

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

O CEARÁ EM LINHA RETA: TEMPO, ESPAÇO NA PRODUÇÃO DE UM TERRITÓRIO MODERNO.

Ana Isabel R.P. Cortez Reis
Universidade Regional do Cariri – URCA
profanaisabelreis@gmail.com
Pesquisadora vinculada ao INCT - Proprietas
Bolsista BPI – Funcap

Como em um palimpsesto, o território cearense foi desenhado e redesenhado, durante os pouco mais de quinhentos anos de ocupação (e devastação) das terras tupiniquins. Sem rios perenes cortando o território, os grupos que o habitaram, ou passaram por ele, precisaram instituir caminhos e trilhas terrestres para percorrê-lo, de acordo com suas necessidades e interesses. Nativos, colonizadores, moradores ou seus administradores, constituíram seus caminhos pelo território, e esses percursos foram aproveitados ou abandonados por quem os sucedeu. No período Imperial, entretanto, foi instituído um desenho específico, de um Estado territorial com vias de comunicação que deveriam apresentá-lo como moderno frente às demais províncias e nações: tal projeção é o objeto de análise desta proposta de Pesquisa.

Analisar a constituição do Ceará, enquanto estado territorial e parte integrante da moderna nação brasileira, é o objetivo principal deste texto: a formação do conjunto de caminhos e estradas (de chão, anteriores à ferrovias) constituídas como as vias de comunicação que deveriam permitir a organização e execução das tarefas administrativas intrínsecas a existência e funcionamento dessa Província no Império do Brasil. Sobretudo no que dizia respeito ao estabelecimento de relações entre a capital da Província, Fortaleza, e o interior sul do território, a região do Cariri – entendida como mais dinâmica que outras regiões do sertão cearense, no século XIX – cujas relações econômicas estavam mais próximas à vizinha Província de Pernambuco¹. Para compreender em que

¹ Até o ano de 1799, a região do Cariri cearense esteve sob a administração de Pernambuco. Contudo, é importante destacar que, ainda que tenha sido feita a cisão administrativa, as relações econômicas e de vizinhança, instituídas cotidianamente entre os habitantes de Ceará e Pernambuco não se modificaram rapidamente. Não por acaso, as cidades do Cariri cearense se irmanaram ao Pernambuco numa série de revoltas e levantes durante todo o século XIX, tais como: a Revolução Pernambucana de 1817, a Confederação do Equador de 1824 e a Revolta de Quebra-quilos entre fins de 1872 e meados de 1877.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

medida a projeção de novas estradas para o Ceará eram aproveitamento de antigos caminhos. Ou, como elas podiam ser, de fato, consideradas modernas. E até que ponto essas estradas reorganizavam as bases espaciais do território cearense.

Na formação de uma nação moderna, como se pretendia o Brasil, nos anos do Império, os interesses governamentais recaíam necessariamente sobre ambições territoriais. No âmbito nacional, o temor de uma fragmentação nos moldes do que ocorreu à América Portuguesa assombrava os agentes governamentais que, sobretudo, a partir de 1840, passaram a executar um complexo plano de centralização do poder político que fosse capaz de manter unido e ‘coeso’ o território nacional. Dentro desse processo, a constituição das províncias e sua centralização administrativa nas respectivas capitais cumpria o papel local do plano de unificação política imperial (SOUSA NETO, 2012). E, para a instituição de uma Província coadunada à nascente nação brasileira, eram necessárias vias de comunicação específicas, ou diretas, entre a ‘nova’ capital² e as mais distantes regiões da Província. Não mais os caminhos trilhados durante o período colonial, que passavam longe de Fortaleza e colocavam o interior cearense muito mais vinculado às demais províncias do norte do que ao litoral cearense. Eram necessários caminhos que instituíssem uma centralidade administrativa no Ceará, em que Fortaleza fosse a única capital existente.

