

“NEM DOM PEDRO CONSEGUIU FAZER”: DEBATES EM TORNO DA TRANSPOSIÇÃO DO SÃO FRANCISCO ENTRE 1847 E 1877

Gabriel Pereira de Oliveira*

Com início em 2007, a transposição do São Francisco foi um dos empreendimentos de maior destaque na gestão presidencial de Luiz Inácio Lula da Silva, na qual começou a ser concretizada, tendo prosseguimento hoje com Dilma Rousseff. Enfatizando-se a capacidade de tal empreendimento assegurar a oferta de água para a região mais árida do País, é proposto o investimento de vultosas quantias na integração do *Velho Chico*, como é conhecido hoje esse rio, com bacias hidrográficas do atual Nordeste Setentrional.

Por meio de canais, aquedutos, barragens e estações de bombeamento hidráulico, serão construídos dois eixos para levar as águas. Pelo chamado Eixo Norte haverá captação próximo à cidade de Cabrobó (PE) conduzindo a três sub-bacias do São Francisco em Pernambuco, aos rios Piranhas-Açu (PB/RN), Apodi (RN), Salgado (CE) e Jaguaribe (CE). O Eixo Leste parte do lago da barragem de Itaparica e leva águas para o leste da Paraíba e Pernambuco.

O chamado *Projeto de Integração do São Francisco com Bacias Hidrográficas do Nordeste Setentrional* ocorre, sobretudo, com o pressuposto de combater a seca e de desenvolver a economia da região por meio de maior fornecimento hídrico às empresas voltadas para o mercado externo. “O empreendimento viabilizará o fornecimento de água para vários fins (abastecimento humano, irrigação, dessedentação de animais, criação de peixes e camarão), numa área que, atualmente, possui cerca de 12 milhões de habitantes.” (RELATÓRIO, 2004, p. 3)

O projeto, todavia, é polêmico, envolvendo vários interesses. Um dos principais argumentos contrários é o de que as águas transpostas serão voltadas, sobretudo, para abastecer a produção do agronegócio. É uma minoria da população que teria acesso a essa maior oferta hídrica.

A ideia de canalizar esse curso d’água, no entanto, não é uma criação recente, mas ainda em meados do século XIX foi tema de intensas discussões. Permeada por diversas temporalidades, ela possuiria, inclusive, um passado “nobre”, visto ter feito parte dos intentos de um imperador, conforme ressaltado por Lula na busca de enaltecer seu feito de iniciar as obras.

* Graduando – Departamento de História – Universidade Federal do Ceará – E-mail: gabrielperoli@gmail.com



A transposição das águas do rio São Francisco era um desejo do imperador Dom Pedro I, era um desejo. Em 1847, ele já sabia da seca no Nordeste, e ele imaginava que era necessário trazer a água de outro lugar para banhar os estados do Ceará, do Rio Grande do Norte, uma parte de Pernambuco e a Paraíba; para banhar o semiárido nordestino, a região onde menos chove neste país. E nem Dom Pedro conseguiu fazer; nem Dom Pedro, que era imperador, filho do rei, conseguiu fazer. Precisou vir o Lulinha, filho de Aristides, para fazer; precisou vir um cara de Garanhuns, filho de dona Lindu, casado com dona Marisa, para poder fazer. E por que eu sentia o drama? É porque esse pescocinho, que vocês percebem que é pequeno, é de carregar lata d'água na cabeça, é de carregar pote com sete anos de idade. Eu sei o que é pegar uma lata d'água barrenta, e colocar em um pote e ficar esperando a bichinha assentar. Eu sei o que é, depois que a gente bebe a água, a quantidade de caramujo que está lá embaixo. Por isso que, quando eu cheguei a São Paulo, a minha perna era da grossura de uma perna de um sabiá e a barriga, parecia um rinoceronte. Era verme, era lombriga, rapaz! Eu, se não morri no caminho, não morro mais – pelo menos tão cedo. Pois bem, eu assumi o compromisso de fazer a transposição das águas. (LULA, 2010)

A análise historiográfica de um canal demandado ainda no século XIX coloca-se, assim, como importante ao debate em torno do polêmico tema da transposição, que ainda tende a restringir-se hoje à apreciação, em grande parte, de biólogos, geógrafos e engenheiros. Afinal, como sugere Regina Horta Duarte, “compreender a historicidade das relações entre a sociedade e a natureza pode, certamente, dar-nos instrumentos para assumir uma postura mais crítica frente aos debates sobre o ambiente” (DUARTE, 2005, p. 33).

