ignacio Marcondes. EXCURSÕES pelo Ceará, S. Pedro do Sul e S. Paulo. Memoria lida no Instituto Histórico e Geographico Brasileiro,

em as sessões de 2 de junho, de 28 de julho de 1871. **Revista do Instituto Histórico e Geographico e Ethnographico do Brasil. Rio de Janeiro**, t. XXXV, 1872.

KOSTER, Henry. **Viagens ao Nordeste do Brasil**. Tradução, prefácio e comentários de Luís da Câmara Cascudo. 12ª ed. Rio – São Paulo – Fortaleza: ABC Editora, 2003.

MENEZES, Luiz Barba Alardo de. Memória sobre a Capitania Independente do Ceará Grande, escripta em 18 de abril de 1814. In: **Documentação Primordial sobre a capitania autônoma de Ceará**. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997. (biblioteca básica cearense).

PAULET, Antonio José da Silva. Descrição geográfica abreviada da capitania do Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, tomo XII, p. 5-33, 1898.

STUDART, Guilherme. **Notas para história do Ceará** (Edições do Senado Federal - Vol. 29). Brasília: Senado Federal, 2004.

THÉBERGE, Pedro. **Esboço histórico sobre a província do Ceará**. Tomo I, II e III Edição fac-sim. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2001 [1869].

Fontes Impressas

Catalogo dos productos do Ceará, remetidos a exposição preparatoria do Rio de Janeiro pela Comissão Central do Ceará. **Documentos**: Revista do Arquivo Público do Estado do Ceará: Ciência e Tecnologia. Fortaleza: Arquivo Público do Ceará, v. 1, 2005.

Documento sobre Tapuyas Canindés extraído do segundo livro de sesmarias, á página 81. In: Bezerra, Antônio. **Algumas Origens do Ceará**: defesa ao Desembargador Suares Reimão á vista dos documentos do seu tempo. – Ed. Fac-sim. – Fortaleza:FWA, 2009.

Idéa da população da Capitania de Pernambuco, e das suas annexas, extensão de suas Costas, Rios e Povoações notaveis, Agricultura, Numero dos Engenhos, Contractos, e Rendimentos Reaes, Augmento que estes tem tudo &.^a &.^a desde o anno de 1774 em que tomou posse do Governo das Mesmas Capitancias o Governador e Capitam General Jozé Cezar de Menezes. In: **Annaes da Biblioteca Nacional**, 1918, v. XL.

REGISTRO dos autos de erecção da real villa de Montemór o Novo, da América, na capitania do Ceará Grande. **Revista do Instituto Histórico, Geographico e Ethnographico do Brasil**. Rio de Janeiro, Tomo XXXV, 1872, p. 134-135.

Registro dos Autos da Real Villa de Monte-mór o Novo da America, na Capitania do Ceará Grande. **Revista do Instituto Histórico do Ceará**. Fortaleza, ano V, tomo V, 1891.

Representação do Ouvidor do Ceará Manoel Pinto de Avelar Barbelo, em 03 de fevereiro 1787, à Rainha, sobre a situação do Ceará e apresentando um projeto para o

desenvolvimento da capitania. **Documentos:** Revista do Arquivo Público do Ceará: Ciência e Tecnologia/Arquivo Público do Ceará. Fortaleza, v 1, 2005.

Comissão Científica de Exploração

CAPANEMA, Guilherme Schurch de. **Estudos Sobre a Seca.** Escritos de Guilherme Capanema e Raja Gabaglia. Fortaleza: Secretaria de Cultura do Estado do Ceará, Museu do Ceará, 2006.

ALEMÃO, Francisco Freire. Povoamento da Serra de Baturité. In: DAMASCENO, Darcy; CUNHA, Waldyr. **Os manuscritos do botânico Freire Alemão** - catálogo e transcrição. Anais da Biblioteca Nacional - vol. 81, 1961.

_____. Relatórios dos membros da Comissão lidos no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (Seção Botânica). In: **História da Comissão Científica de Exploração.** Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004.

_____. **Diário de Viagem de Francisco Freire Alemão:** Fortaleza-Crato, 1859. Fortaleza: Museu do Ceará: Museu do Ceará, Secretaria de Cultura do estado do Ceará, 2006.