Essa necessidade de rearranjar os caminhos no território cearense consistiu numa medida estratégica de dominação do próprio espaço, típica do pensamento moderno que instituiu o poder autoritário do homem sobre o ambiente. O emaranhado de estradas e caminhos de comunicação entre a capital e o interior da Província constituía as bases de um Estado territorial que unificava e tornava o Ceará uma Província moderna: eles se sobrepunham (‘apagavam’) caminhos antigos, instituía novas entradas e saídas para o território, encurtavam as distâncias (estradas literalmente em ‘linha reta’), e promovia outras dinâmicas para o território. Assim, foram identificados dois eixos estratégicos de projeção desses caminhos, antes da ferrovia ser constituída como projeto de modernização do território cearense:

² É importante destacar a tensão de uma centralidade dividida entre Fortaleza e Aracati, destacada na ausência de autonomia de uma praça principal. Embora Fortaleza fosse a capital cearense, a cidade de Aracati (porto e alfândega) era quem reunia as principais transações comerciais do Ceará, inclusive com o sul da Província (ASSIS, 2011).

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

1. O aparelhamento de vias e estradas já existentes no território;
2. A projeção e tentativa de execução de estradas em Linha Reta (literalmente);

Na ausência de rios perenes que facilitassem a penetração no território cearense, como em outras províncias brasileiras, como São Paulo³ por exemplo, representantes dos poderes públicos nos períodos colonial e imperial foram obrigados a percorrer o território cearense por estradas de chão. Entretanto, não se pode compreender o Ceará como um espaço sem qualquer vocação para a mobilidade, ainda que ela pudesse ser desencorajada durante alguns períodos mais secos. Os colonizadores, durante o Brasil colonial, utilizaram como principal estratégia, conforme Capistrano de Abreu (1988), o aproveitamento de trilhas de nativos, que, além de caminhos, garantiam acesso às hortas cultivadas pelos filhos da terra. Isto lhes rendia o sustento necessário à sobrevivência no interior de um território com pouca oferta de água potável. Mas também contribuía para o apagamento dos caminhos nativos, que passavam progressivamente a se tornar estradas de brancos: e, assim, o palimpsesto era apagado e redesenhado. No final do período colonial, as ribeiras dos rios também auxiliaram nas incursões pelo território, já que os cursos de água cearenses, mesmo não navegáveis ou secos, serviam como referenciais no território. Conforme indicou Studart Filho, “cada rio e riacho possuiu, desde cedo, a sua estrada de ribeira, desenrolando-se ora por uma, ora pela outra margem, da foz às cabeceiras, e ao longo das quais se edificavam os curraes, as casas dos vaqueiros e até as casas senhoriais”.

Além desses caminhos, os novos habitantes do Ceará, durante o período colonial – sobretudo no seu fim –, seguiram os passos morosos do gado, para usar uma expressão de Capistrano de Abreu, e instituíram outros percursos no território cearense chamados de a estrada das boiadas, a estrada nova das boiadas; além da estrada velha e da estrada Crato-Oeiras. Todas trilhadas cortando o Ceará de Leste a Oeste e integrando o território

³ Ao contrário “do movimento estampado no desenho de caminhos fluviais e terrestres que compunham” o perímetro de São Paulo, conforme indicou Denise A. Soares de Moura (2005), e que lhe conferia uma vocação para a mobilidade; todos os aspectos da hidrografia cearense implicam uma impossibilidade de existir no seu interior a utilização de transportes fluviais. Pois, mesmo considerando a massa de água reunida ‘no máximo 4 meses durante o ano, isto é, de Abril a Junho,’ nas grandes ravinas, a navegação de embarcações capazes de transportar maiores volumes de cargas ficava restrita aos espelhos d’água produzidos pelas barragens construídas ao longo dos rios para reter esse recurso por um período de tempo maior que os meses de inverno. Nesse caso, ficava arruinada a possibilidade de utilização do rio como estrada para a penetração no interior do território em canoas, tal como era possível em regiões com rios perenes.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

do interior do Ceará às províncias da Paraíba e Pernambuco, de um lado, e do Piauí, do outro. Apenas uma estrada permitia, em sentido norte e sul, seguir do litoral ao sul do Ceará: era a Estrada Geral do Jaguaribe, que se ligava a estrada nas margens do rio Salgado, e permitia ao viajante alcançar a cidade de Crato, última cidade cearense, antes da fronteira com Pernambuco. Em 1937, Carlos Studart Filho (1937) apresentou em artigo, publicado na Revista do Instituto do Ceará, a descrição das principais Vias de comunicação do Ceará colonial, usando as informações que reuniu de outras fontes e registros do período colonial⁴.