Embora o empreendimento não tenha sido concretizado em outros períodos, a investigação em torno de suas discussões permite – tomando como ponto de partida o não realizado desejo de fazer presente em determinados espaços um determinado trecho de um curso d'água – debruçar-se sobre aspectos, como as relações entre natureza e cultura, nem sempre levados em consideração na compreensão da sociedade brasileira de meados do século XIX. Pretende-se, assim, uma análise histórica de uma realidade a partir de um pedaço de rio que não chegou a existir. Como sugere Guimarães Rosa (2008), seria, quem sabe, a busca da terceira margem, mas de uma correnteza hídrica presente apenas na imaginação. É um convite a uma navegação diferente pelo *Velho Chico*.

Aqui, o braço principal, o rio propriamente dito. Lá, simples anexos, os rios afluentes. Muito bem. Mas quem decidiu: aqui o rio, ali os afluentes? A natureza ou o homem? Um indivíduo, o rio – mas não criado tal e qual pela natureza; forjado pelo homem, nascido de uma escolha pensada e de uma vontade consciente. (FEBVRE, 2000, p. 72)

É fundamental, de fato, tentar perceber as tramas entre as interações múltiplas de seres humanos com um elemento do mundo natural: um rio, cujo percurso é forjado por determinada cultura, canalizado sob motivações, técnicas e políticas situadas historicamente.

Deve-se reler o curso d'água, compreendendo-o com suas imagens, suas funções e mesmo o seu percurso, como uma construção também humana.

Se hoje há uma tendência em pensar a transposição como ligada, essencialmente, ao combate à seca, a repercussão dessa ideia, pensada sob outros parâmetros, entre 1840 e 1870, período sem o peso do discurso sobre as secas do “Norte”, permite o conhecimento de diferentes formas de constituição do projeto e de interação com o semiárido. A falta de chuva, em tal momento, parecia não ter maior importância na justificação do empreendimento que outros fatores, como comércio, comunicação, integração nacional e indústria, que constituíam seus principais motivos.

Segundo Durval Muniz de Albuquerque Júnior, é a partir de 1877 que a seca ganha o status de “problema do Norte”, tornando-se um motivo – gerador de comoção nacional – tanto para construção de obras como para recebimento dos ditos socorros públicos, que, na maioria das vezes, destinavam-se aos cofres de uma elite. Era um meio para manter privilégios.

Se, no final do século XIX, as elites do Norte reivindicam estradas-de-ferro, estas são apresentadas como solução para as secas; se querem estradas de rodagem, estas se tornam solução para a seca; se hoje as elites do Nordeste querem a instalação de Zonas de Exportação, elas são também apresentadas como solução para a seca. (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2008, p. 243.)

Por meio do trabalho empírico com relatos de viajantes, relatórios oficiais, dados cartográficos, obras de intelectuais e representantes políticos e estudos técnicos de engenheiros, este artigo busca investigar como a ideia de transpor águas foi pensada entre 1847 e 1877. Está-se ante uma empreitada permeada de variados significados, constituídos a partir de específicas interações entre seres humanos e o ambiente onde vivem – no caso, o rio São Francisco e o semiárido –, mediadas por relações sociais construídas historicamente. É, destarte, a procura de perceber como, conforme sugere Donald Worster, “percepções, valores éticos, leis, mitos e outras estruturas de significação se tornam parte do diálogo de um indivíduo ou de um grupo com a natureza”. (1991, p. 202)

Em 1847, o deputado provincial pelo Crato, “o Dr. Marcos Antonio de Macedo, que foi o explorador competente que nos deu attestados de suas indagações [...] assegurou, conforme um mappa que levantou e impremio, a praticabilidade do canal” (JAGUARIBE, 1894, p. 10), antes apenas idealizado, entre o São Francisco e o Jaguaribe, o qual se desejava tornar perene. Embora essa proposta já fosse falada bem antes, ainda no século XVIII, não havia ainda estudos técnicos sobre sua execução, sendo esse um momento importante.