Arquivo Público do Ceará

Governo da Província

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Governo da Província do Ceará. Série: Correspondências Expedidas. Ofício do Presidente da província do Ceará, José Martiniano de Alencar, ao Ministro dos Negócios do Império, Manoel da Fonseca Lima e Silva. 14/02/1837. Livro n.º 27 (1833-1841).

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Governo da Província do Ceará. Ofícios enviados ao Presidente da Assembleia Provincial. (1850). Ala 05, estante 01, prateleira 03, caixa 01, dossiê 01.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Governo da Província do Ceará. Série: Correspondências Expedidas. Ofício enviado pelo Presidente da Província do Ceará, Joaquim Vilella de Castro Tavares ao Ministro do Império Luiz Pedreira de Couto Ferraz. 07/02/1854. Livro n. 92 (1863). fl. 150-151.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Série: Governo da Província. Série: Portarias Encaminhadas. Portaria emitida pelo Presidente da Província do Ceará Antonio Marcelino Nunes Gonçalves. 27/10/1859. Livro n.º 16, fls. s/n.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Governo da Província do Ceará. Ofícios referentes à estrada ligando Fortaleza a Maranguape (1865). Ala 05, estante 01, caixa 02, dossiê 02.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo Governo da Província. Série: Correspondências Encaminhadas. Documento enviado pelo Presidente da Província do Ceará, Francisco Ignácio Marcondes Homem de Mello, ao Conselheiro Ministro Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. 14/11/1865.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Governo da Província do Ceará. Petições; ofícios diversos; ofícios enviados aos membros da Assembleia Provincial. (1866). Ala 05, estante 01, caixa 02, dossiê 13.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Governo da Província do Ceará. Ofícios enviados ao Presidente da Assembleia Provincial. (1867). Ala 05, estante 01, prateleira 03, caixa 02, dossiê 14.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Governo da Província. Série: Ofícios ao Ministério da Agricultura. Correspondência do Governo da Província do Ceará para o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. 09/02/1869. Livro n.º133 (1861-1872). fls. s/n.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Governo da Província do Ceará. Registro de Ofícios da Presidência da Província (1848-1854). Ala 03, estante 05, prateleira 27, livro 81.

Obras Públicas

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Comissão de Obras. Código de Referência: BR APEC OP. COM. Ofícios das Comissões de Obras Públicas (1852-1890).

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Obras Públicas. Código de Referência: BR APEC. OP. COM. Caixa: 07. Ofício emitido por alguns moradores da serra de Maranguape ao Presidente da Província do Ceará. 26/05/1856.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Ofício emitido pelo Engenheiro da Província, Adolpho Herbster, ao Presidente da Província cearense Francisco Xavier Paes Barreto. 03/04/1856. Caixa 8, Dossiê 1, fl. s/n.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Ofício emitido pelo Engenheiro da Província Adolpho Herbster ao Presidente da Província cearense João Silveira de Sousa. 04/08/1857. Caixa 8, Dossiê 1, fl. s/n.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Comunicado do Engenheiro da Província Adolpho Herbster (Documento Incompleto). 07/08/1857. Caixa 8, dossiê 1, fl. s/n.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Ofício emitido pelo Engenheiro da Província Adolpho Herbster ao Presidente da Província cearense João Silveira de Sousa. 12/10/1857. Caixa 8, Dossiê 1, fl. s/n.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Ofício do Engenheiro da Província, Adolpho Herbster, ao Presidente da Província do Ceará. 08/01/1861. Caixa 08. fl. s/n.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Ofício do Engenheiro da Província, Adolpho Herbster, ao Presidente da Província do Ceará. 15/01/1861. Caixa 08. fl. s/n.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Ofício emitido pelo Engenheiro da Província ao Presidente da Província do Ceará, Francisco Ignácio Marcondes Homem de Mello. 21/08/1866. Caixa 09, Dossiê 13, fl. s/n.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondências Expedidas. Ofício emitido pelo Engenheiro da Província ao Presidente da Província do Ceará, Francisco Ignácio Marcondes Homem de Mello. 04/10/1866. Caixa 09, Dossiê 13, fl. s/n.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Obras Públicas. Série: Correspondência Expedida. Ofício emitido pelo Engenheiro da Província José Pompeu de Albuquerque Cavalcante ao Presidente da Província do Ceará João de Souza Mello Alvim. 15/12/1866. Caixa 09, Dossiê 13, Fls. s/n.

