

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

GABRIEL PEREIRA DE OLIVEIRA

**O RIO E O CAMINHO NATURAL:
PROPOSTAS DE CANAIS DO SÃO FRANCISCO, ASPECTOS FÍSICOS FLUVIAIS
E DINÂMICAS POLÍTICAS NO BRASIL IMPÉRIO (1846-1886).**

BELO HORIZONTE

2015

GABRIEL PEREIRA DE OLIVEIRA

O RIO E O CAMINHO NATURAL:
PROPOSTAS DE CANAIS DO SÃO FRANCISCO, ASPECTOS FÍSICOS FLUVIAIS
E DINÂMICAS POLÍTICAS NO BRASIL IMPÉRIO (1846-1886).

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História.

Linha de Pesquisa: História e Culturas Políticas.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Regina Horta Duarte.

Data da defesa:
02/06/2015

BELO HORIZONTE
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS

2015

981.04
O48r
2015

Oliveira, Gabriel Pereira de

O rio e o caminho natural [manuscrito] : propostas de canais do São Francisco, aspectos físicos fluviais e dinâmicas políticas no Brasil Império (1846-1886) / Gabriel Pereira de Oliveira. - 2015.

198 f. : il.

Orientadora: Regina Horta Duarte.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas.

Inclui bibliografia.

1.História – Teses. 2. São Francisco, Rio - Teses.
3.Brasil – História – Império, 1822-1889 - Teses. I. Duarte, Regina Horta, 1963-. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

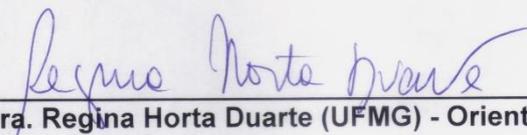


UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

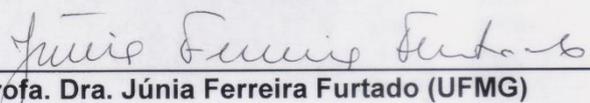
PÓS-GRADUAÇÃO
historiaufmg

FOLHA DE APROVAÇÃO

Dissertação defendida pelo aluno **Gabriel Pereira de Oliveira**, intitulada: **“O rio e o caminho natural: propostas de canais do São Francisco, aspectos físicos fluviais e dinâmicos políticos no Brasil Império (1846-1886)”**, no dia 02 de junho de 2015 e **aprovada**, pela banca examinadora constituída pelos professores:



Profa. Dra. Regina Horta Duarte (UFMG) - Orientadora



Profa. Dra. Júnia Ferreira Furtado (UFMG)



Prof. Dr. Eurípedes Funes (UFC)

Para meus pais, Jacqueline e Jaackson Oliveira,
com todo o carinho.

AGRADECIMENTOS

Pensar naqueles que me ajudaram a fazer este trabalho é também pensar um pouco na minha trajetória de vida, ver os caminhos e as pessoas a que o estudo do São Francisco me levou nos últimos anos. Apesar da solidão exigida pela pesquisa, este texto é, acima de tudo, coletivo, é o resultado desses encontros com gentes e lugares, as terceiras margens do rio. Além dos autores de livros e fontes de quem estive em companhia quase diária durante os últimos anos, há também aqueles cuja contribuição não cabe no formato de sobrenomes listados alfabeticamente ao final do trabalho. Nessa experiência de sair de casa em busca de novos horizontes, a melhor parte, sem dúvida, foi encontrar gente bacana e construir laços que levo para a vida com muita felicidade.

Agradeço à Universidade Federal do Ceará e à Universidade Federal de Minas Gerais, onde fiz respectivamente os cursos de graduação e mestrado em História. Ao Ministério da Educação, que me proporcionou bolsa de estudos durante boa parte da graduação. Durante o mestrado, também contei, em certo momento, com bolsa da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais (FAPEMIG) e, em outro, da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes). Esse auxílio foi crucial para minha formação e para o desenvolvimento deste trabalho, assim como o apoio recebido na Escola Estadual Correia Titara, em Piaçabuçu, na foz do São Francisco, onde tenho trabalhado como professor e aprendido a ver o rio sempre com olhos novos.

É importante mencionar também as instituições onde pesquisei e que foram fundamentais para este estudo. Por vezes, pude encontrar pessoas bastante solícitas, a quem sou imensamente grato pela ajuda. Agradeço especialmente a Madalena, da Academia Cearense de Letras e Biblioteca Pública Menezes Pimentel; José Luiz, do setor de Cartografia do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro; Praxides, do setor de Cartografia da Biblioteca Nacional; Dênis e Helida, do Arquivo Público Mineiro; Diná Araújo, da Divisão de Obras Raras e Especiais da Biblioteca da Universidade Federal de Minas Gerais; Diana e Fabíula, do setor de obras raras da Biblioteca da Universidade Federal do Ceará; Zanoni Neves, do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais.

Agradeço também aos professores que tanto me incentivaram nesses estudos do São Francisco. Da Universidade Federal do Ceará, sou grato especialmente a João Ernani, Meize Lucas, Antonio Luiz, Frederico Neves, Adelaide Gonçalves, Ana Carla, Gilberto Ramos, Mário Martins, Jailson Pereira e Afonsina Maria. Da Universidade Federal de Minas

Gerais, agradeço sobretudo a Rodrigo Patto, Mauro Condé e José Newton. Da Sociedade Latinoamericana y Caribeña de Historia Ambiental (Solcha), agradeço principalmente aos incentivos e sugestões de Guillermo Castro e Gustavo Zarrilli. Agradeço também a Valdeci Araujo, da Universidade Federal de Ouro Preto, pelas colaborações no exame de qualificação deste trabalho, e a Júnia Ferreira Furtado, da Universidade Federal de Minas Gerais, pelas ricas sugestões e apoio na banca de defesa. Guardo também gratidão imensa a Kênia Rios, pelo estímulo e debates instigantes desde o início da graduação; a Regina Horta, que topou me orientar durante o mestrado e, mais do que isso, sempre me incentivou na pesquisa e me inspirou a escrever com base na ética e em leituras como “As mil e uma noites”; e a Eurípedes Funes pelas sugestões inestimáveis para a pesquisa, por ter-me apresentado a História Ambiental, pela amizade e por ter acreditado em mim quando nem eu acreditava.

Agradeço em especial aos amigos que fiz nas andanças pelas universidades, sobretudo a Lindemberg Souza, Daniel Baptista, Amanda Rodrigues, Littbarski de Castro, Edirlan Leal, Luciana Lima, Deivson Ferreira, Camila, Valesca Rios, Thiago Sales, Damilson Santos, Yuri Saboia, Fabíola Alves, Rafael Vieira, Lucas Sampaio, Alane Farias, Carlos Henrique, Tatiany Girão, Plauto Daniel, José Airton, Luiz Alves, Verinha Araújo, Bruno Brito, Paulo Italo, Juliana Basílio, Robson Alves, Gil (xerox), Leonardo Ibiapina e Vicente Maia na UFC. Os debates no grupo de estudos História, Natureza e Cultura da UFC, com Romário Bastos, Emy Falcão, Daniel Alencar, Paulo César, Rones Mota e, em especial, com Isabel Parente, estudiosa de tema próximo ao meu e grande conhecedora do Cariri, e José Nilo, pesquisador do Jaguaribe; assim como a convivência e as discussões durante o mestrado na UFMG, sobretudo com Igor Barbosa, Gabriel Amato, David Lopes, Fabíula Sevilha, Yuri Simonini, Igor Rocha, Luan Fernandes, Thiago Prates, Alexandre “Xandão”, Flávia Schettino, Eliza Toledo, Marina Helena, Rute Torres e Virgílio Coelho foram essenciais para o desenvolvimento desta pesquisa. Não posso deixar de mencionar também a acolhida que recebi em Belo Horizonte de Larissa Matias, Juliana Silva e Nelson Porto Alegre. À turma da Solcha, Juana Salas, Carolina Restrepo, Daiana Campo, Judith Mansilla, Mariana Valderrama, sobretudo aos amigos fluviais Carlos Florentín, Carolina Luna, Erika Carvalho, José Arturo, Nathalia Capellini, agradeço de coração pela experiência de estudo coletivo do tema que tanto gostamos. A Saulo Araujo, Arthur de Paula, Victor Maciel, Heitor Gomes e Juninho Nilton, um muito obrigado por me receberem no Rio de Janeiro durante as pesquisas.

Devo muito ao apoio de sempre de Tito, Glauce e Livia Gouveia, minha família recifense; Olívia, Alexandre, Júlio, Clara, Renata, Lucas, Carina e Lis, a linda flor; Vinícius

Braga, Juninho (costela), Davi, Thiago Carneiro, Ramon Teixeira, Pedro Igor, Camila Tauane, Clever e Juninho Bezerra; e a Antonio José (Tom Zé), Tibério Gouveia, Raoni Aragão e Fabrizio Lucisano, irmãos e companheiros de futebol que a vida me deu e com quem pude contar mesmo na distância!

Agradeço também a tia Ana, tio Januário, tia Socorro, Thereza, Cláudio, Maninha e João que sempre me recebem da melhor forma em Juazeiro; a minha vó Leda, a Luciana e a Márcia, que me acolheram como a um filho durante os quatro anos de graduação. A meu primo Marcelo, pelas conversas sobre a pesquisa, e a meu tio Antídio, pela partilha de livros, ideias e revisão do texto. A meus pais, de quem muitas vezes estive longe nesses últimos anos e recebi, mesmo assim, apoio incomensurável, seria impossível tentar demonstrar minha gratidão. E, junto com Ana Carla Pereira, que topou percorrer comigo as águas do São Francisco, tudo tem sido bem mais feliz. Como na letra do pequeno Gonzaga, que diz ser “tão bonito quando a gente entende que a gente é tanta gente onde quer que a gente vá”, fiquem certos de que este trabalho carrega um pouco de cada um de vocês.

Desconfiai do mais trivial, na aparência singelo. E examinai, sobretudo, o que parece habitual. Suplicamos expressamente: não aceiteis o que é de hábito como coisa natural, pois em tempo de desordem sangrenta, de confusão organizada, de arbitrariedade consciente, de humanidade desumanizada, nada deve parecer natural, nada deve parecer impossível de mudar.

Bertold Brecht.

RESUMO

Tema de debates polêmicos nos últimos anos, a transposição do São Francisco não é um projeto completamente novo. Sobretudo em meados do século XIX, a chamada ideia de canalizar águas desse rio foi objeto de discussões intensas. Em diálogo especialmente com pressupostos do campo da História Ambiental e com estudos sobre dinâmicas políticas do Brasil Império, esta pesquisa investiga as proposições de canais para o São Francisco entre 1846 e 1886. Nesse período, delimitado respectivamente por indicações parlamentar e técnica da obra, a canalização relacionou-se de modo bastante peculiar com temas como os transportes e a seca. Contudo, tais assuntos estiveram muito distantes de ser resolvidos consensualmente, de modo que as propostas de canais se fizeram imersas em disputas acirradas tanto entre si quanto sobretudo com planos de estradas de ferro e açudes. Nesse processo, grupos de diversas províncias buscaram legitimar, quase a qualquer custo, os projetos que lhes foram mais convenientes. Por meio da análise de fontes como mapas, estudos técnicos e discursos parlamentares, este estudo compreende as referidas projeções hidráulicas em meio a conflitos pelo controle do São Francisco ou em torno da questão das secas, numa trama envolvendo natureza e poder. Apesar de a obra – apresentada como símbolo de modernidade – não ter sido realizada na época, o conhecimento de suas discussões e mesmo de sua não concretização pode contribuir à reflexão sobre as relações entre seres humanos e meio físico, bem como sobre disputas e arranjos políticos no Brasil oitocentista.

Palavras-chave: Canal do São Francisco. Brasil Império. História Ambiental.

ABSTRACT

Subject of controversial debates in the last years, the transposition of São Francisco River is not absolutely a new project. In the mid-nineteenth century, the so-called idea of constructing canal waters at this river was an object of intense discussions. In dialogue especially with the environmental history's approach and the political studies about the Brazil Empire, this research investigates the propositions of the São Francisco canal between 1846 and 1886. During this period, defined respectively by parliamentary and technical requests, the canalization was related peculiarly to issues such as transport and drought. However these issues were far to be solved consensually. The canal proposals were in the middle of hard disputes among themselves, railways and weirs. By analyzing sources like maps, technical studies or parliamentary speeches, this study will assay the canal proposals amid conflicts about the control of São Francisco circulations and the way to overcome drought problems. In this process, members of several provinces tried to legitimize their respective projects anyway into a web of nature and power. Although the plan – presented as a symbol of modernity – have not been implemented, the knowledge about their discussions and its non-achievement allows the thought about the links between social groups and nature, as well as disputes and political arrangements in nineteenth-century Brazil.

Keywords: São Francisco canal. Brazil Empire. Environmental History.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 –	Mappa em esqueleto dos diversos projectos apresentados para ligar a estrada de ferro de d. Pedro II com o valle do Rio de S. Francisco.....	59
Figura 2 –	Planta geral da estrada de ferro do Recife ao São Francisco	64
Figura 3 –	Carta Geral da Província da Bahia e das Províncias de Rio de Janeiro, Minas Geraes, Espírito Santo, Sergipe, Alagoas e Pernambuco com partes das Províncias de S. Paulo, Goyaz, Piauhy, Ceará e Parahyba. Carta Geral contendo o traçado das differentes emprezas projectadas com relação á navegação do Alto rio de São Francisco	70
Figura 4 –	Demonstração Graphica do Estado do Canal navegavel no Rio de São Francisco da Cachoeira de Sobradinho ao mar e sua posição geographica	75
Figura 5 –	Mappa topographico da comarca do Crato provincia do Ceará indicando a possibilidade de hum canal tirado do rio de S. Francisco no lugar da villa de Boa Vista para comunicar com o rio Jagoaribe, pelo riixo dos Porcos e o rio Salgado e figurando a planta de huma estrada para Ico, e a tapagem do Boqueirão no rio Salgado por M. A. de Macedo	114
Figura 6 –	Trecho ampliado de: Mappa topographico da comarca do Crato provincia do Ceará indicando a possibilidade de hum canal tirado do rio de S. Francisco no lugar da villa de Boa Vista para comunicar com o rio Jagoaribe, pelo riixo dos Porcos e o rio Salgado e figurando a planta de huma estrada para Ico, e a tapagem do Boqueirão no rio Salgado por M. A. de Macedo.....	116
Figura 7 –	Trecho ampliado de: Planta Geral do Rio São Francisco explorado por ordem do Governo de S. M. I. o Senhor D. Pedro II. Pelo engenheiro civil Henrique Guilherme Fernando Halfeld em 1852, 1853 e 1854.....	118
Figura 8 –	Mappa hydrographico de um canal de navegação e irrigação derivado do Rio S. Francisco ao Oceano, pelo vale do Jaguaribe na provincia do Ceará, e pelos vales dos rios Piranha e Assu, na Parahyba e Rio Grande do Norte com 4554 kilometros de navegação pelo eng. ^{ro} Tristão Franklin.....	128

ABREVIATURAS

PRONOMES DE TRATAMENTO

Cons. ^{ros}	– Conselheiros
Exm./Exmo.	– Excelentíssimo
D.	– Dom
Dr.	– doutor
Ill./Illmo.	– Ilustríssimo
R.o	– rio
Sr./Snr.	– Senhor
S.	– são/santa
S. M. I.	– Sua Majestade Imperial
V. Ex.	– Vossa Excelência

ARQUIVOS E BIBLIOTECAS

Academia Cearense de Letras – ACL
Acervo Pessoal – AP
Assembleia Legislativa do Estado do Ceará – ALEC
Arquivo Nacional – ANRJ
Arquivo Público de Alagoas – APA
Arquivo Público do Estado do Ceará – APEC
Arquivo Público Mineiro – APM
Biblioteca Nacional – BNRJ
Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin – BBGJM
Biblioteca Pública Governador Menezes Pimentel – BPGMP
Biblioteca da Universidade Federal do Ceará – BU-UFC
Biblioteca da Universidade Federal de Minas Gerais – BU-UFMG
Biblioteca Digital do Supremo Tribunal Federal – BDSTF
Bibliothèque Nationale de France – BNF
Câmara dos Deputados do Brasil – CDB
Center for Research Libraries – CRL
Coleção Brasileira Eletrônica da Universidade Federal do Rio de Janeiro – CBE-UFRJ
Coleção Mossoroense – CM
Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – IHGB
Senado Federal Brasileiro – SFB

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO – NOS VOOS DA IMAGINAÇÃO.....	12
1 O “PATRIARCA DAS ÁGUAS INTERIORES DO IMPÉRIO”	20
1.1 A “cinta riquíssima do interior do país”	21
1.2 Rio de disputas	30
1.3 “Forças incógnitas e imprevistas”	36
2 “FALEMOS A VERDADE, SENHORES, NÓS TODOS TEMOS MAPAS”	46
2.1 Esquadrinhar o rio	47
2.2 “Há certos mantos que precisam ser arrancados”	50
3 “ESMOLA D’ÁGUA A SÃO FRANCISCO”	79
3.1 O anseio por outros braços do rio.....	80
3.2 O rio São Francisco “passeando pelo Aracati”	91
3.3 Obstáculos e crença no progresso	109
3.4 “Surge et ambula”	119
4 “CASTELOS SOBRE CASTELOS DE OPOSIÇÃO”	134
4.1 “Os pigmeus do dr. Swift disputando sobre o modo de conduzirem o corpo de Gulliver”	136
4.2 A aridez em jogo	149
4.3 Disputas pelo Império	162
CONCLUSÃO	172
REFERÊNCIAS	174

INTRODUÇÃO

NOS VOOS DA IMAGINAÇÃO

Na cidade do Rio de Janeiro, então sede da Corte do Império do Brasil, a sessão da Câmara dos Deputados se estendia pela tarde de 18 de junho de 1864 quando o parlamentar Liberato Barroso¹ tomou a palavra. Entre os assuntos de sua fala, estava o relato de uma viagem fantástica que ele empreendera pelo país.² Seu itinerário teria começado ali mesmo no Rio de Janeiro, de onde ele partira num trem desde a estação da estrada de ferro D. Pedro II no campo da Aclamação rumo à província de Minas Gerais. Ao chegar ao ponto final da via férrea após atravessar uma vastidão de serras envoltas por fazendas de café, outro importante invento do mundo moderno teria sido o meio para o deputado continuar seu percurso. A bordo de um navio a vapor, ele desceu o rio das Velhas até a confluência com o rio São Francisco, pelo qual pôde seguir para as províncias de Bahia e Pernambuco.

De repente, para provável surpresa de seus colegas parlamentares, Liberato Barroso disse ter virado a proa de seu barco à esquerda nas cercanias da vila pernambucana de Cabrobó em vez de acompanhar o leito do São Francisco. Ao volver-se em novo rumo, seu destino era sulcar com o navio a vapor as águas do canal que estava aberto naquele ponto em direção à província do Ceará. Por meio dessa moderna via navegável, digna das então chamadas grandes nações civilizadas, o parlamentar teria conseguido chegar à sua província natal e saudar em seguida a serra do Araripe e a cidade do Crato. Após percorrer o canal e seguir pelo riacho dos Porcos e o rio Salgado, sua embarcação pôde alcançar o rio Jaguaribe, cujo leito se dirigia ao litoral. Nas águas desse que era o maior curso fluvial do Ceará, Liberato Barroso relatou ter contemplado ao longe o alvejar dos algodoads da serra do Pereiro e os tabuleiros de relva da vila de Russas antes de chegar a seu berço, a “cidade industriosa” do Aracati. Ali, pouco antes de atingir a foz do Jaguaribe no encontro com o Oceano Atlântico, ele pôde acenar para parentes e amigos que o cumprimentavam do cais.

Essa viagem épica de Liberato Barroso, entretanto, não passou de um sonho. Como ele mesmo advertiu a seus colegas deputados, o deslocamento por aquelas vias modernas de comunicação, como o canal navegável entre o rio São Francisco e o Ceará, era

¹ José Liberato Barroso (1830-1885) nasceu em Aracati, na província do Ceará. Bacharelou-se em Direito pela Faculdade de Olinda, em Pernambuco, no ano de 1852 e obteve o título de doutor na mesma área em 1857. Foi Deputado Provincial (1852-1853; 1858-1859; 1860-1861) e Deputado Geral por sua província (1864-1866; 1878-1881), além de Ministro do Império (1864-1865) e Presidente da Província de Pernambuco (1882). Escreveu vários livros na área jurídica.

² Fala de Liberato Barroso. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 18 de junho de 1864. p. 227-228.

apenas fruto de “voos da sua imaginação”. Porém, o parlamentar de Aracati ressaltou que suas divagações poderiam tornar-se realidade no futuro. Bastaria viajar não mais em devaneios, mas sim com “o compasso em uma mão e o orçamento em outra”.³

No entanto, quase um século e meio após esse discurso, a ligação entre o São Francisco e o Jaguaribe revestiu-se de grande destaque nos noticiários brasileiros com a possibilidade de finalmente concretizar-se. No ano de 2007, o governo do então presidente Luiz Inácio Lula da Silva iniciou as obras da chamada transposição do São Francisco. Considerado um dos principais empreendimentos de infraestrutura do país, a grande premissa desse projeto é melhorar a oferta hídrica no semiárido brasileiro. Ante a imagem da seca a grassar frequentemente aquela área do país, transpor parte do volume hídrico do principal rio da região tem sido justificado, de modo especial, pelo apelo de “levar uma caneca d’água para quem tem sede”.⁴ Com o auxílio da engenharia hidráulica, o “rio do santo dos pobres” poderia oferecer seu precioso líquido onde ele se fazia mais necessário: nas porções do Brasil com menores índices de chuvas.

Nas últimas décadas, especialmente nos debates após o pesado estio entre 1979 e 1983, mesmo as intenções de projetos hidráulicos similares em períodos anteriores têm aparecido muitas vezes como provas das necessidades históricas do atual empreendimento. O próprio modo como Lula buscou exaltar, em certos momentos, a obra iniciada em seu governo foi bastante sintomático nesse sentido. Em discurso em 2010, por exemplo, ele destacou como a transposição havia sido almejada desde o século XIX, quando um imperador do Brasil “já sabia da seca no Nordeste, e [...] 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”. O longo passado de tentativas de efetuar a obra indicaria a grandeza do feito do governo de Lula. Afinal, “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” a transposição.⁵

³ Fala de Liberato Barroso. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 18 de junho de 1864. p. 228.

⁴ MELO. Apresentação, p. 9.

⁵ *PRESIDENTE Lula inaugura primeiro trecho da ferrovia transnordestina*. Prefeitura Municipal de Barbalha; SILVA. *Discurso do Presidente da República...* p. 3. Ver também a esse respeito: ANDRADE. *The ‘Third Bank’ of the Lower Sao Francisco River*; ARAÚJO. *A partir das águas*; BARROS. *O imaginado canal S. Francisco – Jaguaribe*; BORGES. *Subsídios aos estudos de transposição de vazões dos rios Tocantins e São Francisco para o Nordeste*; PESSOA, GALINDO. *A transposição do Rio São Francisco*; PESSOA. *A transposição de águas do São Francisco*; RELATÓRIO. *Projeto de Integração do Rio São Francisco com Bacias Hidrográficas do Nordeste Setentrional*; SAID. *Transposição do rio São Francisco*; SOUZA. *O nordeste brasileiro*.

Apesar disso, as motivações do projeto hidráulico iniciado em 2007 possuem muitas diferenças em relação a pretensões semelhantes de outras épocas. O sonho de Liberato Barroso citado há pouco, por exemplo, esteve longe de arvorar-se na noção de combate aos efeitos da escassez hídrica. Em vez do flagelo da aridez, o deputado se fundamentou na imagem de terrenos férteis que demandavam vias de comunicação. As águas do São Francisco seriam eminentemente voltadas à navegação entre interior e litoral do território monárquico. Com base nos pressupostos da história dos conceitos de Koselleck,⁶ também é interessante perceber como nem sequer os termos para tratar da junção de vales fluviais têm sido constantes, mas vêm moldando-se a dinâmicas sociais em diferentes temporalidades e espacialidades. No caso do século XIX, em vez de transposição, os vocábulos referentes a tal ideia costumaram ser “abertura de canal ou braço no rio”, “canal de divisão de águas”, “canalização” ou mesmo “encanamento”.

O presente estudo analisa as projeções de canais no rio São Francisco entre 1846 e 1886, quando esse tema foi objeto de debates intensos em instituições do Império brasileiro. O ano de 1846 se refere ao momento em que os parlamentares França Leite,⁷ na Câmara dos Deputados, e Marcos Antonio de Macedo,⁸ na Assembleia Provincial do Ceará, propuseram formalmente a abertura de um canal para comunicar o São Francisco com o Jaguaribe, na província cearense.⁹ Já o marco de 1886 é concernente à publicação do plano elaborado pelo engenheiro Tristão Franklin de Alencar Lima¹⁰ relativo a uma obra hidráulica similar entre o São Francisco e o Jaguaribe para servir como caminho navegável e também como meio de irrigação.¹¹ Esse intervalo de tempo correspondeu ao período em que as mobilizações por tais

⁶ KOSELLECK. História dos conceitos e história social, p. 101-103; JASMIN; FERES JÚNIOR. *História dos conceitos*, p. 23-25.

⁷ Nicolau Rodrigues dos Santos França e Leite (1803-1867) nasceu em Piancó, na Paraíba, e bacharelou-se em Ciências Jurídicas e Sociais na Academia de Olinda em 1834. Foi membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e Deputado Geral representando a província da Paraíba (1845-1847; 1848).

⁸ Marcos Antonio de Macedo (1808-1872) nasceu em Jaicós, no Piauí. Sua família, no entanto, vivia na comarca do Crato, no Ceará, onde possuía a fazenda Timbaúba, que veio a se tornar posteriormente a residência de Macedo. Ele se bacharelou em Ciências Jurídicas e Sociais na Academia de Olinda em 1836 e estudou ciências naturais na França. Foi juiz de Direito da comarca do Crato e de Icó. Foi Deputado Provincial no Ceará (1846-1847), Presidente da Província do Piauí (1847-1848) e Deputado Geral pelo Piauí (1848). Macedo foi bastante interessado nas Ciências Naturais e desde 1839 estudou, com reconhecimentos *in loco*, a possibilidade do canal do São Francisco para o Ceará.

⁹ Actas 1844 – Assembleia Provincial do Ceará. 28ª Sessão Ordinária de 5 de agosto de 1846. p. 83v. (ALEC)

¹⁰ Tristão Franklin de Alencar Lima (1845-1905) nasceu em Fortaleza, capital da província do Ceará. Exerceu a profissão de engenheiro.

¹¹ BNRJ. *Mapa hydrographico de um canal de navegação e irrigação derivado do Rio S. Francisco ao Oceano, pelo vale do Jaguaribe na província do Ceará, e pelos vales dos rios Piranha e Assu, na Parahyba e Rio Grande do Norte com 4554 kilometros de navegação pelo eng.º Tristão Franklin*. [S. l.: s. n.], 1886. 1 mapa; 28 x 81cm. Escala 1:1.000.000.

projetos hídricos foram marcadas mais explicitamente pela demanda peculiar em torno da modernização dos sistemas de transporte.

Com a relevância crescente das vias de comunicação em face da expansão do mercado capitalista internacional, o São Francisco mostrou-se primordial ao incremento da viação interna do Império brasileiro. Ao atravessar províncias importantes entre Norte e Sul¹² do território monárquico, esse curso d'água seria peça-chave para fomentar a integração inter-regional e o escoamento comercial de vários centros produtivos do interior do país, além de disseminar o progresso e a ordem imperial.¹³ Entretanto, os projetos para o rio não se basearam somente em interesses sociais, mas precisaram levar em consideração também aspectos físicos fluviais. Esse foi o caso da cachoeira de Paulo Afonso, tida como o grande símbolo das chamadas barreiras naturais a impedir a comunicação daquela região interiorana com o Oceano Atlântico. Em busca de aproveitar e controlar as circulações por uma via estratégica como o São Francisco, grupos procedentes de diversas partes do Império interpretaram as características do leito fluvial de modo peculiar e propuseram obras para ligar os portos litorâneos de seus respectivos interesses com os trechos a montante de Paulo Afonso. Junto com planos de estradas, fossem de ferro ou de rodagem, as propostas de canais permearam os anseios pelo domínio dos fluxos fluviais.¹⁴ O rio despontava como objeto de disputa entre diversos projetos viários.

Todavia, a questão dos transportes não foi prerrogativa exclusiva às mobilizações pelo canal naquele período. A questão das secas, por exemplo, foi outro fator de grande importância. Não por acaso, a solicitação dos parlamentares Marcos Antonio de Macedo e França Leite se deu justamente em meio à comoção decorrente da estiagem intensa em algumas províncias do Norte entre 1844 e 1846. Embora os anseios daqueles deputados estivessem predominantemente atrelados ao tema da viação, ambos aproveitaram o momento em torno do flagelo para reivindicar o sonhado canal navegável. Durante aqueles anos, contudo, houve também quem mobilizasse o canal não tanto em função do seu potencial como via de comunicação, mas prioritária ou até exclusivamente como meio de combate às agruras da seca, o que se intensificou de modo especial após o forte período de estio iniciado em 1877.

¹² Durante o século XIX, a divisão do território monárquico era feita costumeiramente em Norte e Sul. As chamadas províncias nortistas seriam aquelas acima da altura da Bahia, enquanto as situadas meridionalmente a essa linha seriam as do Sul. Neste estudo, serão adotados tais referenciais geográficos da época.

¹³ Ver a este respeito: BRASIL. Rio da Terra, p. 41; _____. O rio São Francisco.

¹⁴ MACHADO. *Navegação do Rio São Francisco*, p. 19-20. Ver também: DOURADO. *Pequena história da navegação no rio São Francisco*; GUERRA. *Os caminhos do São Francisco*.

Porém, assim como no caso dos transportes, o canal não foi projeção única quanto a esse tema e enfrentou concorrência árdua com outras propostas, em especial com os açudes.

Diante de tais peculiaridades, o cerne desta pesquisa consiste na compreensão das propostas de canais do São Francisco naqueles meados do século XIX como parte de disputas intensas e multifacetadas principalmente quanto às circulações pelo São Francisco e aos modos de atenuar os efeitos das secas. Muito mais do que simples obras hidráulicas a serem implantadas nos sertões do Império, aqueles projetos constituíram objetos políticos articulados a pretensões de variados grupos em fazer valer seus interesses nas tramas de poder no país e a suas respectivas leituras e interações com o meio físico. Como base para determinados sujeitos reivindicarem seu quinhão nas querelas monárquicas, vislumbrar o encanamento das águas do rio São Francisco significava imaginar arranjos territoriais para o Império sob prismas bastante distintos daqueles almeçados por certas províncias e pela própria Corte.

A inserção dos projetos de abertura de canais nesses embates se desenvolveu principalmente em determinados âmbitos da sociedade monárquica. Um deles foi o Ministério dos Negócios do Império, integrante do poder Executivo com grande relevância nos encaminhamentos de infraestrutura no Brasil até 1861. Nesse ano, foi criado outro ministério voltado especialmente àquele assunto e que também foi muito importante às discussões sobre os canais: o da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Do mesmo modo, os trabalhos dos então chamados homens de ciência, cujos estudos foram muitas vezes publicados e debatidos em periódicos e instituições científicas, foram de grande relevo às projeções para o São Francisco e suas buscas por legitimidade.

No entanto, uma das esferas mais recorrentes de reivindicação dos canais, talvez a principal, foi aquela formada pelas Assembleias Provinciais e Geral do Império. O ambiente parlamentar funcionou como arena de batalhas entre grupos de diversas partes do país, o local onde se encaminharam muitos de seus rumos políticos e econômicos. Nas palavras de Evaldo Cabral de Mello, ali seria a “caixa de ressonância da Nação”¹⁵ e, pode-se dizer também, das definições de obras no São Francisco. Em vez de ser mero elemento submisso às vontades dos poderes Executivo, sob os cuidados dos ministérios, e Moderador, personificado no Imperador, o Legislativo monárquico foi instância de poder considerável nas decisões

¹⁵ MELLO. *O Norte agrário e o Império*, p. 25-26.

políticas do país,¹⁶ desde o orçamento à escravidão, da aprovação de obras públicas à organização institucional.

Ao possibilitar o contato com disputas multifacetadas entre diversos grupos do país, os anais desses espaços legislativos constituíram uma das principais fontes para o desenvolvimento desta pesquisa. No entanto, além dos meios parlamentares, as querelas em torno dos canais do São Francisco perpassaram de modo especial outros instrumentos de defesa de projetos, como relatórios de engenheiros, estudos científicos, mapas ou falas de presidentes de província e de ministros do poder monárquico. A busca por essa documentação hoje disponível em bibliotecas, mapotecas, arquivos, instituições científicas e centros de documentação *on line* me fez perseguir os itinerários, por vezes tortuosos, dos sujeitos que deixaram vestígios acerca do vale do São Francisco e de seu canal em meados do século XIX. A análise dessa diversidade de fontes, que teve aqui sua ortografia atualizada para facilitar a leitura, é crucial à compreensão de como as propostas de canais do São Francisco se inseriram em disputas de poder no Império, sendo pleiteadas e repugnadas das mais variadas maneiras.

É importante ressaltar também que a delimitação espacial deste estudo se fundamenta não tanto em fronteiras geopolíticas de províncias, distritos ou municípios, mas, primordialmente, na bacia hidrográfica do São Francisco.¹⁷ Longe de pressupor tal recorte como estável ou isento de questionamentos por basear-se em elementos da natureza, essa escolha foi motivada pela possibilidade de situar as projeções hidráulicas em meio aos conflitos relativos àquele rio e de perceber o próprio rio como objeto de disputa, numa trama de natureza e poder. Tais contendas envolveram principalmente interessados procedentes de Minas Gerais, Bahia, Alagoas, Sergipe, Pernambuco, Ceará e Piauí, bem como do Rio de Janeiro.

O texto está organizado em quatro capítulos. O primeiro trata da importância do rio São Francisco em meados do século XIX e das múltiplas facetas das querelas em torno do seu controle e do seu aproveitamento. Com base na interface entre o campo da História Ambiental e estudos historiográficos sobre as dinâmicas políticas no Brasil Império, a meta é perceber como as variadas propostas para ligar o rio ao litoral não foram expressões unilaterais da capacidade humana sobre o meio físico nem tampouco de províncias poderosas em detrimento das demais. Ao contrário, as diferentes proposições se delinearam com base

¹⁶ DOLHNIKOFF. Império e governo representativo, p. 17; _____. Entre o centro e a província; _____. *O pacto imperial*; MELLO. *O Norte agrário e o Império*, p. 196; SLEMIAN. *Sob o império das leis*, p. 182.

¹⁷ GALLINI. Problemas de metodos en la historia ambiental de America Latina, p. 150-151; ARRUDA. Historia de ríos, p. 25-26; _____. Bacias hidrográficas, territórios, paisagens e a história ambiental, p. 17-18.

em negociações entre grupos sociais diversos e em interações entre seres humanos e aspectos da natureza naquela época.

O segundo capítulo aprofunda a discussão sobre os planos de aproveitamento do São Francisco como meio moderno de comunicação entre interior e litoral do Império. Para o melhor entendimento das disputas quanto aos destinos dos fluxos do rio, essa seção do texto prioriza a análise do processo de aprovação de algumas estradas de ferro naqueles meados de século XIX. No jogo de embates pelas circulações em torno do São Francisco, cada grupo buscou afirmar seus respectivos projetos como necessários, importantes e viáveis¹⁸ com base na mobilização conjunta de aspectos do meio físico e de argumentos de cunho científico, bem como na inserção nas redes de poder imperiais. Sob esses parâmetros, as reivindicações e litígios entre as diferentes proposições pela imagem de caminho natural para o fluxo pelo São Francisco ocorreram intensamente.