A partir de 1877, com o início de uma grande seca que assolou Províncias do Norte, a canalização de águas do São Francisco ganha novos argumentos, bem diferentes de décadas anteriores. Ela passa a ser pensada, em grande parte, pelo viés do combate à seca. Seria a solução mais eficiente, de modo quase heróico, para esse mal a assolar províncias do Norte.

A transposição, entre 1847 e 1877, encontra-se ligada a outros fatores, como a modernização, o comércio, a comunicação interprovincial, a integração nacional e a indústria – principais elementos analisados aqui. Importa refletir, destarte, como, nesse período, não seriam os sofrimentos da seca o principal meio para enlaçar o Ceará à Nação e conseguir ajudas financeiras do Império. É ver como isso seria feito, justamente, pelo seu oposto: um potencial produtivo, capaz de gerar prosperidade e fartura.

O engenheiro Fernando Halfeld, nesse sentido, ressalta, além da capacidade de prevenção às estiagens, a real possibilidade do desenvolvimento comercial e industrial decorrente da integração interprovincial por meio de um curso d'água.

O projecto é gigantesco, porém se fôr possível conseguir-se a sua execução, terá o benefico resultado de incalculável trancedencia para as provincias do Ceará, Pernambuco, Piauhy, Goyas e particularmente para a provincia do Ceará que, de primeira mão receberá o beneficio da fácil communição commercial do mar para o interior do imperio e vice-versa, e aproveitaria as aguas do Rio de S. Francisco para a irrigação das suas terras, como meio mais certo e efficaz de providenciar contra o horrível flagello das grandes seccas que là, quasi annualmente, poem em consternação grande parte dos habitantes daquella provincia; mas tambem a communição directa do mar para o Valle do Rio de S. Francisco, e dos seus tributarios seria o maior impulso afim de accordar a industria, que em profundo lethargo jaz naquellas regiões, e de promover a felicidade dos seus habitantes.(HALFELD, 1860, p. 36)

No sertão, associado à baixa densidade populacional e à natureza tida então como inutilizada (AMADO, 1995; LIMA, 1999), poder-se-ia desenvolver a agricultura e a indústria, gerando uma fartura e prosperidade até então escassa em virtude da impossibilidade de escoamento da produção. Essa seria uma das causas, segundo o engenheiro Eduardo José de Moraes e o presidente de Minas, José Bento da Cunha Figueiredo, pela qual, naquela região, ainda “dorme a riqueza somno profundo debaixo dos pés da pobreza acordada.” (OFFICIO In: MORAES, 1869, p. 65)

A canalização seria, destarte, um meio de fazer o potencial integrador e comercial do São Francisco ir ainda mais longe, aos confins do Norte, chegando ao Ceará, no rio Jaguaribe. Seria ainda uma possibilidade de o Império fazer-se presente naquelas longínquas e estranhas províncias, bem como de elas próprias saírem do isolamento em relação ao restante do Império. Era uma integração da Nação pelas águas.

Interligar o maior número possível de localidades era essencial para o aumento das trocas comerciais. Era um período de expansão da economia capitalista, ganhando grande importância a necessidade de aprimorar os meios de transporte, especialmente por meio do trem e do navio a vapor, que seria usado no São Francisco. (HOBSBAWM, 1988, p. 71; DIAS, 2005, p. 117) Era claro o intuito de desenvolver um sistema de transporte fluvial e, por meio dele, modernizar e integrar o Brasil.