Câmaras Municipais

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Câmaras Municipais. Série: Correspondências Expedidas. Local: Maranguape. Data: 1861 – 1908, Caixa 56.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Câmaras Municipais. Série: Correspondências Expedidas. Local: Baturité. Data: 1829 – 1970, Caixa 24.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Câmaras Municipais. Série: Correspondências Expedidas. Ofício de representantes da Câmara Municipal de Baturité ao Presidente da Província do Ceará, Vicente Pires da Motta. 15/10/1854. Caixa 24, fls. s/n.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Câmaras Municipais. Série: Correspondências Expedidas. Local: Pacatuba. Data: 1873 – 1921, Caixa 65.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Governo da Província do Ceará. Série: Correspondência da Província do Ceará para o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. 03/02/1862. Livro n. 133 (1861-1872). Fls. s/n.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Câmaras Municipais. Série: Correspondências Expedidas, Sessão Ordinária, Código de Postura e outros. Ofício da Câmara Municipal da Vila de Acarape. 14/10/1878. Cx. 72 (1871-1921). fl. s/n.

Ministérios

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Ministérios. Avisos do Ministério do Império ao Presidente da Província do Ceará. Data: 1850-1859. Ala 04, Estante 05, Livro 20.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Ministérios: Avisos do Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas ao Presidente da Província do Ceará. Data: 1860-1862. Ala 04, Estante 05, livro 24.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ. Fundo: Ministérios. Séries: Aviso do Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas ao Presidente da Província do Ceará. Correspondência do Ministério do Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas ao Presidente do Ceará. 22/06/1874. Livro n. 29. Fls. s/n.

Fontes em meio eletrônico

Relatórios Ministeriais: Disponíveis em: <http://www.crl.edu/brazil/ministerial>

Relatórios do Ministério do Império (1846-1876)

BRASIL. Ministerio do Imperio (Ministro Pereira de Campos Vergueiro). Relatório do ano de 1832 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1833 (Publicado em 1833), p. 20-21. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1703/000001.html>.

BRASIL. Ministerio do Imperio (Ministro Sérgio Teixeira de Macedo). Relatório do ano de 1858 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na terceira sessão da décima legislatura, (Publicado em 1859), p. 34. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1731/000036.html>.

Relatório da Repartição dos Negócios do Império apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 8ª legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado Visconde de Mont'alegre. Rio de Janeiro, 1848 (publicado em 1850), p. 5. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1720/000005.html>.

Relatórios dos Presidentes de Província do Ceará (1846-1876): Disponíveis em: <http://www.crl.edu/brazil/provincial/cear%C3%A1>

Fala com que Presidente da Província do Ceará, José Martiniano de Alencar, abriu a segunda sessão ordinária da Assembleia Legislativa do Ceará, no dia 1º de agosto de 1836. Ceará, Typ. Patriótica, 1836. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/166/>.

Relatório com que o Presidente da Província do Ceará, José Martiniano de Alencar, abriu a terceira sessão ordinária da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 1º de agosto de 1837. Ceará, Typ. Patriótica, 1837. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/167/>.

Fala que recitou o Ex. Sr. Manuel Felisardo de Souza e Mello, Presidente da Província do Ceará, na ocasião da abertura da Assembleia Legislativa Provincial no 1.º de Agosto de 1838. Ceará, Typ. Constitucional, 1838. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2342/000038.html>.

Discurso proferido pelo Presidente da Província do Ceará, João Antonio de Miranda, por ocasião da abertura da Assembleia Legislativa Provincial, em 1º de agosto de 1839. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/168/>.

Relatório que apresentou o Exm. Senhor Doutor Francisco de Sousa Martins, Presidente da Província do Ceará, na ocasião da abertura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 1.º de agosto de 1840. Ceará, Typ. Constitucional, 1840. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/169/000011.html>.

Discurso proferido pelo Presidente da Província do Ceará, José Joaquim Coelho, na abertura da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 10 de setembro de 1841. Ceará, Typ. Santos & Companhia. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/170/>.

Relatório apresentado pelo Presidente da Província do Ceará, José Maria da Silva Bitancourt, na abertura da Assembleia Legislativa Provincial, em 1º de julho de 1844. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/172/000002.html>.

Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará pelo Presidente da Província do Ceará, o Coronel Graduado Ignacio Correia de Vasconcellos, em 1º de julho de 1847. Ceará: Typ. Fidelissima, 1847. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/173/000003.html>.

Relatório com que o Excelentíssimo Senhor Doutor Fausto Augusto de Aguiar, Presidente da Província do Ceará, abriu a 1.ª sessão da Assembleia Legislativa Provincial no dia 1.º de julho de 1850. Ceará, Typ. Cearense, 1850. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/176/000022.html>.

Relatório do Excelentíssimo Senhor Doutor Joaquim Marcos d'Almeida Rego, Presidente da Província do Ceará, à Assembleia Legislativa, na abertura da 1ª sessão ordinária de sua 9ª legislatura, em 1º de setembro de 1852. Ceará: Typographia Cearense, 1852, p. 17. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/178/000017.html>.

Relatório que o excelentíssimo senhor doutor Joaquim Vilella de Castro Tavares, presidente da província do Ceará, apresentou à Assembleia Legislativa Provincial, na abertura da segunda sessão ordinaria de sua 9ª legislatura, em o 1.º de setembro de 1853. Ceará, Typ. Cearense, 1853. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/179/000058.html>.

Relatório do Presidente da Província, o Excelentíssimo Sr. Conselheiro Dr. Vicente Pires da Motta, na abertura da 20ª sessão da 10ª Legislatura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 1º de setembro de 1854. Fortaleza: Typographia Brasiliense, 1854. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/180/000002.html>.

Relatório do Presidente, o Excelentíssimo Senhor Conselheiro Dr. Vicente Pires da Motta, na abertura da segunda sessão da décima legislatura da Assembléa Legislativa Provincial no dia 1.º de julho de 1855. Ceará, Typ. Cearense, 1855. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/181/000012.html>.

Relatório com que o Excelentíssimo Senhor Doutor Francisco Xavier Paes Barreto passou a administração da província ao Terceiro Vice-Presidente da Província do Ceará, o Excelentíssimo Senhor Joaquim Mendes da Cruz Guimarães, em 25 de março de 1857. Fortaleza: Typographia Cearense, 1857. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2347/000014.html>.

Relatório que à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1858, o Excelentíssimo senhor Dr. João Silveira de Souza, Presidente da Província do Ceará. Ceará, Typ. Cearense, 1858. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/184/000020.html>.

Relatório que à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1859, o Excelentíssimo Senhor Dr. João Silveira de Sousa, Presidente da Província do Ceará. Ceará: Typ. Cearense, 1859. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/185/000022.html>.

Relatório que à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1860 o Excelentíssimo Senhor Doutor Antonio Marcelino Nunes Gonçalves, Presidente da Província do Ceará. Ceará: Typographia Brasileira de Paiva e Companhia, 1860. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/187/000024.html>.

Relatório com que o Dr. Antonio Marcellino Nunes Gonçalves passa a administração da Província ao 1º Vice-Presidente o Sr. cônego Antônio Pinto de Mendinga em 9 de abril de 1861. Ceará: Typographia Brasileira de Paiva e Companhia, 1861. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2350/000016.html>.

Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará pelo Excelentíssimo Senhor Dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior, por ocasião da instalação da mesma Assembleia, no dia 9 de outubro de 1863. Ceará, Typ. Cearense, 1863. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/190/000042.html>.

Memória sobre a Minera de Ferro do Cangaty, p. 2. In: Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará pelo excellentissimo senhor dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior, por ocasião da instalação da mesma Assembléa no dia 9 de outubro de 1863. Ceará: Typ. Cearense, 1863. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/190/000067.html>.

Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará pelo Presidente da Província, o Exm. Sr. Dr. Francisco Inácio Marcondes Homem de Mello na 1ª sessão da 22ª legislatura em 1º de julho de 1866. Fortaleza: Typographia Brasileira, 1866, p. 47. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/193/000002.html>.

Relatório com que o Excelentíssimo Senhor Doutor Sebastião Gonçalves da Silva, Primeiro Vice-Presidente da Província, passou a administração da província cearense ao Excelentíssimo Senhor Doutor Pedro Leão Vellozo, no dia 16 de novembro de 1867. Fortaleza: Typographia Brasileira, 1867. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u210/000008.html>.