Porém, como as propostas de canalização se inseriram nesses confrontos pelo domínio do São Francisco ou pelo recebimento de verbas para o combate à seca? Quais os argumentos e mecanismos para tentar legitimar aquelas sugestões hidráulicas diante da concorrência com interesses de outros grupos? O terceiro capítulo se pauta nessas questões e centra sua análise especialmente nas reivindicações de canais ao rio Jaguaribe, que foi o destino mais recorrentemente projetado naqueles anos. Contudo, os modos de pensar os diferentes projetos e destinos das obras não foram consensuais. Articuladas a interesses sociais específicos, as diferentes propostas de canalização tiveram contornos bastante variados entre si e participaram de modo singular nos confrontos pela imagem fosse de caminho natural para o São Francisco, fosse de redenção aos problemas da aridez.

Possuir respaldo científico e político foi elemento decisivo nessas discussões como um todo. Conforme visto há pouco, o deputado Liberato Barroso não sugeriu por acaso o compasso e o orçamento como meios cruciais para realizar o sonho do projeto hidráulico. Instrumento de desenho capaz de precisar medidas e delimitar projeções, o compasso era uma referência clara ao conhecimento científico, sobretudo ao empenho da engenharia e da cartografia em mostrar determinadas obras como viáveis e em inscrevê-las no território. Já o orçamento dizia respeito a aspectos não só econômicos, senão também políticos. Afinal, era imprescindível deter apoio e capacidade de barganha para aprovar na Assembleia Geral do Império a dotação de verbas para empreendimentos de grande porte.

¹⁸ HARDMAN. *Trem Fantasma*, p. 160.

Entretanto, o empenho de vários sujeitos em favor dos projetos de canalização não foi suficiente para concretizá-los naqueles anos. O quarto capítulo visa entender melhor como tais projeções foram preteridas a outras alternativas, especialmente ferrovias e açudes. As disputas internas no Ceará pela organização da província e as discussões sobre as medidas para combater os efeitos das secas foram essenciais aos encaminhamentos negativos do projeto hídrico em direção ao rio Jaguaribe. Além disso, tanto esse como os demais planos de canalização precisavam passar pelo crivo da Assembleia Geral do Império para serem aprovados. E, nesse meio, as dificuldades não foram poucas diante dos interesses de bancadas de grande peso em controlar o São Francisco.

Se, para Worster, “escrever a história sem colocar qualquer água nela é deixar de fora grande parte da estória”, pois “a experiência humana não foi tão seca assim”,¹⁹ talvez perscrutar os cursos d’água presentes na imaginação de alguns homens possa ter muito a dizer a respeito de um Império repleto de fontes hídricas como o Brasil do século XIX. A partir do contato com variadas visões da natureza imersas em urdiduras do poder, a investigação das pretensões de canais naquele período possibilita lançar novos olhares não só a meandros da construção do Estado brasileiro, senão também a ambições sociais e suas interações com o meio físico. Além disso, estudar os anseios de levar águas do São Francisco a vales como o do Jaguaribe permite perceber múltiplas possibilidades em jogo naquela época, debruçar-se sobre projeções derrotadas e hoje pouco lembradas, aquilo que poderia ter sido e não o foi.

Por fim, a análise de propostas de canalizar parte do volume hídrico do São Francisco para outras paragens durante os anos oitocentistas pode ser fundamental também à reflexão sobre como as prerrogativas da transposição iniciada em 2007 não são tão óbvias quanto tendem a parecer atualmente. Na esteira do pensamento de Marc Bloch sobre a importância de superar a obsessão pelas origens,²⁰ este trabalho não tem o fito de buscar os supostos primórdios do projeto atual, tendendo a enxergar no século XIX apenas aspectos similares aos presentes nas discussões dos últimos anos, nem tampouco de procurar no passado algum tipo de resposta às polêmicas sobre a conveniência de construir ou não o empreendimento hoje. Ao invés disso, pode ser bem mais instigante compreender as particularidades tecidas em outras épocas e lugares, o modo como as motivações desse tipo de projeção estiveram e estão longe de ser simples “caminhos naturais”, mas vêm transformando-se no decorrer do tempo e em diferentes espaços.

¹⁹ No original: “To write history without putting any water in it is to leave out a large part of the story. Human experience has not been so dry as that.” (tradução minha) WORSTER. *Rivers of Empire*, p. 19.

²⁰ BLOCH. *Apologia da história*.

CAPÍTULO 1

O “PATRIARCA DAS ÁGUAS INTERIORES DO IMPÉRIO”

[...] eras virão em que os povos correrão em chusmas sobre estas ribanceiras: estes altos barrancos cortados tão a prumo, e tão formosamente fingindo cais, serão um dia decorados de frutíferos jardins; numerosas populações branquejarão por estes ribeiros: vozes alegres retumbarão onde hoje só reina um profundo silêncio, de vez em quando somente interrompido de feios roncões de tigres ou de agudos gemidos de tristonhas aves que aqui bordejam: tu serás, ó formoso Rio S. Francisco, verdadeiramente *coelo gratissimus amnis*: tu serás enfim conhecido e apreciado, e o Triptólemo que deva chamar sobre tuas afortunadas bordas bárbaras gentes, que deva aí ensinar a lavrar e embelezar a terra; criar o comércio; desterrar a ferocidade, e fazer a vida deleitosa e feliz. Este Triptólemo, teu Deus, e teus amores, se não me engano talvez seja já nascido, já em boa hora empunhe o cetro, e sobre ti lance seus majestosos resguardos.

José Vieira Couto, Memórias sobre as minas da capitania de Minas Geraes, 1801.

Esse curso d'água não é um 'rio sagrado' [...] mas seu futuro será mais honroso que o passado do Ganges ou dos hindus. O vale e os Gerais muito secos que o limitam de ambos os lados contêm todos os elementos de prosperidade necessários a um império.

Richard Burton, Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico, 1869.

A cachoeira! Paulo Afonso! O abismo! A briga colossal dos elementos! As garras do centauro em paroxismo raspando os flancos dos parciais sangrentos relutantes na dor do cataclismo. Os braços do gigante sangrento aguentando a ranger (espanto! assombro!) o rio inteiro, que lhe cai do ombro. [...] um espetáculo assombroso e admirável. A altura da grande queda foi calculada em 362 palmos. Há 17 cachoeiras, que são verdadeiros degraus do alto trono, onde assentou-se o gigante de nome Paulo Afonso.

Castro Alves, A Cachoeira de Paulo Affonso, 1876.

A primeira epígrafe deste capítulo foi uma das expressões mais famosas acerca de valores peculiares atribuídos ao rio São Francisco no decorrer do século XIX. Seu autor, José Vieira Couto,¹ foi naturalista e estudioso notável de mineralogia e geologia na capitania das Minas Gerais.² Articulado à chamada “geração ilustrada” luso-brasileira,³ sua postura quanto à natureza esteve profundamente arraigada aos preceitos de sua formação em Filosofia Natural na Universidade de Coimbra concluída em 1777. Segundo o ideário iluminista, marcante em seus estudos, o aproveitamento do dito mundo natural deveria ser regido sob a batuta do progresso e da civilização moderna.

¹ José Vieira Couto (1752-1827) nasceu no arraial do Tejuco, região produtora de diamantes em Minas Gerais.

² Ver a este respeito: FURTADO. Estudo crítico; _____. Sedição, heresia e rebelião nos trópicos.

³ Ver a este respeito: DIAS. Aspectos da ilustração no Brasil; MAXWELL. A geração de 1790 e a ideia do império luso-brasileiro; PÁDUA. *Um sopro de destruição*.

Especificamente em relação ao São Francisco, a expectativa cada vez mais vislumbrada sob tais parâmetros era a de que o silêncio primitivo e quase mortal do rio fosse superado não com “feios roncões de tigres” ou “agudos gemidos de tristonhas árvores”, mas com os sons – eu quase dizia ruídos – da modernidade. O aspecto selvagem do vale deveria dar lugar a “frutíferos jardins”, grande símbolo da natureza domesticada, colocada racionalmente a serviço da humanidade.⁴ Na abertura dos anos 1800, a referida epígrafe representou não apenas um simples anseio do naturalista mineiro, mas um verdadeiro chamado ao uso moderno do curso d’água. Daí a grande recorrência ao pensamento de Couto nas décadas seguintes, quando várias projeções se desenvolveram com o intuito de “fazer a vida deleitosa e feliz” por meio do aproveitamento pleno e racional do rio.

Entre tais propostas, estiveram justamente as sugestões de abertura de canais fluviais, intimamente relacionadas aos diferentes fascínios do São Francisco sobre grupos sociais da época. Este capítulo tem o objetivo de discutir as relações entre aquele rio e setores da sociedade com base especialmente em ambições relativas ao uso do leito fluvial em meados do século XIX. Inicialmente, analiso como certas apropriações do curso d’água, no sentido sugerido por Certeau e Chartier de diferentes usos e interpretações de acordo com as experiências de cada sujeito,⁵ tornaram o São Francisco fator importante para muitos planos articulados a demandas peculiares do Brasil Império. Em seguida, discuto como esse vale se tornou objeto de disputa entre projetos multifacetados. A ideia é perceber como os delineamentos das obras em torno do rio não foram frutos de imposições do poder central, mas tecidos a partir de embates e negociações entre múltiplos interesses, procedentes de partes diversas do país. O último tópico, por sua vez, traz o debate acerca de como as projeções para aquele leito fluvial não se fundamentaram apenas em ambições políticas ou econômicas, mas precisaram levar em consideração também determinados aspectos do meio físico, num entrelace de natureza e poder.

1.1 A “CINTA RIQUÍSSIMA DO INTERIOR DO PAÍS”

As nossas populações que como que se acham extremadas, separadas umas das outras, como povos estranhos, por falta de meios e vias de comunicações, hão de receber necessariamente maior soma de civilização, maior soma de recursos, maior soma de conhecimentos, resultantes das suas relações comerciais. E quem ganha com tudo isto? Decerto o interesse geral; o interesse geral, quer considerado pelo

⁴ Ver a este respeito: SEVCENKO. O front brasileiro na guerra verde.

⁵ CERTEAU. *A invenção do cotidiano*, p. 93-108; CHARTIER. *A história cultural entre práticas e representações*; _____. O mundo como representação, p. 180.

lado das relações internas que garantem a união, quer pela extensão que ganha o comércio, que aproveitará melhor os recursos naturais do país, e também pelo lado da riqueza pública, e pelo da renda, porque as rendas públicas também ganham. É, senhores, esta a principal necessidade do Império, é de que depende o seu futuro, porquanto nós estávamos separados uns dos outros como o estamos da China [...]. É sempre o comércio que após de si traz a civilização, e é sempre a civilização que adoça os costumes, e inteiramente acaba com todos esses males provenientes do espírito de partido, do espírito de rivalidade, do ódio e paixões das localidades.

Ângelo Muniz da Silva Ferraz, *Anais do Senado do Império*, 1856.

Um dos elementos chave para dotar o rio São Francisco de grande importância em meados do século XIX foi o tema dos transportes. Naquela época, essa questão figurou na ordem do dia não apenas do Brasil, mas de inúmeros Estados nacionais. O período era de franco crescimento das indústrias a vapor. As demandas pela ampliação tanto da oferta de matérias-primas quanto da venda de produtos industrializados impulsionavam a busca por novos mercados. A expansão das operações comerciais de caráter capitalista pelos mais distantes confins do planeta tornava-se cada vez mais indispensável ao avanço da produção fabril,⁶ situada principalmente na Inglaterra.

Não por acaso, a incorporação ampla e livre do maior número possível de localidades ao mercado capitalista consistiu em preceito caro ao liberalismo, que foi base teórica importante ao processo de difusão do capital industrial naquele período. Além da oposição a práticas protecionistas, essa perspectiva se pautou na defesa da eficiência no fluxo de mercadorias.⁷ E as vias de comunicação seriam fundamentais para isso. Se as dificuldades de escoamento limitavam seriamente o crescimento da produção e do comércio, o princípio segundo o qual “transportar é produzir”⁸ deveria guiar os esforços para incrementar a economia e difundir os valores políticos liberais, como o relativo à liberdade de ir e vir especialmente do capital.

Imprescindíveis à expansão dos negócios capitalistas, as estradas de ferro e a navegação a vapor revestiram-se de copioso encanto. Ao oferecer a possibilidade de ligar pontos de difícil acesso até então, as vias férreas transformaram-se em objeto de desejo para muitos grupos. Sentimento semelhante ocorreu em relação aos navios a vapor, que, além de percorrerem rios pelo interior das nações, poderiam cruzar mares e interligar continentes.

⁶ Ver a este respeito: FREYRE. *Inglês no Brasil*; GRAHAM. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850-1914)*, p. 13-15; HOBBSAWM. *A era do capital*, p. 50-55.

⁷ Ver a este respeito: BENTIVOGLIO. *Liberalismo brasileiro no Oitocentos*, p. 273; MELLO. *O Norte agrário e o Império*, p. 194-195; DUARTE. *Conquista e civilização nas Minas Oitocentistas*, p. 18.

⁸ Rede Geral de Comunicações pelo engenheiro Honorio Bicalho. p. 4. In: Relatório apresentado á Assembleia Geral na primeira sessão da décima oitava legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado interino dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas José Antonio Saraiva. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882.

Capazes de pôr em contato diversos rincões do planeta, deslocando pessoas, ideias e enormes quantidades de cargas sob as marcas da rapidez, segurança, previsibilidade e regularidade, esses meios de deslocamento foram grandes símbolos do furor diante de um mercado cada vez mais moderno e universal.⁹

Nesse processo, os rios também adquiriram grande importância. Nos diversos continentes, muitos leitos fluviais passaram a ser cada vez mais pensados como possíveis vias de comunicação entre centros produtores interioranos e portos escoadores do litoral.¹⁰ Percebidos como caminhos supostamente já prontos e de baixo custo, tais cursos d'água apresentavam-se como excelentes instrumentos à expansão do capital industrial. Embora datada de meados do século XVII, a noção de Pascal acerca dos rios como “estradas que caminham”¹¹ ecoou bastante no período oitocentista diante dos anseios por vias de comunicação mais eficazes e econômicas. Aproveitar os percursos hídricos seria essencial ao objetivo de fazer o fluxo intercontinental de matérias-primas e de produtos industrializados ocorrer, literalmente, a todo vapor.

Num país bastante favorecido pela presença de leitos fluviais como o Brasil¹², um deles exerceu especial fascínio no decorrer do século XIX como possível via de navegação a vapor. Segundo o senador baiano Fernandes da Cunha¹³ em 1871, esse seria o “patriarca das águas interiores do Império, o caudaloso São Francisco”.¹⁴ Com cerca de 2.900 quilômetros de extensão, ele era o 16º maior rio do mundo de acordo com os estudos realizados pelo

⁹ Ver a este respeito: BRAUDEL. *As economias: a medida do tempo*; DOBB. *A evolução do Capitalismo*; EL-KAREH. *Filha branca de mãe preta*, p. 14; HARDMAN. *Trem Fantasma*, p. 26; GRAHAM. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil*, p. 14; HADDAD. *Digging to India*; HARVEY. *A produção capitalista do espaço*, p. 145-150; HOBBSAWM. *A era do capital*, p. 53-54; LENHARO. *As tropas da moderação*; SOUSA NETO. *Planos para o Império*, p. 32-33.

¹⁰ ARRUDA. *Historia de ríos*; _____. *A Natureza dos rios*; _____. *Rios e governos no Estado do Paraná*; _____. *Bacias hidrográficas, territórios, paisagens e a história ambiental*; COLTEN. *Navigable Waters*, p. 10-13; MAUCH; ZELLER. *Rivers in history*.

¹¹ PASCAL. *Pensées de M. Pascal sur la religion, et sur quelques autres sujets, qui ont esté trouvées après sa mort parmy ses papiers*. Paris: Guillaume. Desprez, 1669. Disponível em: <<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8606964f>>. Acesso em 17 set. 2014. Ver também: HOLANDA. *Monções e Capítulos de expansão paulista*, p. 46.

¹² Relatório apresentado ao III.^{mo} e Ex.^{mo} sr. Manoel Felizardo de Souza e Mello Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas pelo Director da Directoria Geral dos Correios Dr. Thomaz José Pinto Serqueira. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1862. p. 27. In: Relatório da Repartição dos Negocios da Agricultura Commercio e Obras Publicas apresentado á Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da Decima Primeira Legislatura pelo respectivo Ministro e Secretario de Estado Manoel Felizardo de Souza e Mello. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1862.

¹³ Joaquim Jerônimo Fernandes da Cunha (1827-1903) nasceu em Juazeiro, província da Bahia. Adquiriu o título de Bacharel em Ciências Sociais e Jurídicas pela Academia de Olinda em 1847. Foi deputado provincial (1853-1856), deputado geral (1857-1860; 1861-1863; 1867-1868; 1869-1870) e senador (1871-1872; 1872-1875; 1877-1878; 1878-1881; 1882-1884; 1885; 1886-1889).

¹⁴ Fala de Fernandes da Cunha. Anais do Senado do Império. Sessão de 12 de maio de 1871. p. 3.

astrônomo francês Emmanuel Liais¹⁵ em 1862. No Brasil, embora fosse menor do que o Amazonas e o conjunto formado pelos rios Prata e Paraná, o São Francisco possuiria o maior percurso situado completamente em território nacional.¹⁶ Seu leito, ao contrário daquelas outras bacias hidrográficas mais próximas às extremidades do país, atravessava cinco províncias de Norte e Sul do Império, sendo três delas de enorme peso político e econômico, como era o caso de Minas Gerais, Bahia e Pernambuco. Não por acaso, esse curso d'água apareceu por vezes em documentos da época sob a alcunha de “Mississipi”, “Nilo” ou “Mediterrâneo brasileiro”.

Variados grupos sociais interessados em controlar a produção e o comércio ao redor daquele extenso vale fluvial não mediram palavras para exaltar sua opulência e potencial produtivo. Sal, café, algodão, açúcar, bem como a criação pecuária e mesmo a exploração mineral¹⁷ compunham o conjunto encantador de riquezas aparentemente apenas à espera das mãos do homem moderno para ser usufruído segundo os padrões do mercado capitalista. Diante da inexistência de boas condições de transporte, as previsões de que aquela região “de grande beleza e fertilidade” tornar-se-ia um jardim, legítimo “vergel do País”,¹⁸ quando aberta à navegação a vapor foram bastante frequentes. Nas palavras do presidente da província de Minas em 1869, bastaria franquear as terras interioranas ao comércio internacional para ser possível derramar “torrentes de prosperidade sobre este ubérrimo solo, que só pede vias de comunicação para que a riqueza pública cresça”.¹⁹

O aproveitamento do São Francisco como via moderna de comunicação, nesse sentido, foi um anseio intimamente articulado às demandas econômicas do Império brasileiro. Com boa parte das receitas fundamentada na produção agrícola, o país tinha seu crescimento muitas vezes emperrado em função das dificuldades de deslocamento entre as extensas áreas

¹⁵ Emmanuel Liais (1826-1900) nasceu em Cherbourg, França. Foi astrônomo e trabalhou no Observatório Imperial do Brasil, país onde permaneceu de 1858 a 1881.

¹⁶ LIAIS, Emmanuel. *Hydrographie du haut San-Francisco et du Rio das Velhas, ou, Résultats au point de vue hydrographique d'un voyage effectué dans la province de Minas-Geraes*. Paris; Rio de Janeiro: Garnier, 1865. p. 1.

¹⁷ REBOUÇAS, André. *Garantia de Juros: estudos para sua aplicação ás empresas de utilidade publica no Brasil*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1874. p. 204.

¹⁸ 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. p. 168.

¹⁹ Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de Minas-Geraes na sessão ordinaria de 1869 pelo presidente da mesma provincia, dr. José Maria Corrêa de Sá e Benavides. Rio de Janeiro, Typ. Universal de Laemmert, 1870. p. 23.

férteis do interior e os mercados do litoral.²⁰ Diante disso, os rios poderiam ser trunfo importante para melhorar as movimentações pelo território monárquico.

Porém, as circulações pelos cursos d'água do Império permaneceram por longo tempo bem abaixo de seu suposto potencial.²¹ O anseio em fazer dos rios meios modernos de comunicação fosse por meio exclusivo de navios a vapor, fosse pela integração dessas embarcações com ferrovias mostrou-se por vezes muito difícil de concretizar-se. Daí a recorrência de lamentos como o do engenheiro Eduardo José de Moraes²² de que “as águas de nossos majestosos rios correrão ainda de uma maneira inútil e improfícua à agricultura, à indústria e ao comércio da vasta e ubérrima região central do Brasil”, fazendo o Império parecer ser “ainda o Brasil colônia, que se reduzia ao simples litoral do Atlântico”.²³

Havia uma série de empecilhos no leito do rio a obstruir sua ligação com o mar. O principal deles era, sem dúvida, a imponente cachoeira de Paulo Afonso, obstáculo intransponível à navegação. Comparada a quedas d'águas gigantescas espalhadas pelo mundo e também conhecida como o “Niágara brasileiro”,²⁴ essa famosa catadupa possuiu tamanha importância a ponto de ser considerada frequentemente, naquela época, o marco espacial para a divisão entre Alto e Baixo São Francisco, ou partes superior e inferior da bacia hidrográfica.

Com o obstáculo da cachoeira e a conseqüente impossibilidade de atravessar todo o rio com navegação franca, os trechos a montante de Paulo Afonso costumaram parecer na época como um lago imenso e fértil, um “El-dorado” do Brasil central que demandava saída ao mar.²⁵ Nesse sentido, é interessante perceber como a grandiloqüência dos enaltecimentos em torno do São Francisco não se fazia por acaso. Afirmar o rio como repleto de tesouros latentes consistia em argumento importante para respaldar as obras necessárias à modernização da bacia hidrográfica. A garantia de largas vantagens futuras seria um modo de

²⁰ COSTA. *Da senzala à colônia*, p. 160; COSTA. *A economia mercantil escravista nacional*, p. 151-152; GRAHAM. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil*, p. 22; LENHARO. *As tropas da moderação*; NEEDELL. *The Party of Order*, p. 36.

²¹ HOLANDA. *Monções*, p. 47. No caso do São Francisco, embora já houvesse trocas comerciais entre algumas cidades ribeirinhas, o objetivo era fazer do rio um corredor entre centros produtivos no interior e os portos escoadores no litoral. Ver a este respeito: NEVES. *Na carreira do São Francisco*, p. 24.

²² Eduardo José de Moraes nasceu na Bahia em 1830. Tornou-se bacharel em Matemática e Ciências físicas, além de engenheiro pela Escola Central, no Rio de Janeiro. Seguiu carreira militar, alcançou os cargos de 1º tenente do Corpo de Engenheiros e de general de brigada e lutou na guerra contra o Paraguai.

²³ MORAES, Eduardo José de. *Navegação Interior do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1869. p. 44, p. 60.

²⁴ REBOUÇAS. *Garantia de juros*, p. 174; MORAES. *Navegação Interior do Brasil*, p. 54; LIAIS, Emmanuel. *Le San Francisco au Brésil par M. Liais*. In: *Bulletin de la Société de Géographie*, 5me serie, tome XI, Paris, janvier-juin 1866. p. 390-391.

²⁵ Fala de Sinimbu. *Anais do Senado do Império*. Sessão de 11 de agosto de 1874. Livro 3. p. 90; p. 174; REBOUÇAS. *Garantia de juros*, p. 204. MONTENEGRO, Thomaz Garcez Paranhos. *A Província e a Navegação do rio São Francisco*. Bahia: Imprensa Economica, 1875. p. 124.

compensar os gastos elevados com empreendimentos viários e torná-los legítimos, dignos de serem efetuados. Os projetos para o São Francisco deveriam ser considerados medida primordial, praticamente indispensável ao engrandecimento das riquezas do país.

Apesar dessas vantagens, melhorar o sistema de transportes no Brasil e, mais especificamente, aproveitar o curso do rio São Francisco para a navegação a vapor ia bem além de questões econômicas. Mais do que apenas incrementar o mercado interno e consolidar a inserção no comércio internacional capitalista, aquela seria uma medida de valor político estratégico. Com o território profundamente fragmentado, com muitas regiões isoladas entre si desde antes do governo monárquico inaugurado em 1822,²⁶ os chamados sistemas de comunicação mostraram-se mecanismos vitais aos projetos de consolidação do poder e da unidade imperial.

Diante do desafio do governo monárquico em acomodar suas mais diferentes peças em um único e enorme mosaico,²⁷ as comunicações modernas pelo São Francisco foram persistentemente reivindicadas como alternativa relevante à formação nacional. Ao possibilitar uma navegação a vapor por um longo percurso, aquele rio poderia ser aproveitado, segundo o senador Dantas²⁸ em 1883, como a “cinta riquíssima do interior do país”,²⁹ meio imprescindível à integração das regiões apartadas do Império. Já em 1859, o presidente da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, Christiano Ottoni,³⁰ defendeu tal leito fluvial como “a 1ª chave da união entre o Norte e o Sul e como tal deve o seu vale representar para o futuro papel importante na rede das vias de comunicação”. E disse mais. Para ele, “estão essas

²⁶ ABREU. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*; CARVAHO. *A construção da ordem. Teatro das Sombras*; HOLANDA. “A Herança Colonial – sua desagregação”; LENHARO. *Tropas da moderação*; MATOS. *Vias de comunicação*, p. 42-45.

²⁷ JANCSÓ; PIMENTA. *Peças de um mosaico*, p. 174.

²⁸ Manuel Pinto de Sousa Dantas (1831-1894) nasceu em Inhambupe, na província da Bahia. Tornou-se bacharel em direito pela Faculdade de Direito do Recife. Membro do partido liberal, Dantas foi deputado provincial, deputado geral e senador pela Bahia, além de Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Ministro da Justiça e Presidente do Conselho de Ministros (1884-1885).

²⁹ Senador Dantas. *Anais do Senado do Império*. Livro 1. Sessão de 9 de maio de 1883. p. 78. Embora fosse uma noção existente no Brasil Império, a alcunha do São Francisco como rio da unidade nacional ganhou força sobretudo a partir do governo de Getúlio Vargas. Ver a este respeito: CARDOSO. *À margem da História do Brasil*; LEITE. *O valle do São Francisco*; CARVALHO. *O rio da unidade Nacional*; ROCHA. *Rio São Francisco*; MEDEIROS NETO. *História do São Francisco*; MIRANDA. *O rio São Francisco*; RÊGO. *O vale do São Francisco*. Ver também a este respeito: NEVES. *Navegantes da Integração*; BRASIL. *O rio São Francisco*.

³⁰ Christiano Benedicto Ottoni (1811-1896) nasceu no Serro, em Minas Gerais. Formou-se em Engenharia na Academia Militar do Rio de Janeiro em 1836. Foi professor de Matemática na Academia da Marinha e se notabilizou em 1855 como primeiro presidente da Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, da qual foi ardoroso e importante defensor no decorrer do século XIX.

águas pedindo em altos gritos a navegação a vapor”.³¹ Não era de estranhar, como será visto adiante, que o clamor das águas coincidissem exatamente com os interesses geopolíticos daquele mineiro, pretendo porta-voz fluvial.

Em conjunto ao desenvolvimento do comércio e à coesão inter-regional, a modernização dos sistemas de transporte colocou-se como mecanismo eficaz também para a propagação da autoridade e do controle do Estado sobre seu território.³² Especialmente o São Francisco seria fundamental para o poder estatal fazer-se presente tanto em áreas sob risco de secessão como também em interiores ermos do Império. Segundo o presidente da província da Bahia em 1861, utilizar as comunicações por esse rio possibilitaria levar a pontos isolados da nação “a rapidez d’ação Administrativa, das Justiças e de Polícia, que ali pelas delongas de tamanha distância, chegava já enfraquecida, extemporânea e ineficazmente.”³³ Nesse sentido, até mesmo a criação de nova província na região em volta daquele vale foi requisitada por alguns deputados. A ideia era de que a maior presença do poder estatal naqueles rincões acarretaria a construção de obras modernas e a ordem social, de modo a tirar a área de seu suposto atraso.³⁴

Ao viabilizar a expansão da produção e do comércio e espriar os tentáculos do Estado, o fomento da navegação do São Francisco proporcionaria também ganhos expressivos para a arrecadação tributária estatal.³⁵ Investir no escoamento da agricultura, a maior fonte das receitas do Império, aumentaria a criação e a circulação de mercadorias, incrementando consideravelmente as receitas do fisco tanto das províncias como sobretudo do governo geral, detentor dos impostos relativos ao comércio internacional.³⁶ Daí porque a instalação de alfândegas tendeu a ser reivindicada pelo Estado *pari passu* à abertura da navegação.

³¹ OTTONI, Christiano Benedicto. *O futuro das estradas de ferro no Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1859. p. 14-15.

³² Ver a este respeito: DOLHNIKOFF. *O pacto imperial*, p. 112; EL-KAREH. A companhia brasileira de pacotes a vapor e a centralidade do poder monárquico, p. 10; MATTOS. *O Tempo Saquarema*, p. 207-223.

³³ Relatório de Presidente de Província da Bahia. Falla que recitou na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia, o vice-presidente da província, dr José Augusto Chaves, no dia 1.º de setembro de 1861. Bahia, Typ. de Antonio Olavo de França Guerra, 1861. p. 77.

³⁴ Ver Anais da Câmara dos Deputados. Sessões de 19 de julho de 1850, 20 de agosto de 1851, 16 de junho de 1857, 10 e 12 de maio de 1873.

³⁵ DOLHNIKOFF. *O pacto imperial*, p. 172-177; MELLO. *O Norte agrário e o Império*, p. 245.

³⁶ Brasil. Ministério da fazenda. Exposição de motivos do regulamento para a navegação dos rios Amazonas o S. Francisco. Imprensa: Rio de Janeiro: Typ. nacional, 1867. p. 3; REBOUÇAS, André. A Sêca nas Províncias do Norte. Rio de Janeiro, Typ. De G. Leuzinger & Filhos, 1877. (nono livro da coleção mossoroense). p. 166-168; Falla com que o excellentissimo senhor desembargador João Antonio de Araujo Freitas Henriques abriu a 1.ª sessão da 19.ª legislatura da Assembléa Provincial da Bahia em 1.º de março de 1872. Bahia, Typ. do Correio da Bahia, 1872. p. 111.

Porém, o potencial do vale do São Francisco permanecia desaproveitado, fazendo de sua região mais uma a engrossar a lista das áreas definidas sob o epíteto de sertão. Na época, esse termo se referia a espaços rotulados pela imagem de isolamento e ausência, fosse em relação ao poder estatal e ao sentimento de nação, fosse quanto à moral, à modernidade ou ao trabalho.³⁷ Conforme preconizado pelo ideário iluminista herdado do século XVIII, esse pretense tesouro dormente no interior do Brasil só poderia ser despertado e usufruído por meio da difusão da civilização e do progresso.³⁸ O intuito era reprimir a indolência atribuída àquelas gentes distantes da vida moderna e, assim, inserir os sertões nos circuitos do mercado internacional.

Segundo o deputado geral Mello Franco³⁹ em 1851, se a população “vai vegetando na pobreza, na ignorância, e na imoralidade”, a saída seria facilitar “os meios de transporte, porque deles principalmente depende nossa futura prosperidade”.⁴⁰ A solução para o estado de penúria dos sertanejos estaria assentada na modernização das comunicações, o meio capaz de preencher os supostos vazios dos sertões com “a luz da civilização”.⁴¹ Para Francisco Manoel Alvares de Araujo⁴² em 1872, somente “a mão civilizadora do homem” poderia socorrer aquelas paragens de “natureza tão estupendamente rica e caprichosa!”⁴³ e gerar o aproveitamento de suas riquezas.

Em meio a inventos tecnológicos notáveis sobretudo na Europa, a ideia era a de fazer do progresso o instrumento para superar o dito estado primitivo daquele vale fluvial.

³⁷ ARAUJO, Francisco Manoel Alvares de. Relatório da viagem de exploração dos rios das Velhas e S. Francisco feita no vapor “Saldanha Marinho”. In: Revista Trimensal do Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Brasileiro. t. XXXIX. v. 2. Rio de Janeiro: Garnier, 1876. p. 242; REBOUÇAS. *Garantia de juros*, p. 206. Ver também a este respeito: AMADO. Região, sertão, nação; DUARTE. Conquista e civilização nas Minas Oitocentistas, p. 19; LIMA. *Um sertão chamado Brasil*; MATTOS. *O tempo saquarema*, p. 45-47; NEVES. Sertão recôndito, polissêmico e controvertido, p. 16.

³⁸ Ver a este respeito: Fala de Dantas. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 19 de maio de 1864. p. 130.

³⁹ Manoel de Mello Franco (1812-1871) nasceu em Paracatu, em Minas Gerais. Formou-se em Medicina em Montpellier, França. Integrante da revolta liberal em Minas Gerais em 1842, Mello Franco foi deputado provincial e geral por sua província em diversos mandatos.

⁴⁰ Deputado Mello Franco. Anais da Câmara dos Deputados do Império. Sessão de 7 de agosto de 1851. p. 498.

⁴¹ Deputado José de Alencar. Anais da Câmara dos Deputados do Império. Sessão de 9 de agosto de 1870. p. 92-93; Relatório apresentado à Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da Décima Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas Joaquim Antão Fernandes Leão. Rio de Janeiro: Typographia do Diário do Rio de Janeiro, 1869. p. 114. Ver também: Deputado Mello Franco. Anais da Câmara dos Deputados do Império. Sessão de 31 de maio de 1851. p. 294; KIDDY. O Rio São Francisco, p. 23-25.

⁴² Francisco Manoel Alvares de Araujo foi tenente da Marinha e comandou a primeira navegação a vapor na região do São Francisco a montante de Paulo Afonso, no ano de 1871.

⁴³ Anexo T. p. 5. In: Relatório apresentado à Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da Décima Quinta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas José Fernandes da Costa Pereira Júnior. Rio de Janeiro: Typographia Comercial, 1873.

Para usar os termos de Norbert Elias,⁴⁴ é importante perceber como a argumentação em torno do processo civilizador para o São Francisco em meados do século XIX envolveu fundamentalmente o desbravamento dos sertões e sua incorporação efetiva à institucionalidade estatal e às rotas do mercado capitalista em expansão. Sob esses parâmetros, o viajante Richard Burton⁴⁵ pôde afirmar, no fim dos anos 1860, que silenciar as cachoeiras e abafar o som de guarás, tigres, coelhos e aves por meio da navegação a vapor significava transformar um rio até então deserto em uma “estrada de nações, uma artéria que fornecerá ao mundo o sangue vital do comércio”.⁴⁶ Para Burton, somente assim aquela bacia hidrográfica viria a merecer “ser chamada ‘coelo gratissimus amnis’”, como sugerido por José Vieira Couto na epígrafe.⁴⁷ Desfrutar o mundo natural sob os preceitos da civilização seria a pedra de toque para a construção de uma nova imagem do Brasil ao mundo.⁴⁸

Com tamanha importância aos delineamentos da nação, o São Francisco motivou até mesmo a visita do imperador D. Pedro II. Em viagem a províncias do Norte entre 1859 e 1860, a autoridade monárquica propôs-se a conferir *in loco* as riquezas daquele tão falado vale fluvial. Em suas palavras, o objetivo da ida às porções setentrionais era “melhor conhecer as províncias do meu Império, cujos melhoramentos morais e materiais são o alvo de meus constantes desejos e dos esforços do meu governo”.⁴⁹ Naquelas áreas isoladas da Corte e da ordem imperial, de onde pulsavam frequentemente ávidos desejos separatistas, a maior presença do Estado, personificado em D. Pedro II, era de enorme importância ao poder central. Além das visitas pessoais, a principal fórmula para cumprir tal missão envolveu sobretudo a promessa de apoio a obras do interesse de grupos do Norte. E os reparos no São Francisco, imersos na convicção inabalável no progresso presente na noção de melhoramentos materiais,⁵⁰ foram uma das demandas principais de elites da região durante o século XIX.⁵¹

⁴⁴ ELIAS. *O processo civilizador*, p. 21-4. Ver também a este respeito: MORAES. *Território e história no Brasil*; _____, *Ocidentalismo e história da geografia brasileira*, p. 229-230.