Contudo, é preciso entender que as vias de comunicação do Ceará colonial não se ajustavam aos interesses e pretensões das políticas de centralização imperial, gerida pela nação e orquestrada pelo governo da província. Em primeiro lugar porque tais estradas articulavam o Ceará muito mais às outras províncias do que à capital, Fortaleza. A única estrada que passava por Fortaleza, entre as vias apresentadas por Carlos Studart Filho (1937), era a Estrada Velha, que percorria o litoral brasileiro entre Pernambuco e Maranhão e que foi sendo abandonada já no período colonial. Assim, cidades como Crato, segunda comarca do Ceará (desde 1816) tinha maior possibilidade de contato com Aracati, pela Estrada Geral do Jaguaribe, e o vizinho Pernambuco, com quem seu território fazia fronteira ao sul. Em segundo lugar, tais estradas estavam muito vulneráveis à sazonalidade do clima. Sem rios perenes, a viagem ao interior do território ficava restrita à alguns meses do ano, aqueles com maior incidência de chuvas. Durante o período em que havia escassez de chuvas, quando os rios estavam secos, em sua maioria, a passagem pelo interior cearense era possível apenas para os melhores conhecedores das especificidades dos terrenos e da vegetação. O sertão cearense se tornava um imenso caminho de solo seco e rachado, impedindo a passagem e tornando a distância entre interior e litoral ainda maior.

Estas condições foram experimentadas por viajantes, como George Gardner (1838), e participantes da Comissão Científica de Exploração, como Francisco Freire Alemão (1859), que adentraram o Ceará percorrendo a Estrada Geral do Jaguaribe. Ambos destacaram em seus relatos de viagem a dificuldade de percorrer o Ceará em

⁴ Essa descrição foi usada por Clóvis Jucá Neto (2009) que projetou em mapa tais estradas na projeção do território cearense. Este exercício significou a produção de um mapa do Ceará no período colonial inexistente até então.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

períodos sem chuvas. Para Gardner foi preciso demorar cerca de dois meses, mais do que previra, em Crato: “em vista da condição deserta da zona entre a Vila e Oeiras, capital da Província do Piauí, durante a estação seca, época em que a água e a grama são tão escassas que só as pessoas bem conhecedoras da região empreenderiam tal viagem”. Da mesma forma, Freire Alemão comentou a escassez de chuvas que comprometia o acesso ao interior do Estado, seus rios, animais e plantações inviabilizando a comunicação das cidades caririenses, no sul da Província, com outros povoados e o litoral, transformando a região em uma ilha.

A dificuldade de acesso ao interior do território também foi indicada na correspondência oficial da província, que a apontava como o principal obstáculo para o desenvolvimento satisfatório da lavoura e de outras atividades econômicas do Ceará. Na realidade, o pequeno número de estradas que davam condições de tráfego do excedente das produções agrícolas foi sendo encarado pelos poderes públicos, ao longo das correspondências oficiais e Relatórios de Presidente de Província, como mais preocupante que a própria seca. Sem estradas, a arrecadação de impostos sobre lavoura e gado e outros tributos ficava bastante prejudicada.