A incumbência de guiar esse desafiador encargo, sobretudo o de ajustar o *arcaico* Brasil à civilizada Europa é reivindicada, especialmente, por um grupo que buscava afirmar seu saber pragmático em meio a uma sociedade de bacharéis: os engenheiros. Eles se colocam como uma nova elite intelectual, pautada em um pensamento moderno, objetivo e útil, capaz de articular a modernização da Nação. (HERSCHMANN; PEREIRA, 1994, p. 210)

Os engenheiros enaltecem seu campo profissional como o único com capacidade para gerar um progresso ao atrasado Império. Sem eles, pareceria impossível uma integração sob tecnologias similares às presentes na Europa. Com a intenção de legitimar um saber, de fato, são os profissionais quem produzem as necessidades de seus próprios serviços, criando problemas cuja solução é monopolizada por eles (BOURDIEU, 1998, p. 232).

Nesse sentido, há um grande apoio, naquele momento, à navegação a vapor nos rios, que deveriam ser aproveitados, especialmente, para desenvolver um sistema industrial e de trocas comerciais. Conforme relatório citado no plano de transporte de 1869 do engenheiro Eduardo José de Moraes, almejava-se “contribuir grandemente para o aumento da produção da indústria nacional, barateando o preço do transporte de muitos artigos que não são actualmente conduzidos aos grandes mercados, em razão de não poderem pagar aquele preço” (RELATORIO In: MORAES, 1869, p. 20).

A ligação do Jaguaribe ao São Francisco era um meio de desenvolver o potencial de comunicação do Ceará com importantes regiões do Império. Desde os anos 1830, poderes públicos passaram a estimular a navegação pelo São Francisco. Objetivava-se criar um grande sistema de transporte, principalmente, com ferrovias e hidrovias.

Para o tenente da marinha, Francisco Manoel Álvares de Araújo, que comandou a primeira navegação a vapor no Médio São Francisco, em 1871, ligar o Norte e o Sul, o centro e o litoral do Império, tornaria possível um aproveitamento das riquezas existentes no interior do País. Os preços dos fretes diminuiriam e a população poderia sair do estado quase primitivo e deixaria de viver praticamente segregada do mundo civilizado. (BRASIL In: MACHADO, 2002, p. 122)

No Ceará, crescia entre os administradores políticos a necessidade de melhoria de transportes. Os produtores de algodão precisavam superar a “grande dificuldade dos transportes n’essa província, por falta de rios navegáveis [...] a condução do algodão, que em alguns lugares mais distantes si perde totalmente por não pagar as despesas da condução” (RELATORIO, 1848). Em 1864, inclusive, metade da produção de algodão não foi comercializada por falta de transporte imediato. (SILVA, 1885, p. 69)

George Gardner, naturalista escocês que percorreu o rio Jaguaribe em 1838, fala que a navegação no Velho Chico possibilitaria a ligação de terras ricas e bem povoadas de regiões interioranas, baseadas na exploração de minerais e diamantes, ao mar de províncias do Norte. Aquelas regiões estariam com difícil acesso aos grandes mercados do Rio de Janeiro e da Bahia devido a altas barreiras de montanhas. Os portos marítimos ao norte, assim, seriam o local de escoamento da produção interiorana. (GARDNER, 1975, p. 73)

O presidente de Minas Gerais, Joaquim Saldanha Marinho, afirmou em 1867 que a navegação a vapor com início em Sabará, no rio das Velhas, e continuada no São Francisco, próximo de Guaicuí e Januária, comunicaria sua Província com Bahia, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, bem como com o sul do Ceará e do Piauí. Com a possibilidade de deslocamento fluvial, o presidente fala, inclusive, que os flagelados das secas poderiam ir a Minas, onde haveria abundância de mantimentos. A deficiência nas vias de transporte segregava a população interiorana do restante da Nação. (MACHADO, 2002, p. 95)

Além do desenvolvimento industrial e comercial, outro importante mérito da transposição seria a integração nacional. De fato, imbricado ao combate ou prevenção dos efeitos da seca e da miséria, o desejo de integrar a Nação que se formava sobressaía, até por ser vista como uma grande solução a esses demais problemas, nos debates da transposição entre os anos 1840 e 1870. O rio São Francisco parecia ter tudo para constituir-se como elo entre as principais disparidades do Brasil. O interesse em torná-lo uma grande via de comunicação interprovincial, fomentando, assim, um rico sistema de comércio, interligando Norte e Sul, a riqueza e diversidade da produção dos sertões aos portos e aos produtos modernos do litoral, é fundamental para compreender as intervenções em torno do *santo rio*, potencial artéria de comunicação nacional.