⁴⁵ Sir Richard Francis Burton (1821-1890) nasceu na Inglaterra. Ficou bastante conhecido por suas viagens ao redor do mundo e pelo seu vasto conhecimento de línguas e culturas. Atuou também a serviço da diplomacia britânica.

⁴⁶ BURTON. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico*, p. 54.

⁴⁷ BURTON. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico*, p. 167. Ver também a este respeito: HARDMAN. *Trem Fantasma*, p. 114.

⁴⁸ Ver a este respeito: ANDERSON. *Comunidades imaginadas*; MURARI. *Natureza e cultura no Brasil (1870-1922)*, p. 19-20.

⁴⁹ Fala do Trono no encerramento da Assembleia Geral em 11 de Setembro de 1859. In: *FALAS do Trono*: desde o ano de 1823 até o ano de 1889. Acompanhadas dos respectivos votos de graça da Câmara Temporária. E de diferentes informações e esclarecimentos sobre todas as sessões extraordinárias, adiamentos, dissoluções, sessões secretas e fusões com um quadro das épocas e motivos que deram lugar à reunião das duas câmaras e competente histórico. Rio de Janeiro, Belo Horizonte: Editora Itatiaia Limitada, 1993. p. 327.

⁵⁰ TURAZZI. A exposição de obras públicas de 1875 e os “produtos da ciência do engenheiro, do geólogo e do naturalista”, p. 148-9; NAXARA. *Ciência, técnica e história no século XIX*, p. 190.

O ponto mais adequado para o destino da viagem do imperador ao São Francisco não poderia ser outro senão aquele tido como o maior entrave ao anseio por melhores comunicações. Esse seria o lugar onde a força do Estado, fundado nos preceitos do progresso e da ciência, fazia-se mais necessária para superar a imponente natureza, que impedia o engrandecimento da sociedade. Tal obstáculo grandioso a ser vencido era justamente a cachoeira de Paulo Afonso, visitada por D. Pedro II em 20 de outubro de 1859.⁵²

Fazer os devidos ajustes no rio, de modo a torná-lo uma via moderna de navegação entre férteis sertões e o Oceano Atlântico seria crucial para a afirmação da nação tanto em termos políticos quanto econômicos. Vencer a suntuosidade da cachoeira de Paulo Afonso e ligar o Alto São Francisco ao mar por meio do conhecimento científico poderia constituir-se também como verdadeira prova da capacidade do Brasil de sintonizar-se às grandes nações, de adentrar no *hall* do mundo civilizado.⁵³ Esse seria um possível marco da modernidade: a integração da nação por meio do domínio racional de suas águas. Daí a opinião do ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, em 1868, de que o São Francisco, ainda privado dos valores da vida moderna, consistia no “livro em branco, em cujas páginas se terá de escrever a história do progresso dos povos, que habitam essa região, dotada pela natureza de tantos benefícios, mas destituída de um dos mais essenciais, a facilidade das comunicações”.⁵⁴

1.2 RIO DE DISPUTAS

O Rio de Janeiro abraçado com Minas solicita o rio de S. Francisco, a Bahia emprega todos os seus esforços para lá chegar com sua estrada de ferro; e os nobres senadores dizem que daí resultará grande vantagem e quase que a salvação daqueles lugares. Pernambuco procura também ligá-lo a si; Alagoas e Sergipe, com a estrada de Jatobá a Piranhas, também disputam preferência ao rio de S. Francisco.

Barão de Cotegipe, Anais do Senado do Império, 1874.

Com enorme valor estratégico em âmbito político e econômico, o São Francisco tornou-se aspiração comum de variadas propostas de melhoramentos no Brasil Império.⁵⁵

⁵¹ PEDRO II. *Viagens pelo Brasil*.

⁵² PEDRO II. *Viagens pelo Brasil*.

⁵³ HERSCHMANN, M; PEREIRA, C. *A invenção do Brasil moderno*, p. 2; SCHWARCZ. *O espetáculo das raças*, p. 40.

⁵⁴ Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da Decima Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas Joaquim Antão Fernandes Leão. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1869. p. 115.

⁵⁵ Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 9 de abril de 1864. p. 99.

Além dos projetos elencados acima por Cotegipe,⁵⁶ houve também sugestões de outras estradas de ferro e de rodagem, assim como a de abertura de canais de navegação. O intuito de tais propostas era desviar as locomoções pelo São Francisco da imponente cachoeira em Paulo Afonso e criar outras rotas para contato do vale fluvial com o Oceano Atlântico. Os grupos que conseguissem fazer dos portos litorâneos de seu interesse a porta de entrada e saída para o São Francisco exerceriam grande controle sobre aquelas águas do interior do país. O confronto estava armado. O rio foi-se evidenciando cada vez mais como objeto de disputa⁵⁷ e passou a ser pleiteado tal qual um funil: quem detivesse seu escoadouro poderia concentrar e intermediar a circulação comercial dos sertões vastos e ubérrimos daquele vale no centro do Brasil.

No entanto, para além de meras divergências provinciais quanto aos modos de participação no mercado capitalista internacional ou aos tipos de sistemas de transporte a serem adotados, os conflitos pelo aproveitamento do São Francisco ocorreram no bojo dos processos de formação política, econômica e institucional do Império brasileiro.⁵⁸ Tecidas e negociadas em meio às urdiduras políticas da monarquia, as diversas propostas de melhoramentos estiveram intimamente articuladas a projetos políticos e econômicos específicos. Cada grupo projetou os fluxos do São Francisco ao litoral do modo que lhe pareceu mais conveniente. Daí a importância de compreender as diferentes proposições para o vale fluvial como parte do conjunto de estratégias de múltiplos agrupamentos em busca de afirmar-se nas tramas do poder imperial e de fazer valer seus interesses.

Todavia, nenhum dos orçamentos provinciais, nem mesmo os mais robustos, possuía condições financeiras para arcar sozinho com as respectivas obras almeçadas. Recorrer aos auxílios do poder imperial e mesmo de investidores estrangeiros representou, muitas vezes, a única alternativa para tentar encampar tais projetos de infraestrutura. Sobretudo a esfera estatal mostrou-se relevante na medida em que funcionava não só como instância indispensável para a aprovação e o financiamento das propostas, mas também como

⁵⁶ João Mauricio Wanderley (1815-1889) nasceu na Vila da Barra de São Francisco, Bahia. Formou-se em Direito. Além de senhor de terras, foi ministro em vários setores no Império, presidente do Banco do Brasil, juiz, presidente da província da Bahia, deputado provincial, deputado geral, senador pela Bahia.

⁵⁷ Ver a este respeito: O interior. O paiz. *Jornal Pedro II*. Fortaleza. n. 1423. 27 de janeiro de 1855. p. 2; PÁDUA. *Um sopro de destruição*, p. 28.

⁵⁸ Ver a este respeito: GREGÓRIO. *Uma face de Jano*, p. 18.

intermediação estratégica para angariar recursos externos.⁵⁹ Conquistar o apoio do aparelho monárquico era essencial aos entusiasmados com os melhoramentos.

O crescente interesse pelo rio São Francisco, intensificado especialmente a partir da década de 1830, logo fez surgir apelos pela tutela imperial. Em 1834, por exemplo, a Corte atendeu à solicitação de Guilherme Kopke⁶⁰ e lhe concedeu o privilégio de navegação a vapor exclusiva por dez anos naquele curso d'água.⁶¹ Entretanto, o negociante domiciliado na província de Minas Gerais desistiu da empreitada após ver seu barco afundar em virtude do choque com um tronco submerso ainda no rio das Velhas, afluente do São Francisco. Em 1846, outro pedido foi feito ao Império de D. Pedro II. O engenheiro belga Xavier Tarte requereu o mesmo privilégio concedido na década anterior a Kopke. Dessa vez, contudo, o governo negou a requisição. O Ministério dos Negócios do Império alegou exagero nos encargos solicitados pelo belga, além de seu profundo desconhecimento do percurso do rio.⁶²

Em face das ambições em torno do aproveitamento do São Francisco, o governo imperial passou, ele mesmo, a contratar estudos acerca das condições gerais desse rio. Já em 1847, o coronel Ignacio Accioli de Cerqueira e Silva publicou em caráter de urgência um trabalho sobre a navegação e fertilidade do vale⁶³ após requisição por parte do governo monárquico. Todavia, somente com a nova conjuntura do Império tecida no decorrer da década de 1850, o poder central do Estado conseguiu mobilizar investigações mais aprofundadas sobre aquele rio. De acordo com o presidente da província de Minas Gerais em 1852, “na época em que a paz interna se vai firmando, e o furor político cedendo visivelmente o lugar à tendência para os verdadeiros e sólidos interesses, não era possível que o rio de S.

⁵⁹ Ver a este respeito: EL-KAREH. *Filha branca de mãe preta*, p. 31; MELLO. *O norte agrário e o Império*, p. 194-195; MATTOS. *O tempo saquarema*; SANTOS, Welber Luiz. *A Estrada de Ferro Oeste de Minas*, p. 78.

⁶⁰ Guilherme Kopke nasceu em Hamburgo. Foi engenheiro e negociante, residindo em Sabará, na província de Minas Gerais.

⁶¹ BURTON. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico*, p. 28; ANRJ – Decreto sem número, concede a Guilherme Kopke privilégio exclusivo por 10 anos para a navegação por meio de barcos a vapor nos rios das Velhas e de São Francisco – 14/11/1834. Disponível também em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret_s/n/1824-1899/decreto-37175-6-novembro-1834-563490-publicacaooriginal-87612-pe.html> . Acesso em: 22 out. 2014.

⁶² Relatório da Repartição dos Negócios do Imperio apresentado á Assembleia Geral Legislativa na 4ª Sessão da 6ª Legislatura, pelo respectivo Ministro e Secretario d'Estado Joaquim Marcellino de Brito. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1847. p. 63. Ver também a este respeito: KIDDY. *O rio São Francisco*, p. 24.

⁶³ SILVA, Ignacio Accioli de Cerqueira e. *Informação; ou, descrição topographica e politica do rio de S. Francisco*, escrita em virtude de ordens imperiaes, e apresentada ao governo provincial da Bahia. Seguida de outra informação que em 1807 dera o desembargador João Rodrigues de Brito sobre os melhoramentos e interesses da agricultura, commercio e industria da mesma provincia. D.O. e C. a S. Magestade o imperador, o senhor D. Pedro II / pelo coronel Ignacio Accioli de Cerqueira e Silva. Bahia: Typographia Guaycurú de Domingos Guedes Cabral, 1847.

Francisco, parecendo destinado a servir de canal ao comércio de tantas Províncias, ficasse esquecido”.⁶⁴

Naquele início da segunda metade do século XIX, houve condições mais propícias para a realização de inversões no setor de infraestrutura. Além da política de Conciliação,⁶⁵ símbolo da menor instabilidade nas dinâmicas do poder imperial, aquela década foi marcada também pela proibição do tráfico intercontinental de escravos, pela implementação da Lei de Terras⁶⁶ e por maiores investimentos em obras públicas.⁶⁷ Daí porque o período ficou conhecido como a “era dos melhoramentos materiais”, tão caros às elites políticas e econômicas. Entre as obras propostas, o incremento das vias de comunicação seria crucial para compensar a abolição do tráfico de escravos e tentar manter o máximo de apoio de senhores de terra e de comerciantes ao governo monárquico.⁶⁸ Como ressaltado por El-Kareh,⁶⁹ melhores sistemas de transportes ajudariam não só evitar crises na produção brasileira devido à perda gradual de cativos, mas poderiam fazê-la prosperar por meio da maior inserção no mercado capitalista. O crescimento do país deveria ocorrer sem alterações muito drásticas no pilar fundamental da economia: o trabalho escravo. Os preceitos do liberalismo foram, assim, apropriados de forma muito peculiar. Por um lado, a defesa de maiores facilidades para as exportações ecoou pelos quatro cantos. Por outro, o cerceamento à escravidão era posto à margem.

Outro fator primordial para alavancar as obras de infraestrutura no período foi a criação do Código Comercial em 25 de junho de 1850.⁷⁰ Entre outros assuntos, essa lei regulamentou o desenvolvimento de sociedades anônimas no Brasil. Com esse novo formato

⁶⁴ Relatório que á Assembléa Provincial da provincia de Minas Geraes apresentou na sessão ordinaria de 1852, o doutor Luiz Antonio Barboza, presidente da mesma provincia. Ouro Preto, Typ. do Bom Senso, 1852. p. 21.

⁶⁵ Em 1853, Honório Hermeto Carneiro Leão, o Marquês de Paraná, assumiu o Gabinete de Ministros do Segundo Reinado. Sua administração ficou marcada pelo desejo de fundar novos parâmetros para a realidade política, o que implicou, por exemplo, a reconstituição dos partidos e a chamada conciliação. Ver a este respeito: CARVALHO. *Construção Nacional*, p. 103; MATTOS. *O tempo saquarema*, p. 183.

⁶⁶ Esta lei, de número 601 de 18 de setembro de 1850, versava sobre a organização das propriedades fundiárias do Brasil. De acordo com ela, as terras somente poderiam ser adquiridas mediante compra. Ver a respeito: SILVA. *Terras devolutas*; MATTOS. *O tempo saquarema*, p. 252-254.

⁶⁷ COSTA. *Da Monarquia à República*, p. 210; EL-KAREH. *Filha branca de mãe preta*, p. 20; GOUVÊA. *O Império das províncias*, p. 49; IGLESIAS. *Vida política, 1848/1868*, p. 35; MATTOS. *O Tempo Saquarema*, p. 24; MELLO. *O norte agrário e o Império*, p. 19; PARANHOS. *Cartas ao amigo ausente*, p. 139; PAULA. *O processo econômico*, p. 192; SAMPAIO. *Uma contribuição à história dos transportes no Brasil*.

⁶⁸ DOLHNIKOFF. *O pacto imperial*, p. 177; GOUVÊA. *O Império das províncias*, p. 26-53; MATOS. *Vias de comunicação*, p.45; MELLO. *O norte agrário e o Império*, p. 194.

⁶⁹ EL-KAREH. *Filha branca de mãe preta*, p. 28, p. 141. Ver também a este respeito: BENTIVOGLIO. *Liberalismo brasileiro no Oitocentos*, p. 273-277; PIÑEIRO. *Os projetos liberais no Brasil Império*, p. 148-149; PRADO. *Ordem liberal, escravidão e patriarcalismo*; SALLES. *Nostalgia imperial*, p. 46, p. 59-61;

⁷⁰ Ver Lei nº 556 de 25 de junho de 1850. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1824-1899/lei-556-25-junho-1850-501245-normaatualizada-pl.pdf>>. Acesso em 27 out. 2014. Ver também a este respeito: GUIMARÃES. *Bancos, economia e poder no Segundo Reinado*.

de companhias, de cunho eminentemente liberal, passou a ser possível reunir vastas quantias de capitais para investir em áreas como a de transportes, caracterizada pelo alto custo de suas obras. Aliás, esse foi o setor que concentrou a maior parte das sociedades anônimas surgidas naqueles anos.⁷¹ O Estado imperial não só regulava a criação desses agrupamentos capitalistas, como muitas vezes assegurava sua existência e impulsionava investimentos estrangeiros por meio da concessão de subvenções e de garantia de juros dos valores investidos e de subvenções.⁷² Até 1873, quando se iniciou crise intensa na economia capitalista, o apoio financeiro estatal às obras públicas pôde ocorrer frequentemente, com exceção sobretudo nos anos de guerra contra o Paraguai na década de 1860.⁷³

Entretanto, reconhecer a profunda dependência dos empreendimentos de infraestrutura em relação ao Estado Imperial não significa conferir a esse último a capacidade de decidir e planejar as obras a seu bel-prazer. Apesar de o Rio de Janeiro ser o centro político-administrativo e de deter a praça comercial e o porto mais importantes do Império,⁷⁴ os estadistas ali sediados estiveram extremamente distantes de ser os agentes exclusivos a determinar os processos de deliberação e execução de medidas como o aproveitamento do São Francisco. Daí porque é necessário pontuar ressalvas em relação a perspectivas historiográficas que tendem a considerar a construção do Estado monárquico como fruto fundamentalmente da ação de elites do Rio de Janeiro.

Num chamado “rio-centrismo”,⁷⁵ os propósitos de grupos fluminenses ou atuantes na Corte aparecem, de modo insistente, travestidos de caráter nacional. Eles constituiriam os agentes por excelência da construção da nação, enquanto os demais sujeitos espalhados pelo país seriam capazes apenas de reivindicações de caráter local. Com isso, os conflitos no processo de construção do Império, quando reconhecidos, não costumam passar de dificuldades decorrentes de aspirações provincianas contra o projeto nacional tecido desde a sede do poder monárquico. Para além do protagonismo dos cortesãos, haveria apenas coadjuvantes contraproducentes,⁷⁶ vozes perigosas à unidade do país. Mesmo as clivagens

⁷¹ CARVALHO. *A construção da ordem. Teatro de sombras*, p. 432; EL-KAREH. *Filha branca de mãe preta*, p.137-138.

⁷² Ver a este respeito: EL-KAREH. *Filha branca de mãe preta*, p. 31; MELLO. *O norte agrário e o Império*, p. 194-195.

⁷³ MELLO. *O Norte agrário e o Império*.

⁷⁴ SALLES. *O Império do Brasil no contexto do século XIX*, p. 27.

⁷⁵ MELLO. *A outra Independência*, p. 11-18; _____. *Frei Joaquim do Amor Divino Caneca*, p. 16. Ver também a este respeito: DOLHNIKOFF. *Elites regionais e a construção do Estado Nacional*, p. 431.

⁷⁶ CARVALHO. *A construção da ordem. Teatro de sombras*, p. 56-58; SILVA. *Desafiando o Leviatã*, p. 19.

regionais e a atuação política das diferentes regiões nas disputas parlamentares seriam, ao fim e ao cabo, abafados pela preponderância do poder central.⁷⁷

Esta pesquisa não compreenderá as obras públicas encaminhadas no Império como impostas pela visão ampla de uma elite política homogênea formada em Coimbra⁷⁸ nem pela direção moral e intelectual de viés hegemônico da classe senhorial ligada à produção de café no vale do Paraíba. Considerar quaisquer desses grupos restritos como aqueles que “na política, fizeram as coisas acontecerem”⁷⁹ seria pressuposto nada oportuno aos propósitos deste trabalho. Tampouco me parece válido para o tema deste estudo pensar o Estado como esfera proeminente à sociedade ou tratar as relações de teor clientelístico entre grandes latifundiários e o poder estatal como o grande elemento decisivo nas deliberações políticas imperiais.⁸⁰

Ao contrário, o intuito aqui é ampliar o leque de agentes e, assim, investigar as propostas de canal do São Francisco à luz do caráter multifacetado de disputas de poder no Império brasileiro. Não se trata de negar a força política e econômica dos grupos situados no entorno do poder central do Império, mas de considerar seus projetos como intimamente ligados a suas demandas peculiares – ou “locais” – tanto quanto aqueles procedentes de outras províncias. Em vez de tomar os interesses da Corte como plenamente hegemônicos, analisarei como tanto aqueles mais próximos quanto os mais distantes ao governo monárquico precisaram negociar seus planos de modo específico e constante, cedendo em uma série de fatores, mas também não abrindo mão de muitos outros. Encetada especialmente no meio parlamentar por indivíduos de diferentes localidades, as disputas em torno do São Francisco constituíram faceta ímpar dessas tramas multipolares do poder no Brasil oitocentista.

A interlocução com a perspectiva de Miriam Dolhnikoff de perceber o papel decisivo de variadas elites provinciais na definição dos rumos do Estado será fundamental ao escopo deste trabalho, voltado a projetos cujas discussões se concentraram sobretudo em esferas estatais e científicas. Ao reconhecer a existência de um arranjo institucional fundamentado em jogos de trocas e confrontos políticos, garantindo certa autonomia dos

⁷⁷ EL-KAREH. *Filha branca de mãe preta*, p. 141; SALLES. O Império do Brasil no contexto do século XIX, p. 18; _____. *Nostalgia Imperial*, p. 53-61.

⁷⁸ CARVALHO. *A construção da ordem. Teatro de sombras*; _____. Federalismo e centralização no Império brasileiro. Ver também: DIAS. *A interiorização da metrópole e outros estudos*.

⁷⁹ SALLES. O Império do Brasil no contexto do século XIX, p. 40. Ver também: SALLES. *Nostalgia Imperial*, p. 46-53. _____. *E o vale era o escravo*; MATTOS. *O tempo saquarema*; _____. “Construtores e herdeiros: A trama dos interesses na construção da unidade política”; _____. O gigante e o espelho.

⁸⁰ Ver a este respeito: FAORO. *Os donos do poder*; URICOECHEA. *O minotauro imperial*, p. 14-30; GRAHAM. *Clientelismo e política no Brasil do século XIX*.

grupos provinciais e, ao mesmo tempo, mantendo a unidade do Império, torna-se possível perceber a atuação ativa por parte de múltiplos grupos nas decisões políticas e não apenas de uma elite bem-formada e fincada na Corte.⁸¹

Muito distante, portanto, da percepção de uma parcela restrita de protagonistas a ditar a *mise-en-scène* do Brasil Império, esta pesquisa compreenderá os empenhos pela modernização do São Francisco em meio à dinâmica política tecida sob os mais variados matizes por atores de diferentes procedências. No entanto, como será analisado a seguir, os diferentes projetos de transporte não ocorreram somente em função de interesses sociais ou de disputas e negociações entre grupos distintos.

1.3 “FORÇAS INCÓGNITAS E IMPREVISTAS”

É mais fácil interpretar os hieroglifos dos monumentos do Egito do que ler no livro imenso da Natureza, bem que algumas das letras desse livro sejam grandes e brilhantes como o sol!

André Rebouças, Garantia de juro, 1874.

Para o pesar dos indivíduos ávidos pelos melhoramentos no São Francisco, as projeções das obras almejadas estiveram longe de ser um caminho de mão única determinado apenas por interesses humanos. Especialmente os estudos e relatórios minuciosos de engenheiros no decorrer do século XIX evidenciaram como o rio não era ente estático à mercê do processo civilizador nem tampouco mero joguete a ser disputado por províncias do Império. Muito pelo contrário, com o maior conhecimento do seu leito em função das demandas por intervenções técnicas, entusiasmos como o do presidente de Minas Gerais em 1843, para quem a navegação do São Francisco estaria “pronta, e só espera pelos vapores”,⁸² tornavam-se cada vez mais improváveis.

Em meados dos anos oitocentistas, sob a égide marcante da demanda pelos transportes, os elementos fluviais mais sentidos e percebidos foram, sobretudo, aqueles então considerados capazes de embaraçar a navegabilidade. Esses eram os chamados obstáculos naturais, motivo de constante frustração às idealizações do São Francisco como via perfeita de deslocamento. Para além da famosa cachoeira de Paulo Afonso, que constituía, de acordo com

⁸¹ DOLHNIKOFF. *O pacto imperial*; _____. Elites regionais e a construção do Estado Nacional, p. 433. Ver também a este respeito: SLEMIAN. *Sob o império das leis*, p. 228, p. 302-303.

⁸² Falla dirigida á Assembléa Legislativa Provincial de Minas-Geraes na abertura da sessão ordinaria do anno de 1843 pelo presidente da provincia, Francisco José de Souza Soares d'Andréa. Ouro-Preto, Typ. do Correio de Minas, 1843. p. 39.

Burton, a expressão “de um poder tremendo, inexorável e irresistível” da “Natura”,⁸³ uma série de outros entraves foi sendo paulatinamente conhecida naqueles anos.

Apesar disso, ainda é relativamente comum no campo historiográfico a percepção não só do São Francisco, mas dos rios de maneira geral, como um dado inerte ou simples pano de fundo às ações sociais. Contra essa tendência, os pressupostos teóricos da chamada História Ambiental têm impulsionado nos últimos anos novos olhares às relações entre seres humanos e natureza.⁸⁴ Sua intenção é perceber esses elementos não como dicotomicamente apartados, mas sim em constante interação situada no tempo e no espaço.⁸⁵ Em diálogo com tal linha de estudos, minha proposta neste trabalho é analisar como ao mesmo tempo em que as ideias e intervenções humanas buscaram modificar o leito e as atribuições do São Francisco, o curso d’água também foi elemento importante para a tessitura das dinâmicas sociais ao condicionar determinados caminhos, oferecer obstáculos e exigir a realização por vezes de trabalhos árduos.

O rio, por um lado, foi percebido e sofreu interferências sociais muito de acordo com as experiências humanas a que esteve relacionado historicamente.⁸⁶ Os modos pelos quais diferentes indivíduos compreenderam, descreveram e se relacionaram com a natureza, como pressupõe a História Ambiental, estiveram profundamente entrelaçados a valores e demandas peculiares de cada um deles, bem como a dinâmicas sociais da época. Daí porque estudar os relatos do rio São Francisco e as propostas de alteração de seu leito significa estudar simultaneamente parte da experiência do Brasil do século XIX, a distribuição de poder no Império e os processos de construção do Estado brasileiro.⁸⁷

Com o conhecimento dos meandros e obstáculos fluviais naqueles anos, o rio São Francisco até poderia parecer ainda uma dádiva da natureza, porém cada vez mais uma dádiva “imperfeita”.⁸⁸ O aparato técnico e científico da modernidade deveria “corrigir” as supostas imperfeições do ambiente e possibilitar seu aproveitamento em plenitude. Afinal, uma nação

⁸³ BURTON. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico*, p. 346.

⁸⁴ SEDREZ. História ambiental da América Latina; WORSTER. Para fazer história ambiental.

⁸⁵ CAREY. Latin american environmental history; CRONON. Time and the river flowing, p. IX-X; DIEGUES. *A imagem das águas*; DRUMMOND. A história ambiental; GALAFASSI, ZARRILLI. *Ambiente, sociedad y naturaleza*, p. 89; GALLINI. Problemas de metodos en la historia ambiental de America Latina. p. 5; _____. Invitación a la historia ambiental; LEONARDI. *Os historiadores e os rios*, p. 16; SANT’ANNA. *Cidade das águas*; STEINBERG. Down to Earth, p. 803; THOMAS. *O homem e o mundo natural*. Ver também a este respeito: CORONIL. Natureza do pós-colonialismo, p. 111.

⁸⁶ Ver a este respeito: WHITE. *The organic machine*, p. 37; _____. From Wilderness to Hybrid Landscapes; CIOC. *The Rhine*, p. 15.

⁸⁷ Ver a este respeito: BLACKBOURN. “Time is a violent torrent”, p. 24.

⁸⁸ Ver a este respeito: ARRUDA. Rios, navegação, ferrovias e a construção do território do Paraná, p. 132-133.

em busca da difusão do processo civilizador em meados do século XIX não poderia manter-se submissa a certos embaraços do mundo natural. Entretanto, as definições de traços específicos do ambiente como errôneos não eram um dado objetivo, mas se articulavam a experiências sociais. Cada grupo considerava ou não determinados aspectos do vale do São Francisco como empecilhos e buscava superá-los de acordo com seus interesses e relações de poder. Mais do que simplesmente reparar erros objetivos e estáveis, a meta das ações humanas era dominar a natureza e colocá-la a serviço de propósitos de camadas sociais específicas.⁸⁹

Por outro lado, os projetos de melhoramentos para o São Francisco no século XIX não constituíram meros apêndices de planos políticos pré-existentes, mas foram ressignificados com as relações entre seres humanos e o meio físico.⁹⁰ Em vez de simples adições técnicas ao espaço, os anseios por obras se fizeram na mistura do humano e do dito mundo natural por meio de projeções tecnológicas.⁹¹ Engenheiros e administradores públicos enfatizaram, nesse sentido, a importância de conhecer os chamados obstáculos da natureza, adaptando suas propostas à coexistência com bancos de areia, pedras, quedas d'água, variações no nível de profundidade do leito e do volume hídrico.

Conforme sugerido por Jakobsson, é importante compreender como, para além de simplesmente remover fatores inconvenientes em nome do progresso, foi preciso levar em consideração e muitas vezes adequar-se às sinuosidades do rio, às características do curso das águas.⁹² “Tire-se uma só” cachoeira do leito e “ver-se-á aparecer muitas superiores a ela; ver-se-á o grande pendor das águas, sua centuplicada progressão, quiçá então, impedir a navegação totalmente”, alertou o coronel Couto Moreno em 1852.⁹³ Era preciso compreender “o São Francisco e suas circunstâncias” para aproveitá-lo.⁹⁴ Para além da cachoeira de Paulo Afonso, um exemplo caro das adequações às peculiaridades hídricas foram os regimes sazonais de cheias e vazantes. Na estação seca, entre os meses de maio e outubro, a possibilidade de deslocamento em alguns trechos, como Sobradinho, tornava-se incerta ou muito complicada. Era necessária, muitas vezes, a presença de pilotos “práticos que abundam

⁸⁹ WHITE. *The organic machine*, p. 31.

⁹⁰ AKRICH. *Comment décrire les objets techniques?*, p. 49.

⁹¹ ARAÚJO. *Tecnociência e Cultura*, p. 42-43; SANTOS. *A natureza do espaço*, p. 34; SIMONDON. *Du mode d'existence des objets techniques*.

⁹² JAKOBSSON. *Industrialization of rivers*, p. 47; _____. *Ditching from a water system perspective*, p. 350. Ver também a este respeito: CRONON. *Time and the river flowing*, p. XII.

⁹³ “Exploração do R.o S. Francisco” por Jose Ignacio Couto Moreno, desde V.a Januaria 27 Março de 1852. p. 6. (APM)

⁹⁴ MONTENEGRO. *A Provincia e a Navegação do rio São Francisco*, p. 175.

nas povoações ribeirinhas”, que conheciam o rio como ninguém.⁹⁵ Já na estação das cheias “a dificuldade consiste somente em vencer a correnteza das águas”.⁹⁶

Após uma série de dificuldades em levar a cabo a navegação a vapor no Alto São Francisco, a primeira experiência do tipo bem sucedida naquela região ocorreu sob precauções bastante evidentes quanto aos aspectos orgânicos do rio. O artigo 7º das “Instruções para a condução do vapor ‘Saldanha Marinho’” por Francisco Manoel Alvares de Araujo em 1870 determinava que a viagem deveria “ser prolongada, se o rio o permitir, na época da chegada do vapor ao Sobradinho até a Vargem Redonda”. Além disso, o artigo alertava para a necessidade de a locomoção “ser rapidamente feita, a fim de que o abaixamento das águas não impeça a volta”.⁹⁷

As características físicas do São Francisco não somente eram fulcrais para a configuração de certas ações humanas, mas também se revestiam de historicidade.⁹⁸ Se os preceitos científicos da época tencionavam a humanidade, ou pelo menos parte dela, a afirmar-se como o único agente com ações situadas no tempo e no espaço, isto é, dotados de temporalidade e espacialidade, o contato com a natureza expôs outros parâmetros.⁹⁹ O mundo natural, para muitos que o estudaram *in loco*, fazia-se também com base em transformação permanente. Mesmo entre os engenheiros, imponentes baluartes do progresso, havia a percepção de levar em conta o devir e a instabilidade do ambiente ao redor. O engenheiro Fernando Halfeld,¹⁰⁰ por exemplo, advertiu na década de 1850 que, durante a estação seca, “acontece, às vezes, que [...] embarcações [...] encalham levemente sobre as areias ou coroas que se mudaram de um para outro lugar, ou que de novo se formaram durante as últimas enchentes de cada ano, e cuja posição ainda é desconhecida aos navegantes”.¹⁰¹ O viajante

⁹⁵ Deputado Christiano Ottoni. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 26 de agosto de 1861. p. 289. MONTENEGRO. *A Província e a Navegação do rio São Francisco*, p. 175.

⁹⁷ Instruções para a condução do vapor “Saldanha Marinho” do porto do Jaguára, no rio das Velhas, ao Sobradinho, no rio de São Francisco, e para exploração da navegação pratica deste e dos seus afluentes Rio Grande e Paracatú. In: Appenso L. Relatório apresentado a Assembleia Geral Legislativa na terceira sessão da Decima-Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas Theodoro Machado Freire Pereira da Silva. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1871. p. 2.

⁹⁸ Parte-se aqui da noção de entrelaçar tempo e espaço. Ver a este respeito: ALBUQUERQUE JÚNIOR. *Nos destinos de fronteira*, p. 57-58; CORONIL. *The magical State*, p. 29; MASSEY. *Pelo espaço*; LEFEBVRE. *A produção do espaço*; SANTOS. *A natureza do espaço*, p. 34; WORSTER. Para fazer história ambiental.

⁹⁹ Ver a este respeito: ALBUQUERQUE JUNIOR. *Nos destinos de fronteira*, p. 33-65.

¹⁰⁰ Heinrich Wilhelm Ferdinand Halfeld (1797-1873) nasceu em Clausthal Zellerfeld, no então Reino de Hannover. Halfeld estudou engenharia na Academia de Minas em sua cidade natal. Veio ao Brasil em 1825 como oficial do exército e ficou conhecido como Henrique Guilherme Fernando Halfeld. Notabilizou-se como fundador da cidade de Juiz de Fora, em Minas Gerais, onde habitou por muitos anos.

¹⁰¹ Cópia de uma parte do officio dirigido ao Ex.mo Senr. Ministro do Imperio pelo Engenheiro Fernando Halfeld dando afirmações resumidas respeito á exploração do Rio de S. Francisco. (APM)

Burton e o astrônomo Liais sugeriram, inclusive, pensar a natureza como dotada de uma lógica própria de engenharia.¹⁰² Os rios faziam seu caminho sinuoso por onde fossem encontrando menos resistências no ambiente.

Nesse sentido, a pretensa missão de conhecer objetivamente as leis da natureza com o intuito de dominá-la, impor-lhe a regularidade e a pragmaticidade científica, colocando-a ao dispor de propósitos humanos mostrou-se bem mais difícil de ocorrer do que se poderia supor inicialmente. Diante dos complicados e instáveis meandros fluviais, o senador Fernandes da Cunha¹⁰³ lamentou as dificuldades das “obras hidráulicas, em que todos os princípios do cálculo e da ciência respectiva lutam com forças incógnitas e imprevistas, com casos de força maior, que burlam todos os cálculos!”.¹⁰⁴ Para ele, “o rio não há de obedecer ao decreto humano; a natureza não se submeterá, porque [...] [a sociedade] não há de dar ao rio novo leito, retirar-lhe as areias e fazer com que sobre novo vento”.¹⁰⁵ Não importa o quanto o curso fluvial esteja ligado ao trabalho humano, ele permanece inserido, ao mesmo tempo, em uma lógica própria além do controle social, em seu ciclo hidrológico. Conforme preconizam novos estudos do campo da História Ambiental, a domesticação dos rios por parte de grupos sociais é incumbência constantemente incompleta.¹⁰⁶

As explorações técnicas do rio possuíam justamente o fito de averiguar a existência de obstáculos naturais e, a partir disso, propor melhoramentos ou correções no leito. Com o maior interesse pela navegação fluvial no decorrer do século XIX, a demanda por estudos sobre o São Francisco aumentou bastante. Inicialmente, foram publicadas memórias de três militares que haviam percorrido o rio.¹⁰⁷ Com as novas condições políticas e econômicas da década de 1850, o governo imperial contratou o engenheiro Fernando Halfeld

¹⁰² BURTON. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico*, p. 186; LIAIS. *Hydrographie du haut San-Francisco et du Rio das Velhas*, p. 2.