Relatório com que o Excelentíssimo Senhor Doutor Pedro Leão Vellozo passou a administração da província ao Dr. Antônio Joaquim Rodrigues Júnior no dia 22 de abril de 1868. Fortaleza: Typographia Brasileira, 1868. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u211/000038.html>.

Relatórios apresentados ao Presidente da Província pelo Engenheiro Chefe da Direção de Obras Públicas Dr. José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, 1868. In: Relatório com que o Excelentíssimo Senhor Doutor Pedro Leão Vellozo passou a Administração da Província ao Excelentíssimo Senhor 1.º Vice-Presidente Dr Antonio Joaquim Rodrigues Júnior, no dia 22 de abril de 1868. Fortaleza: Typographia Brasileira, 1868, Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u211/000002.html>.

Relatório apresentado ao Ex.^{mo} 2º Vice-Presidente da Província do Ceará, Dr. Gonçalo Baptista Vieira, pelo 1º, Dr. Antonio Joaquim Rodrigues Junior, no ato de passar-lhe a administração da província, em 31 de julho de 1868. Fortaleza: Typographia Brasileira, 1868. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1419/000011.html>.

Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa Provincial do Ceará pelo Excelentíssimo Presidente da Província, Dr. Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque no dia 1º de novembro de 1868. Fortaleza, Typ. Brasileira, 1868. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/197/000033.html>.

Mapas

Carta da Provincia de Ceará [Cartográfico], [18--], Disponível em <http://bndigital.bn.br/acervo-digital/>

Carta topographica e administrativa da provincia do Ceará erigida sobre os documentos mais modernos pelo Vcde. J. de Villiers de L'Ille Adam, gravada na lithografia Imperial de Vt. Larée ... [Cartográfico], 1849. Disponível em <http://bndigital.bn.br/acervo-digital/>

Biblioteca Pública Governador Meneses Pimentel

Jornais

O Cearense (1846-1876)

BPGMP. REPERTORIO DE AVISOS (IMPERIO – Aviso de 18 de setembro de 1846). **O Cearense**. Fortaleza, 08 nov. 1846, n. 06, p. 3.

BPGMP. Hum Banco no Ceará. **O Cearense**. Fortaleza, 14 fev. 1847, n. 25, p. 3.

BPGMP. AGRICULTURA. **O Cearense**. Fortaleza, 21 fev. 1847, n. 27, p. 3.

BPGMP. Os nossos interesses materiaes. **O Cearense**. Fortaleza, 3 jul. 1848, n. 164, p. 2.

BPGMP. Anuncios. **O Cearense**. Fortaleza, 11 jul. 1850, n. 546, p. 4.

BPGMP. Melhormentos Materiaes. **O Cearense**. Fortaleza, 16 ago. 1850, p. 1.

BPGMP. Parte Comercial. **O Cearense**. Fortaleza, 16 mar. 1852, n. 512, p. 3

BPGMP. A estrada de Baturité. **O Cearense**. Fortaleza, 10 nov. 1857, n. 1074, p. 1.

BPGMP. Vias de Comunicação. **O Cearense**. Fortaleza, 8 dez. 1857, n. 1082, p. 1.

BPGMP. RELATORIO (sobre o Estado do Ensaio Estatístico da Provincia do Ceará em 1º de julho de 1858). **O Cearense**, 24 ago. 1858, n. 1152, p. 3.

BPGMP. A estrada de Baturité. **O Cearense**. Fortaleza, 28 out. 1859, n. 1272, p. 1.

BPGMP. A estrada de Baturité. **O Cearense**. Fortaleza, 4 nov. 1859, n. 1274, p. 2.

BPGMP. A estrada de Baturité e o seo feitor o sr. Herbster. **O Cearense**. Fortaleza, 29 nov. 1859, n. 1281, p. 1.

BPGMP. A Província do Ceará. **O Cearense**. Fortaleza, 23 abr. 1861, n. 1434, p. 2.

BPGMP. NOTICIARIO (Viagem). **O Cearense**. Fortaleza, 8 out. 1861, n. 1482, p. 2.

BPGMP. Cearense (Fortaleza, 5 de novembro de 1865). **Cearense**. Fortaleza, 5 nov. 1865, n. 1944, p. 1.