Vale lembrar que, desde o Segundo Reinado, a preocupação primeira do governo em relação às províncias cortadas pelo rio São Francisco era acabar definitivamente com os conflitos que por diversas vezes ameaçaram a política de centralização monárquica. Uma vez diminuídos os confrontos, mais precisamente a partir de 1848, a política imperial passou a ser a de manutenção e sustentação da unidade territorial nacional, donde a importância de forjar a função atribuída ao São Francisco como emblema da nação. (BRASIL In: BRASIL; GANDARA, 2010, p. 41)

A própria viagem de D. Pedro II pelo Baixo São Francisco, entre Bahia, Sergipe e Alagoas, em 1859, deixa transparecer intuítos de fazer o Império penetrar, de tornar-se mais presente nas províncias do Norte, facilitando também sua comunicação com elas, algo até então bastante complicado. Sua preocupação em assegurar a navegação do *Velho Chico*, cobrando de autoridades locais ações dessa natureza, é bastante elucidativo nesse sentido. (PEDRO II, 2003)

A canalização, de fato, era crucial ao Império. Almejava-se integrar a Nação que se formava, aproximar ao litoral o sertão, *locus* tido, então, como dominado pela natureza e pela barbárie, distante do poder público e de projetos modernizadores (LIMA, 1999, p. 59). Afinal, estavam as províncias do Norte e as do Sul a ficar cada vez mais distintas, com o crescente risco de secessão do Império. (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2009, p. 57)

Ademais, a transposição pode ser vista também como um meio de centralizar o Poder estatal e de aproximá-lo de interesses particulares com os quais não se tinha muito contato. Era uma oportunidade de dar maiores condições para alianças entre proprietários de terra e detentores do capital (MATTOS, 2004, p. 223). Afinal, “as causas e agentes da centralização são intelectuais e morais, religiosos, governamentais, administrativos, físicos e materiais. Tais são nas Sociedades modernas [...] as estradas gerais, a navegação a vapor, os telégrafos elétricos, os caminhos de ferro” (VISCONDE DO URUGUAI In: MATTOS, 2004, p. 215).

A canalização mostra-se, desse modo, voltada a satisfazer demandas mais amplas. A tentativa de centralizar o Império, no entanto, não era consenso, sobretudo entre os engenheiros. Se para alguns, como Eduardo José de Moraes, todos os caminhos deveriam levar, como na França, à capital do Império, para o liberal André Rebouças seria o mercado o grande guia para o sistema de transporte.

Ao Ceará também interessava a chegada de águas do São Francisco sob a perspectiva da integração. Além de facilitar o escoamento de sua produção interiorana, seria um meio de tirá-lo do isolamento em relação ao restante do Império, de quem parecia tão distante.

A comunicação com outras partes do Império seria proporcionada justamente pelo curso d'água que ganhou a função de unir a Nação que se formava, o São Francisco, a partir de então rio da Integração Nacional. Em meio aos intensos incentivos à navegação a vapor para ligar sertão e litoral, Norte e Sul do Brasil, ganhava força a ideia de fazer as águas do *Velho Chico* possuírem um alcance ainda maior, abrangendo áreas mais setentrionais, por meio de sua canalização.