¹⁰³ Joaquim Jerônimo Fernandes da Cunha (1827-1903) nasceu em Juazeiro, Bahia. Formou-se em Direito. Foi promotor público, advogado, juiz., deputado provincial, deputado geral e senador pela Bahia.

¹⁰⁴ Anais do Senado. Sessão de 10 de maio de 1883. Livro 1. p. 282.

¹⁰⁵ Senador Fernandes da Cunha. Anais do Senado do Império. Sessão de 12 de setembro de 1879. Livro 9. p. 131.

¹⁰⁶ CIOC. *The Rhine*; JAKOBSSON. *Industrialization of rivers*; MAUCH; ZELLER. *Rivers in history*, p. 2; WHITE. *The organic machine*, p. 108-113; ZAPATA. *Canalizar para industrializar*, p. 13.

¹⁰⁷ Extracto de uma memoria do Coronel José Ignacio do Couto Moreno, enviada ao Governo da Provincia com data de 27 de Dezembro de 1843. In: *Revista do Trimensal de Historia e Geographia, ou Jornal do Instituto Historico e Geographico Brasileiro*. t. VI. Rio de Janeiro: [s.l.], 1844. p. 443-446. Ver também: *Exploração do R.o S. Francisco* por Jose Ignacio Couto Moreno, desde V.a Januaria 27 Março de 1852 (APM); SILVA. *Informação; ou, descripção topographica e politica do rio de S. Francisco...*; SEQUEIRA, Marianno Joaquim de. *Descripção Pratica do Rio de São Francisco do Norte*, por Marianno Joaquim de Sequeira, Official da Infantaria, Major effectivo, porem considerado como aggregador á Segunda classe do Estado maior do Exercito, quando commandante geral dos Destacamentos, que guarnecião as Comarcas de Piracatú e de São Francisco de 1842 a 1845, e de 1849 a 1851 a de Sento-Sé na Província da Bahia. 1852. (APM)

para reconhecer mais aprofundadamente os meandros do rio em questão. Entre 1852 e 1854, esse estudioso procedente de Hannover teve a missão não apenas de tomar conhecimento do curso d'água, mas, de modo geral, de “desenvolver, trazer o desconhecido e, por definição, os bárbaros e atrasados para a luz da civilização e do progresso”.¹⁰⁸ Isso significava mais especificamente, segundo o contrato firmado com Halfeld, realizar o “levantamento das Plantas, plano e orçamento das obras necessárias para tornar praticável a sua navegação nos lugares que ainda não é, determinando-se [...] todos os obstáculos naturais que atualmente a embarçam, e os meios de removê-los”.¹⁰⁹ Outros estudos minuciosos surgiram posteriormente, mas a descrição légua a légua do rio, assim como as indicações de obras, tornaram o relatório daquele engenheiro de Hannover um fundamento recorrente nas décadas seguintes para a solicitação de recursos imperiais relativos a projetos para o São Francisco.

De maneira geral, os empecilhos naturais elencados na exploração meticulosa de Halfeld foram reconhecidos e aceitos pelos demais estudiosos do São Francisco no século XIX. A navegação, segundo as investigações, seria possível entre a cachoeira de Pirapora e as áreas um pouco a montante de Paulo Afonso. Todavia, a partir de Sobradinho, as dificuldades aumentariam gradativamente com o início de declives até culminarem nas catadupas de Paulo Afonso. Pouco abaixo delas, o rio tornar-se-ia novamente aberto à navegação, sem mais interrupções até o litoral.

Apesar de certo consenso quanto à existência dos obstáculos, a grande questão, o ponto maior de embates entre especialistas e membros de elites políticas e econômicas de variadas províncias girou em torno de quais empecilhos seriam possíveis ou não de superar e de como deveriam ser feitos esses melhoramentos. Julgar uma barreira como intransponível era determinante para a delimitação sobre até qual trecho a navegação a vapor seria viável e, conseqüentemente, sobre qual seria o melhor caminho para ligar o Alto São Francisco ao Oceano Atlântico.

Nesse momento, quando a imagem do rio estava em profundo debate, tornou-se mais evidente como os conflitos entre projetos para o São Francisco foram fruto do amálgama entre natureza e poder.¹¹⁰ Nem o meio físico determinava as projeções, nem os sujeitos faziam seus planos unilateralmente. Cada um dos grupos em jogo se apropriou de traços do rio para

¹⁰⁸ HOBBSAWM. *A era do capital*, p. 70.

¹⁰⁹ Contrato de Halfeld. 3ª seção. Rio de Janeiro. Ministerio dos Negocios do Imperio. 29 de Janeiro de 1852. In: Relatório do Ministério dos Negócios do Império. 1852.

¹¹⁰ STEINBERG. *Down to Earth*. Ver a este respeito: GALLINI. *Historia, ambiente, política*; MCNEILL. *Observations on the nature and culture of Environmental history*, p. 39; MOSLEY. *Common ground*, p. 920.

forjar seus projetos com base em elementos da natureza e interesses políticos e econômicos, além de preceitos científicos.¹¹¹

As discussões acerca da possibilidade de criar condições de navegabilidade na cachoeira de Sobradinho foram bastante sugestivas nesse sentido. De modo geral, essa queda d'água na Bahia era considerada o ponto a partir do qual começavam a surgir embaraços à navegação após cerca de 240 léguas de relativa tranquilidade a jusante de Pirapora. Para vários estudiosos que analisaram o São Francisco na época, como José Ignacio Couto Moreno, Ignacio Accioli de Cerqueira e Silva, Marianno Joaquim de Sequeira, Fernando Halfeld e Hugh Wilson, bastaria realizar alguns melhoramentos para facilitar o deslocamento pela cachoeira, mais arriscado sobretudo na estação das secas. O ideal seria remover determinadas pedras e declives para tornar as movimentações mais seguras.

Contudo, um contraponto a essa vertente deu-se por parte do engenheiro Bulhões,¹¹² cujo estudo foi divulgado no Senado do Império por Saraiva¹¹³ na década de 1870. Articulando a interesses específicos, aquele engenheiro considerou Sobradinho como uma “muralha natural”¹¹⁴ que tinha a função de conter as águas. Desse modo, a cachoeira não deveria ser desfeita, e a navegação deveria ir somente até ali. No entanto, o argumento de Saraiva e de Bulhões quanto ao ponto final da navegação ser a “muralha” de Sobradinho em vez de Paulo Afonso, como era recorrentemente aceito, motivou-se por elementos outros, bem além da defesa de circunstâncias pretensamente intrínsecas à natureza. O discurso daquele senador em 1874 deixou claro o porquê de seu interesse em reivindicar as condições adequadas de navegabilidade somente até aquele trecho.

Se é verdade que a navegação fácil do S. Francisco vai até a cachoeira do Sobradinho, o que se segue é que a estrada que deve completar essa navegação será a mais próxima, a menos dispendiosa, que unir o litoral à cachoeira do Sobradinho. Ora, essa estrada menos dispendiosa, de menor distância, é incontestavelmente a estrada da Bahia. [...] ninguém quererá ligar o rio de S. Francisco senão a um grande porto do Império, e a estrada que se oferece para essa junção é a da Bahia.¹¹⁵

¹¹¹ Ver a este respeito: LATOUR. *Ciência em ação*.

¹¹² Antonio Maria de Oliveira Bulhões nasceu no Rio de Janeiro. Bacharelou-se em Ciências Matemáticas na Academia Militar. Seguiu carreira militar e atuou como engenheiro.

¹¹³ José Antonio Saraiva (1823-1895) nasceu em Santo Amaro, Bahia. Bacharelou-se em Direito. Foi ministro em vários setores no Império, presidente do Conselho de Ministros (1880-1882; 1885), presidente das províncias de Piauí, Alagoas, São Paulo, deputado provincial, deputado geral e senador pela Bahia.

¹¹⁴ Discurso Senador Saraiva. Anais do Senado do Império. Sessão de 17 de junho de 1873. p. 134.

¹¹⁵ Discurso Senador Saraiva. Anais do Senado do Império. Sessão de 24 de agosto de 1874. p. 170-171.

A meta de Saraiva era levar a estrada de ferro da Bahia até Sobradinho. Para isso, legitimar o rio como navegável somente até essa suposta “barreira natural” seria decisivo. Todavia, outro senador também pela província baiana, Fernandes da Cunha, contestou essa hipótese. Para ele, o fim da ferrovia deveria ser outro: Juazeiro, a sua cidade natal. O fundamento técnico do senador Saraiva estaria, então, equivocado, e a navegação seria possível para além de Sobradinho, cujos obstáculos poderiam ser facilmente superados. O engenheiro Bulhões, segundo Cunha, “ou não estudou a cachoeira [...] ou se afasta das leis da hidráulica, e da opinião geral, e sobretudo dos estudos conscienciosos e do orçamento completo e positivo do engenheiro Sr. Halfeld, que reputa essa obra fácil e pouco dispendiosa em relação ao seu imenso alcance”. Tomar a cachoeira de Sobradinho como embaraço insuperável, afirmou Cunha, derivava da “malevolência” ou “da rivalidade de interesses dos antagonistas e adversários da sugestão da linha férrea da capital da Bahia à cidade do Juazeiro”.¹¹⁶ As apropriações da natureza do rio estiveram, assim, profundamente entrelaçadas ao amálgama de caracteres fluviais e anseios humanos.

Outro ponto de divergência relevante, talvez até o mais intenso, envolveu as quedas d’água entre Boa Vista, Vargem Redonda e Jatobá, situadas sucessivamente entre Juazeiro e Paulo Afonso. Exploradores como o engenheiro Fernando Halfeld concluíram que navios a vapor poderiam navegar somente até a vila da Boa Vista. A partir daí e até Vargem Redonda, somente embarcações menores como canoas e ajoujos¹¹⁷ poderiam, ainda que com muita dificuldade, deslocar-se. Segundo Halfeld, era necessário a implantação de canais ou estradas de ferro para superar esses obstáculos que se tornavam gradativamente perigosos até chegarem à cachoeira de Paulo Afonso. Somente com essas obras seria possível ligar Alto e Baixo São Francisco.

Contudo, surgiu em 1868 uma contestação à delimitação de tais trechos navegáveis. O engenheiro germânico Carlos Krauss foi contratado naquele ano pelo Estado imperial em conjunto com o governo provincial de Alagoas para estudar o trecho entre Sobradinho e Piranhas, que era a porção “de navegação mais embaraçosa ou duvidosa” do São Francisco. Essas localidades representavam, respectivamente, o primeiro e o último ponto de maiores dificuldades à navegação no percurso do rio em direção a sua foz.¹¹⁸ Com base em

¹¹⁶ Senador Fernandes da Cunha. Anais do Senado do Império. Sessão de 16 de setembro de 1879. Livro 9. p. 190.

¹¹⁷ Sobre as embarcações do São Francisco, ver: NEVES. Embarcações do médio São Francisco.

¹¹⁸ KRAUSS, Carlos. Reconhecimento Geral sobre o rio de São Francisco na parte inferior á Cachoeira do Sobradinho. Estudos preliminares para uma via ferrea do Porto das Piranhas a Jatobá onde a navegação é interrompida pela Cachoeira de Paulo Affonso. p. 6. In: Anexo T. Relatório apresentado á Assembléa Geral

seus estudos e cálculos, Krauss concluiu que seria possível desobstruir o percurso complicado de Boa Vista até Jatobá, pouco abaixo de Vargem Redonda. Com isso, ele propôs uma estrada de ferro entre Jatobá e Piranhas como o melhor meio de interligar as partes superior e inferior do rio. Essa medida, como será visto adiante, esteve em pleno acordo com os interesses de certos grupos da pequena província de Alagoas em poder controlar o escoamento do rio.

Todavia, afirmar o rio como navegável até Jatobá, cerca de 70 léguas a jusante de Juazeiro, significava profundo golpe nos anseios de províncias como Pernambuco e Bahia em dominar as circulações do São Francisco. Ambas almejavam carrear a produção daqueles sertões supostamente férteis para seus respectivos portos por meio de estradas de ferro. Com isso, as objeções aos pressupostos de Krauss não foram poucas. O engenheiro Hugh Wilson,¹¹⁹ ligado aos interesses da província da Bahia, deixou clara a sua discordância em relação ao posicionamento do seu companheiro germânico de profissão. De acordo com o britânico, caso se fosse construir uma ferrovia desde Piranhas ao Alto São Francisco, o seu destino não deveria ser Jatobá, mas sim Boa Vista, que seria o ponto máximo até onde poderiam chegar os barcos a vapor. Entretanto, esse percurso mais alongado faria o custo financeiro da obra aumentar de modo considerável, inviabilizando sua realização.¹²⁰

Já o baiano Fernandes da Cunha, ao fazer a comparação com despesas de obras mais simples, achou ilusório o baixo custo proposto por Krauss para desobstruir um dos trechos mais embaraçosos do rio. Para Cunha, o orçamento daquele engenheiro divergia de todas as sugestões dos demais exploradores do São Francisco. Aliás, era raro quem defendesse a navegação a vapor nos trechos após Boa Vista. “Apesar de ser o século XIX o do impossível-consumado”, alertou o senador, a proposta de Krauss não passaria de “sonho fantástico, ou de utopia imaginosa, tão louca empresa, que redundará afinal em dissipação de avultado capital, em pura perda!”.¹²¹

Diante de tais circunstâncias, o Triptólemo com a missão de empunhar seu cetro sobre o São Francisco mostrou-se bem mais complicado de nascer do que o demonstrado por José Vieira Couto na primeira epígrafe deste capítulo. Longe de depender apenas do ímpeto

Legislativa na primeira sessão da Decima Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas Joaquim Antão Fernandes Leão. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1869.

¹¹⁹ Hugh Wilson nasceu na Grã-Bretanha. Foi engenheiro.

¹²⁰ WILSON, Hugh. *Relatorio apresentado ao excelentissimo Sr. Barão de S. Lourenço Presidente da Provincia e ao Corpo Commercial da Bahia sobre o Rio São Francisco e os diversos projectos para ligar a navegação do alto rio com algum porto do littoral por Hugh Wilson, engenheiro civil*. Bahia: Typographia de J. G. Tourinho, 1870. p. 7.

¹²¹ Discurso Senador Fernandes da Cunha. Anais do Senado do Império. Sessão de 16 de agosto de 1879. p. 187-189.

moderno, a atuação desse herói da mitologia grega associado ao cultivo agrícola¹²² esteve persistentemente atada a tramas sinuosas entre aspectos do poder político-econômico e da natureza situadas historicamente. Por um lado, os planos precisaram de modo constante ajustar seus parâmetros de navegação moderna à ocorrência de bancos de areia, variação dos ventos e da velocidade das águas, quedas d'água, bem como de diferentes oscilações no volume hídrico de acordo com as estações climáticas. Por outro, o encaminhamento das obras se viu frequentemente emperrado em face das disputas acirradas entre diferentes grupos ávidos em afirmar suas projeções.

Em meados do século XIX, o São Francisco tornava-se um verdadeiro campo de batalha. Como argumentado por White em relação ao rio Columbia, o curso d'água passou a ser o lugar de intensos embates entre camadas da sociedade a respeito das funções e dos resultados práticos das “negociações” entre seres humanos e natureza, do encontro entre o mecânico e o orgânico. Muito mais do que apenas água correndo pelo leito, o curso hídrico mostrou-se como “uma máquina orgânica, uma criação parcialmente humana, em que cada um dos grupos que reivindicaram o rio criaram a parte que eles reivindicaram”.¹²³ Como será analisado adiante, os diferentes projetos interpretaram o São Francisco e buscaram encaixá-lo em novas configurações territoriais do Império de acordo com demandas específicas. Daí a importância de compreender, conforme sugerido por Lima,¹²⁴ como, em vez de ser dado fixo, imutável ou homogêneo, “um rio são muitos”.

¹²² KURY. *Dicionário de mitologia grega e romana*, p. 391.

¹²³ No original: “an organic machine, a partial human creation, each of the groups claiming the river has created part of they claim.” (tradução minha) WHITE. *The organic machine*. p. 110.

¹²⁴ LIMA. Um rio são muitos. Ver também: FEBVRE. *O Reno*, p. 83.

CAPÍTULO 2

“FALEMOS A VERDADE, SENHORES, NÓS TODOS TEMOS MAPAS.”¹

Se as margens do S. Francisco, deste rio nacional, que pela sua extensão não pertence a província alguma, encerram em si tão maravilhoso tesouro, como aqui se tem dito ou sonhado; se ali é o novo Éden do Brasil, segue-se que cumpre-nos quanto antes correr àquelas margens, e que não podendo fazê-lo todas as províncias ao mesmo tempo, faça-o aquela que tem melhores vantagens a oferecer-nos, maiores possibilidades de conseguir o levantamento dos capitais necessários.

João Ferreira de Moura, Anais da Câmara dos Deputados, 1864.

Os rios foram criados por Deus para alimentar os homens, os animais e os vegetais; e, sob o ponto de vista social, para serem navegados, para alimentarem os canais e para ensinarem aos engenheiros as direções das grandes vias de comunicação, que devem promover a prosperidade do país.

André Rebouças, Garantia de Juros, 1874.

Em sessão da Câmara dos Deputados de 1864, o parlamentar João Ferreira de Moura² considerou como bastante simples as definições acerca de quem deveria deter o controle da comunicação entre o Alto São Francisco e o Oceano Atlântico. Conforme o trecho de seu discurso na epígrafe deste capítulo, bastava ver qual província poderia oferecer mais vantagens, além de deter o maior número de facilidades para arrematar os capitais necessários às obras. Porém, como membro da bancada baiana, Moura não titubeou ao defender justamente a Bahia como quem melhor reunia essas condições. Ao contrário do previsto ou desejado por ele, o problema foi que vários grupos de outras localidades também afirmaram suas respectivas propostas como as vias de transporte mais adequadas para o São Francisco.

Este capítulo tem o objetivo de aprofundar a discussão sobre as disputas pelo aproveitamento daquela bacia hidrográfica como via de comunicação. O primeiro tópico aborda como os imaginários sobre a natureza, fundamentados especialmente em mapas, funcionaram como artifício estratégico para muitos grupos pleitearem o posto de melhor proposta para o uso moderno do rio. Em um segundo momento, analiso especificamente o processo de aprovação e de confrontos entre as projeções de estradas de ferro que passaram pelo crivo das esferas administrativas do regime monárquico. A ideia é observar como os anseios concorrentes se fizeram em meio às tramas do poder imperial, cada um articulado a

¹ Fala de Fernandes da Cunha. Anais do Senado do Império. Sessão de 12 de maio de 1871. p. 5.

² João Ferreira de Moura (1830-1912) nasceu na Bahia. Formou-se em Direito em Pernambuco. Foi presidente da província da Bahia (1867), deputado geral por sua província e Ministro.

projetos político-econômicos específicos e a suas respectivas apropriações da natureza relativa àquele vale fluvial.

2.1 ESQUADRINHAR O RIO

A noção de natureza foi elemento central nos processos de legitimação dos diversos projetos em disputa pelo São Francisco. Um dos principais argumentos nesse sentido consistiu em defender o domínio de determinada província sobre o rio como um privilégio concedido pelo mundo natural. Os fluxos fluviais teriam seus destinos indicados pelo meio físico, e o espaço imperial já estaria desenhado intrinsecamente tal qual um legítimo plano de transporte.³ Conforme enfatizado pelo engenheiro André Rebouças na segunda epígrafe deste capítulo, caberia às projeções humanas apenas a tarefa de obedecer as direções apontadas pelo traçado natural e executar, quando necessário, os devidos reparos técnicos.

Se as diversas sugestões de melhoramentos buscaram afirmar-se como embasadas nos desenhos naturais, a própria natureza tornou-se objeto de disputa. Afinal, entre os múltiplos percursos preconizados, qual estaria de acordo com as orientações do meio físico? Diversos grupos reivindicaram – e até provaram cientificamente – que suas projeções correspondiam ao melhor caminho, o caminho natural para a conexão do Alto São Francisco ao mar. Segundo o Visconde do Rio Branco⁴ em 1871, as direções das circulações fluviais deveriam decorrer de “monopólios naturais” e, portanto, legítimos. Ao contrário, “todo monopólio artificial é um prejuízo, é um mal para os interesses coletivos”.⁵ Contudo, não era de estranhar que tal regalia ambiental coincidissem com as ambições do Visconde. Revestir determinado projeto ou apropriação humana do rio com o caráter de “natural” expressava o desejo de torná-los óbvios e inquestionáveis. Em perspectiva herdada eminentemente do Iluminismo, a natureza deveria ser fonte de regularidade, de leis estáveis capazes de conferir autoridade para quem seguisse suas supostas indicações.⁶

Todavia, conforme defendido por Schama, é interessante pensar como “antes de poder ser um repouso para os sentidos, a paisagem é obra da mente”, composta “tanto de

³ SOUSA NETO. *Planos para o Império*, p. 124.

⁴ José Maria da Silva Paranhos (1819-1880) nasceu na capital da Bahia. cursou ciências matemáticas na Escola Militar, no Rio de Janeiro, onde viveu a maior parte de sua vida. Foi presidente daquela província, além de representá-la como deputado geral, cargo que ocupou também como representante de Sergipe e do município da Corte. Foi senador pelo Mato Grosso, ministro em vários setores e destacado Presidente do Conselho de Ministros (1871-1875).

⁵ Fala de Visconde do Rio Branco. Anais do Senado do Império. Sessão de 20 de junho de 1871. p. 177.

⁶ DUARTE. *História & Natureza*, p. 79. WILLIAMS. Ideias sobre a natureza.

camadas de lembranças quanto de estratos de rochas”.⁷ Muito distantes de concentrarem-se apenas em pretensos dados objetivos, as disputas sobre qual seria o caminho natural do São Francisco fundamentaram-se também em outros parâmetros. Ora, se “qualquer sociedade precisa de imaginar e inventar a legitimidade que atribui ao poder”,⁸ minha hipótese é de que o campo do imaginário foi essencial às dinâmicas de afirmação de projetos para o São Francisco. Como ressaltado por Baczko, essa categoria não se resume a meras ilusões ou fantasias, mas funciona como mecanismo capaz de conferir significados à realidade, de suscitar determinado conjunto de ações. O imaginário constitui, assim, artifício valioso de legitimação do poder, palco de intensos embates, o lugar e o objeto de conflitos sociais.⁹

Conforme sugerido por Castoriadis, é importante perceber como os imaginários se fizeram na relação entre a psique e a materialidade sócio-histórica.¹⁰ Afinal, a província que conseguisse se legitimar como caminho natural do rio deteria grande respaldo para tornar-se uma praça comercial de poder considerável, a porta de entrada dos sertões daquele vale. E, especialmente no caso de percepções da natureza, essa materialidade sócio-histórica deve incluir também a materialidade do meio físico. Assim, torna-se possível compreender como as visões, atribuições e significados do São Francisco se instituíram não só em meio a disputas de poder, senão também em íntima relação com a dinâmica orgânica¹¹ do rio.

Fundamentados nesses imaginários variados, cada grupo buscou inscrever o São Francisco no corpo da nação do modo que lhe foi mais oportuno. E, se o domínio do espaço pressupõe a “produção do espaço”, é fundamental entender como esses esquadrinhamentos do rio desde múltiplos prismas constituíram verdadeiras proposições de configurações espaciais para o Império, formuladas de acordo, conjuntamente, com aspectos físicos fluviais e com ambições de poder.¹²

Nesse jogo de interpretações do vale do São Francisco e do território nacional, os planos e seus respectivos imaginários do rio se respaldaram em estudos, relatórios técnicos e, de modo muito especial, em mapas. Com o objetivo de analisar o meio físico e apontar os melhoramentos mais adequados, tais prospecções científicas representaram o ponto intermédio, o cordão umbilical por excelência entre os interesses político-econômicos e a

⁷ SCHAMA. *Paisagem e Memória*, p. 17; WILLIAMS. Ideias sobre a natureza, p. 108-109.

⁸ BACZKO. *A imaginação social*, p. 310.

⁹ BACZKO. *A imaginação social*, p. 310-311. Ver também a este respeito: ANSART. *Ideologias, conflitos e poder*, p. 30; BOURDIEU. *O poder simbólico*; ELIAS. *A sociedade dos indivíduos*; WUNENBURGER. *Que sais-je le imaginaire?*

¹⁰ CASTORIADIS. *A instituição imaginária da sociedade*, p. 13.

¹¹ GANDY. Paisagem, estética e ideologia, p. 77.

¹² HARVEY. *A produção capitalista do espaço*, p. 145-149; MAGNOLI. *O corpo da pátria*; RAFFESTIN. *Por uma geografia do poder*, p. 152-153; SOUSA NETO. *Planos para o Império*, p. 150.

organicidade fluvial, entre a historicidade das dinâmicas sociais e a historicidade das águas. Longe de serem elementos neutros, as apropriações da natureza expressas nesses materiais funcionaram como autênticos dispositivos de poder, desenhos que atestavam desígnios e projetos para o território monárquico, bem como interpretações da natureza.¹³

“Basta olhar para o mapa” foi expressão recorrente. Se a natureza era fonte de autoridade, a ciência, sobretudo a cartográfica, deveria ser o meio principal para interpretar o mundo natural e utilizá-lo como peça estratégica nas disputas pelo poder. Pretendo reflexo racional e objetivo da estabilidade do território, as representações gráficas do espaço poderiam servir como argumento ou mesmo como prova para afirmar certas projeções como “caminhos naturais” em detrimento de outras, supostamente artificiais.¹⁴ Os litígios entre os multifacetados projetos, com isso, desdobraram-se muitas vezes como legítimas guerras cartográficas, uma luta pelo controle da geografia. Conforme ressaltado por Said, essa forma de disputa é “complexa e interessante porque não se restringe a soldados e canhões, abrangendo também ideias, formas, imagens e representações”.¹⁵ Representar um espaço, nesse sentido, é entrar na batalha por ele, utilizando os mapas como munição.¹⁶

Daí a importância, como sugere Furtado, de ler as fontes cartográficas “a contrapelo”, de modo a percebê-las como instrumentos de persuasão política, inseridas em uma verdadeira cartografia do poder¹⁷ ou em uma cartografia concorrencial.¹⁸ Fazer uso de mapas como fonte histórica não deve significar compreendê-los como elementos imparciais, “espelhos de um território, como se eles fossem apenas uma imagem gráfica do mundo real”.¹⁹ Ao contrário, trata-se de problematizar como as cartas geográficas, a partir de seus processos de produção e circulação situados historicamente, “redescrevem o mundo – como qualquer outro documento – em termos de relações de poder e de práticas culturais, preferências e prioridades”, de escolhas sobre o que incluir ou deixar de fora dos desenhos.²⁰

Esses pressupostos expressos de modo especial na cartografia foram primordiais ao processo de afirmação de planos de canais e estradas de ferro para o São Francisco. A seguir, analisarei os confrontos e o conjunto de argumentos em torno da aprovação das

¹³ BUENO. *Desenho e Desígnio*, p. 28; FOUCAULT. *Microfísica do poder*, p. 3-4

¹⁴ Ver a este respeito: FEBVRE. *O Reno*, p. 73; WORSTER. *Rivers of Empire*, p. 138.

¹⁵ SAID. *Cultura e Imperialismo*, p. 40.

¹⁶ BUENO. *Decifrando mapas*, p. 230; SAID. *Cultura e Imperialismo*, p. 125.

¹⁷ FURTADO. *Oráculos da geografia iluminista*, p. 22-25, p. 527. Ver também: BUENO. *Desenho e Desígnio*, p. 299; HARLEY. *The New Nature of Maps*; MASSEY. *Pelo espaço*, p. 130-131.

¹⁸ PEIXOTO. *A máscara da Medusa*, p. 20-34, p. 258.

¹⁹ FURTADO. *Oráculos da geografia iluminista*, p. 24.

²⁰ HARLEY. *The New Nature of Maps*, p. 35 *apud* FURTADO. *Oráculos da geografia iluminista*, p. 24. Ver também a este respeito: BROTON. *Uma história do mundo em doze mapas*, p.22-23; EDNEY. A história da publicação do Mapa da América do Norte de John Mitchell de 1755, p. 31.

ferrovias com o intuito de perceber o caráter multifacetado das disputas pelo rio. Já no próximo capítulo, serão discutidas mais detidamente as experiências relativas às proposições de canais.

2.2 “HÁ CERTOS MANTOS QUE PRECISAM SER ARRANCADOS”

Entre 1852 e 1854, foram aprovadas três propostas de estradas de ferro que assumiram grande relevância nas disputas pelo São Francisco. Essas ferrovias, que estavam entre as primeiras do país, envolveram os interesses de quatro das suas províncias mais poderosas: Rio de Janeiro, Minas Gerais, Bahia e Pernambuco. Além de ser a principal procedência daqueles que ocupavam o alto escalão no aparelho estatal da monarquia, como a presidência do Conselho de Ministros, essas quatro unidades imperiais eram também as mais populosas, o que lhes garantia as maiores bancadas parlamentares.

Ainda que os representantes legislativos de uma mesma proveniência não constituíssem blocos homogêneos, as numerosas deputações dotavam aquelas províncias de grande poder. Sérgio Buarque de Holanda, por exemplo, considerou aquelas unidades do Império como as de maior “influência” nas decisões políticas do país. Embora tenha defendido a ocorrência de forte centralização do poder monárquico, ele sugeriu que tais províncias exerceram uma “dominação tetrárquica”²¹ no regime imperial.

Aprovar projetos sem o apoio de pelo menos um setor daquelas notáveis bancadas era tarefa das mais complicadas, senão impossível. Nesse sentido, os encaminhamentos de cada uma das projeções ferroviárias para o São Francisco ocorreram não só com base em estudos científicos sobre o meio, mas também no seio das dinâmicas de poder travadas especialmente no espaço parlamentar. Ora, o Império estava autorizado desde 1835 a conceder privilégios para a construção de vias férreas.²² O objetivo na época era garantir o fácil acesso da Corte às províncias de Rio Grande do Sul, Minas Gerais e Bahia. Em decorrência de uma série de dificuldades para levantar empresas do tipo naqueles anos, somente a partir das novas condições da década de 1850, a efetivação de estradas de ferro adquiriu maior impulso no país. O decreto nº 641 de 26 de junho de 1852 estruturou a construção de trilhos entre a Corte, no município do Rio de Janeiro, e os pontos da província

²¹ HOLANDA. *As influências regionais*, p. 272-273.

²² Ver Decreto nº 101 de 31 de outubro de 1835. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaoorigin-al-86906-pl.html>>. Acesso em: 7 out. 2014.

de Minas Gerais e de São Paulo que fossem considerados mais convenientes.²³ Em vez de almejar a ligação com regiões de Norte e Sul do país como em 1835, a meta em 1852 foi outra: os cafezais do vale do Paraíba.

Para levar a cabo esse projeto, o Estado regulamentou em 1855 sob o formato de sociedade anônima a Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II.²⁴ Como ressaltado por El-Kareh, essa iniciativa se fez sob moldes liberais e capitalistas em pleno Estado escravocrata e esteve profundamente vinculada aos interesses das elites cafeicultoras do Paraíba, região cada vez mais forte na economia nacional em meados do século XIX. “Filha da união de senhores de café com o Estado”, a ferrovia foi vislumbrada como instrumento decisivo à consolidação do poder crescente daquela classe de proprietários de terras e de escravos²⁵ ao possibilitar-lhe a comunicação moderna entre o porto da Corte e o reduto cafeeiro promissor na área entre Rio de Janeiro, São Paulo e Minas.

No entanto, poucos anos após a estrada de ferro D. Pedro II obter aprovação, outro vale passou a despontar como novo ponto para seu destino: o do São Francisco. Fora do núcleo cafeicultor do Paraíba, haveria outras riquezas bem mais variadas²⁶ a serem carreadas para a praça do Rio de Janeiro por meio da via férrea. Para além da serra do Mar, superar as serras da Mantiqueira e das Vertentes²⁷ tornou-se crescentemente uma meta em face do propósito de alcançar o São Francisco e seus supostos tesouros.

Todavia, a autorização para aquela estrada de ferro não se deu sem maiores agruras, sobretudo em âmbito parlamentar. Somente com alianças e pressões políticas foi possível encampá-la. Afinal, o poder das bancadas de Rio de Janeiro e de Minas Gerais não era suficiente para aprovar isoladamente um projeto de custos bastante elevados como os daquela estrada de ferro inédita no país. O apoio de representantes de outras províncias era

²³Ver Decreto nº 641 de 26 de junho de 1852. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-641-26-junho-1852-558790publicacaooriginal-80365-pl.html>>. Acesso em: 17 jan. 2014. Ver também a este respeito: MATOS. Vias de comunicação, p. 47-52.

²⁴ Ver Decreto 1.598 e 1.599 de 9 de maio de 1855. Disponíveis em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1598-9-maio-1855-558530-publicacaooriginal-79870-pe.html>>; <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1599-9-maio-1855-558531-publicacaooriginal-79871-pe.html>>. Acesso em: 22 out. 2014.

²⁵ EL-KAREH. *Filha branca de mãe preta*, p. 10; p. 133.

²⁶ Anexo Prolongamento do tronco principal da Estrada de Ferro de D. Pedro II. p. 97-98. In: Relatório apresentado à Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da Decima-Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1870.

²⁷ Ver a este respeito: Relatório apresentado à Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da Decima Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas Joaquim Antão Fernandes Leão. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1869. p. 42.

indispensável para concretizar a projeção sonhada, cujos benefícios, porém, interessavam eminentemente a mineiros e fluminenses.

Tal respaldo veio especialmente de membros das bancadas de Bahia e Pernambuco. Esse apoio, contudo, só ocorreu após uma contrapartida notável por parte de representantes de Minas Gerais e do Rio de Janeiro: a garantia da aprovação de vias férreas voltadas a interesses baianos e pernambucanos. Ainda que a ferrovia construída desde a Corte não lhes fosse conveniente, parlamentares daquelas províncias do Norte não perderam a oportunidade de tirar proveito da situação. Como deu a entender o baiano Barão de Cotegipe em 1871, aquele foi um momento peculiar para recordar ao governo monárquico sediado no Rio de Janeiro quanto à existência de demandas também por parte de outras regiões do Império.

[...] nós retirávamos o apoio ao ministério se acaso não nos ajudasse a promover a passagem do projeto sobre estradas de ferro para Bahia e Pernambuco; porque, dizíamos nós, apoiamos V. Ex. e o ministério na persuasão de que podem e querem promover a prosperidade de todo o Império, mas desde que se constituem o protetor de uma parte dele, negam o benefício à que outra parte tem direito, e seremos constringidos a retirar-lhes o nosso apoio.²⁸

Apesar de não fazerem parte dos interesses do governo sediado no Rio de Janeiro, as propostas ferroviárias de Bahia e Pernambuco foram aprovadas.²⁹ Não foi preciso, com isso, que aquelas bancadas do Norte passassem pelo “constrangimento” de retirar o apoio ao gabinete ministerial presidido à época pelo fluminense Visconde de Itaboraá.³⁰ Menos de um mês e meio após a autorização da ferrovia entre Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, as prerrogativas do decreto nº 641 foram estendidas também à construção de uma via férrea para Pernambuco por meio da singela “coadjuvação das deputações do sul”.³¹

A estrada foi projetada para ligar a capital da província pernambucana, Recife, ao ponto navegável do rio São Francisco acima da cachoeira de Paulo Afonso considerado mais propício. Era a chamada Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco. Todavia, conforme o

²⁸ Fala Br. de Cotegipe. Anais do Senado do Império. Sessão de 13 de junho de 1871. p. 106.