Sem rios perenes, as estradas de chão passaram a ser alvo central dos projetos governamentais cearenses para tornar o território num espaço moderno, facilmente percorrido, e de acordo com os ritmos do progresso europeu ocidental. Conforme já destacado, é possível identificar os eixos que nortearam tal projeto: a organização das estradas já existentes no território, para adaptá-las a tamanhos padronizados que permitissem um tráfego mais confortável aos carros que as percorressem; a constituição das chamadas estradas em ‘linha reta’, antes de, finalmente, a estrada de ferro ser sinônimo do progresso no Ceará. Tais estratégias foram instituídas nessa ordem, mas também de forma paralela, já que uma tática parece não ter sido abandonada para implementação da outra. O certo é que, nessas estratégias foram concentrados os esforços do governo provincial cearense para a adequação de seu território à modernidade, antes de implementação da via férrea.

Esses eixos sugerem, sobretudo os dois últimos, a percepção dos governantes de que, em meados do século XIX, a modernidade estava necessariamente atrelada à velocidade. Conforme Paul Virilio (2000, P. 15), “o poder é sempre o poder de controlar

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

um território por mensageiros, por meios de transporte e de transmissão”. O território somente poderia ser considerado moderno, se ele estivesse aparelhado para isso. Ou seja, se houvesse estradas e caminhos que permitissem o contato mais frequente entre as regiões mais distante dele, litoral e Cariri, nesse caso. A constituição de vias terrestres foi entendida como principal estratégia para comunicação com o interior do território. Por isso, as estradas se tornaram um objeto de discussão frequente das autoridades cearenses: tema recorrente nos relatórios de presidente de província do Ceará, atas de câmara municipais, notícias de jornais como única alternativa à falta de um sistema de navegação fluvial no Ceará. Somente com elas seria possível estabelecer as bases para a execução das diferentes tarefas administrativas do Estado Moderno.

Nessas discussões, rapidamente surgiu a consciência da necessidade de diminuição do tempo gasto nas viagens. No Ceará do século XIX, esse foi um obstáculo a mais a ser vencido pelos projetos modernizadores do governo provincial. A viagem por vias terrestres dependia da saúde e velocidade de locomoção dos animais⁵. Para tentar obter maior brevidade nas viagens pelos caminhos do território cearense, foi estabelecida a projeção de estradas em ‘linha reta’. Em tese, a ausência de curvas, impedimentos ou entraves no terreno, permitiriam a execução da velocidade máxima possível ao meio de transporte, num ritmo constante ou crescente, o que possibilitaria poupar o tempo, à medida de uma libertação dos limites impostos pela natureza.

Nos relatórios apresentados à Assembleia Provincial, sobretudo a partir da década de 1850, a via de comunicação tinha lugar certo entre as preocupações dos governantes e engenheiros da Província do Ceará. Constantemente os presidentes relatavam as dificuldades de travessia do território cearense, agravadas tanto em período de secas como em períodos de muitas chuvas. Nesses documentos, as estradas eram concebidas numa

⁵ Os relatos de viajantes dão conta das dificuldades da travessia do território: George Gardner (1838, p. 85) registrou que “por estarem mal ajeitadas as albardas, o lombo do animal de carga se esfolara a ponto de não poder mais levar o fardo”, em consequência disso o viajante foi obrigado a “alugar outro, de um viajante que encontrei em caminho para Icó, com carregamento de sal e que tinha animais de sobra”. Também Manoel Oliveira Paiva, quarenta anos depois de Gardner, enfrentou as mesmas dificuldades. Em carta a Dom Luís, de 29 de junho de 1876, esse viajante descreveu sua excursão a Crato como “muito feliz graças a Deus, tenho que comunicar a V. Ex^a que só o inconveniente que houve foi que o cavallo em que eu vinha cansou e vi-me obrigado a alugar um por 10\$000 dez mil reis do Icó a Varzea Alegre”. Por último, importa tomar nota do referido por Figueiredo Filho (1964, p. 32), em História do Cariri vol.1, no qual foi mencionado que “Soares Barbosa, de Fortaleza a Crato, ida e volta, a passo de cavalo, [teria levado] cêrca de quatro longos meses. Foi bem escolhida a época da viagem, por estar o sertão verdejante e florido”.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

ideia de controle da natureza através do domínio do espaço e do tempo. A estrada era apresentada como uma implementação humana que neutralizaria as forças da natureza, considerada selvagem, promovendo o aniquilamento da distância e do atraso das regiões mais afastadas dos centros administrativos, conforme é percebido no relatório de João de Sousa Mello e Alvim, em 06 de maio de 1867:

Um caminho é na ordem social o vehiculo mais certo e prompto por onde se dirige a civilização dos logares ainda dominados pela natureza selvagem, e o primeiro motor para converter em aprazíveis e cultivadas povoações as asperesas das matas e as solidões do deserto. Traçado segundo as regras da arte modera as fadigas dos viajantes, encurta as distancias, **poupa o tempo**, promove a riqueza publica e particular, e concorre também para uma boa fiscalização, proveitosa as rendas do estado, facilitando o registro e transporte dos gêneros comerciais produzidos pela agricultura, criação e indústria [grifo meu].⁶

Essa discussão implicava numa consciência mínima dos Presidentes do Ceará em relação aos considerados avanços no desenvolvimento dos meios de transporte, com o surgimento da estrada de ferro na Inglaterra e sua expansão para outros países do mundo. E, por outro lado, sugeria uma modificação na compreensão do tempo, possível a partir de uma concepção moderna, na qual se percebe uma temporalização da história concebida como progresso, inaugurando um regime de historicidade moderno em que “as coisas não acontecem mais no tempo, mas graças a ele” (HARTOG, 2006, p. 16).

A projeção de estradas em ‘linha reta’ figurou, assim, como tentativa anular o espaço pelo tempo, se conseguisse brevidade nas viagens pelos caminhos do território cearense (REIS, 2015). Pois, em tese, a ausência de curvas, impedimentos ou entraves no terreno, que permitisse a execução da velocidade máxima possível ao meio de transporte, num ritmo constante ou crescente, possibilitaria poupar o tempo, à medida de uma libertação dos limites impostos pela natureza. Aliás, poupar o tempo se tornou palavra de ordem nos projetos governamentais que buscavam reformar o país e transformá-lo numa nação civilizada à moda europeia. Os ritmos desse progresso foram colocados em função da agilidade com que as tarefas políticas do Império brasileiro pudessem alcançar as mais longínquas regiões do território, as enquadrando em seu projeto centralizador/civilizador.

⁶ Relatório de Presidente de Província, 1867, p. 25.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Nesse texto, importa destacar para análise a projeção de uma estrada em ‘linha reta’, entre as cidades de Crato e Icó, sob justificativa de facilitar o acesso entre o sul da província e o litoral, no porto situado na cidade de Aracati, entre as décadas de 1840 e 1860. Projeto este que foi bastante criticado e possibilitou uma divergência nítida entre dois grupos: os defensores do projeto – presidentes de Província e intelectuais envolvidos –, insistentes na defesa e ênfase no caminho ‘mais curto’, e o outro grupo – partidário de outra estrada, antiga e muito utilizada, que fazia o percurso pretendido acompanhando a ribeira do rio Salgado. Assim, a partir da reflexão em torno da estrada em linha reta entre Crato e Icó, objetiva-se compreender os interesses, percalços e tensões que envolvem o estabelecimento de vias de comunicação no sertão cearense, em meados do século XIX.

A proposição da estrada entre as cidades de Crato e Icó.

Em 1846, Marcos Antônio de Macedo, morador da cidade de Crato, fez a proposição de uma estrada em ‘linha reta’ entre esta cidade e Icó, na câmara dos Deputados, que também foi representada no seu “Mappa topographico da comarca do Crato Provincia do Ceará”, que acompanhou o processo. No desenho, além de rascunhar um caminho sem curvas entre as referidas cidades, Marcos Macedo indicou “a possibilidade de hum canal tirado do Rio de S. Francisco no lugar da villa de Boa Vista para comunicar com o rio Jagoribe, pelo riacho dos Porcos e o rio Salgado e figurando a planta de huma estrada para o Ico, e a tapagem do Boqueirão no rio Salgado” (OLIVEIRA, 2015, p. 14).