Ora, como lembrado por José Augusto Drummond, é importante compreender como tais bens naturais, como cursos d'água, minérios e produtos agrícolas, não estão simplesmente

dados pelo meio ambiente. São resultados também de uma realidade histórica, sempre específica espacial e temporalmente, sob determinados interesses. “Afinal, os recursos só se tornam recursos quando culturalmente identificados e avaliados. Não existem recursos naturais *per se*. Os recursos não se impõem unilateralmente à cultura, embora possam vetar alguns caminhos e estimular outros”. (DRUMMOND, 1991, p. 182)

A transposição parecia mesmo ir bem além do combate aos efeitos da seca, não sendo por acaso a insistência no projeto mesmo em anos de generosos invernos, como quando o defende o viajante inglês Sir Richard Burton. Conhecedor de um enorme número de regiões do mundo, ele é um sujeito, como enfatiza Roberto Lima, bastante singular (LIMA, 2000, p. 151), vindo ao Brasil nos anos 1860, período sem seca nas províncias do Norte, o que não acontecia desde meados da década de 1840. Percorre o Velho Chico e, ao saber da ideia de transpor águas, nem sequer chega a citar o combate aos efeitos de longas estiagens entre os benefícios do projeto, mas apenas as pobreza e incivildades da população.

Burton, de fato, prefere enfatizar a necessidade de aproveitar-se o rico potencial da produção agrícola e bovina, mineral, de materiais de construção, de sal, salitre, pesca e madeira na próspera – mas bárbara, devido ao isolamento do litoral – região percorrida pelo São Francisco e seus arredores, como a cidade do Crato, que também chegava a comercializar em suas ribeiras. Não era de estranhar-se essa ânsia do explorador britânico pelos ditos recursos naturais. Edward Rice, nesse sentido, elucida sua importância aos interesses coloniais ingleses de descobrir recursos em ambientes por ele percorridos. (RICE, 2008)

O São Francisco, assim, passa a ser exaltado como a via de comunicação principal do País, ligando o “coração do Brasil com seu cérebro”, assegurando o escoamento da produção, a comercialização do interior não somente com o litoral, mas com diversas outras partes do mundo. A Nação estava diante do inadiável dever de aproveitar seus inúmeros e grandes rios, entre os quais o Velho Chico. Era isso o que faltava para completar “o círculo estratégico de que o Império necessita grandemente, agora, para preservar sua integridade.” (BURTON, 1977, p. 182)

Além da comunicação, o viajante britânico defende a transposição, obra que não era inédita no período, pois seria inspirada no, tido como próspero, canal entre o rio Hudson e o lago Champlain, nos Estados Unidos e Canadá. A do São Francisco teria início na

Barra Grande da Boa Vista. Ali, o Sr. Halfeld colocaria o início do grande canal sugerido pelo Dr. Marcos Antônio de Macedo e por outros ‘homens cultos’. As águas do São Francisco seriam levadas, através de um canal, para o Riacho dos Porcos, que desemboca no Riacho Salgado, afluente do Rio Jaguaribe [...] É um



‘projeto gigantesco’; iria, realmente, resolver a horrível praga da fome e despertar de sua profunda letargia a população do interior do Ceará e seus vizinhos das províncias de Paraíba e Rio Grande do Norte. (*Ibid*, p. 302-303)

Para Richard Burton, que tanto enfatizava a necessidade de os “*selvagens*” habitantes do interior do Brasil civilizarem-se pelo contato com outras regiões do Império e do mundo por meio da navegação no São Francisco, o grande mérito da transposição seria fazer a distribuição de gêneros alimentícios e tirar do atraso a população. E vai além. Segundo ele, “mesmo se o canal fracassasse, a grande movimentação de dinheiro que ocorreria ainda que com a simples tentativa seria, indubitavelmente, fecunda.” (*Ibid*, p. 303)

Além da centralização ou descentralização, outro ponto relativo à integração proporcionada pelo São Francisco seria a possibilidade de maior proteção e deslocamento em caso de guerras, como sugeriu o engenheiro Martinière em 1855 (MARTINIÈRE, 1855), e Eduardo José de Moraes após a Guerra contra o Paraguai. Era preciso ir ao encontro da sertão e encontrar lá “suas maiores riquezas e sua maior força, porque a civilização precisa ter as bases imunes às incertezas das grandes guerras; no interior, o país descobrirá os meios de ação que garantam o futuro e a prosperidade de seus habitantes” (*Id In*: MACHADO, *op. cit.*, p. 93). Deve-se entender, a partir disso, como a transposição poderia ser também uma estratégia de defesa militar.