²⁹ Ver a este respeito: Fala de D. Manoel. Anais do Senado do Império. Sessão de 12 de agosto de 1853. p. 30.

³⁰ Joaquim José Rodrigues Torres (1802-1872) nasceu em São José de Itaboraá, no Rio de Janeiro. Formou-se em Ciências Naturais e Matemáticas pela Universidade de Coimbra em 1825. Foi ministro em vários setores do Império, Conselheiro de Estado e presidente do Conselho de Ministros do Império (1852-1853; 1868-1870). Foi um dos grandes nomes do partido conservador, integrando a chamada Trindade Saquarema.

³¹ Ver Decreto 1.030 de 7 de agosto de 1852. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1030-7-agosto-1852-559373-publicacaooriginal-81569-pe.html>>. Acesso em: 17 jan. 2014. Ver também: Fala Br. de Cotegipe. Anais do Senado do Império. Sessão de 13 de junho de 1871. p. 106.

senador D. Manoel,³² a concretização dessa estrada exigiu muito mais do que a anuência em relação à via férrea de D. Pedro II em 1852.

[...] em verdade a província de Pernambuco não podia ter a confiança de apresentar um projeto sobre estradas de ferro sem que a primogênita de Cabral [Bahia] lhe viesse logo na alheta, e se o artigo aditivo a respeito desta não passar, os outros têm de cair necessariamente; quando na outra câmara se apresentou um projeto com quarenta e tantas assinaturas para a construção da estrada da Bahia, já se deu a entender qual seria a sorte da Veneza brasileira [Recife] se os venezianos não obedecessem, porque o país está hoje governado pela primogênita de Cabral e pela Inglaterra do Brasil, que é a província de Minas. Cumpre, portanto, que os nobres senadores por Pernambuco e pela Bahia façam uma transação para votarem mutuamente pelos artigos, sem o que os primeiros nada conseguirão.³³

A província da Bahia, “sem querer ficar na retaguarda de suas rivais”,³⁴ dispôs-se a carregar sua “mão pesada”³⁵ no parlamento para exigir um caminho de ferro em direção ao almejado rio nascido em Minas Gerais. Com isso, no dia 3 de outubro de 1853, os parâmetros do decreto nº 641 foram também ampliados para a aprovação da estrada de ferro desde o litoral baiano “até a vila do Juazeiro, ou outro ponto que se julgar mais conveniente, da margem direita do Rio de S. Francisco”.³⁶ Essa seria a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco.

Longe de ser fruto de concessões benéficas do governo ou da imposição de anseios de elites fincadas no entorno da Corte, a efetivação dos diferentes planos viários para o rio São Francisco mais se assemelhava a “certos mantos que precisam ser arrancados”, conforme postulou o Barão de Cotegipe em 1871.³⁷ Como será visto a seguir, grupos procedentes das mais diversas partes do país almejaram e lutaram para aprovar a construção de seus projetos a partir de estratégias³⁸ articuladas a suas respectivas leituras do meio físico e seus interesses políticos e econômicos.

³² Manoel de Assis Mascarenhas (1805-1867) nasceu na Cidade de Goiás. Formou-se em direito na Universidade de Coimbra. Foi presidente da província do Rio Grande do Norte e do Espírito Santo, além de senador pelo Rio Grande do Norte.

³³ Fala de D. Manoel. Anais do Senado do Império. Sessão de 11 de agosto de 1853. p. 24.

³⁴ Fala de Cansansão de Sinimbu. Anais do Senado do Império. Sessão de 11 de agosto de 1874. Livro 3. p. 88.

³⁵ Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 18 de agosto de 1852. p. 632.

³⁶ Decreto nº 725 de 3 de outubro de 1853. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-725-3-outubro-1853-558720-publicacaooriginal-80226-pl.html>>. Acesso em: 17 jan. 2014.

³⁷ Fala Br. de Cotegipe. Anais do Senado do Império. Sessão de 13 de junho de 1871. p. 106.

³⁸ Ver a este respeito: CERTEAU. *A invenção do cotidiano*, p. 91-106.

Associada a anseios do governo monárquico sediado no Rio de Janeiro, a estrada de ferro D. Pedro II tinha clara vantagem ante suas concorrentes. Como acusou o senador baiano Fernandes da Cunha em 1871, ela era a “menina dos olhos de todos os governos”³⁹ do Império. Sob a estima do Estado monárquico, não é de surpreender que tal ferrovia tenha se tornado nos anos 1850 e 1860 a maior companhia do país, reunindo enormes somas de capitais e equipamentos tecnológicos.⁴⁰

Essa via férrea possuía enorme importância sobretudo para Rio de Janeiro e Minas Gerais. A antiga demanda por melhores vias de comunicação entre tais localidades se intensificou, de maneira especial, após a instalação da Corte portuguesa na América em 1808. O intuito era incrementar o mercado interno e o abastecimento de produtos agrícolas e pecuários, vindos frequentemente do território mineiro para a nova sede do Império luso.⁴¹

Fazer uma boa estrada que possibilitasse o acesso ao Oceano Atlântico foi demanda das mais caras a elites políticas e econômicas de Minas Gerais em meados do século XIX. Alguns mineiros, inclusive, alegaram que fazer esse tipo de obra equivaleria a conceder um porto àquela província interiorana.⁴² Após a tentativa de efetivar estradas de rodagem, como a do Parahybuna ou a da Companhia União e Indústria,⁴³ a estrada de ferro de D. Pedro II colocou-se como a grande opção para facilitar o escoamento da produção mineira em direção ao robusto mercado do Rio de Janeiro. Daí porque mineiros como Christiano Ottoni endossaram as reivindicações pelo prolongamento daquela estrada de ferro⁴⁴ para além do vale do Paraíba, de modo a alcançar também o São Francisco.

³⁹ Fala de Fernandes da Cunha. Anais do Senado do Império. Sessão de 14 de junho de 1871. Discursos. p. 7.

⁴⁰ EL-KAREH. *Filha branca de mãe preta*, p. 57-58.

⁴¹ FRAGOSO. *Homens de grossa aventura*; LENHARO. *As tropas da moderação*.

⁴² Fala de Sayão Lobato. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 6 de agosto de 1851. p. 486. Ver também a este respeito: Relatório que a Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes apresentou no acto da abertura da sessão ordinaria de 1865 o desembargador Pedro de Alcantara Cerqueira Leite, presidente da mesma provincia. Ouro Preto, Typ. do Minas Geraes, 1865. p. 19. Deputado Souza Carvalho. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 9 de maio de 1864. p. 32. Ver também: Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 9 de abril de 1864. p. 99.

⁴³ Ver a este respeito: Falla dirigida á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes na sessão ordinaria do anno de 1837 pelo presidente da provincia, Antonio da Costa Pinto. Ouro-Preto, Typ. do Universal, 1837. p. 37; Falla dirigida á Assembléa Legislativa Provincial de Minas-Geraes na sessão ordinaria do anno de 1840 pelo presidente da provincia, Bernardo Jacintho da Veiga. Ouro-Preto, Typ. do Correio de Minas, 1840. p. 21; Falla dirigida á Assembléa Legislativa Provincial de Minas-Geraes na abertura da sessão ordinaria do anno de 1842, pelo vice-presidente da provincia, Herculano Ferreira Penna. Ouro-Preto, Typ. do Correio de Minas, 1842. p. 10-12; Falla dirigida á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes na sessão ordinaria do anno de 1847 pelo presidente da provincia, Quintiliano José da Silva. Ouro Preto, Typ. Imparcial de B.X. Pinto de Sousa, 1847. p. 40; MATOS. Vias de comunicação, p. 46-47.

⁴⁴ Ver a este respeito: OTTONI. O futuro das estradas de ferro no Brasil, p. 15, p. 22; Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na terceira sessão da Nona Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio Luiz Pedreira do Couto Ferraz. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1855; Parecer nº 31. Obras Públicas da Provincia de Minas Geraes. 17 de agosto de 1862. OP 3/3 cx. 01, doc. 37 (APM);

Para o Rio de Janeiro, por sua vez, quanto mais riqueza lhe fosse transportada, mais sua praça comercial e seus lucros seriam impulsionados. A estrada de ferro era uma possibilidade excelente para fortalecer o porto da capital do Império como entreposto regional, quiçá até nacional. O intuito era monopolizar na Corte a intermediação entre o mercado internacional e o máximo possível da produção do país, drenando-lhe os gêneros produtivos de vastos territórios do interior em detrimento de outros portos menores.⁴⁵

Além dessa importância em termos econômicos, a estrada de ferro D. Pedro II e seu prolongamento ao São Francisco possuíam enorme significado político naquele momento. O sistema de transporte almejado por meio da junção da via férrea com a navegação fluvial a vapor seria crucial ao incremento das ligações entre Norte e Sul do Império⁴⁶ de forma centralizada no Rio de Janeiro. Em conjunto com o aproveitamento do vale do São Francisco, a ferrovia desde a Corte deveria ser o “tronco e o centro”⁴⁷ do sistema de comunicações interprovinciais até então moroso e difícil. Fundamentada no chamado modelo radial francês segundo o qual todos os caminhos deveriam levar à sede do governo, a estrada de ferro D. Pedro II representava o projeto de elites fincadas no entorno da Corte para as conformações do território nacional.⁴⁸ A ideia era tecer a integração e as configurações espaciais do Império de modo a fortalecer a posição da capital como grande centro do país.

Especialmente nos anos 1850 e 1860, período de frequente instabilidade nas relações com os países vizinhos, até mesmo a premissa militar foi utilizada para justificar e servir como prova da relevância do elo entre a Corte e o São Francisco. Para o deputado

Relatorio que á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes apresentou no acto da abertura da sessão ordinaria de 1865 o dezembargador Pedro de Alcantara Cerqueira Leite, presidente da mesma provincia. Ouro Preto: Typ. do Minas Geraes, 1865. p. 18-19; Prolongamento do tronco principal da Estrada de ferro de D. Pedro II. Appenso. In: Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da Decima-Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1870.

⁴⁵ MATTOS. *O tempo saquarema*, p. 72.

⁴⁶ OTTONI. O futuro das estradas de ferro no Brasil, p. 19-22; Deputado Souza Carvalho. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 9 de maio de 1864. p. 35; Relatorio do chefe da comissão encarregada dos estudos do prolongamento da Estrada de Ferro de D. Pedro II. p. 3. In: Anexo M – Relatorio apresentado a Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da Decima Terceira Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas Manoel Pinto de Souza Dantas. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1867; Anais do Senado do Império. Livro 4 de 1867. p. 253.

⁴⁷ Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na terceira sessão da Decima-segunda Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas Jesuino Marcondes de Oliveira e Sá. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1865. p. 31; Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da Decima Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas Joaquim Antão Fernandes Leão. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1869. p. 40-41.

⁴⁸ Ver a este respeito: REBOUÇAS. *A garantia de juro*, p. 186-187; Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 9 de abril de 1864. p. 99. Ver também: EL-KAREH. *Filha branca de mãe preta*; SANTOS. *A estrada de ferro Oeste de Minas*, p. 82.

mineiro Mello Franco, famoso entusiasta da via férrea entre aqueles pontos do Império, uma via de comunicação moderna entre o Rio de Janeiro e áreas de Norte e Sul pelo interior seria imprescindível especialmente em casos de uma eventual guerra marítima.⁴⁹ Seu argumento girava em torno da importância de o Brasil não ficar à mercê apenas das navegações oceânicas para conectar as províncias. E o São Francisco, juntamente com a ferrovia de D. Pedro II, corresponderia a essa linha de transporte interiorana.

Em 1861, apenas um ano após a publicação do estudo exploratório de Halfeld sobre o São Francisco, o governo imperial contratou o astrônomo francês Emmanuel Liais para investigar qual o melhor caminho para comunicar o Rio de Janeiro com a seção navegável do Alto São Francisco.⁵⁰ De acordo com suas conclusões, procurar um ponto a montante de Pirapora seria inviável devido ao grau de dificuldade e de custos dos trabalhos de melhoramento. Sua proposta foi, então, utilizar o rio das Velhas, fazendo-lhe chegar a estrada de ferro D. Pedro II. O destino mais adequado para essa ferrovia vinda da Corte seria a vila de Sabará, de onde o rio das Velhas era aparentemente navegável até sua foz no São Francisco, na localidade de Guaicuí, já a jusante de Pirapora.

As projeções de Liais foram bastante sugestivas da mobilização intensa de imaginários acerca da natureza em favor da via férrea de D. Pedro II. O intuito do astrônomo francês era evocar, com base no rigor científico, a imagem de que sua proposta era o caminho natural para a ligação do rio ao litoral. Com isso, ele defendeu que “a direção geral do curso do rio das Velhas [...] é exatamente sobre a linha que une Rio de Janeiro a Guaicuí”.⁵¹ O trajeto entre as localidades de Rio de Janeiro, Barbacena, Sabará e a Barra do Rio das Velhas formariam, segundo seus cálculos, uma reta. Ora, se o mundo moderno prezava avidamente pela regularidade, a defesa de Liais quanto à retidão literal de sua proposta seria trunfo magnífico contra a evidente sinuosidade e instabilidade dos outros caminhos.

O problema, no entanto, era que nenhum mapa até então permitia visualizar o que Liais relatara. Em vez de retilíneo, o percurso entre aquelas localidades costumava ser retratado sob a forma de ziguezague. Diante disso, aquele astrônomo não viu outra saída senão contestar todas as cartas geográficas existentes. Para ele, as variações no percurso entre

⁴⁹ Deputado Mello Franco. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 26 de maio de 1851. p. 296.

⁵⁰ Ver a este respeito: LIAIS. *Hydrographie du haut San-Francisco et du Rio das Velhas*, p. 2; Anexo n. 26 – Directoria das Obras Publicas e Navegação. 1ª Secção – Rio de Janeiro em 3 de Dezembro de 1861. In: Relatório da Repartição dos Negocios da Agricultura Commercio e Obras Publicas apresentado á Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da Decima Primeira Legislatura pelo respectivo Ministro e Secretario de Estado Manoel Felizardo de Souza e Mello. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1862.

⁵¹ “[...] la direction générale du cours du rio das Velhas [...] est exactement sur la ligne qui unit Rio de Janeiro à Guaicuihy [...]” (tradução minha). In: LIAIS. *Hydrographie du haut San-Francisco et du Rio das Velhas*, p. 2.

aqueles municípios derivavam unicamente dos consideráveis erros presentes nas cartas. Ao contrário, com “grande senso e uma grande exatidão”,⁵² Liais pôde perceber aquele trajeto como reto, o que o dotava de enorme vantagem para ser o percurso da ligação moderna do São Francisco ao Rio de Janeiro.

As projeções do francês corresponderiam aos percursos indicados pela própria natureza. Se o mundo natural, disse ele, agia “como um hábil engenheiro que, quando quer criar uma estrada de montanha, procura desvios numerosos com os quais possa diminuir a declividade e regularizá-la”, cabia à sociedade aproveitar e seguir os caminhos já preparados no território. A rota natural indicada pelo francês possuía ainda outra vantagem. Ela não apenas correspondia ao melhor trajeto, o retilíneo, mas também ao percurso repleto de riquezas minerais.⁵³ Sob o prisma do romantismo tão característico ainda naquelas décadas, o meio natural aparecia dotado de uma sabedoria incrível,⁵⁴ praticamente humana a ponto de coincidir com a racionalidade de representantes do Rio de Janeiro e de Minas Gerais, aos quais Liais estava articulado. Não por acaso, os estudos científicos do astrônomo francês serviram como arma nas mãos dos adeptos do fomento à ferrovia de D. Pedro II.⁵⁵

Entretanto, a ideia de caminho natural não era de todo nova. Antes mesmo da lei de 26 de junho de 1852, o deputado Paula Candido⁵⁶ afirmou em 1851 não defender a ida da estrada de ferro do Rio de Janeiro para sua província natal por interesses próprios. Ao contrário, a direção da ferrovia “parece haver sido traçada de propósito pela natureza; é aquela que, partindo do Rio de Janeiro, atravessasse a província de Minas, passando por Barbacena ou por S. João d’El-Rei, para daí ganhar o rio de S. Francisco na barra do Rio das Velhas”. Esse seria, assim, um caminho talhado há milhares de anos. Diante das acusações de ideia fantasiosa por parte de outros parlamentares, o deputado não hesitou em defender sua projeção como algo dado, objetivo, natural, isento de arbitrariedades humanas e, conseqüentemente, inquestionável.

⁵² “[...] une grand soin et une grande exactitude.” (tradução minha). In: LIAIS. *Hydrographie du haut San-Francisco et du Rio das Velhas*, p. 2-3.

⁵³ LIAIS. *Hydrographie du haut San-Francisco et du Rio das Velhas*, p. 2, p. 22.

⁵⁴ Ver a este respeito: KURY. *Ciência e nação*.

⁵⁵ Ver a este respeito: Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 19 de maio de 1864. p. 128; DURAND, abbé. *Le Rio San-Francisco du Brésil*. In : *Bulletin de la Société de Géographie*, 6me serie, tome VII, Paris, janvier-juin 1874. p. 600. Disponível em: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k37704k/f613.tableDesMatières>. Acesso em: 19 Jan. 2014.

⁵⁶ Francisco de Paula Candido (1805-1864) nasceu na Comarca de Mariana, em Minas Gerais. Formou-se em Letras (1829) e em Ciências Médicas (1832) em Paris. Foi deputado provincial e geral por Minas Gerais.

A possibilidade do que acabo de expender, se é romance, é um romance traçado pela natureza, do qual sou apenas o mau tradutor, ou o expositor. [...] este romance não é tão moderno quanto parece, porquanto esse rio de S. Francisco, e todo esse terreno que serviu de assento ao meu romance, todo esse terreno que compreendendo Rio de Janeiro, Parahybuna, Barbacena, S. João d'El-Rei, Curvêllos, barra do rio das Velhas e todo o rio de S. Francisco, etc., tudo isto está feito desde o princípio do mundo, tudo existe desde que, abalada a crosta terrestre que habitamos, as forças plutônicas ou centrais do nosso globo formaram os montes, e as depressões, levantando essas massas enormes de granito, de basalto, etc., e arrojando do interior os produtos vulcânicos, etc., desde então correm os rios, desde aí começa o primeiro original do meu romance... V. Ex. bem vê que não sou autor, não sou senão o expositor mui inferior, de um fato grande e sublime.⁵⁷

Ao evocar também a natureza, Christiano Ottoni em 1861 buscou desqualificar as outras estradas de ferro e legitimar a missão de conectar o São Francisco ao litoral como algo prioritariamente da alçada do Rio de Janeiro. A via férrea propugnada pela Bahia, assim como a por Pernambuco, não alcançaria o rio na porção acima das cachoeiras, o que lhe demandaria maiores gastos com reparos no leito do rio. Segundo Ottoni, ao contrário desses planos ferroviários, quer “se considerem as coisas pelo lado político, ou pelo lado comercial, a ligação do S. Francisco à capital do Império é, a meu ver, a primeira ideia em que o nosso governo deve pensar, e para que o corpo legislativo o deve habilitar”.⁵⁸ Para isso, todavia, foi preciso muitas vezes ocultar certas dificuldades presentes no percurso entre a Corte e os primeiros trechos navegáveis daquele vale do Brasil central.

O mapa elaborado entre 1866 e 1867 (ver figura 1) pelo engenheiro John Whitaker foi muito importante nesse sentido. Contratado pelo governo imperial, esse especialista procedente dos Estados Unidos foi incumbido de demonstrar e analisar as diversas possibilidades de prolongamento da estrada de ferro de D. Pedro II aos trechos navegáveis do São Francisco. Ao levar em conta esses aspectos, é interessante perceber como as leituras do território feitas por Whitaker mostraram-se bastante convenientes ao projeto ao qual ele estava articulado, fundado nos interesses de membros da Corte e das províncias do Rio de Janeiro e de Minas Gerais.

⁵⁷ Fala de Paula Candido. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 29 de julho de 1851. p. 366.

⁵⁸ Fala de Christiano Ottoni. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 26 de agosto de 1861. p. 289.

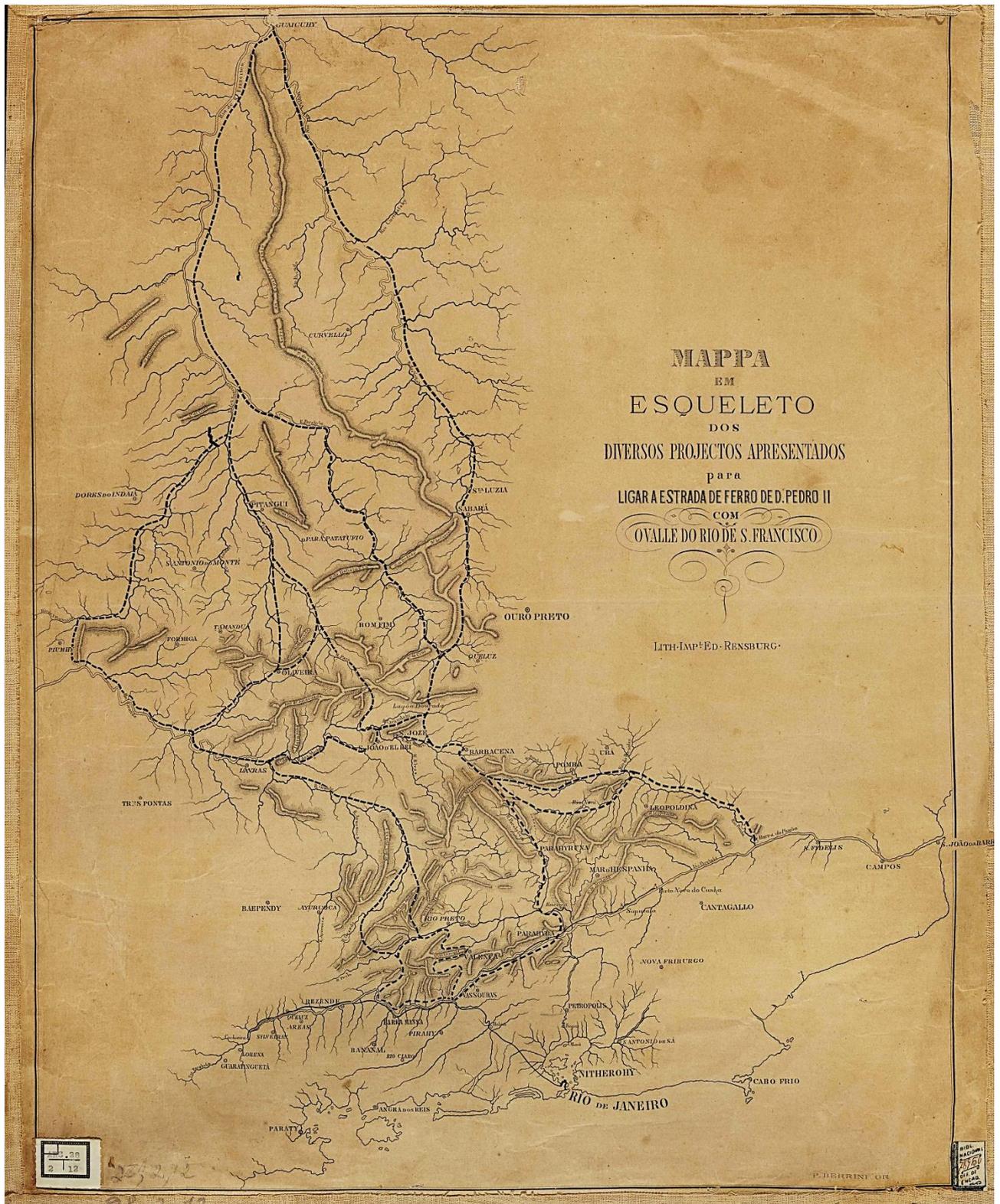


Fig. 1 – BNRJ. Mappa em esqueleto dos diversos projectos apresentados para ligar a estrada de ferro de d. Pedro II com o valle do Rio de S. Francisco. Rio de Janeiro: Lith. Imp. Ed. Rensburg, [s.d.]. 45,5 x 35,3 cm.

Segundo Whitaker, entre os “diversos traços propostos fazendo o centro na cidade do Rio de Janeiro” conforme desenhado no mapa (ver figura 1), o melhor não seria necessariamente o mais curto ou direto, mas sim o percurso que atravessasse os terrenos mais propícios ao cultivo, até então desaproveitados por falta de meios de comunicação.⁵⁹ Para o engenheiro, esse trecho era justamente aquele a percorrer as proximidades de Paraibuna, do Rio das Mortes e de Barbacena até a vila do Guaicuí. Ao fim e ao cabo, seu intuito era provar quão propício seria seguir esse pretensível caminho natural, cujo trajeto era não apenas viável, mas também marcado pela fartura de seus solos.

Diante do respaldo da via férrea de D. Pedro II no jogo político expresso tanto no meio parlamentar por meio de bancadas de peso quanto em âmbito científico com o uso de ferramentas como os mapas, houve quem se propusesse a conciliar propostas alternativas com aquelas forjadas no entorno da Corte. Embora muitas dessas projeções fossem a princípio sérias concorrentes, estadistas como o Visconde do Rio Branco não mediram esforços em defender o investimento em conjunto para as ferrovias da Bahia e a de D. Pedro II. Conforme visto aqui anteriormente, Rio Branco chegou até a considerá-las como as únicas portadoras de monopólio natural sobre as comunicações do São Francisco com o litoral. Para ele, o apoio do Império deveria recair prioritariamente sobre essas duas obras, pois complementares e indicadas pela natureza.

Com a esperança de que o apoio ao projeto fluminense e mineiro pudesse garantir os encaminhamentos de seus interesses, o deputado Junqueira⁶⁰ também pleiteou aquelas duas ferrovias em paralelo. Para ele, o Rio de Janeiro mostrava-se apto à ligação do São Francisco ao Atlântico, por ser forte empório do comércio da América do Sul e “o lugar donde emanam, por assim dizer, os raios que aviventam a política de todo o Império; é aqui que pulsa o coração do país; portanto, eu julgo que não deve para essa estrada haver ciúme [...]; a capital deve ter todos os elementos de grandeza e prosperidade”.

Apesar de, por um lado, corroborar o projeto centralizador do Império, por outro, Junqueira não deixou de lado seus interesses provinciais e defendeu a estrada de ferro da Bahia ao São Francisco. Esse rio, disse o deputado baiano, “é bastante grande e pode ser

⁵⁹ Relatório do chefe da comissão encarregada dos estudos do prolongamento da Estrada de Ferro de D. Pedro II. p. 3-5. In: Anexo M – Relatório apresentado a Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da Décima Terceira Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas Manoel Pinto de Souza Dantas. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1867.

⁶⁰ João José de Oliveira Junqueira (1832-1887) nasceu na capital da província da Bahia. Formou-se em Direito, foi ministro da Guerra e da Justiça, presidente das províncias do Piauí, Rio Grande do Norte e Pernambuco, deputado provincial, deputado geral e senador pela província da Bahia.

muito útil a todas as províncias que dele se avizinham. Não queremos monopólio; mas também não desejamos que aquilo que nos foi dado pela natureza seja inteiramente por nós desaproveitado”.⁶¹

O notável prestígio da estrada de ferro D. Pedro II no seio da Corte, nesse sentido, não silenciou vozes concorrentes aos seus propósitos. Imersos nas dinâmicas de poder do Império, variados projetos buscaram artifícios para conformar o território imperial sob parâmetros que foram bem além de um suposto protagonismo das elites políticas e econômicas centradas no Rio de Janeiro.

Uma importante projeção alternativa aos planos de elites fluminenses e mineiras veio de Pernambuco. Sua proposta de estrada de ferro, como já visto aqui, foi aprovada muito em função do poder de barganha da bancada pernambucana na Assembleia Geral. Construir um sistema moderno de comunicação entre o Recife, capital e sede do principal porto da província, e o Alto São Francisco seria mecanismo importante para fortalecer a posição daquela unidade do Império como forte entreposto regional. Desde os séculos XVII e XVIII, a praça comercial do Recife exerceu controle considerável sobre o comércio de muitas áreas ao seu redor, sobretudo nas então chamadas “capitanias anexas”. Seu domínio tendia a estender-se desde parte do Ceará até Alagoas.⁶² A estrada de ferro em direção ao São Francisco possibilitaria, desse modo, ampliar ainda mais o alcance do poder de Pernambuco, adentrando nos sertões daquela extensa bacia hídrica.

Logo com a construção das primeiras léguas da ferrovia entre as décadas de 1850 e 1860, algumas vantagens já começaram a despontar na dinâmica econômica da província. Tornou-se possível atender às demandas por melhor escoamento da produção de áreas fundadas no plantio de cana-de-açúcar que ainda enfrentavam sérias dificuldades de transporte. Esse foi o caso, especialmente, de porções da zona da mata do sul pernambucano, que puderam ser incorporadas mais intensamente à praça do Recife, sem precisar de intermediários.⁶³ O porto da chamada “Veneza brasileira” conseguiu receber, assim,

⁶¹ Deputado João José de Oliveira Junqueira. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 17 de maio de 1864. p. 100-101.

⁶² MELLO. *O norte agrário e o Império*, p. 220-221; _____. *Um imenso Portugal*, p. 180.

⁶³ MELLO. *O norte agrário e o Império*, p. 208.

quantidade maior de produtos e a menores preços, aumentando suas transações comerciais e seus dividendos.

Pelo menos nesses trechos iniciais, entretanto, a estrada de ferro do Recife ao São Francisco não conseguiu melhorar a contento o abastecimento de víveres na capital da província, rodeada em larga medida por monoculturas canavieiras. Não raras vezes continuava a ser necessário importar mantimentos de outras províncias e até de outros países em certos casos.⁶⁴ Até então, aquela parte da ferrovia tendeu a fortalecer sobretudo a grande pilastra da economia pernambucana, a monocultura açucareira voltada ao mercado externo.

Alcançar o São Francisco poderia ser crucial para ampliar não só a rede de comércio e de abastecimento de Pernambuco e de sua capital, mas também as bases econômicas da província. Especialmente em decorrência da maior concorrência internacional em torno do açúcar e da consequente queda de seus preços naqueles meados do século XIX,⁶⁵ abarcar as novas produções e mercados daquele vale do Brasil central seria fundamental aos interesses pernambucanos, possibilitando menor dependência quanto à produção canavieira.

A ideia, então, era ligar o porto de Recife ao primeiro ponto navegável a montante de Paulo Afonso. Esse destino foi projetado, na maior parte das vezes, para a vila de Boa Vista. Para alcançar os recursos financeiros necessários para as obras, a companhia responsável por essa via férrea se deu sob o formato de sociedade anônima. Suas ações procederam especialmente da praça de Londres, o que fez seu nome ganhar grafia especial: “Recife and Rio San Francisco Railway”. Aliás, dentre seus principais acionistas estava o famoso Visconde de Mauá.⁶⁶ O investimento de altas cifras e os cuidados por parte da firma desse adepto dos melhoramentos no Brasil⁶⁷ permitem perceber o otimismo das expectativas em torno da via férrea pernambucana nos anos 1850. Ela seria um caminho primoroso a escoar a produção do São Francisco e percorrer terrenos de grande potencial à cultura canavieira. Daí porque o deputado pernambucano Souza Carvalho não mediu palavras para exaltar as vantagens ditas naturais do projeto ferroviário de sua província, assim como sua superioridade ante as demais propostas.

⁶⁴ MELLO. *O norte agrário e o Império*, p. 209.

⁶⁵ MELLO. *O norte agrário e o Império*.

⁶⁶ Irineu Evangelista de Sousa (1813-1889) nasceu em Arroio Grande, Rio Grande do Sul. Foi comerciante, industrial e banqueiro. Destacou-se como entusiasta dos melhoramentos materiais, especialmente de estradas de ferro.

⁶⁷ Ver a este respeito: GRAHAM. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil*, p. 197.

A populosa e florescente cidade do Recife é o extremo norte das comunicações mais adaptadas a que se presta o rio de S. Francisco, para promover o comércio interior do país; é a capital de uma província que tem sido considerada a chave do norte, o ponto de mira da metade do Império; é situada na parte mais proeminente da costa; é o porto mais oriental de toda a América do Sul; é a mais direta comunicação com a Europa, por meio das diferentes linhas estrangeiras de vapores, e a mais direta comunicação com todas as nossas províncias setentrionais, por meio de barcos de vela e de vapores costeiros. [...] Assim a navegação a vapor do S. Francisco e a linha férrea entre este grande rio e o Recife servirão não só para Pernambuco, como para as Alagoas, a Paraíba, o Rio-Grande do Norte, o Ceará e outras províncias.⁶⁸

Se vários projetos da Corte buscaram afirmar o Rio de Janeiro como o coração do Império, determinados grupos de Pernambuco, por sua vez, almejavam legitimar a cidade do Recife como o coração do Norte, o ponto para onde deveriam convergir as províncias da região. Tal como no caso da ferrovia de D. Pedro II, o imaginário acerca da natureza foi essencial à defesa dessa proposta pernambucana. A fala de Souza Carvalho, sob essa perspectiva, buscou cravar a via férrea desde a “Veneza brasileira” como capaz de levar os produtos dos sertões do São Francisco ao porto localizado geograficamente mais próximo da Europa, com comunicação fácil e direta com aquele mercado tão almejado. Para ele, logicamente, o Recife era quem reunia as melhores condições e vantagens para intermediar as circulações entre o comércio internacional e os férteis e isolados interiores do Brasil.

Capaz de provar essa pretensa superioridade expressa nos contornos territoriais, o mapa haveria de ser instrumento infalível para sustentar as premissas dos pernambucanos interessados naquela via. Provavelmente datada do período entre as décadas de 1850 e 1860, a planta a seguir com o percurso da ferrovia de Recife ao São Francisco (ver figura 2) permite perceber como os interessados nesse projeto buscaram legitimá-lo. Caberia à cartografia o dever de mostrar a via férrea em direção à capital pernambucana como muito bem ajustada aos desenhos e sinuosidades da região. A ferrovia precisava afirmar-se como trajeto curto, direto e fértil, o melhor caminho, o caminho natural para os destinos das circulações pelo São Francisco.

⁶⁸ Fala de Souza Carvalho. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 19 de maio de 1864. p. 119.