A trajetória de Marcos Macêdo, levantada por Gabriel Pereira auxilia na compreensão do projeto encaminhado à Câmara dos Deputados sobre a construção de uma estrada em linha reta e a ‘transposição das águas do São Francisco’. Segundo esse autor, Macêdo nasceu em Jaicós, no Piauí, em 1808, e viveu até em 1872. Foi político de carreira: exerceu os cargos de Deputado Provincial no Ceará em 1846-47, foi Presidente da Província do Piauí em 1847-48 e foi Deputado Geral pelo Piauí em 1848. Também foi juiz da comarca do Icó e do Crato, onde viveu durante muito tempo no sítio Timbaúba.

Entendidos como parte desse processo, projeto e mapa são compreendidos como vestígios de sua atuação política. Preocupava Marcos Antônio de Macedo a falta de vias

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

de comunicação que interligassem melhor a região do Cariri com o porto de Aracati, como também a seca que assolou as províncias do Norte naquele ano.⁷ Não por acaso, canal e estrada tinham uma função definida no mapa de Macêdo: projetar uma linha para a circulação mais rápida de mercadorias e pessoas entre sertão e litoral. Aliás, como político engajado no Império brasileiro, sua proposta estava em consonância com os rumos da política de centralização administrativa e instrumentalização do território nacional nos marcos da construção da moderna nação brasileira. Tamanha era essa simbiose, conforme Gabriel Oliveira, que uma versão similar a sua proposta foi apresentada pelo engenheiro cearense Tristão Franklin de Alencar Lima, em 1886. Nessa segunda versão, foi defendida a construção de uma obra hidráulica entre os rios São Francisco e Jaguaribe, com destaque para a implementação de uma via navegável e canais de irrigação – quanto à estrada, já estava em construção a Estrada de Ferro de Baturité.⁸

Contudo, longe de ser ingênua ou de ser uma proposição de um político engajado, a proposta de Macedo tinha origem na dificuldade que ele, como dono do engenho Timbaúba, situado no Crato, experimentava no escoamento da produção para o entorno da comarca. O seu projeto da estrada Crato – Icó, em linha reta, se constitui num discurso figurado que persuadia aos seus ouvintes da viabilidade de intervenções, sobretudo para modificação do curso de rios e abertura de caminhos que dessem passagem aos carros de boi que transportariam a produção de torrões de açúcar, por exemplo.

Na realidade, no sertão caririense, famoso pela produção dos engenhos de rapadura⁹, a relação entre a falta de estradas consideradas satisfatórias e a necessidade de circulação de mercadorias foi expressa em jornais e documentos oficiais. João Brígido, nas edições do *O Araripe*, editado nas décadas de 1850 e 1860, em Crato, sede de comarca dessa região, foi enfático em denunciar a ausência de “boas estradas sobre tudo para o Icó, interposto commercial do Cariry”.¹⁰ Essa, inclusive, era a pauta predominante nos

⁷ Junto a ele, França Leite fez a mesma proposição na Câmara dos deputados, também em 1846.

⁸ (OLIVEIRA, 2015).

⁹ A produção da lavoura caririense era famosa em meados do século XIX. O funcionamento dos engenhos de rapadura estimulava o plantio da cana de açúcar necessária para o fabrico tanto da rapadura como da aguardente. Indústria que incentivava a produção de alimentos para a subsistência. (CORTEZ, 2008).

¹⁰ *O Araripe*, 16 de outubro de 1858, p. 01.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

protestos nos ofícios da Câmara Municipal de Crato. Em 1847, foi reclamado no ofício enviado à presidência da Província:

As precisões mais urgentes deste municipio continuão a ser, as que por esta mesma Camara ja forão ponderadas a V. Exc.a nos officios nºs 9 de 28 de Abril de 1845, e 33 de 11 de Março do anno passado: **a industria geral delle he Agricula, e está muito atrasada, sendo o principal motivo deste atrazo, as pessimas estradas que partem desta Villa para as diferentes partes da Provincia, e das circunvizinhas, muito principalmente a do Ico por onde entra todo Comercio de fazendas seccas, e mulhadas**, que paraliza no inverno pellas intermicencias do Rio Salgado. Neste municipio ameno e bello, Exmo Snr, não ha precizões de assudes, por ser todo o termo cortado de Ribeiras, e suas nativas aguas depois de banharem vastas planices cobertas de plantações, reuinem-se e formão as correntes Batateira, Salamanca e Inhuma. [grifo meu]¹¹

O registro de reclamações quanto às condições das estradas que ligavam Crato a outras cidades da Província do Ceará, que lhes eram *interposto (entrepasto) comercial*, preencheu outros documentos de correspondência dessa câmara. Em 1841, o ofício que respondia a circular de nº 13 de 17 de março, também destacava as necessidades mais urgentes da vila, usando a costumeira justificativa de que se tratava de uma das regiões mais verdejantes e férteis no interior do Ceará (um oásis no meio do sertão) e próspera pela produção de rapadura nos engenhos ali estabelecidos:

Por cuja cauza **a Agricultura atrasada com pezados onnos, e falta de industria, e o fraco Comercio sobre carregado de impostos, e conduzido em animais por longincuas e tortuozas estradas, que além de pessimas se tornam intrenzitáveis na estação xuvoza** reclamam as providencias de V. Ex^a afim de se abrir a estrada desta Villa para o Icó, assim como as mais estradas, que partem deste municipio para as Provincias lemitrofes e deferentes pontos desta.¹²

O ofício de 16 de outubro de 1858 também fazia referências a duas correspondências anteriores em que constam mais reclamações: 28 de abril de 1845 e 11 de março de 1846.¹³

¹¹ Ofício da Câmara do Crato, em 13 de abril de 1847, cx 34, Arquivo Público do Estado do Ceará (APEC).

¹² Ofício da Câmara do Crato, em 25 de abril de 1841, cx 34, APEC.

¹³ Ofício da Câmara do Crato, nº 47, em 13 de abril de 1847, cx 34, APEC.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Dessa forma, Marcos Antônio de Macedo, João Brígido e os homens ligados a Câmara de Crato tinham a mesma preocupação: ter entre Crato e Icó uma estrada que permitisse, com eficiência, a circulação da produção para regiões mais distantes do Cariri. A solução para os problemas de transporte da produção, enquanto não foi possível a construção da ferrovia, foi projetada em estradas em ‘linha reta’, que, por sua formação presumivelmente mais curta, pensava-se abreviar o tempo gasto na viagem entre Crato e Icó e, conseqüentemente, entre o sertão e o litoral.

Finalmente...

Era possível já identificar as marcas no Ceará do projeto nacional e internacional, no qual se impunha o empreendimento de ações e técnicas próprias de um ideário moderno. O esforço por uma aceleração máxima implicava o desejo de obter a velocidade absoluta, a instantaneidade, ou seja, o poder, já que a velocidade é inseparável da riqueza e do poder. Nesse sentido, “a velocidade é o próprio poder” de “apoderar-se de”. Encurtar a estrada passava pela necessidade e interesse do governo Imperial brasileiro de dominar e alinhar ao movimento da história/civilização as regiões mais afastadas (rurais) do território. E, nesse bojo, assimilar o Brasil ao movimento de modernização ocidental (MURARI, 2009). Com êxito ou não, o interesse em abreviar o tempo de viagem através da diminuição do espaço estava posto no projeto governamental. É impressionante a insistência dos Presidentes de Província à necessidade de estabelecimento de estradas mais curtas, sobretudo na década de 1850.