É fundamental, portanto, perceber como se constituem, sob o viés da riqueza, comércio, defesa militar e potencial industrial, motivações para a canalização em meio à integração nacional no século XIX. Não obstante a transposição sequer tenha sido concretizada naquele período, seu estudo permite conhecer tanto uma singular arena de debates sobre uma nação que se queria moderna e integrada a partir de um rio como disputas de poder e de interesse em torno dessa ambiciosa obra, cuja construção hoje tende a ser colocada como óbvia.

Pode-se dizer, portanto, que o projeto de transposição do São Francisco abrange hoje uma área maior que a imaginada durante o século XIX apesar de ainda estar restrito a regiões ribeirinhas. Talvez no período oitocentista, no entanto, a canalização das águas do *Velho Chico* equivalesse menos a “chover no molhado”. Afinal, o Jaguaribe não era perene, como o é atualmente por meios artificiais. Através de açudes e barragens e em meio a drásticos impactos ambientais, águas correm por seu leito durante todo o ano. A transposição de águas do São Francisco, entretanto, não teve, ao contrário de hoje, viabilidade financeira e técnica naquele período. A construção de açudes passou, então, a ser a alternativa.

Há, portanto, diferentes relações com o rio. Há interesses outros sob o destacado jargão de solucionar a estiagem. Perceber as relações entre natureza e cultura, constituídas historicamente, como entre seres humanos e um curso d'água, pode ajudar a enriquecer o atual debate em torno da transposição.

FONTES

BRASIL. Ministério da Marinha. Serviço de Documentação da Marinha – SDM. Francisco Manoel Álvares de Araújo. Fé-de-ofício. In: MACHADO, Fernando da Matta. **Navegação do Rio São Francisco**. Rio de Janeiro: Topbooks, 2002.

BURTON, Richard. **Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico**. Apresentação e notas de Mário Guimarães Ferri. Tradução de David Jardim Júnior. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1977.

GARDNER, George. **Viagem ao interior do Brasil principalmente nas províncias do Norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841**; tradução de Milton Amado, apresentação de Mário Guimarães Ferri. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1975.

HALFELD, Henrique Guilherme Fernando. **Atlas e relatório concernente a exploração do Rio de S. Francisco desde a Cachoeira da Pirapora até ao Oceano Atlantico**: levantado por Ordem do Governo de S. M. I. O Senhor Dom Pedro II / pelo engenheiro civil Henrique Guilherme Fernando Halfeld em 1852, 1853 e 1854, e mandado lithographar na lithographia Imperial de Eduardo Rensburg. Rio de Janeiro: Typ. Moderna de Georges Bertrand, 1860.

JAGUARIBE, Domingos. **Contribuição para a canalização do Rio São Francisco ao Rio Jaguaribe**. Acompanhado do mappa dos estudos feitos pelo Dr. Tristão F. de Alencar Lima. Bruxelas: Imp. Gustave Fischlin, 1894.

MARTINIÈRE, E. de la. O rio das Velhas. Descrição dos trabalhos. Orçamento e cálculos geodésicos. 12 set. 1855. Anexo nº 5 ao relatório de 25 de março de 1856 do presidente da província de Minas Gerais Herculano Ferreira Pena.

MORAES, Eduardo José de. **Navegação Interior do Brasil**. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1869.

OFFICIO ao Ministério do ex-presidente de Minas José Bento da Cunha Figueiredo. In: MORAES, Eduardo José de. **Navegação Interior do Brasil**. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1869.

PEDRO II, Dom. **Viagens pelo Brasil**: Bahia, Sergipe, Alagoas, 1859/1860. Prefácio e notas Lourenço Luiz Lacombe. 2. ed. Rio de Janeiro: Bom Texto; Letras & Expressões, 2003.

RELATORIO apresentado a Assembleia Legislativa Provincial do Ceará em o 1.º de julho de 1848. Ceará, Typ. de Francisco Luiz de Vasconcellos, 1848. Disponível em <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/cear%C3%A1>>. Acesso em: 19 Jan. 2011.