BPGMP. Estrada de Baturité. **Cearense**. Fortaleza, 24 nov. 1865, n. 1960, p. 1.

BPGMP. Annuncios. **Cearense**. Fortaleza, 28 nov. 1869, n. 267, p. 4.

BPGMP. HERBSTER, Adolpho. Relatório sobre a estrada de Baturité, desde seu começo até 31 de dezembro de 1858. **O Cearense**. Fortaleza, 12 jan. 1859, n. 1870, p. 2.

A Constituição

BPGMP. Annuncios. **A Constituição**. Fortaleza, 17 jan. 1866, n. 1944, p. 3.

Pedro II

BPGMP. Considerações sobre as seccas - Agricultura, Algodão, Arroz. **Pedro II**. Fortaleza, 2 jan. 1850, n. 883, p. 2.

BPGMP. MELHORAMENTOS MATERIAES. **Pedro II**. Fortaleza, 31 jul. 1850, n. 941, p. 3.

BPGMP. Interior (Camara dos Srs. Deputados – Sessão de 28 de julho de 1852). **Pedro II**. Fortaleza, 28 ago. 1852, n. 1153, p. 2.

BPGMP. Vantagens do Commercio Directo. **Pedro II**. Fortaleza, 18 jun. 1853, n. 1245, p. 2.

BPGMP. As estradas em relação á lavoura. **Pedro II**. Fortaleza, 11 mar. 1854, n. 1328, p. 3.

BPGMP. Noticias da Provincia (Fortaleza, 4 de abril de 1854). **O Cearense**. Fortaleza, 4 abr. 1854, n. 718, p. 2.

BPGMP. GOVERNO DA PROVINCIA – Extrato do expediente do dia 31 de maio de 1854. **Pedro II**. Fortaleza, 10 jun. 1854, n. 1353, p. 2.

BPGMP. GOVERNO DA PROVINCIA (continuação do extracto do expediente do dia 28 de junho de 1854). **Pedro II**. Fortaleza, 6 jul. 1854, n. 1361, p. 2.

BPGMP. GOVERNO DA PROVINCIA – Extrato do expediente do dia 1º de julho de 1854. **Pedro II.** Fortaleza, 8 jul. 1854, n. 1361, p. 2.

BPGMP. GOVERNO DA PROVINCIA – Extrato do expediente do dia 22 de julho de 1854. **Pedro II.** Fortaleza, 2 ago. 1854, n. 1368, p. 1.

BPGMP. GOVERNO DA PROVINCIA – Extrato do expediente do dia 28 de julho de 1854. **Pedro II.** Fortaleza, 5 ago. 1854, n. 1369, p. 2.

BPGMP. Anuncios. **Pedro II.** Fortaleza, 28 mai. 1856, n. 1570, p. 4.

BPGMP. Anuncios. **Pedro II.** Fortaleza, 22 ago. 1857, n. 1716, p. 4.

BPGMP. **Pedro II.** Fortaleza, 3 dez. 1859, n. 1971, p. 3.

BPGMP. A estrada de Baturité. **Pedro II.** Fortaleza, 7 dez. 1859, n. 1972, p. 3.

BPGMP. A agricultura no Brazil. **Pedro II.** Fortaleza, 22 fev. 1861, n. 44, p. 3.

BPGMP. Anuncios. **Pedro II.** Fortaleza, 19 ago. 1863, n. 186, p. 3.

Legislação

LEIS PROVINCIAIS: Estado e Cidadania (1835-1861). Compilação das leis provinciais do Ceará – compreendendo os anos de 1835 a 1861 pelo Dr. José Liberato Barroso / Almir Leal de Oliveira, Ivone Cordeiro Barbosa, organizadores. –ed. Fac-similada. Fortaleza: INESP, 2009. (Coleção Assembléa Histórica: memória, Estado e Sociedade. Tomo I, II e III).

Collecção da Legislação Portugueza desde a ultima compilação das ordenações, redegida pelo desembargador Antonio Delgado da Silva. Legislação de 1750 a 1762. Lisboa: Typographia Maigrense, 1830.

Lei nº 1.114, de 27 de Setembro de 1860. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1824-1899/lei-1114-27-setembro-1860-556118-publicacaooriginal-75787-pl.html>. Acesso em 16/07/2015.