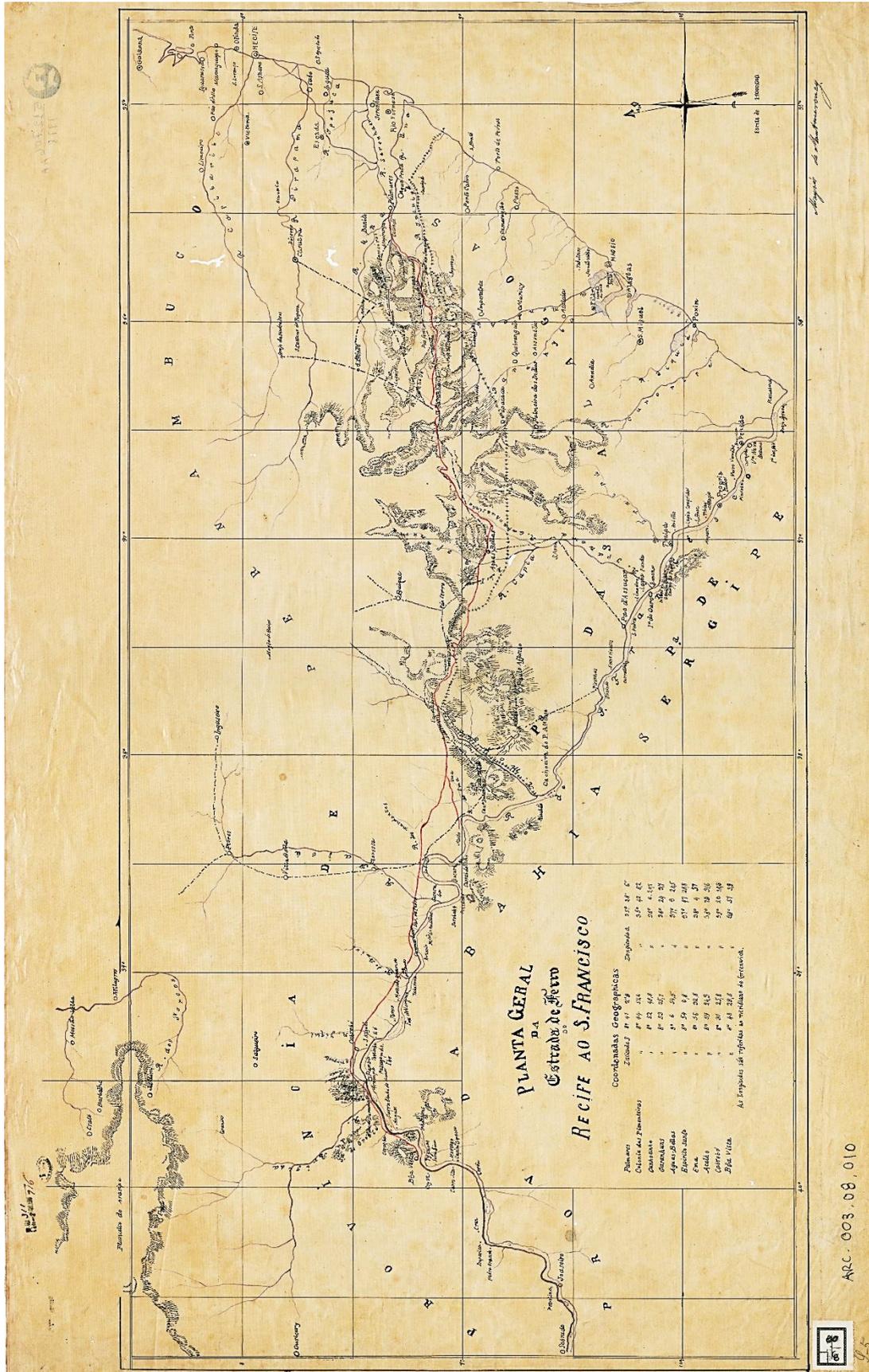


Fig. 2 – BNRJ. Planta geral da estrada de ferro do Recife ao São Francisco. Rio de Janeiro: Lith. Imp. Rensburg, [s. d.]. 1 mapa; 34 x 68cm. Escala 1:1.000.000. Cópia em papel vegetal.

Ao ocultar a necessidade de superar planaltos, a carta geográfica acima dava a ver um percurso sem muitas sinuosidades nem em necessidade de transpor serras, mas que se estenderia por entre as chamadas gargantas ou depressões. Além disso, esse caminho seria favorável à indústria agrícola. Segundo senador Hollanda Cavalcanti em 1853, bastaria olhar para o desenho do território para convencer-se de que não havia “nenhuma linha mais fácil que essa de Pernambuco; o terreno é naquela direção de uma produção prodigiosa; vede no mapa se encontrais alguma sombra de montanha; vede a nota que lá está a respeito de Garanhuns – terreno muito próprio para o melhor algodão”.⁶⁹ Além de Pernambuco, todavia, outra importante província mobilizou imaginários sobre a natureza para fortalecer-se como entreposto dos comércios do Norte e esteve em forte concorrência com a via férrea que partia do Recife.⁷⁰

As reivindicações da Bahia foram das que mais recorreram a imagens do mundo natural para legitimar-se. Em busca de maiores recursos para encampar e acelerar seu projeto, grupos baianos teceram, de modo constante, questionamentos às projeções concorrentes. Se, por exemplo, a ferrovia de Pernambuco já lograra relativo êxito com o alcance de terrenos da zona da mata açucareira, a via férrea da capital baiana a Juazeiro teve seu trajeto projetado em terreno, em sua maior parte, pouco propício à produção agrícola. Os benefícios dessa via, com isso, só começariam a ocorrer a contento após sua chegada ao rio São Francisco.

A Bahia foi província poderosa em termos econômicos e sobretudo políticos no Brasil oitocentista.⁷¹ Antigo centro político-administrativo da América portuguesa, aquela região esteve muito distante de ser mero aliado submisso aos ditames do poder central da monarquia de 1822 sediada no Rio de Janeiro. Sua forte tradição política, como local de procedência de muitos estadistas, além do fato de possuir a segunda maior bancada do Império com 14 deputados, atrás apenas de Minas Gerais com 20, dotava os interesses baianos de notável respaldo.

Sobretudo a partir dos anos 1840, tornou-se mais evidente para membros das elites econômicas da Bahia a necessidade de superar as comunicações precárias de sua capital

⁶⁹ Fala de Hollanda Cavalcanti. Anais do Senado do Império. Sessão de 16 de agosto de 1853. Livro 2. p. 48.

⁷⁰ Ver a respeito: Fala de Cunha Figueiredo. Anais do Senado do Império. Sessão de 20 de junho de 1871. Livro 2. p. 159-161.

⁷¹ Ver a respeito: HOLANDA. As influências regionais, p. 271-274; JANCSÓ; PIMENTA. Peças de um mosaico.

com o interior. Era de grande importância para a economia daquela província do Norte manter o domínio sobre a produção do interior de seu território e de seus arredores. Carrear as grandes riquezas contidas no vale do Alto São Francisco para a capital da província a colocaria “na posição de ser o primeiro porto comercial do Império em consequência do comércio espantoso que há de aproveitar”.⁷² O controle daquela bacia hidrográfica seria peça-chave ao interesse daquelas elites em fortalecer a Bahia como entreposto comercial não mais apenas da área de Sergipe aos sertões do São Francisco⁷³ como costumava ocorrer até então, mas também de parte de Goiás, do sul do Piauí e do Ceará, além do oeste pernambucano.

Para alcançar tal objetivo, poderosos grupos baianos buscaram implantar a navegação a vapor no São Francisco e construir a estrada de ferro da Bahia ao ponto mais conveniente naquele leito fluvial. Em meio à intensa disputa especialmente com a província de Minas Gerais e após longa espera, a Bahia conseguiu montar seu navio, o vapor Dantas, e o fez sulcar as águas daquele rio em 1871, pouco tempo após os mineiros.⁷⁴

A expectativa de determinados sujeitos em relação a esse sistema de transporte era a de chamar à vila do “Juazeiro toda a navegação do Rio de S. Francisco, que é livre de embarços deste lugar para cima”.⁷⁵ Apesar de haver anseios de outros destinos, a ideia mais recorrente foi a de fazer a estrada de ferro partir da capital provincial justamente até Juazeiro. Além de dominar as circulações fluviais com as embarcações a vapor, seria possível tornar o maior porto baiano, o de sua capital, o intermédio obrigatório entre o mercado internacional e o vale do São Francisco. Em 1852, a Junta da Lavoura da Bahia, instituição formada por senhores de terras da província, publicou o projeto de construção de uma ferrovia entre a sede administrativa da província e Juazeiro. Naquele mesmo ano da aprovação das propostas ferroviárias da Corte e de Pernambuco, também os baianos tentaram fortalecer suas projeções.

A Bahia, de forma semelhante às outras províncias interessadas em caminhos férreos ao São Francisco, buscava consolidar conformações do território imperial mais vantajosas aos seus interesses. Ante as disputa acirradas, os imaginários relativos à natureza

⁷² WILSON. *Relatorio ... sobre o Rio São Francisco e os diversos projectos para ligar a navegação do alto rio com algum porto do littoral*, p. 14.

⁷³ Ver a este respeito: MELLO. *O norte agrário e o Império*, p. 221; SOUZA. *Experiências de trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia*, p. 11.

⁷⁴ Falla com que o excellentissimo senhor desembargador João Antonio de Araujo Freitas Henriques abriu a 1.a sessão da 19.a legislatura da Assembléa Provincial da Bahia em 1.o de março de 1872. Bahia, Typ. do Correio da Bahia, 1872. p. 117, p. 21 - relatório obras publicas.

⁷⁵ Falla dirigida a Assembléa Legislativa Provincial da Bahia, na abertura da sessão ordinaria do anno de 1846, pelo presidente da provincia, Francisco José de Sousa Soares d'Andrea. Bahia, Typ. de Galdino José Rizerra e Companhia, 1846. p. 38.

ajudaram a fundamentar o propósito de alguns baianos de rechaçar as propostas concorrentes ao seu projeto e ampliar ao máximo os espaços sob o seu domínio. O então deputado Fernandes da Cunha deixou isso bem claro em 1870. Para ele, levar a estrada de ferro D. Pedro II ao São Francisco significaria “inverter a natureza e tudo centralizar na Corte, em proveito das províncias de Minas e do Rio”.⁷⁶ Na perspectiva do parlamentar, o mundo natural indicaria não só a primazia da Bahia quanto ao controle dos fluxos daquele vale ao litoral, mas também a necessidade de descentralizar o Império e de manter certo predomínio da província baiana sobre as áreas ao seu redor.

De modo semelhante, o senador baiano José Saraiva em 1871 considerou inadmissível tolerar um “sistema de centralização industrial” voltado a “fazer do Rio de Janeiro, contra a ordem natural das cousas, e invertendo a ordem lógica dos acontecimentos, o centro comercial e industrial do interior do Norte do Império”.⁷⁷ Esse posto, afinal, deveria caber não à capital da monarquia, mas à província do próprio Saraiva, que recorreu, inclusive, ao conflito com o Paraguai de Solano Lopez entre 1864 e 1870 para demonstrar o caráter inapropriado da ferrovia de D. Pedro II.

Se nós tivéssemos então uma estrada pela qual pudéssemos levar até Mato Grosso nossos recursos militares, Lopez não nos teria declarado guerra. Se querem fazer estradas no Sul que sejam políticas ou estratégicas, façam um caminho para Mato Grosso ou para Uruguaiana. A de D. Pedro II até o S. Francisco, não é estratégica, porque não temos fronteira a defender por aquele lado. [...] Entretanto quer se fazer crer aos que não conhecem nossas cousas que convém gastar dinheiro com o prolongamento do caminho de ferro de D. Pedro II até o Rio das Velhas, porque a política o exige, e é ela aconselhada pela necessidade de ligar o Norte ao Sul do Império. Esse engano é grosseiro. Não temos dinheiro para facilitar por meio de caminhos a exportação dos nossos mais ricos produtos, e temos já milhares de contos para estradas políticas?! Mas como explicar o prolongamento do caminho de ferro do S. Francisco até o Rio das Velhas senão por esse meio? Se quereis somente estradas estratégicas, e se tendes dinheiro para as empreender, começai por fazer a estrada de Mato Grosso, e a do Rio Grande do Sul, porque será isso o melhor tratado de paz que podeis celebrar com nossos vizinhos do Sul do Império.⁷⁸

Já nos anos 1840, o engenheiro André Przewodowski⁷⁹ explicitou uma leitura singular e em íntima conexão com os interesses baianos acerca da temida cachoeira de Paulo Afonso. Apesar de significar “grande inconveniente para os que navegam no Rio de S. Francisco, e não podem ir em seguimento até sua foz”, aquela queda d’água foi considerada

⁷⁶ Fala de Fernandes da Cunha. Anais da Câmara dos Deputados. Appendice. Sessão de 23 de agosto de 1870. p. 140.

⁷⁷ Fala de Saraiva. Anais do Senado do Império. Sessão de 12 de junho de 1871. Livro 2. p. 88.

⁷⁸ Fala de Saraiva. Anais do Senado do Império. Sessão de 12 de junho de 1871. Livro 2. p. 88.

⁷⁹ André Przewodowski (1799-1879) nasceu na Polônia. Foi conde e engenheiro, realizando trabalhos na província da Bahia.

por ele como “de manifesta vantagem para a Bahia, a qual assim monopoliza esse tráfico para si”.⁸⁰ Tal barreira fluvial seria, assim, um sinal extremamente evidente do meio físico quanto ao fato de que o escoamento do rio em direção ao litoral deveria ser realizado pela capital baiana.

O próprio engenheiro Halfeld destacou, em um de seus estudos exploratórios de 1854, que o percurso do rio São Francisco formava um arco quase circular, cujo centro seria justamente a cidade da Bahia, como era conhecida a capital da província.⁸¹ Entretanto, em seu relatório final publicado em 1860 com financiamento da Corte,⁸² não foi de estranhar-se a ausência dessa percepção geográfica da referida bacia hidrográfica. Afinal, o São Francisco deveria estar inscrito no território sob conformações mais convenientes aos interesses do poder central do Império, contratante daquele engenheiro de Hannover, e não aos da Bahia.

Se, como visto há pouco, alguns baianos buscaram conciliar o projeto ferroviário de sua província com o da Corte, houve outros que consideraram a ligação do Alto São Francisco ao Oceano Atlântico pela Bahia como monopólio inegociável, pois fruto da natureza. Qualquer proposta fora desses termos seria extremamente custosa e prejudicial, pois estaria indo de encontro às orientações do meio físico. O caminho férreo de D. Pedro II, de acordo com Fernandes da Cunha, não teria sequer “um palmo de via natural”, tornando necessário efetuar “a cada passo aterros e desaterros, declives e contra-declives, pontes e pontilhões, túneis e viadutos incessantes”. Permeada por terrenos acidentados, a proposta de mineiros e fluminenses consistia em uma “uma linha excepcional, dispendiosíssima”.⁸³

Já a ferrovia baiana seria a linha preferível, situada “quase justamente no centro do Império” e detentora de “um dos portos mais vastos do mesmo, uma das mais francas e belas baías do mundo”. Além de a maior parte dos trechos navegáveis do São Francisco estarem na província da Bahia, a distância de sua capital àquele rio não passava de 90 léguas, ao passo que a de Recife totalizava 180 e a do Rio de Janeiro, 230. Em vez de um “futuro incerto e duvidoso”, a empresa baiana comunicaria “um porto vasto do Atlântico, uma grande capital, populosa, rica, comercial [...] a um porto que é o empório do comércio interior do S.

⁸⁰ Revista trimestral de Historia e Geographia ou Jornal do Instituto Historico e Geographico Brasileiro. t. X. 1. trimestre de 1848. 2. ed. Rio de Janeiro: Typ. de João Ignacio da Silva, 1870. p. 376.

⁸¹ Exploração do rio S. Francisco. Offício dirigido ao Sr. Ministro do Imperio pelo engenheiro Fernando Halfeld. Jornal Correio Mercantil. Rio de Janeiro. n. 200. 21 de julho de 1854. p. 1.

⁸² 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.

⁸³ Senador Fernandes da Cunha. Anais do Senado do Império. Sessão de 12 de maio de 1871. p. 6.

Francisco, o do Juazeiro”. Até “segundo a ciência de engenheiro”, essa seria a “linha mais fácil, mais barata; é uma linha natural; pode-se dizer que está feita”.⁸⁴ Não haveria motivos para titubear.

A pretensa superioridade natural e incontestável da Bahia ante as demais propostas⁸⁵ era evidente – para os baianos, logicamente. Se Liais havia defendido a naturalidade do transporte pelo rio das Velhas e pela estrada de ferro D. Pedro II, cujo percurso formaria uma linha reta, o senador Fernandes da Cunha apropriou-se da cartografia sob outro prisma. Para ele, se os mapas, pretensos espelhos exímios da natureza geográfica do Império, seriam capazes de mostrar os melhores caminhos a serem feitos, eles deveriam servir “para convencer que só há uma estrada para o S. Francisco: é a da Bahia”. As dúvidas ou disputas quanto ao melhor percurso seriam desnecessárias: “para que estas coisas? Basta olhar para o mapa”, propôs Cunha. “A via natural do Rio S. Francisco é da capital da Bahia à cidade do Juazeiro. Deixem-se de obstinação”.⁸⁶

A carta geográfica (ver figura 3) publicada em 1870 pelo engenheiro britânico Hugh Wilson foi instrumento importante aos defensores da via férrea da Bahia. Contratado pelo governo baiano para demonstrar, com o devido rigor científico, a superioridade dos planos daquela província, Wilson elencou as principais propostas de estradas de ferro em direção ao São Francisco e não poupou críticas à via férrea de D. Pedro II.

⁸⁴ Senador Fernandes da Cunha. Anais do Senado do Império. Sessão de 12 de maio de 1871. p. 3-5.

⁸⁵ Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo presidente da província, o doutor João Mauricio Wanderley, no 1.º de março de 1854. Bahia, Typ. de Antonio Olavo da França Guerra e Comp., 1854. p. 29.

⁸⁶ Deputado Fernandes da Cunha. Anais do Senado do Império. Sessão de 16 de setembro de 1879. p. 131; p. 195.



Fig. 3 – BNRJ. Carta Geral da Província da Bahia e das Províncias de Rio de Janeiro, Minas Geraes, Espírito Santo, Sergipe, Alagoas e Pernambuco com partes das Províncias de S. Paulo, Goyaz, Piahy, Ceará e Parahyba. Carta Geral contendo o traçado das diferentes empresas projectadas com relação á navegação do Alto rio de São Francisco. [s. l.: s. n., s. d.]. In: WILSON, Hugh. *Relatorio ... sobre o Rio São Francisco e os diversos projectos para ligar a navegação do alto rio com algum porto do littoral* por Hugh Wilson, engenheiro civil. Bahia: Typographia de J. G. Tourinho, 1870.

Não por acaso, o engenheiro fez questão de enfatizar no mapa a considerável distância e sinuosidade do trajeto da estrada de ferro D. Pedro II. Para ele, bastaria “olhar para a carta topográfica anexa para se convencer que o porto do Rio de Janeiro não é porto legítimo por onde devam ser transportadas as riquezas do vale do Rio S. Francisco, nem por onde o imenso povo que aí habita possa alcançar sua emancipação”.⁸⁷ A solução apresentava-se claramente aos olhos dele: “Em proximidade ao alto Rio S. Francisco é inegável que o porto da Bahia é o mais favoravelmente situado”.⁸⁸

Até a ordem histórica foi arregimentada como argumento para demonstrar a prioridade da Bahia. “Qual foi sempre a estrada comercial dos habitantes das margens do S. Francisco? Qual foi sempre o empório do comércio do S. Francisco?”, questionou o senador Saraiva a seus colegas parlamentares em 1871. A resposta era clara para ele: a vila do Juazeiro. Portanto, “não é a província de Minas por nascer o rio de S. Francisco na serra das Canastras, que está no uso e gozo daquele rio. Da sua navegação estamos nós de posse desde tempos imemoriais por estar o Juazeiro na província da Bahia”.⁸⁹ A tradição comercial daquela vila ribeirinha⁹⁰ transformava não apenas a natureza, senão também o passado em fonte de poder aos baianos sobre o vale fluvial. A estrada de ferro, símbolo dos tempos modernos, deveria seguir o curso da história, suposta mestra da vida.

“Dê-se, pois, à Bahia o que é da Bahia”, concluiu o engenheiro baiano André Rebouças em 1874. O São Francisco deveria pertencer a seu proprietário histórico e natural. “O comércio de exportação e de importação dessas preciosas 240 léguas do alto S. Francisco pertence, por lei de Deus, aos portos da Bahia de Todos os Santos”. Já para o “caminho de ferro D. Pedro II pertencem, natural e irrecusavelmente, os vales do Paraíba do Sul, do Sapucaí, do rio Verde, e o vastíssimo vale do Rio-Grande: não tem, porém, nada a ver com o vale do S. Francisco. Não prossigamos quimeras!”. Se “a Serra do Mar e a Serra da Mantiqueira levaram para bem longe do porto do Rio de Janeiro o único rio importante das suas circunvizinhanças”, a capital imperial não tinha condições naturais de ser o centro convergente do Brasil. “Não se pode inverter as leis naturais; as águas correm para o mar: não

⁸⁷ WILSON. *Relatorio ... sobre o Rio São Francisco e os diversos projectos para ligar a navegação do alto rio com algum porto do littoral*, p. 15.

⁸⁸ WILSON. *Relatorio ... sobre o Rio São Francisco e os diversos projectos para ligar a navegação do alto rio com algum porto do littoral*, p. 17.

⁸⁹ Fala de Saraiva. *Anais do Senado do Império*. Sessão de 12 de junho de 1871. p. 86. Ver também: Fala de Fernandes da Cunha. *Anais da Câmara dos Deputados*. Sessão de 23 de agosto de 1870. p. 140;

⁹⁰ ABREU. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*, p. 47; HALFELD. *Atlas e relatorio concernente a exploração do Rio de S. Francisco desde a Cachoeira da Pirapora até ao Oceano Atlantico*, p. 34; SPIX & MARTIUS. *Pelos caminhos do sertão de São Francisco. Viagens pelo Brasil (1817-1820)*, p. 84.

é possível fazê-las retroceder para o cume das montanhas.”⁹¹ As distribuições de poder pelo Império deveriam seguir as indicações e segmentações da natureza. Além das serras, o próprio sentido do curso das águas do São Francisco indicaria a capital baiana como o destino das circulações em torno daquele vale do Brasil central.

Mesmo fora da chamada “dominação tetrárquica”, também havia vida, projetos, ações e interesses políticos. Outras estradas de ferro e de rodagem também foram propostas. A nação se delineava desde variadas paragens para além dos planos de Minas Gerais, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. Apesar de estudadas e fundamentadas sob os rigores da ciência, algumas vias não conseguiram respaldo para serem executadas. Esse foi o caso, por exemplo, do caminho férreo para ligar o vale do São Francisco ao do Tocantins.⁹² Já a estrada de ferro circundante à cachoeira de Paulo Afonso logrou certo êxito, conseguindo ser construída.

Longe das fronteiras daquelas quatro províncias de maior força política, o primeiro trecho do rio São Francisco a ser sulcado por modernos navios a vapor foi, muito provavelmente, o segmento a jusante de Paulo Afonso, nos limites entre as pequeninas Sergipe e Alagoas. Sob a expectativa de um futuro promissor para tal região, o imperador D. Pedro II desbravou em 1859 aquelas águas a bordo do Vapor Pirajá. Semanas antes da viagem do monarca, no entanto, o capitão do porto da capital alagoana percorreu aquela porção do rio com o vapor Valéria de Sinimbu. Seu intuito era examinar as possibilidades da inédita navegação a vapor, de modo a evitar imprevistos ao ilustre visitante com ares de pioneiro.⁹³

Após essas viagens primeiras, o governo imperial impulsionou a navegação a vapor naquele trecho. Em 1860, a Corte firmou um contrato com o baiano Barão de São Lourenço voltado aos transportes de caráter regular desde Penedo até o máximo possível antes de Paulo Afonso, na localidade de Piranhas.⁹⁴ Em virtude de uma série de dificuldades

⁹¹ REBOUÇAS. *Garantia de juro*, p. 207-217. Ver também a esse respeito: MONTENEGRO. *A Província e a Navegação do rio São Francisco*. 1875. p. 102-103.

⁹² Ver a este respeito: BAYLIS, James C. G. *Estudos de linhas ferreas e de navegação nas bacias dos rios S. Francisco e Tocantins executados pela Public Works Construction Company Limited*. Rio de Janeiro: Typ. Moreira, Maximino & C., 1875.

⁹³ PEDRO II. *Viagens pelo Brasil*; DUARTE. *Dom Pedro II e Dona Teresa Cristina nas Alagoas*, p. 35.

⁹⁴ Contracto que faz o governo imperial com o Barão de S. Lourenço para a navegação por vapor do rio de S. Francisco. 22 de Agosto de 1860. In: *Relatorio da Repartição dos Negocios da Agricultura Commercio e Obras Publicas apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da Decima Primeira Legislatura pelo respectivo Ministro e Secretario de Estado Manoel Felizardo de Souza e Mello*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1861.

econômicas para levar a cabo a empresa, o contrato foi transferido em 1864 para a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor.⁹⁵ Todavia, a introdução de navios modernos ocorreu somente após o governo garantir esforços para superar a cachoeira de Paulo Afonso por meio de estradas de ferro ou de rodagem e autorizar a abertura da navegação daquele rio ao comércio internacional em 1866.⁹⁶

A Bahia buscava garantir o controle sobre a navegação não somente em seu território, mas também nos trechos do vale em outras províncias. Todavia, seus interesses não foram os únicos a tal respeito. Houve forte ímpeto de Sergipe e sobretudo de Alagoas em movimentar o comércio pelo chamado Baixo São Francisco. Isso significaria incrementar não apenas a produção e a circulação de mercadorias, mas também as receitas fiscais daqueles governos provinciais e do geral. Sobretudo o empório de Penedo, em Alagoas, estaria destinado “a um futuro grandioso, como chave da navegação do imenso S. Francisco”.⁹⁷

Entretanto, os serviços da Companhia Bahiana, restritos a trechos relativamente curtos, não se mostraram tão rentáveis como se imaginou a princípio. Por vezes, as modernas embarcações ficaram em desvantagem até mesmo em relação ao transporte mais barato praticado nos pequenos barcos dos ribeirinhos. Para superar essa dificuldade, era imprescindível a construção de uma estrada para ligar os trechos já dotados de navegação a vapor no Baixo São Francisco com aqueles acima de Paulo Afonso.⁹⁸

Por meio de acordo entre os governos da província de Alagoas e do Império, o engenheiro Carlos Krauss foi enviado em 1868 para analisar a possibilidade da estrada entre as partes superior e inferior daquele vale fluvial.⁹⁹ Diante das disputas pelo rateio de verbas

⁹⁵ Relatório apresentado á Assembléa Legislativa na 1.a sessão ordinária da 15.a Legislatura, pelo vice presidente, Dr. Roberto Calheiros de Mello, aos 3 de maio de 1864. Maceió, Typ. Progressista, 1864. p. 15. Ver também a este respeito: ANRJ – Decreto número 3745, aprova o contrato celebrado com a Cia. de Navegação por Vapor Baiana para a navegação do Rio São Francisco.- 28/11/1866.

⁹⁶ Decreto 1.344 de 31 de agosto de 1866. Decreto 3.749 de 7 de dezembro de 1866. Disponíveis respectivamente em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1344-31-agosto-1866-554046-publicacaooriginal-72483-pl.html>>; <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3749-7-dezembro-1866-554560-publicacaooriginal-73201-pe.html>>.

⁹⁷ INSTITUTO Histórico e Geográfico de Alagoas. *Viagens do Exmo. Sr. Dr. José Bento da Cunha Figueiredo, mui digno Presidente da Província das Alagoas a cidade de São Miguel e Vila de Coruripe; as Comarcas de Camaragibe e Porto Calvo; Penedo e Mata Grande; ao Rio São Francisco até Piranhas e as Comarcas de Imperatriz, Anadia e Atalaia*. Maceió: Grafmarques, 2010. p. 99. Ver também: Brasil. Ministério da fazenda. *Exposição de motivos do regulamento para a navegação dos rios Amazonas o S. Francisco*. Imprensa: Rio de Janeiro, Typ. nacional, 1867. p. 7-8.

⁹⁸ Fala de Dantas. Anais do Senado do Império. Sessão de 17 de junho de 1865. Livro 2. p. 111; Relatório com que ao Exm. Snr. Dr. Graciliano Aristides do Prado Pimentel entregou a administração da Província das Alagoas no dia 22 de maio de 1868 o Exm. Snr. Dr. Antonio Moreira de Barros. Maceió: Typographia do Jornal Alagoano, 1868. p. 22-23.

⁹⁹ KRAUSS, Carlos. Reconhecimento Geral sobre o rio de São Francisco na parte inferior á Cachoeira do Sobradinho. Estudos preliminares para uma via ferrea do Porto das Piranhas a Jatobá onde a navegação é

entre as ferrovias procedentes da Corte, de Bahia e de Pernambuco, ele elaborou um estudo acompanhado de mapas que lhe serviram como instrumento indispensável à sua argumentação – e imaginação sobre o São Francisco. A natureza funcionou como recurso estratégico para legitimar os posicionamentos de Krauss, bem à guisa de seus principais estudos concorrentes.

Desenvolvida em 1868, a “Demonstração Graphica” do São Francisco (ver figura 4) foi um dos meios pelo qual Krauss buscou representar as dificuldades entre Sobradinho e Piranhas. Porém, a principal ênfase de seus trabalhos consistiu em afirmar a possibilidade de superar tais embaraços por meio de melhoramentos. O mapa demonstraria como o talvegue daquele trecho do rio possuiria condições de navegabilidade desde Sobradinho a Jatobá. Daí até Piranhas, que constituiria segmento completamente inadequado à navegação devido a cachoeiras como a de Paulo Afonso, o projeto mais adequado para Krauss seria uma estrada de ferro lateral ao conjunto de quedas d’água.

O engenheiro chegou a ressaltar essa via férrea como obra simples e pouco custosa, pois “harmonizada” com os “declives fortes” da região.¹⁰⁰ Bastaria apenas o esforço para melhorar o percurso fluvial, com obras de alargamento do leito, retirada de empecilhos e retificações no declive, para franquear a navegação a vapor de Sobradinho até Jatobá. A partir dessa localidade, o deslocamento poderia ser feito por trilhos até Piranhas para, em seguida, embarcar-se novamente em navios rumo ao Oceano Atlântico. Em suma, os planos de Krauss estariam em total acordo com o meio físico. E o mapa seria a grande prova disso.

interrompida pela Cachoeira de Paulo Affonso. p. 19. In: Anexo T. Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da Decima Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas Joaquim Antão Fernandes Leão. Rio de Janeiro: Typographia do Diário do Rio de Janeiro, 1869.

¹⁰⁰ KRAUSS. Reconhecimento Geral sobre o rio de São Francisco na parte inferior á Cachoeira do Sobradinho. p. 11-12.

Com base nos argumentos de Krauss, o senador alagoano Sinimbu¹⁰¹ defendeu em 1871 a aprovação do projeto da via férrea entre Piranhas e Jatobá, um “modesto tram-road” mais curto e eficaz “do que por qualquer das linhas projetadas”¹⁰² até então. Na disputa por legitimidade, ele não poderia perder a chance para descredenciar as demais propostas, de modo a afirmar a sua como a mais conveniente ou mesmo natural. Em 1874, Sinimbu classificou a ferrovia de Minas Gerais como “desvantajosamente colocada” e “ainda incerta em sua direção e afastada do ponto objetivo”. A de Pernambuco “ainda não passou das margens do rio Una” e a baiana “termina ainda no povoado de Alagoinhas, tendo cada uma delas a extensão de apenas 20 léguas”.¹⁰³ A mais proveitosa seria, sem hesitações, a proposta do alagoano.

Contudo, a disputa com os projetos de poderosas províncias foi intensa e dificultou sobremaneira a encampação da ferrovia defendida por aquele alagoano. Especialmente pernambucanos e baianos acusaram essa via férrea como desnecessária, ainda mais em face da escassez de recursos imperiais para levar a cabo as três grandes ferrovias já aprovadas desde o começo da década de 1850. Em 1875, o senador baiano Fernandes da Cunha caracterizou o escoamento pela ferrovia de Jatobá a Piranhas como “um absurdo, um impossível natural; e, conseqüentemente é coisa que não se deve pedir, que não se pode esperar, e mesmo não se deve pensar. A saída do alto S. Francisco não é pelo Penedo, é pelo Juazeiro à Bahia”.¹⁰⁴

Se até então a estrada de ferro de Paulo Afonso tendia a ser relegada como um projeto infundado e sem razão de ser, sua situação se transformou em 1878, quando o próprio Sinimbu assumiu a presidência do Conselho de Ministros do Império. Bastante articulado a investidores ingleses e ardoroso defensor da modernização do país com base no capital estrangeiro, Sinimbu direcionou-se ao ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e obteve grande respaldo para levar a cabo a estrada de ferro na modesta província de Alagoas.¹⁰⁵

¹⁰¹ João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu (1810-1906) nasceu em São Miguel dos Campos, Alagoas. Formou-se em Direito pela Academia de Olinda. Foi ministro, presidente do Conselho de Ministros, presidente das províncias de Alagoas, Bahia, Rio Grande do Sul e Sergipe, deputado provincial, deputado geral e senador por Alagoas.

¹⁰² Fala de Sinimbu. Anais do Senado do Império. Sessão de 19 de junho de 1871. Livro 2. p. 140.

¹⁰³ Fala de Cansansão de Sinimbu. Anais do Senado do Império. Sessão de 11 de agosto de 1874. Livro 3. p. 88.

¹⁰⁴ Senador Fernandes da Cunha. Anais do Senado do Império. Apêndice de 1875. P. 51-52.

¹⁰⁵ MELLO. *O norte agrário e o Império*, p. 164. Ver também a este respeito: INSTITUTO. *A construção da Estrada de Ferro de Paulo Afonso*. OLIVEIRA. Nos trilhos da história.

É importante perceber como Sinimbu alterou os argumentos em torno de sua proposta em decorrência da intensa seca iniciada em 1877 em províncias do Norte. Se antes o projeto se voltava em larga medida à questão dos transportes, a calamidade da falta d'água do fim dos anos 1870 o fez revestir-se sob a grande comoção do combate à estiagem. Não mais a imagem de uma natureza fecunda e ubérrima a ser escoada, mas sim estéril e flagelada seria o pressuposto para legitimar a via férrea ao redor de Paulo Afonso. A obra seria um modo de empregar os “milhares de braços, que jazem ociosos”¹⁰⁶ nas margens do São Francisco e, assim, abrandar os efeitos da calamidade climática.

Como presidente do Conselho de Ministros, o alagoano conseguiu decretar em 1878,¹⁰⁷ em meio à relação confusa com a Assembleia Geral, o financiamento da estrada de ferro de Paulo Afonso. O conflito foi intenso especialmente com as ferrovias mais próximas, as de Pernambuco e Bahia, ainda longe de alcançarem o São Francisco. O Barão de Cotegipe, por exemplo, não poupou críticas ao ministro alagoano: “senhores, o patriotismo às vezes cega. Eu não posso atribuir a resolução tomada pelo honrado presidente do conselho, decretando a construção dessa estrada, senão a um movimento, ou, antes, a uma cegueira do patriotismo”,¹⁰⁸ em que a pátria de Sinimbu seria não o Brasil, mas Alagoas. Já Fernandes da Cunha classificou a decisão daquele presidente do Conselho como resultado também da excessiva confiança por parte do alagoano em um engenheiro bastante criticado e refutado, como seria Krauss.¹⁰⁹ Para o senador baiano, afinal, uma ciência bem fundamentada deveria indicar, indubitavelmente, a estrada de ferro da Bahia como o melhor caminho.

Bastante contestado, Sinimbu impulsionou em 1879 o serviço do engenheiro William Roberts¹¹⁰ à frente da Comissão de Hidráulica de melhoramentos do São Francisco¹¹¹ para sanar as dúvidas a respeito dos meios adequados para conectar as porções superior e inferior do vale. Esse grupo de especialistas ficou incumbido de indicar, entre outros aspectos, a viabilidade ou não da ferrovia de Paulo Afonso. Roberts até falou de alguns problemas

¹⁰⁶ Senador João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu. Anais do Senado do Império. Sessão de 14 de julho de 1879. P. 210. Sessão de 16 de setembro de 1879. p. 102; Falla com que o exm. snr. dr. Cincinnato Pinto da Silva, presidente da provincia, installou a 2a Legislatura Provincial das Alagoas em 30 de abril de 1879. Maceió, Typ. do Liberal, 1879. p. 73.

¹⁰⁷ Ver a respeito da execução da obra: Decreto n. 6.918, de 1º de Junho de 1878. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-6918-1-junho-1878-547626-publicacaooriginal-62417-pe.html>>. Acesso em: 20 fev. 2015; Resumo dos trabalhos feitos na Estrada de Ferro de Paulo Affonso até 1.º de Novembro de 1879. In: Caixa 4449. (APA).