RELATORIO do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas - 1863. Navegação Fluvial. In: MORAES, Eduardo José de. **Navegação Interior do Brasil**. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1869.

SILVA, Alípio Luiz Pereira da. Considerações Geraes sobre as Provincias do Ceará e Rio Grande do Norte por Alípio Luiz Pereira da Silva. Rio de Janeiro: Typ. União de A. M. Coelho da Rocha & C., 1885.

VISCONDE DO URUGUAI. Ensaio sobre o Direito Administrativo. Tomo II. Rio de Janeiro, 1862. p. 208. In: MATTOS, Ilmar Rohloff de. **O Tempo Saquarema**. 5ª Ed., São Paulo: Editora Hucitec, 2004.

BIBLIOGRAFIA

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. **Nos destinos de fronteira: história, espaços e identidade regional**. Recife: Bagaço, 2008.

_____. **A invenção do Nordeste e outras artes**. 4. ed. São Paulo: Globo, 2009.

AMADO, Janaína. Região, sertão, nação. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 15, 1995.

BOURDIEU, Pierre. **O Poder Simbólico**. Tradução Fernando Tomaz. 2ª ed. Rio de Janeiro, Bertrand, 1998.

BRASIL, Vanessa M. Rio da Terra. Rio Histórico. Rio Santo. Caminho de Água. Estrada Fluvial. Nilo Brasileiro. Rio da Unidade Nacional. Rio da Integração Regional. Afinal, Quem é você? In: BRASIL, Vanessa M.; GANDARA, Gercinair Silvério (Orgs.). **Cidades, rios e patrimônio: memórias e identidades beiradeiras**. Goiânia: Ed. da PUC Goiás, 2010

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

DUARTE, Regina Horta. **História & Natureza**. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.

DRUMMOND, José Augusto. A história ambiental: temas, fontes e linhas de pesquisa. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, FGV, v. 4, n. 8, 1991.

FEBVRE, Lucien. **O Reno: história, mitos e realidades**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

HERSCHMANN, M; PEREIRA, C. **A invenção do Brasil moderno**. Rio de Janeiro: Rocco, 1994.

- HOBBSAWM, Eric. **A era do capital**. 1848-1875. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- LIMA, Nísia Trindade. **Um sertão chamado Brasil**: intelectuais e representação geográfica da identidade nacional. Rio de Janeiro: Revan: IUPERJ, UCAM, 1999.
- LIMA, Roberto. Um rio são muitos. In: **Tempo Social**. Revista de Sociologia da USP, v. 12, 2000.
- LULA. Discurso do presidente Lula em Missão Velha-CE em 13/12/2010. Disponível em: <http://jc3.uol.com.br/blogs/blogjamildo/canais/noticias/2010/12/13/leia_a_integra_do_discurso_do_presidente_lula_em_missao_velha_86294.php>. Acesso em: 18 Jan. 2011.
- MACHADO, Fernando da Matta. **Navegação do Rio São Francisco**. Rio de Janeiro: Topbooks, 2002.
- MATTOS, Ilmar Rohloff de. **O Tempo Saquarema**. 5ª Ed., São Paulo: Editora Hucitec, 2004.
- RICE, Edward. **Sir Richard Francis Burton**: O agente secreto que fez a peregrinação a Meca, descobriu o Kama Sutra e trouxe As mil e uma noites para o Ocidente. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.
- ROSA, Guimarães. **Primeiras estórias**. 1. ed. Rio de Janeiro: MEDIAfashion, 2008.
- SOUSA NETO, Manoel Fernandes Sousa Neto. **Planos para o Império**: Os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889). Tese de Doutorado. São Paulo: FFLCH/USP, 2004.
- RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (RIMA), 2004. Disponível em: <<http://www.integracao.gov.br/saofrancisco/integracao/rima.asp>>. Acesso em: 04 Out. 2010.
- WORSTER, Donald. Para fazer história ambiental. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, FGV, v. 4, n. 8, 1991.