Somente depois, no final da década de 1860, a realização desses caminhos, retos, sem obstáculos, foi projetada em relação à estrada de ferro nos planos de viação para o Ceará do governo provincial. A partir desse ponto, a ferrovia no Ceará seria o instrumento, por excelência, no qual a planificação dos terrenos encontrava possibilidade.¹⁴ Mesmo porque, o transporte férreo somente se deslocaria em condições de nivelamento contínuo. Dessa forma, a ferrovia foi desejada e esperada a partir de uma idealização que a colocava como superação das estradas de rodagem e como realizadora

¹⁴ O nivelamento contínuo “consiste nas operações de colocação da superfície de rolamento da linha na devida posição em perfil”, conforme o Glossário do Setor Ferroviário produzido pelo DNIT, publicado em <http://www.brastan.com.br/downloads/Glossario%20Ferrovias.pdf>.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

de uma planificação extrema dos caminhos, que significaria, ao cabo, a anulação do espaço pelo tempo (HARVEY, 2005, p. 49).

Assim, a ideia de progresso presente nos projetos de modernização do império, que, mais tarde seria incorporada pela República, não estava relacionada apenas com a via de comunicação, mas dependia de uma relação estabelecida entre a estrada e o meio de transporte a ela relacionado. O moderno estava diretamente relacionado à velocidade: o progresso seria constituído no domínio da natureza, com o controle do espaço e do tempo compreendido como meio de superação da distância. Não por acaso, junto com o trem, a Linha telegráfica, acompanhante das ferrovias, garantia comunicação mais rápida entre distantes regiões do território, todas as que se pretendia controlar. Esta condição, inclusive, contribuiu para a dominação e colonização de povos considerados atrasados por nações europeias imperialistas, como por exemplo, os indianos dizimados pela colonização inglesa no século XIX (DAVES, 2002). A mesma Inglaterra que chegava ao Brasil com a velocidades dos trens, no final dos oitocentos.

Então, importa perceber as estratégias do pensamento moderno para solucionar a dificuldade de acesso ao interior do Ceará, que se constituiu na formação de um Estado Territorial naquele território, anterior a percepção de avanço tida com o trem. Muito embora, é necessário reconhecer que, a mesma compreensão que fazia do trem o auge da modernidade, havia orientado a produção de estratégias para acelerar as viagens pelas estradas de chão anteriores à ferrovia – construir novas estradas, mais largas, e abrir estradas em ‘linha reta’. Nesse sentido, é forçoso também perceber nos projetos de construção de estradas de chão no Ceará, os jogos de poder estabelecidos na consolidação do Estado territorial, o que explica o empenho governamental em discutir e providenciar as modificações que se planejavam para o território cearense. Assim, por trás dos projetos de construção de estradas, havia verdadeiros campos de embates que se processavam entre os diversos interesses políticos imperiais, provinciais e locais. Processo que, ao cabo, significaria o estabelecimento de disputas por territórios e poder entre as províncias brasileiras e no interior delas, uma vez que, conforme David Harvey (2010, 217), “toda luta para reconstituir relações de poder é uma batalha para reorganizar as bases espaciais destas”.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

REFERÊNCIAS

BRASIL, Thomaz Pompeu de Souza. Ensaio Estatístico da Província do Ceará. Tomo 1. Ed. fac-similar de 1863. Fortaleza: Fundação Waldemar de Alcântara, 1997.

CORTEZ, Ana Sara R P. Cabras, Caboclos, Negros e Mulatos. A Família Escrava no Cariri Cearense (1850 - 1884). Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História Social da Universidade Federal do Ceará, 2008.

FIGUEIREDO FILHO, José de. História do Cariri. Vol. 2. Coedição Secult/Edições URCA. Fortaleza: Edições UFC, 2010.

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

HARVEY, David. Condição pós-moderna. São Paulo: Edições Loyola, 2010.

MURARI, Luciana. Natureza e Cultura no Brasil (1870-1922). São Paulo: Alameda, 2009.

OLIVEIRA, Gabriel Pereira. O rio e o caminho natural: propostas de canais do São Francisco, aspectos físicos fluviais e dinâmicas políticas no Brasil Império (1846-1886). Dissertação – Universidade federal de Minas Gerais – UFMG, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, 2015.

PINHEIRO, Irineu. O Cariri: seu descobrimento, povoamento, costumes. Ed. fac-similar de 1950 – Fortaleza: FWA, 2009.

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