¹⁰⁸ Fala de Br. de Cotegipe. Anais do Senado do Império. Sessão de 6 de setembro de 1879. Livro 9. p. 46.

¹⁰⁹ Fala de Fernandes da Cunha. Anais do Senado do Império. Sessão de 16 de setembro de 1879. Livro 9. p. 186.

¹¹⁰ William Milnor Roberts (1801-1811) nasceu nos Estados Unidos e formou-se em engenharia civil.

¹¹¹ Relatório apresentado á Assembléa Geral na terceira sessão da Decima Setima Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas Manuel Buarque de Macedo. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1879. p. 190.

desse projeto, mas não titubeou ao declarar o plano dileto de seu contratante como viável e necessário.¹¹²

A reação do senador por Pernambuco João Alfredo¹¹³ em 1879 expressou muito claramente o descontentamento com Sinimbu e teor das disputas em torno do escoamento do rio São Francisco. Para ele, as fantasias seriam armas comuns para legitimar as propostas. No entanto, o parlamentar pernambucano, bem como muitos representantes de outras províncias, tendiam a reconhecer esse artifício como presente apenas nos projetos concorrentes aos seus. Ao contrário, as projeções de suas respectivas províncias não seriam pautadas em devaneios, mas tecidas à luz das indicações da natureza.

Eis aqui o motivo pelo qual o Sr. presidente do conselho decretou a estrada de ferro de Paulo Afonso: filho da província das Alagoas, o honrado presidente do conselho entendeu que o rio S. Francisco não devia pertencer nem ao Rio de Janeiro, nem a Minas Gerais, nem à Bahia, nem a Pernambuco, mas a sua província natal; e então, fantasiando a acumulação de retirantes e a necessidade de dar-lhes pronto socorro por meio do trabalho, decretou essa estrada, que não tem justificação alguma (apoiados).¹¹⁴

Em meio às disputas pelo monopólio do aproveitamento do São Francisco como via moderna de comunicação, a opinião do deputado paranaense Jesuíno Marcondes em 1864 foi também bastante interessante. Para ele, o cenário de confrontos pelo rio mais se assemelhava a “uma espécie de páreo nos jogos hípicas”. Vários cavalos dinâmicos estariam a “disputar o prêmio da vitória” a “ser conferido ao primeiro que tocar as margens daquele grande rio”.¹¹⁵ Como nas corridas de hipismo, havia muito a ganhar ou a perder. E as apostas foram muito altas. Os diversos oponentes recorreram a estudos científicos, mapas, conchavos políticos e imaginários sobre a natureza tão férteis quanto o próprio São Francisco para acalentar os sonhos de conquistar os louros do controle sobre aquele vale.

¹¹² BRASIL. Comissão hidraulica sôbre o exame do rio S. Francisco. *Relatório de W. Milnor Roberts engenheiro chefe da Comissão hydraulica sobre o exame do Rio S. Francisco des o mar ate a cachoeira de Pirapóra (extensão de 2.122kl.) feito em 1875-1880*. Rio de Janeiro, Typ. nacional, 1880. p. 70-74.

¹¹³ João Alfredo Corrêa de Oliveira (1835-1919) nasceu no engenho São João, na Ilha de Itamaracá, em Pernambuco. Formou-se em direito pela Faculdade do Recife. Foi deputado provincial, deputado geral e senador por Pernambuco, presidente das províncias do Pará e de São Paulo, além de Presidente do Gabinete de Ministros (1888-1889).

¹¹⁴ Senador João Alfredo. *Anais do Senado do Império*. Livro 6. Sessão de 17 de junho de 1879. p. 152.

¹¹⁵ Fala de Jesuíno Marcondes. *Anais da Câmara dos Deputados*. Sessão de 18 de maio de 1864. p. 107.

CAPÍTULO 3

“ESMOLA D’ÁGUA A SÃO FRANCISCO”

Uma enxada dirigida por um homem pode levar água até o fim do mundo.
Venâncio Henriques de Rezende, Anais da Câmara dos Deputados, 1852.

A natureza recusou águas abundantes ao Ceará; o homem lhe as dê: e assim conseguirá com o trabalho aquilo com que a mesma natureza não o microseou, mas com que lhe excita a atividade.

Tristão de Alencar Araripe, Anais da Câmara dos Deputados, 1877.

Além das estradas de ferro, vários outros projetos voltados ao incremento das circulações entre o vale do São Francisco e o Oceano Atlântico também foram almejados e defendidos persistentemente por diversos grupos sociais no decorrer do século XIX. Sem dúvida, um dos principais tipos de propostas a fazer frente às ferrovias aprovadas pelo regime monárquico consistiu nos planos de abertura de canais. Em vez da ligação entre pontos distintos com base em caminhos férreos, o fundamento desses empreendimentos hidráulicos era proporcionar vias de comunicação por meio do aproveitamento moderno das águas fluviais do país.

Após a análise de propostas ferroviárias, este capítulo trata das projeções de canais que visaram comunicar os trechos do São Francisco acima da cachoeira de Paulo Afonso com o litoral em meados dos anos oitocentistas. A ideia é investigar a relevância desses projetos hidráulicos e como eles foram defendidos ou contestados sob os mais variados parâmetros naquele período. Não apenas houve planos de destinos diversos para receber as águas do São Francisco, mas também cada uma das propostas, mesmo aquelas com trajetos similares, tendeu a ser mobilizada de modo específico.

Para o primeiro tópico, a intenção é perceber a difusão de canais pelos diferentes continentes naquela época e, a partir disso, compreender o processo de proposição de obras hidráulicas desse tipo para o São Francisco com o objetivo de superar a catadupa de Paulo Afonso. Em seguida, analiso como os anseios pela canalização para o rio Jaguaribe, que foi o destino reivindicado de modo mais recorrente no período, ocorreram com base em argumentos diversos. Em um terceiro momento, discuto como os questionamentos e as mobilizações em favor dessas últimas projeções se fundamentaram em imaginários relativos a aspectos da natureza entre as décadas de 1840 e 1860. Já no último tópico, o objetivo é compreender como novos contornos do projeto começaram a ganhar força nos anos 1870,

especialmente em decorrência da forte seca iniciada em 1877. Analisar essas ambições hidráulicas alternativas às famosas estradas de ferro do período monárquico abre a possibilidade de mirar o Império sob outros prismas, a partir de projeções que não vingaram.

3.1 O ANSEIO POR OUTROS BRAÇOS DO RIO

Especialmente no decorrer do século XIX, as relações entre seres humanos e rios tornaram-se cada vez mais mediadas por máquinas. Sob o entusiasmo diante do ideário do progresso, houve bastante expectativa em torno do aproveitamento do potencial fluvial em sua plenitude, o que significava, em outras palavras, fazer as águas trabalharem com o máximo de rendimento para propósitos sociais.¹ A construção de canais foi uma das medidas mais recorrentes em face do desejo intenso naquele período de adequar o mundo natural para fins de transporte. Por meio desse tipo de obra hidráulica, seria possível superar as oscilações sazonais, as sinuosidades e os eventuais obstáculos presentes nos cursos d'água. Na época, os horizontes da modernidade permitiam vislumbrar a transformação dos rios em caminhos fáceis, seguros, regulares e diretos para aproximar os centros produtores dos mercados consumidores espalhados ao redor do planeta. Uma natureza racional e saudável deveria ser uma natureza de produtividade uniforme, sem defeitos, retificada pelas mãos cientificamente treinadas dos estudiosos da ciência hidráulica, sobretudo engenheiros.²

Como peças-chave a esse propósito de “corrigir” rios e bacias hidrográficas, os chamados canais de navegação se espalharam por países como França, Holanda e Inglaterra especialmente a partir de fins do século XVIII. Entretanto, a maior difusão pelo planeta e o esplendor em torno desse tipo de obra ocorreram principalmente no século XIX, quando a demanda por melhores sistemas de transporte incidiu de modo ainda mais intenso nas dinâmicas sociais.³ Sobretudo o canal de Suez, inaugurado em 1869 na colônia inglesa do Egito, tornou-se um símbolo, verdadeiro fetiche da modernidade e da expansão do mercado mundial.⁴

¹ WHITE. *The organic machine*, p. 31.

² WORSTER. *Rivers of Empire*, p. 154; KROPF. O saber para prever, a fim de prover, p. 202-223; COELHO. *As profissões imperiais*; MARINHO. De politécnicos a engenheiros; _____. *A Engenharia Imperial*.

³ MANTOUX. *The industrial revolution in the eighteenth century*, p. 120-125.

⁴ HADDAD. *Digging to India*, p. 371-372; HARDMAN. *Trem Fantasma*, p. 36.

No Império do Brasil, o anseio crescente por melhores vias de comunicação fez despontar uma série de propostas de canais fluviais.⁵ Ao abarcar províncias de Norte e Sul do Império, a bacia hidrográfica do São Francisco não foi exceção a esse pendor do século XIX. Em Sergipe, por exemplo, diversos presidentes e deputados provinciais empenharam-se em favor de sua construção nos trechos a jusante da cachoeira de Paulo Afonso. A intenção era interligar aquele rio com alguns pequenos cursos d'água da província, de modo a melhorar o escoamento da produção canavieira sergipana.⁶ Houve também quem sugerisse, em certo momento, canais para unir o São Francisco aos rios Grande e Paraná, no sul do Império, com o fito de construir uma rede ampla de transportes fluviais pelo país.⁷ No entanto, o escopo deste estudo volta-se especificamente à investigação das propostas de canalização que se pautaram pelo propósito de ligar os sertões do Alto São Francisco ao Oceano Atlântico. Convém destacar, nesse sentido, as projeções de encanamento lateral a Paulo Afonso, os projetos em direção ao rio Parnaíba e, sobretudo, os planos voltados ao rio Jaguaribe.

Ao propiciar a superação de estorvos do meio físico representados principalmente pela cachoeira de Paulo Afonso, esses canais poderiam colocar a natureza a serviço da sociedade, ou pelo menos de parte dela. Daí porque a possibilidade de estender a área banhada pelas águas do São Francisco e franquear-lhe a navegação com o litoral foi objeto de interesse de variadas elites políticas e econômicas. Além de incrementar a comunicação interprovincial, expandir o comércio e difundir a ordem imperial por regiões isoladas, essa obra seria uma proeza digna do caráter moderno. Os planos de canalização representariam a capacidade de domar as águas de um dos maiores rios do Império brasileiro. Concretizar tais projeções seria fundamental para sincronizar o país aos ditos passos avançados do progresso, fazendo o Brasil entrar no concerto seletivo das nações tidas como civilizadas.

Em 1847, o coronel Ignacio Accioli Silva defendeu a viabilidade e a importância de um canal para ligar o São Francisco ao mar com base justamente em referenciais do dito

⁵ Ver a este respeito: EXPILLY, Charles. *Mulheres e costumes do Brasil*. Trad. Gastão Penalva. 1. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935 [Edição original de 1863] (Acervo coleção Brasileira) p. 252; PENHA. *Nas águas do canal*.

⁶ Ver a este respeito os discursos do órgão executivo da província, como por exemplo: Relatório Presidente de Província de Sergipe. 1835. p. 120; Falla com que abriu a segunda sessão ordinária da Legislatura Provincial, o vice-presidente da província de Sergipe, doutor Manoel Joaquim Fernandes de Barros. In: Noticiador Sergipense. Sergipe. 12 de fevereiro de 1836. p. 5; Falla com que abriu a 2.a sessão da 5.a legislatura da Assembléa Provincial de Sergipe, o excellentíssimo presidente da província, doutor Anselmo Francisco Peretti, em o dia 21 de abril de 1843. Sergipe, Typ. Provincial, 1843. p. 35-38; Ofício de Raimundo d'Araujo Jorge. p. 1-2. In: "RELATORIO 1851" – Província de Sergipe; Relatório com que foi aberta no dia 21 de janeiro de 1867 a segunda sessão da décima sexta legislatura da Assembléa Provincial da província de Sergipe pelo exm. snr. presidente, dr. José Pereira da Silva Moraes. Aracajú, Typ. do Jornal de Sergipe, 1867. p. 36.

⁷ Deputado José Jorge da Silva. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 3 de junho de 1864. p. 40; MORAES. *Navegação interior do Brasil*, p. 204-205, p. 233.

mundo civilizado. Apesar de considerar a obra difícil e “gigantesca”, Ignacio enalteceu os trabalhos de “canalização dos grandes rios Mississipi e Missouri”. Graças a esse feito, a navegação em grandes embarcações a vapor ter-se-ia tornado possível naqueles cursos d’água dos Estados Unidos. Além disso, “não menos importantíssima foi a abertura dos magníficos canais do Languedoc, de Montargis, de Charoles, Dijon, Orleans, e outros em França, que presentemente são poderosos veículos de riqueza nacional”.⁸ Se o Brasil, nas palavras do viajante Richard Burton em fins dos anos 1860, era “a terra dos grandes rios, mas ainda ‘não melhorados’”,⁹ não lhe faltariam exemplos de inspiração e de provas da possibilidade de obras hidráulicas com a envergadura dos canais.

Ignacio destacou também que, já em 1807, o desembargador João Rodrigues de Brito¹⁰ se interessou por esse tipo de obra hidráulica em meio à constatação de “desleixo” ante a natureza na então América portuguesa. Perante “um povo tão numeroso submergido na pobreza, podendo com o trabalho de uma semana bem dirigido abrir os mananciais da abundância, e da felicidade”, Brito asseverou que “o filósofo não pode contemplar esta cena com olhos enxutos”. Para mudar tal quadro por meio de trabalhos bem dirigidos, uma das medidas possíveis seria justamente a ideia de fazer o São Francisco “sangrar” acima da queda d’água em Paulo Afonso ao “separar dele um braço que tomasse outra direção”.¹¹ Entretanto, propostas como essa adquiriram maior repercussão especialmente em meados do século XIX, quando tenderam a associar-se à demanda por melhores sistemas de comunicação no Império.

Uma das indicações nesse sentido foi a de construir um canal lateral à cachoeira de Paulo Afonso. A ideia era criar um caminho navegável que contornasse a catadupa, de modo a franquear a navegação a vapor entre as partes superior e inferior do rio. Um dos principais defensores dessa obra foi o oficial de infantaria e major Marianno Joaquim de Sequeira. Após o trabalho em destacamentos militares no São Francisco entre 1842 e 1851, Sequeira escreveu suas impressões sobre aquele rio em 1852 para o governo da província de Minas Gerais, muito interessado em meios de comunicação com o litoral.¹² Entre as considerações do major, havia a indicação do canal circundante à queda d’água.

⁸ SILVA. *Informação; ou, descrição topographica e politica do rio de S. Francisco...* p. 13.

⁹ BURTON. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico*, p. 182.

¹⁰ João Rodrigues de Brito nasceu em Évora, Portugal. Bacharelou-se em direito pela Universidade de Coimbra e foi desembargador da Casa da Supplicação.

¹¹ Esse texto está presente em: BRITO, João Rodrigues de. *Cartas Economico-políticas sobre a agricultura, e o commercio da Bahia*, pelo desembargador João Rodrigues de Brito, Deputado das Côrtes; e outros. Dadas á luz por L. A. F. Benevides. Lisboa: Imprensa Nacional, 1821. p. 28. Esse relato está também presente em: SILVA. *Informação; ou, descrição topographica e politica do rio de S. Francisco...*

¹² SEQUEIRA, Marianno Joaquim de. *Descrição Pratica do Rio de São Francisco do Norte*. (APM).

Com base nos relatos de “indivíduos residentes naqueles lugares” do vale, Sequeira assegurou que o canal poderia partir de um ponto quatro léguas acima de Vargem Redonda, na parte superior do rio, e descer para alcançar o arraial de Pão de Açúcar, situado oito léguas abaixo de Piranhas, na porção inferior da bacia. Na visão do militar, o trecho entre aquelas localidades corresponderia ao segmento onde a navegação era impossível e que, assim, mereceria as obras de canalização. De acordo com ele, caso se conseguisse abrir ali um novo braço com “largura suficiente para que pudessem navegar duas barcas emparelhadas”, gerar-se-ia “máxima felicidade” para “todos os habitantes da beira do rio”. Sequeira, além disso, ressaltou que a obra traria ganhos consideráveis para as províncias de Goiás e de Minas Gerais. Por meio do canal, “não necessitarão os povos de Goiás ir a São Paulo buscar sal”. Ao contrário, eles poderiam exportar “todos os seus efeitos para as vilas Januária do Salgado, Rizonha de São Romão e Cidade da Carinhonha, aí os venderia aos barqueiros a troco de sal e d’outros gêneros que precisassem; e os de Minas Novas, Curvelo e outros lugares o iriam comprar na barra do Rio das Velhas”.¹³ Minas Gerais não apenas ganharia uma via moderna ao litoral, senão também veria afluir para seu território uma quantidade considerável de mercadorias das regiões circunvizinhas.

No entanto, Sequeira não foi o único a analisar a alternativa desse canal. O engenheiro Fernando Halfeld, em seus estudos exploratórios entre 1852 e 1854 no São Francisco, também avaliou a obra. Funcionário provincial de Minas Gerais desde 1836, esse engenheiro de Hannover repassou ao governo mineiro uma série de informações do rio capazes de auferir vantagens consideráveis aos interesses daquela província e, logicamente, não deixou de investigar a sugestão audaciosa de Sequeira de 1852. Após considerar os trechos abaixo de Boa Vista como pouco apropriados à navegação e muito custosos para serem melhorados, Halfeld aventou a alternativa de criar um canal lateral desde essa vila, na parte superior a Paulo Afonso, até Pão de Açúcar, na seção inferior.¹⁴

Todavia, os altos custos desanimaram o engenheiro europeu quanto à possibilidade de levar a obra adiante. Para ele, “a abertura de um canal lateral de 72 léguas de comprimento” naquele trecho do rio, deixando “ao lado direito toda a cordilheira de cachoeiras”, seria empresa muito complicada. Diante da necessidade, por exemplo, de construir 108 eclusas, Halfeld concluiu não ser adequado tentar a execução do referido projeto.

¹³ SEQUEIRA, Marianno Joaquim de. *Descrição Prática do Rio de São Francisco do Norte*. (APM). p. 21-22.

¹⁴ Ver a este respeito: OP-17. Obras Públicas: 1843 – 1855 Protocolo de correspondência referente a diversas obras (contém índice). Matrícula dos Engenheiros. p. 28; OP-19. p. 19; SPPP¹ 45, cx. 01, doc. 38 e 52. (APM); Jornal O Cearense. Fortaleza. 15 de agosto de 1854; HALFELD. *Atlas e relatório concernente a exploração do Rio de S. Francisco desde a Cachoeira da Pirapora até ao Oceano Atlantico*, p. 56.

Haveria outras possibilidades mais interessantes para ligar o Alto ao Baixo São Francisco, tais como a construção de estradas de rodagem ou de ferro¹⁵ laterais à barreira de Paulo Afonso.

Apesar disso, as contestações ao canal ao redor das quedas d'água de Paulo Afonso não se limitaram ao crivo técnico de Halfeld. Também o viajante britânico Richard Burton considerou esse projeto inviável, de modo a merecer “decidida oposição”. “Difícilmente se conseguiria tal coisa”, pois o terreno projetado para receber a obra era “alternadamente, arenoso e pedregoso, profundo durante as cheias e sujeito a enorme evaporação na época da estiagem”. Para Burton, em vez daquele plano de canalização, não deveria restar “dúvida de que uma linha ferroviária com trilhos leves seria o sistema de comunicação ideal”¹⁶ para ligar as partes superior e inferior do São Francisco.

Sem alcançar respaldo técnico nem muito menos político, o projeto de canal lateral à cachoeira de Paulo Afonso foi relegado como inexecutável. Houve ainda outras propostas hidráulicas semelhantes, mas também sem sucesso. Esse foi o caso da obra imaginada pelo coronel José Ignacio do Couto Moreno em 1852 de abrir um braço do rio desde o último ponto navegável acima de Sobradinho até as cercanias do porto de Piranhas, no baixo São Francisco. Ou seja, todo o trecho de maiores dificuldades à navegação não deveria receber melhoramentos, mas ser superado com um canal lateral.¹⁷ Com um percurso bem mais extenso do que a obra sugerida por Marianno, essa iniciativa não foi sequer examinada mais detidamente por algum engenheiro. Seus custos seriam obviamente muito maiores em relação ao canal entre Pão de Açúcar e as cercanias de Boa Vista, já considerado bastante dispendioso.

Diante da rejeição desses canais, o engenheiro militar Eduardo José de Moraes propôs-se, por meio de ofício dirigido ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas em 1866, a “chamar de novo a atenção do governo imperial” sobre a construção de um canal no São Francisco. Com base no argumento de ser o transporte fluvial “o mais barato meio de viação conhecido”, Moraes enfatizou as imensas vantagens que resultariam da junção dos trechos navegáveis daquele rio com o Oceano Atlântico. Em vez de ferrovias, essa meta

¹⁵ HALFELD. *Atlas e relatório concernente a exploração do Rio de S. Francisco desde a Cachoeira da Pirapora até ao Oceano Atlântico*, p. 48, p. 56; Correio Mercantil. Rio de Janeiro. 2 de maio de 1853. p. 1.

¹⁶ BURTON. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico*, p. 186. Christiano Ottoni, diretor da Companhia da Estrada de Ferro de d. Pedro II também teve opinião semelhante quanto a esse canal. Ver: OTTONI. *O futuro das estradas de ferro no Brasil*, p. 18.

¹⁷ "Exploração do R.o S. Francisco" por Jose Ignacio Couto Moreno, desde V.a Januaria 27 Março de 1852. p. 6. (APM)

poderia ser alcançada por meio de um canal capaz de “unir as águas navegáveis do rio de S. Francisco com as do rio Parnaíba”,¹⁸ entre as províncias do Maranhão e do Piauí.

Com o aval de um engenheiro, a notoriedade dessa proposta foi bem maior em relação àquela das projeções para conectar as partes superior e inferior do São Francisco. No entanto, o projeto não surgiu com o general Moraes. Especialmente a partir dos anos 1840, o governo piauiense passou a dar importância cada vez maior aos usos do Parnaíba para o incremento da economia da província. Em 1852, a própria capital do Piauí foi transferida para as margens daquele rio por meio da criação da cidade de Teresina. Com a crescente relevância dos cursos d’água nas dinâmicas políticas e econômicas em meados do século XIX, os membros da administração piauiense buscavam controlar e aproveitar ao máximo aquele que era o principal rio de seu território, de modo a engrandecer a província.¹⁹

O presidente do Piauí em 1854 não titubeou quanto à importância de tornar o Parnaíba uma via moderna de comunicação: “O Vapor, que por onde passa leva a civilização e a riqueza, trará vida a esta Província, que destituída de meios de transporte jaz amortecida, sem poder desenvolver os elementos de sua grandeza”.²⁰ Ao aproximar os centros produtores e os mercados consumidores, o fomento de melhores condições de deslocamento por aquele rio não só difundiria a “luz do progresso” como também seria primordial à economia piauiense, fundamentada na produção pecuária. Nas palavras do presidente da província em 1865, o Parnaíba estava “fadado pelos decretos providentes da natureza a ser uma das artérias vitais do progresso e da civilização desta terra”.²¹ Pretensamente capaz de indicar a navegação a vapor pelo principal curso fluvial da província, o mundo natural tornava-se arma estratégica

¹⁸ MORAES. *Navegação interior do Brasil*, p. 53-55. O ofício enviado ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas em 1866 está transcrito na obra supracitada. Ver também a esse respeito: SOUSA NETO. *Planos para o Império*, p. 115-116.

¹⁹ Falla com que o Ex.mo S.r Presidente da Provincia do Piauhly Dr. José Ildefonso de Sousa Ramos abriu a Assembléa Legislativa Provincial no dia 7 de Julho de 1844. Oeiras: Typographia Provincial, 1844. 38-40; Falla que o Presidente da Provincia do Piauhly Dr. Joze Antonio Saraiva dirigio a Assembléa Legislativa Provincial no acto da abertura de sua sessão ordinária em 3 de Julho de 1851. Oeiras: Typographia Saquarema, [s. d.]. p. 36-37; Relatorio a Assembleia Legislativa Provincial do Piauhly pelo Ex.mo Senhor Vice-Presidente da Provincia Luiz Carlos de Paiva Teixeira na sessão aberta em 1º de Julho de 1853. Theresina: João da Silva Leite, 1853. p. 16; Relatorio apresentado a Assembleia Legislativa Provincial do Piauhly na abertura de sua sessão ordinaria no dia 1º de Novembro de 1855 pelo Excelentissimo Senhor Vice-Presidente da Provincia Baldoino José Coelho. S. Luiz: Typographia do Progresso, 1856. p. 15-17; MORAES. *Navegação interior do Brasil*, p. 60. Ver também a este respeito: GANDARA. Rios Parnaíba e São Francisco, p. 50-52.

²⁰ Falla com que o Ilustrissimo e Excelentissimo Senhor Presidente da Provincia do Piauhly Dr. Antonio Francisco Pereira de CARvalho abriu a Sessão Ordinaria da Assembleia Legislativa Provincial no dia 1º de Julho de 1854. Maranhão: Typographia do Observador, 1854. p. 17.

²¹ Relatorio que dirigio o Presidente da Provincia do Piauhly o Exm. Snr. Dr. João José de Oliveira Junqueira á Assembleia Legislativa Provincia aos 2 de Julho de 1857. Maranhão: Typographia Constitucional, 1857. p. 10-11; Relatorio apresentdo á Assembleia Legislativa Provincia no dia 12 de Julho de 1865 pelo Presidente da Provincia do Piauhly, o Exm. Snr. Dr. Franklin Americo de Menezes Doria. San Luiz: Typographia Mattos, 1865. p. 42.

também para elites daquela parte do Império interessadas em legitimar seus respectivos projetos.

Em virtude da demanda pelo desenvolvimento dos transportes e do comércio, a comunicação do Parnaíba com o São Francisco mostrava-se bastante oportuna para proporcionar ao Piauí as vantagens das comunicações fluviais de cunho moderno. Ainda no fim da década de 1850, alguns presidentes da província reuniram esforços para levar a cabo tal empreendimento. Capaz de ligar vastos sertões com o litoral, a proposta de um canal entre aqueles vales não poderia mais esperar. A “junção dos rios S. Francisco e Parnaíba pelo Canindé, e S. João” trariam, segundo Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque,²² “incalculáveis benefícios à agricultura, comércio, segurança e civilização desta Província”. Entretanto, esse não foi o único trajeto projetado nesse sentido. Outra ideia bastante recorrente foi a de ligar aqueles vales por meio dos rios Grande, Preto e Gurgueia. Assim, seria possível a navegação desde o interior de Minas Gerais até o Oceano Atlântico, na foz do Parnaíba. Formulado com base nos valores do progresso, a ideia do canal constituía um “plano gigantesco [...] a preocupar os espíritos profundos” e seria o meio de rasgar “o véu do ideal brilhante”²³ que supostamente envolvia a província.

Além do empenho político no Piauí, outro fator crucial à defesa do projeto de comunicar o São Francisco ao Parnaíba foi a publicação dos estudos do engenheiro Eduardo José de Moraes. Esse militar, que havia participado dos estudos exploratórios no Alto São Francisco e no rio das Velhas junto com o astrônomo francês Emmanuel Liais em 1862, propôs em 1866 um plano de viação para o Brasil fundamentado especialmente na navegação fluvial a vapor.²⁴ A junção de bacias hidrográficas constituiu o cerne de suas projeções. E uma das principais ligações fluviais seria entre o São Francisco e o Parnaíba. Para Moraes, esse seria o melhor modo de conectar sertões imensos do Brasil ao Oceano Atlântico.

O plano de Moraes envolveu o aproveitamento da navegação do rio das Velhas desde Sabará até sua foz no São Francisco na vila de Guaicuí, de onde se poderia seguir a jusante sob condições francas de navegabilidade até a vila da Barra do Rio-Grande. Nesse

²² Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque (1829-1899) nasceu em Pilar, na Paraíba. Formou-se em Direito. Foi presidente de província do Piauí (1859-1860), do Ceará (1868-1869) e de Pernambuco (1870-1871). Foi ministro imperial, deputado provincial e geral pela Paraíba e senador pelo Rio Grande do Norte.

²³ Relatório com que o Exm. Sr. Presidente da Província do Piauí Dr. Diogo Velho Cavalcanti d’Albuquerque passou a administração da mesma ao Exm. Sr. 3º vice-presidente coronel Ernesto José Baptista no dia 16 de maio de 1860. Therezina: Typographia Constitucional de J. da S. Leite: 1860. p. 9; Relatório apresentado á Assembléa Legislativa do Piauí no dia 9 de julho de 1866 pelo presidente da província, o Exm. Sr. Dr. Franklin Americo de Menezes Doria. San Luiz: Typographia de Mattos, 1866. p. 41.

²⁴ MORAES. *Navegação interior do Brasil*; Ver também a esse respeito: SOUSA NETO. *Planos para o Império*, p. 113-122.

ponto, o trajeto da viação passaria a percorrer o rio Grande até alcançar o rio Preto, o qual seria trecho também já apto à navegação. Seguir-se-ia, então, pelo rio Preto até o ponto máximo por onde se pudesse navegar, que se localizava na altura do arraial da Formosa. De modo semelhante ao raciocínio do astrônomo francês Emmanuel Liais, Moraes também buscou legitimar seu projeto com base na imagem de caminhos retilíneos e naturais. “Resumindo-se”, argumentou o general baiano, “tem-se, desde a cidade de Sabará até a Formosa, quase em linha reta do S. ao N., 360 léguas de magníficos rios navegáveis”.²⁵ Percursos retos, diretos e já preparados pela natureza, eis o ideal a ser aproveitado pelos modernos navios a vapor.

Mas essa era só a metade do caminho. A outra parte começaria mais ao Norte, com o rio Gurgueia. Com base na análise de mapas,²⁶ Moraes concluiu que esse último curso d’água percorria cerca de 170 léguas desde a lagoa de Parnaguá até lançar-se no Parnaíba nas proximidades da vila de Jerumenha, também “a umas 170 léguas de sua foz no Oceano”. Com isso, haveria cerca de 340 léguas propensas à navegação desde a barra do Parnaíba no litoral até o último ponto apropriado à navegação do rio Gurgueia.

Moraes buscou demonstrar como a distância entre os trechos navegáveis dos rios Preto e Gurgueia, que se conectavam respectivamente aos vales do São Francisco e do Parnaíba, constituía um traçado bastante favorável. De acordo com aquele engenheiro, “25 léguas em linha reta separam 360 léguas de rios navegáveis, no interior do país, de 340 léguas de rios navegáveis desaguando no oceano! A conveniência, portanto, de reunir-se estes rios por meio de um canal, julgo ser de evidência manifesta”.²⁷ Para Moraes, a natureza deixava claro qual o caminho para comunicar várias regiões do interior do Brasil com o Oceano. Esse vasto sistema de transporte estava na dependência apenas da construção do pequeno canal para ligar aquelas duas bacias hidrográficas.

Todavia, havia um empecilho considerável entre aquelas poucas léguas supostamente retilíneas entre o São Francisco e o Parnaíba: a serra das Vertentes. Apesar dessa elevação, Moraes reiterou a viabilidade de seu projeto. O “canal teria naturalmente de passar em subterrâneo, obra sempre difícil, na verdade, mas não sem exemplos em outros países”. A referência a realizações do mundo civilizado passou a ser o meio de manter firme o plano de Moraes, que destacou feitos notáveis como os canais subterrâneos de Hercastle,

²⁵ MORAES. *Navegação interior do Brasil*, p. 56-57.

²⁶ Um dos principais fundamentos do trabalho de Eduardo José de Moraes foi a “Carta Corographica do Imperio do Brazil” elaborada pelo Coronel Engenheiro e Socio Effectivo Conrado Jacob de Niemeyer em 1846.

²⁷ MORAES. *Navegação interior do Brasil*, p. 61.

Sapperton e Blisworth na Inglaterra, assim como os de Riqueval e Pouilly na França. Ele citou até mesmo o exemplo brasileiro da projeção do túnel para a estrada de ferro D. Pedro II, que foi uma das propostas concorrentes nas disputas pelas comunicações no São Francisco. Mesmo no Brasil, não faltariam provas e modelos da capacidade moderna de superar os embaraços do meio físico.²⁸ O gênio do progresso seria evidência clara acerca da possibilidade de ligar os vales do São Francisco e Parnaíba.

Moraes fez questão de garantir que todo o esforço para superar as barreiras naturais e ligar cerca de 700 léguas fluviais, “quase em linha reta, desde o interior da província de Minas até o Oceano”, não seria em vão. Afinal, o canal entre aquelas bacias hidrográficas “ligaria ao comércio do mundo o extenso e ubérrimo vale do S. Francisco e facilitaria a comunicação das vastas e férteis planícies da florescente província do Piauí”.²⁹ Na condição de general militar, Moraes defendeu o referido projeto hidráulico a partir de leituras muito peculiares da natureza. Além da imagem de um caminho reto e permeado por solos fecundos, ele encarou sob um prisma singular a cachoeira de Paulo Afonso, que costumava ser vista como empecilho natural assombroso por muitos naquela época. Em vez de percebê-la como um obstáculo, Moraes a considerou algo benéfico, colocado ali de modo sábio e providencial pela natureza.

[...] os soberbos obstáculos das Sete Quedas, no rio Paraná, e Paulo Afonso, no S. Francisco, não podem até certo ponto ser considerados como sentinelas avançadas postas pela natureza à incursão do nosso interior pelos seus inimigos externos?

Se estes grandes obstáculos não existissem, não seria preciso criá-los?

A natureza, prevendo que o desleixo seria a partilha do filho do Cruzeiro, solícita correu em seu auxílio, erguendo esses obstáculos colossais como prova de sua grandeza e solicitude. Designou, porém, providentemente, as linhas de que poder-se-iam aproveitar para estabelecer sem interrupção uma comunicação fluvial pelo interior do Brasil, com o fim de ligar as diversas e importantes porções de seu grande todo.

Ergui defesas naturais, insuperáveis, em vossos grandes rios, porque indolentes como sois não procuraríeis levantar as da arte; e assim deixaríeis indefeso o interior do vosso país, que poderia ser devassado por invasor ousado.

Tracei, porém, o caminho que deveis percorrer, se tiverdes em mente conduzir o vosso belo país aos brilhantes destinos que lhe estão reservados.³⁰

O engenheiro e general Moraes arregimentou a natureza em favor de seu projeto com base em aspectos de defesa militar. Se o mundo natural já havia fornecido a estrutura de uma fortaleza, caberia ao talento humano apenas a obra das vias de comunicação. E essa

²⁸ MORAES. *Navegação interior do Brasil*, p. 61-62; p. 81-84.

²⁹ MORAES. *Navegação interior do Brasil*, p. 63-64; p. 81.

³⁰ MORAES. *Navegação interior do Brasil*, p. 211-212.

tarefa já estaria, inclusive, com os caminhos traçados pelo mundo natural. Bastaria seguir as indicações do meio físico, que apontariam, logicamente, para a ligação do São Francisco ao Parnaíba. A sorte estava lançada à sociedade imperial, que deveria apenas empenhar-se em favor do progresso. Modelos para esse empenho não faltavam e, segundo Moraes, advinham sobretudo dos Estados Unidos. “Se quiserdes tomar o lugar que vos compete entre as grandes nações do mundo”, aconselhou o militar, “não tendes mais que seguides os exemplos de vossa irmã do norte, quanto aos melhoramentos materiais, e como ela, lançando mão de todos os recursos da ciência e da arte, como uma verdadeira nação civilizada, – trabalhai”.³¹

Todavia, o exemplo da América setentrional se limitava sobretudo às obras de infraestrutura moderna, pois Moraes parecia pouco propenso a aderir aos parâmetros políticos federalistas ali vigentes. Ao contrário, ele era adepto de um forte poder centralizado e até sugeriu que, “sob o ponto de vista estratégico, especialmente nas eventualidades de uma guerra com uma potência marítima”, a capital do Brasil “poderia no futuro elevar-se sobre as margens do majestoso rio, colocando-se assim no coração do Império”.³² Esse modelo radiocêntrico seria o melhor modo de consolidar o poder central, proporcionando-lhe comunicação fácil, rápida e direta com os mais ermos rincões do país e proteção pelas sentinelas naturais de Sete Quedas e de Paulo Afonso. A grandeza do país, seus caminhos e até mesmo seu sistema político estariam inscritos na natureza. Restava obedecê-la.

A despeito desses argumentos, as críticas ao projeto de Moraes não foram poucas. Na viagem ao rio São Francisco no fim da década de 1860, o viajante britânico Richard Burton, além de opor-se ao canal lateral à cachoeira de Paulo Afonso, também não se mostrou muito favorável à proposição de Moraes. Após considerar a dificuldade de superar obstáculos como a serra das Vertentes, Burton reputou a proposta do referido engenheiro-geógrafo como uma “quimera”, “a ideia mais ousada de todas” as sugestões de canalização.³³

Porém, as dificuldades em superar os empecilhos do meio físico foram apenas um dos questionamentos ao plano de Moraes. Outro grande motivo de críticas derivou da falta de estudos de reconhecimento *in loco* por parte daquele engenheiro-militar. Afinal, sua base de referência se fundamentou principalmente em estudos técnicos e em cartas geográficas. Daí porque, em alguns momentos, Moraes apresentou seu projeto de junção do São Francisco com o Parnaíba apenas como um plano de reconhecimento prévio, que necessitava de maiores

³¹ MORAES. *Navegação interior do Brasil*, p. 211-212.

³² MORAES. *Navegação interior do Brasil*, p. 68.

³³ BURTON. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico*, p. 303.

investigações. As condições de navegabilidade de alguns rios, como o próprio Gurgueia, eram uma incógnita para o oficial baiano. Apesar de ser um curso d'água fundamental ao sistema de viação projetado, a navegação nesse rio era questão, nas palavras de Moraes em 1869, “que só poderá ser decidida depois que ele for explorado e conhecido”.³⁴

A ausência de trabalhos exploratórios rendeu a Moraes a acusação de falhas grotescas de representação espacial. Na guerra de imagens³⁵ em que cada planta disputava o *status* de espelho fidedigno do território, o engenheiro chegou a ser repreendido na imprensa por ter-se baseado em materiais pouco confiáveis, em um “mapa dos erros geográficos do Brasil”. “Apesar de geógrafo, são inexatas quase todas as suas informações”, ponderou o juiz Thomaz Montenegro em 1875. Entre os equívocos de Moraes, Montenegro destacou a afirmação de que “o rio Preto entra no Grande, 45 léguas acima da foz deste; que aquele rio, de Santa Rita em diante, toma a direção de Norte, quando continua com a de Oeste” e “outros muitos defeitos”.³⁶

A despeito da notoriedade alcançada com a publicação do projeto de Moraes, a ideia da junção dos vales do Parnaíba e do São Francisco pareceu cada vez mais longe de ser concretizada já em fins dos anos 1860. Provavelmente desapontado, o presidente do Piauí se referiu em 1870 ao plano de canalização entre aqueles rios como “soberbo”, de modo “que só em um futuro mais remoto poderá talvez ser realizado”.³⁷ Naquela década, em plena efervescência das estradas de ferro no Brasil, o fito de melhorar a conexão do Piauí com o rio São Francisco passou gradativamente a fundamentar-se em vias férreas e não mais em canais. O famoso engenheiro baiano André Rebouças foi um dos que contestou a proposta de Moraes e sugeriu em seu lugar o investimento em ferrovias. “Prefiro um caminho de ferro econômico”, afirmou o engenheiro baiano em 1874, pois esse tipo de obra seria “de execução mais pronta e mais segura, e também mais efetivo, sob todos os pontos de vista, do que um canal”.³⁸

³⁴ MORAES. *Navegação interior do Brasil*, p. 55; p. 59-60; p. 65.

³⁵ Inspiro-me no conceito de: FURTADO. Uma guerra de imagens: a título de conclusão. In: _____. *Oráculos da geografia iluminista*, p. 505-527.

³⁶ SOUSA NETO. *Planos para o Império*, p. 117; MONTENEGRO. *A Província e a Navegação do rio São Francisco*, p. 154; BURTON. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico*, p. 303.

³⁷ Relatório apresentado á Assembléa Legislativa do Piauí no dia 1º de julho de 1870 pelo 1º Vice-Presidente da Província, o Exm. Sr. Dr. Manoel José Espinola Junior. Theresina: Typographia da Patria, 1870. p. 17.

³⁸ REBOUÇAS. *Garantia de Juros*, p. 149. Ver também a este respeito: Relatório apresentado á Assembléa Legislativa do Piauí no dia 1º de julho de 1874 pelo presidente da província, o Exm. Sr. Dr. Adolpho Lamenha Lins acompanhado do relatório com que lhe passou a administração da província o Ex.mo Sr. Dr. Gervasio Cicero de Albuquerque Mello no dia 27 de abril do referido anno. Maranhão: Typographia do Paiz, 1874. p. 18.

Em suma, nem a proposta de abrir um braço no São Francisco para conectá-lo ao vale do Parnaíba nem tampouco aquela de canal lateral a Paulo Afonso conseguiram firmar-se na árdua batalha pelos destinos do fluxo daquele vale do Brasil central. Não obstante, levar em consideração essas projeções é fundamental para entender o aspecto multifacetado das disputas pelo São Francisco e mesmo para entender aspectos de outros projetos, como o de abertura de um canal para o rio Jaguaribe, no Ceará.

3.2 O RIO SÃO FRANCISCO “PASSEANDO PELO ARACATI”

Com um solo fértil, onde a produção é apenas contrariada às vezes pela seca, com uma população prolífica, que não carece de inteligência e atividade, quando é bem dirigida, o Ceará tem todas as proporções para vir a ser uma das estrelas mais belas do império. É um diamante, que se principia a lapidar, mas pelo brilho que já vai ostentando, promete ser de subido quilate.

Joaquim Vilella de Castro Tavares, Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Ceará, 1853.

Entre os canais propostos para comunicar o Alto São Francisco com o Oceano Atlântico, os de maior repercussão foram, sem dúvida, aqueles direcionados à província do Ceará. A meta mais comum desses projetos consistia em colocar o São Francisco em contato com o rio Jaguaribe por meio do afluente deste último no sul do território cearense, o rio Salgado. Entretanto, a projeção de um canal com esse percurso esteve longe de ser objeto de consenso mesmo entre seus adeptos, revestindo-se com as mais variadas roupagens no decorrer do século XIX.

Apesar de ter-se tornado mais conhecida sobretudo a partir dos anos 1840, a proposta de canalização do São Francisco não foi plena novidade naquela década. Muitos entusiastas do projeto, interessados em afirmar seu peso histórico, fizeram questão de frisar como o canal havia sido almejado “desde os tempos da monarquia portuguesa” na América. De acordo com o deputado Domingos Jaguaribe³⁹ em fins do século XIX, a ideia teria surgido “já nos tempos coloniais” com alguns mineradores que foram ao Ceará em busca de supostas “minas riquíssimas” na chapada do Araripe. Entretanto, após sérias dificuldades nas

³⁹ Domingos José Nogueira Jaguaribe Filho (1847-1926), mais conhecido como Dr. Domingos Jaguaribe, nasceu em Fortaleza e formou-se em medicina no Rio de Janeiro. Foi deputado provincial em São Paulo (1882-1883; 1888-1889) e deputado geral representado sua província natal, o Ceará (1886-1889).

atividades exploratórias devido à pouca oferta hídrica, eles não teriam hesitado quanto a uma possível saída: trazer águas do local onde ela se mostrava mais presente na região.⁴⁰

Rio de maior percurso e, mais do que isso, o único de caráter perene em vastas porções das caatingas do Norte, o São Francisco tendia a exercer enorme fascínio nas mentes de muitos habitantes daquelas porções do Brasil. Aos mineradores referidos por Domingos Jaguaribe, a construção do canal poderia ser um alento às aspirações de encontrar riquezas nos sertões ermos do Ceará. Bem diferente do que se poderia supor hoje, a proposta audaciosa de abastecer aqueles interiores do país com águas do São Francisco parecia motivar-se entre o fim do século XVIII e o início do XIX não tanto pela noção de combate ao flagelo da seca, mas sobretudo pela capacidade de alimentar os sonhos de ouro. Naquela época, o pretexto para dar novos percursos ao rio teria sido a riqueza e não a miséria. Os tempos eram outros.

Há também relatos de que José Raimundo de Passos de Porbem Barbosa, nomeado em 1817 ouvidor do Crato, importante comarca do sul do Ceará, teria apoiado a realização daquele canal. Durante estada ali entre 1818 e 1820, o frade carmelita João de S. Rosa também se dedicou a estudar o tema e orçou a obra no montante de “2,500,000\$000, valor da moeda daquele tempo”. Apesar do valor elevado,⁴¹ o frade enviou para D. João VI uma memória a respeito do empreendimento almejado. Supostamente interessada no tema, a autoridade maior da Coroa lusitana o teria até mesmo sugerido a seu herdeiro, que veio a ser o futuro imperador do Brasil, D. Pedro I. Quando monarca do Estado recém-independente, o sucessor de D. João VI incumbiu Pedro José da Costa Barros, um dos primeiros presidentes da província cearense, de estudar a viabilidade do canal. Todavia, “comoções políticas” teriam motivado a transferência de Costa Barros para o Maranhão, de modo que o projeto caiu no ostracismo, relegado como impossível.⁴²

⁴⁰ Jornal Pedro II. Fortaleza. 6 de maio de 1854. n. 1343. p. 3; Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 20 de julho de 1886. p. 364. JAGUARIBE. *Contribuição para a canalização do Rio São Francisco ao Rio Jaguaribe*, p. 9-10; MACEDO, Marcos Antonio de. A canalização do Rio S. Francisco ao Ceará. Um inédito de Marcos Antonio de Macedo. *Revista da Academia Cearense*. Tomo II. Fortaleza, 1897. p. 201; Jornal O Cearense. Fortaleza. 15 de agosto de 1854. n. 754. p. 2-3. A respeito da importância da água às explorações minerais no século XVIII, ver: FURTADO. *Água útil, águas milagrosas de la Capitania de Minas Gerais (siglo XVIII)*. A respeito da busca de minerais, ver: OLIVEIRA. *João da Silva Feijó e os dilatados sertões*.

⁴¹ Para termos de comparação, o montante total de despesas estimado para 1812 para o Real Erário do Império Português então sediado no Rio de Janeiro foi de 3,014:000\$000. Ver: *Exposição do actual estado das rendas e despesas publicadas do Real Erario do Rio de Janeiro, e do methodo que se deve seguir, para que todos os pagamentos se possam fazer em moeda corrente no preciso dia dos seus vencimentos*. Por Manoel Jacinto Nogueira da Gama. In: ROCHA, Justiniano José da. *Biographia de Manoel Jacintho Nogueira da Gama*. Marquez de Baependy. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1851. (Biblioteca Brasileira)

⁴² MACEDO. A canalização do Rio S. Francisco ao Ceará, p. 201; BRASIL, Thomaz Pompeu de Sousa. *Ensaio Estatístico da Provincia do Ceará*. tomo II. 1864. p. 284.

Somente anos depois, em meio a novas dinâmicas políticas e econômicas, a ideia de comunicar as águas do São Francisco e do Jaguaribe pôde voltar a figurar na ordem do dia da província cearense e mesmo do Império brasileiro. A partir de meados da década de 1830, com o crescente interesse em torno do aproveitamento daquele rio do Brasil central como via de comunicação moderna entre o interior e a costa litorânea, a proposta de abertura do canal ganhou força sob um parâmetro bastante peculiar. Em vez de fonte para viabilizar a exploração mineral como supostamente tendeu a ocorrer na passagem do século XVIII para o XIX, a obra hidráulica seria agora o esteio recorrente para alguns grupos do Ceará reivindicarem seu quinhão nas disputas pelo São Francisco ou, de modo mais amplo, nas disputas por arranjos políticos e econômicos para o Império.

Durante aqueles meados do século XIX, houve aumento singular das circulações comerciais cearenses. Se, durante o século XVIII, a economia do Ceará fundamentou-se, acima de tudo, na produção pecuária, os anos oitocentistas foram marcados pela ampliação em direção a outros gêneros. Diante das demandas de indústrias têxteis, sobretudo inglesas, culturas como a do algodão passaram por crescimento expressivo, assumindo papel de destaque cada vez maior no erário da província no decorrer do século XIX.⁴³ Além de maiores lucros aos produtores, o incremento desses negócios significava arrecadações mais fartas às alfândegas da província.⁴⁴

Com maior autonomia no controle de receitas e despesas a partir dos delineamentos políticos encetados na década de 1830,⁴⁵ o governo provincial do Ceará lançou-se ao desafio de alavancar a produção econômica em seus domínios. O intuito era modernizar as estruturas produtivas, de modo a engrandecer a produção agrícola e a circulação comercial. A noção de que o aproveitamento das riquezas permanecia bem aquém de seu potencial devido ao atraso da província em relação ao mundo civilizado mobilizou uma série de medidas tidas como modernizantes por parte de diferentes presidentes da província.

⁴³ GARDNER. *Viagem ao interior do Brasil*, p. 84; LEMENHE. *As razões de uma cidade*, p. 100. Ver também: GIRÃO. *História Econômica do Ceará*, p.224-232; LEITE. *O algodão no Ceará*, p. 103-110.

⁴⁴ Ver a este respeito: Falla com que o exm.o presidente da provincia do Ceará abriu a segunda sessão ordinaria da Assembleia Legislativa da mesma provincia no dia 1o de agosto de 1836. p. 4-5; Relatório do ex.mo presidente e commandante das armas da provincia do Ceará, o brigadeiro José Maria da Silva Bitancourt, na abertura da Assembléa Legislativa Provincial no 1.o de julho de 1844. Ceará, Typ. Cearense de J.P. Machado, 1844. p. 16.

⁴⁵ Ver a este respeito: DOLHNIKOFF. *O pacto imperial*.

Além da determinação em obter maquinários modernos,⁴⁶ uma das principais fontes de esperança de prosperidade para o Ceará durante os anos oitocentistas foi o melhoramento de suas vias de transportes. Assim como a maior parte do Império brasileiro, muitos terrenos férteis na província possuíam acesso precário, ou mesmo impossível em algumas épocas, aos portos litorâneos.⁴⁷ Sem deter caminhos terrestres em boas condições nem tampouco rios navegáveis, o presidente do Ceará em 1847 enfatizou como a precariedade das estradas afetava a produção “do algodão, que em alguns lugares mais distantes se perde totalmente por não pagar as despesas da condução”. Outro presidente chegou a inspirar-se no romance do francês Alexandre Dumas⁴⁸ para destacar a importância de melhores meios de escoamento para a prosperidade da província. “Se eu pudesse”, disse ele aos deputados provinciais em 1853, “apontar-vos algum tesouro oculto, como a Monte-Cristo apontou o prisioneiro da fortaleza de If, dir-vos-ia – abri vias de comunicação por toda a província, e admirar-vos-eis da prosperidade, a que ela rapidamente chegará”.⁴⁹

Em meio a essas questões cada vez mais recorrentes sobretudo a partir dos anos 1830, a proposta de trazer águas do São Francisco despontou como alternativa para melhorar o sistema de comunicação no Ceará. Um dos principais responsáveis pela defesa do projeto foi Marcos Antonio de Macedo, sujeito bastante característico do pendor moderno naquela província. Já em fins de 1836, quando mal acabara de tornar-se bacharel em Direito pela Faculdade de Olinda, Macedo viajou à Europa com a missão dada pelo presidente do Ceará de engajar em Saint Cloud 50 “colonos adestrados na fatura de estradas”. Além disso, ele ficou encarregado de solicitar ao “Governo dos Cantões Suiços” a migração de “colonos industriosos” para impulsionar a “tão atrasada agricultura” cearense. Apesar do insucesso do

⁴⁶ Lei n. 45 de 14 de Setembro de 1836. Disponível em: OLIVEIRA; BARBOSA. *Leis Provinciais: Estado e Cidadania (1835-1861)*. (ALEC).

⁴⁷ Ver a este respeito: Relatório que apresentou o exm. senhor doutor Francisco de Sousa Martins, presidente desta província, na ocasião da abertura d'Assemblea Legislativa Provincial no dia 1.o de agosto de 1840. Ceará, Typ. Constitucional, 1840. p. 10. Ver também: Relatório que á Assembleia Legislativa Provincial do Ceará, apresentou na sessão ordinária no dia 1.o de junho de 1843, o ex.mo presidente e commandante das armas da mesma província, o brigadeiro José Maria da Silva Bitancourt. Ceará, Typ. de José Pio Machado, 1843. p. 14.

⁴⁸ *Le comte de Monte-Christo* par Alexandre Dumas. Paris: Pétiou, 1845. (BNF)

⁴⁹ Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial do Ceará em o 1.o de julho de 1848. Ceará, Typ. de Francisco Luiz de Vasconcellos, 1848. p. 23-24; Relatório que o excellentissimo senhor doutor Joaquim Vilella de Castro Tavares, presidente da província do Ceará, apresentou á Assembléa 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. Ver também: Falla com que o exm.o presidente da província do Ceará abriu a segunda sessão ordinária da Assembleia Legislativa da mesma província no dia 1o de agosto de 1836. p. 2; Ver Relatório do ex.mo presidente e commandante das armas da província do Ceará, o brigadeiro José Maria da Silva Bitancourt, na abertura da Assembléa Legislativa Provincial no 1.o de julho de 1844. Ceará, Typ. Cearense de J.P. Machado, 1844. p. 14; Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Ceará pelo excellentissimo senhor doutor Fausto Augusto de Aguiar, presidente da província, em o 1.o de julho de 1849. Ceara, Typ. Cearense, 1849. p. 15.

trabalho dos migrantes europeus que se deslocaram ao Ceará,⁵⁰ aquela viagem à Europa marcou o jovem Macedo. Lá, ele também teria frequentado as salas da Sorbonne e se dedicado aos estudos de ciências naturais, especialmente de química.⁵¹

Ao voltar da Europa, onde pôde, em suas palavras, “reconhecer praticamente o grande atraso” de seu país, Macedo pareceu não hesitar quanto à nova missão que deveria assumir: ajustar seu torrão natal aos passos da modernidade. Proprietário do engenho da Timbaúba,⁵² no Crato, aquele amante das ciências da natureza⁵³ via de perto as dificuldades de escoamento da produção no entorno daquela comarca onde viveu por muitos anos. O Crato era o centro da região conhecida como Cariri, que abrangia áreas no entorno da chapada do Araripe entre Pernambuco, Paraíba e Ceará. Nas palavras do senador Pompeu⁵⁴ em 1871, as “terras de fertilidade a mais espantosa, talvez as mais ubérrimas que há em todo o Brasil” faziam do Cariri, especialmente em sua porção cearense, um verdadeiro “oásis, colocado no coração do sertão do Norte”.⁵⁵ Mesmo algumas localidades ribeirinhas do São Francisco, como Boa Vista e Cabrobó, mantinham relações comerciais com aquela região.⁵⁶ Todos esses atributos, entretanto, permaneciam fadados ao baixo aproveitamento ou até ao desperdício em virtude da falta de boas condições de transporte.

Para Macedo, melhorar os sistemas de comunicação era medida imprescindível para modernizar aqueles sertões. Daí porque ele não só se interessou pela abertura de uma

⁵⁰ Lei 43 de 14 de setembro de 1836. Disponível em: OLIVEIRA; BARBOSA. *Leis Provinciais: Estado e Cidadania (1835-1861)*. (ALEC); Relatório com que o excellentíssimo presidente da província do Ceará abriu a terceira sessão ordinária da Assembleia Legislativa da mesma província no dia 1.º de agosto de 1837. p. 3; Relatório Presidente de Província do Ceará. 1838. p. 22-23. Ver também: Discurso recitado pelo ex.mo senhor brigadeiro José Joaquim Coelho, presidente e commandante das armas da província do Ceará, na abertura da Assembléa Legislativa Provincial, no dia 10 de setembro de 1841. Pernambuco, Typ. de Santos & Companhia, 1842. p. 28; MACEDO, Marcos Antonio de. *Observações sobre as seccas do Ceará e os meios de augmentar o volume das aguas nas correntes do Cariry*. Stuttgart: Typographia de E. Mueller, 1871. In: ROSADO, Vingt-un (org.). *Décimo quarto livro das secas*. p. 28-29, p. 38. (CM).

⁵¹ BLAKE. *Diccionario Bibliographico Brasileiro*. v. 6. p. 219; GIRÃO. *História Econômica do Ceará*, p. 386.

⁵² GOMES, Antonio Ildefonso. *Viagem ás províncias do Norte: 1856 e 1857*. Rio de Janeiro: Typographia Americana, 1857. p. 35; Registro 123 – Proprietário: Marcos Antonio de Macedo. *Índice do registro de terras da freguesia de Nossa Senhora da Penha do Crato – 1855-1859*. p. 26v. (APEC)

⁵³ Essas palavras foram utilizadas por George Gardner para referir-se a Marcos Antonio de Macedo. In: GARDNER. *Viagem ao interior do Brasil*, p. 118.

⁵⁴ Thomaz Pompeu de Sousa Brasil (1818-1877) nasceu na povoação de Santa Quitéria, no Norte do Ceará. Tornou-se bacharel e padre após formação, respectivamente, na Academia de Direito e no Seminário de Olinda. Membro destacado do partido liberal, Pompeu foi deputado geral e senador por sua província natal. Pompeu se notabilizou pelos estudos a respeito do mundo natural. A esse respeito ver: BASTOS. *Natureza, tempo e técnica*.

⁵⁵ Fala Senador Pompeu. Anais do Senado do Império. Sessão de 13 de junho de 1871. Livro 2. p. 119.

⁵⁶ HALFELD. *Atlas e relatório concernente a exploração do Rio de S. Francisco desde a Cachoeira da Pirapora até ao Oceano Atlantico*, p. 37

estrada de rodagem entre o Crato e o Icó⁵⁷ com vistas a facilitar o escoamento da produção do Cariri em direção ao porto de Aracati, como se notabilizou por outro projeto muito mais amplo e audacioso. Em tempos de difusão de vários canais de navegação ao redor do dito mundo civilizado, o referido bacharel se dispôs a verificar com base em parâmetros científicos e estudos *in loco* a viabilidade do canal entre o São Francisco e o Jaguaribe. A partir de 1839, Macedo iniciou as investigações entre Cabrobó e Juazeiro, no Alto São Francisco.⁵⁸

Com a análise das condições físicas do leito fluvial, aquele jurista do Crato concluiu em 1842 que seria possível realizar a canalização. O ponto mais apropriado para abrir o canal seria nas proximidades da vila da Boa Vista, na chamada margem esquerda ou pernambucana do São Francisco. De lá, as águas poderiam ser levadas ao rio Jaguaribe, que desaguava no Oceano nas proximidades da vila do Aracati. Assim, aquela bacia hidrográfica no território cearense se tornaria perene e navegável. Convicto da viabilidade da obra, Macedo passou a dedicar-se a levantar um mapa indicativo do trajeto do canal.

Ainda sem ter concluído a elaboração dessa carta geográfica, Macedo iniciou sua carreira como deputado na Assembleia Provincial do Ceará em 1846 e não deixou de tratar do tema ao qual vinha dedicando-se especialmente desde 1839. Na sessão de 5 de agosto de 1846, ele levantou o debate sobre o projeto hidráulico, propondo que se enviasse “à Assembleia Geral uma representação pedindo fundos para abertura de um canal que comunique o Rio de S. Francisco com o Jaguaribe”.⁵⁹ Se os cofres cearenses não possuíam condições de arcar com as despesas de obras como essa, a saída seria recorrer aos auxílios do governo geral.

Todavia, menos de duas semanas antes da discussão levada a cabo por Macedo naquela Assembleia Provincial, a Câmara dos Deputados do Império também presenciou um debate sobre o canal do São Francisco em direção ao Ceará. Na sessão de 24 de julho de 1846, a proposta foi apresentada não por algum representante do Ceará, mas por um deputado geral da então província da Paraíba do Norte. Seu nome era Nicolau Rodrigues dos Santos França e Leite, mais conhecido como França Leite. Ao contrário das atas da Assembleia Provincial cearense, que não detalharam os discursos de seus membros naqueles idos da década de 1840,

⁵⁷ Ver Relatório que apresentou o exm. senhor doutor Francisco de Sousa Martins, presidente desta província, na ocasião da abertura d'Assemblea Legislativa Provincial no dia 1.º de agosto de 1840. Ceará, Typ. Constitucional, 1840. p. 15-16.

⁵⁸ MACEDO. A canalização do Rio S. Francisco ao Ceará, p. 201.

⁵⁹ Actas 1844 – Assembleia Provincial do Ceará. 28ª Sessão Ordinária de 5 de agosto de 1846. p. 83v; 41ª Sessão Ordinária de 22 de agosto de 1846. p. 94v; 45ª Sessão Ordinária de 28 de agosto de 1846. p. 98v; 46ª Sessão Ordinária de 29 de agosto de 1846. p. 99v (ALEC)

a fala do paraibano está bem mais pormenorizada nos anais da Câmara dos Deputados, o que facilita a discussão sobre seus argumentos. De modo bastante similar aos parâmetros de Macedo, França Leite fundamentou sua reivindicação do canal com base nas demandas de comunicação entre interior e litoral do Império. Ele ressaltou até mesmo os benefícios da obra ao Cariri, região “onde constantemente a primavera está risonha e agradável”, de maneira que “toda a cultura da Europa dá ali, e dá com grande vantagem”.

Este território Sr. presidente, não se acha muito longe do Rio de S. Francisco, rio que todos nós sabemos é o segundo no Brasil; a sua navegação é inteiramente sem resultado; a grande cachoeira de Paulo Affonso faz com que não se possa navegar da sua foz ao interior do país; mas este rio se tornará de uma riqueza considerável para o país; e facilitará o comércio do interior se com um pequeno sacrifício se abrir um canal que desse parte de suas águas ao Cariri. [...] Feito este canal se pode dar uma navegação desde a cidade de Aracati até Minas Gerais.⁶⁰

Segundo França Leite, com um canal de não mais de 50 léguas para ligar o São Francisco ao Jaguaribe, seria possível usufruir de “uma navegação de 600 a 700 léguas pelo interior” do Império, com um caminho hídrico desde o centro de Minas Gerais até Aracati, nas proximidades da foz do rio Jaguaribe no litoral. Embora não tivesse água em seu leito durante todos os meses do ano, esse rio do Ceará, nas palavras do deputado paraibano, “no inverno é navegável pela natureza, quebrando-se um ou outra pedra”. A abertura do canal possibilitaria a perenização desse curso d’água e, conseqüentemente, a criação de uma via regular de transporte entre norte e sul do Império, dotando vastos sertões do país do contato com o Oceano Atlântico.⁶¹

França Leite fez questão de ressaltar que essa não seria uma obra complicada, pois não havia cachoeiras ou declives a serem superados. Como era comum nas disputas pelo São Francisco, o deputado paraibano mobilizou a natureza do modo como mais lhe pareceu conveniente. Não obstante a existência de planaltos como a famosa chapada do Araripe, ele considerou a região do ocidente de Pernambuco e do sul cearense a ser percorrida como plana. As elevações existentes seriam poucas e isoladas, além de constituírem “sempre uma montanha de barro”, fácil de superar. Também não haveria a necessidade de serem construídas eclusas ou comportas, pois “o rio é tão abundante de água que ela pode ser em grande abundância desviada sem grande diferença do rio principal para a província do

⁶⁰ Fala de França Leite. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 24 de julho de 1846. p. 316.

⁶¹ Fala de França Leite. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 24 de julho de 1846. p. 316.

Ceará”.⁶² Além disso, o projeto seria economicamente viável, pois não haveria muitos gastos com mão-de-obra. Segundo França Leite, como as dificuldades de trabalho no Norte forçavam grandes contingentes populacionais a submeter-se a baixas remunerações, aquele canal moderno capaz de viabilizar o transporte desde o interior do país ao Oceano estaria plenamente adequado às capacidades financeiras do Império.

O bacharel paraibano também elencou uma série de exemplos do mundo moderno para corroborar o projeto de levar águas em direção ao Norte. Segundo ele, as obras desse canal seriam até mais simples do que as de intentos similares na Europa. A construção de Languedoc, por exemplo, jamais poderia “oferecer as vantagens” proporcionadas por aquele capaz de ligar o São Francisco ao Jaguaribe. Em primeiro lugar, o empreendimento francês não teria grande disponibilidade de água para a navegação. Ao contrário, “todos sabem a abundância que existe no Rio de S. Francisco, que, dividido com o Ceará pouca diferença pode fazer do leito principal”. Em segundo lugar, ao contrário de obras como as de Languedoc ou da Toscana, não seria preciso lançar mão de eclusas nem de comportas na obra em favor do rio Jaguaribe.

O mecanismo para essa canalização no Norte do Império brasileiro seria simples. Segundo França Leite, “basta fazer um canal como se acham na Bélgica: valas, isto não é tão difícil, porque cavar e atirar a terra para os lados, pouco custa. As mesmas águas que correm farão o resto”.⁶³ Com o empenho dos recursos imperiais, seria fácil tirar o leito do São Francisco de seu então considerado estado primitivo, de modo a aproveitar com base em parâmetros modernos a sua riqueza e gerar grande prosperidade ao país.

No entanto, diante do empenho expressivo de França Leite em prol desse canal, cabe aqui a questão: o que teria motivado um representante da província da Paraíba do Norte não apenas a apoiar, mas a ser o responsável por levantar o debate sobre aquele projeto hidráulico voltado eminentemente à província do Ceará? Não haveria um membro sequer da bancada cearense mais interessado na obra do que França Leite? Em relação a essa última indagação, a multiplicidade de interesses vigentes no parlamento imperial, como será analisado adiante, é primordial para compreender tanto a falta de apoio ao canal por parte de alguns representantes cearenses, como os vários modos como o projeto foi apropriado.

Quanto ao zelo de França Leite pelo canal, um dos fatores determinantes foi não apenas o interesse dele por projeções hidráulicas de comunicação em meados dos anos 1840,

⁶² Fala de França Leite. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 24 de julho de 1846. p. 316.

⁶³ Fala de França Leite. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 24 de julho de 1846. p. 317.

mas muito provavelmente a sua amizade com Marcos Antonio de Macedo. Eles estudaram juntos na Academia de Direito de Olinda, obtendo o título de bacharéis entre 1834 e 1836. Apesar de Macedo não ter ainda realizado seus estudos sobre o canal naqueles anos de formação em Pernambuco, o contato posterior com seu reconhecido amigo França Leite⁶⁴ pode ter motivado esse paraibano a apoiar o projeto hidráulico.

Embora França Leite não tenha se referido a sua província no discurso acerca do canal, outro fator a ser considerado é que a possibilidade de a província paraibana também vir a ser beneficiada com as águas do São Francisco pareceu muito factível naqueles anos. Não por acaso, na sessão do Senado Imperial em 1^o de julho de 1847, os parlamentares tomaram conhecimento de uma representação por parte da Assembleia Provincial da Paraíba do Norte acerca da “necessidade da canalização do Rio de S. Francisco para os de Jaguaribe e Açu”.⁶⁵ Em 1853, um enviado do Ministério dos Negócios do Império aos sertões do Norte também ressaltou a possibilidade de “fazer chegar águas do rio de S. Francisco à província da Paraíba ou à do Ceará”.⁶⁶ Se o Ceará se encaminhava para receber as águas daquele rio, grupos de áreas vizinhas também se empenharam em reivindicar as mesmas vantagens.

As argumentações de Macedo e França Leite permitem perceber como seus planos em torno do canal do São Francisco ao Jaguaribe estiveram intimamente articulados aos anseios tão marcantes na época quanto ao melhoramento das vias de comunicação. Todavia, sobretudo em virtude da imagem hoje consagrada acerca da transposição do São Francisco como obra de combate aos efeitos das estiagens, cabe também a pergunta: onde a seca entra na história do canal no século XIX? Ou ela era assunto irrelevante nas discussões daquele período? Esses questionamentos me acompanharam recorrentemente durante a pesquisa e foram fundamentais ao desenvolvimento desta análise. Ora, o próprio fato de o projeto de canal ter sido apresentado na Câmara dos Deputados do Império no ano de 1846, momento em que algumas províncias do Norte ainda enfrentavam as agruras de longos meses de escassez de chuvas, parece não ter constituído mera coincidência.

Caso se leve em consideração o parâmetro atual de tender a associar a ideia de levar águas do São Francisco ao semiárido como decorrência intrínseca da necessidade de

⁶⁴ MACEDO. A canalização do Rio S. Francisco ao Ceará.

⁶⁵ Anais do Senado do Império. Sessão de 1^o de Julho de 1847. Livro 2. p. 1.

⁶⁶ Jornal O Cearense. Fortaleza. n. 685. 2 de dezembro de 1853. p. 1-2.

combater a seca, nada mais óbvio do que a proposição do canal ter ocorrido durante o forte estio da década de 1840. Sob tal perspectiva, não faria sentido pensar a obra hidráulica sem associá-la à imagem do flagelo da aridez. O canal teria sido almejado desde sempre para solucionar o grande problema daqueles sertões, a seca.

No entanto, hoje há número considerável de estudos que se propõem a pensar os estios prolongados e as medidas para saná-los como revestidos de contornos e significados os mais variados no decorrer do tempo e em diferentes espaços. Longe de referirem-se apenas a baixos índices pluviométricos, as secas constituem-se também como fatos sociais e simbólicos, frutos de processos de interação entre sociedade e natureza situados historicamente.⁶⁷ Vários historiadores têm destacado como aquele fenômeno tem-se feito em meio a mudanças e permanências situadas no tempo e no espaço. Nesse sentido, a prolongada e intensa estiagem iniciada em 1877 foi bastante significativa. De acordo com Albuquerque Júnior, ela é “unanimemente considerada um marco na história das secas” por ter sido o momento a partir do qual a escassez hídrica teria supostamente deixado de ser tema pouco atrativo a elites setentrionais para transformar-se em artifício político capaz de beneficiar certos interesses da região.⁶⁸

Entretanto, os fatores responsáveis por converter aquela intempérie na “grande seca” ou, como sugeriu Rodolfo Teófilo no começo do século XX, na “seca-tipo”, não foram os baixos índices de mortalidade ou de pluviometria, que já haviam até sido mais danosos em calamidades anteriores. Em vez disso, muitos autores têm defendido que o caráter excepcional daquela estiagem decorria, acima de tudo, de fatores sociais. Nos anos 1870, a falta d’água teria ocorrido em meio ao poder crescente de cafeicultores de províncias do Sul e à perda de representatividade de elites setentrionais nos rumos políticos do Império, conjugada à forte crise econômica nortista, com queda de exportações e de valores de seus principais produtos, o algodão e o açúcar.⁶⁹

Além de agravar esse drama político e econômico, a seca teria propiciado sobretudo outro pesadelo para elites do Norte: o esgarçamento da ordem social ali vigente. Sem recursos, muitos senhores de terras não tiveram condições de manter seus elos

⁶⁷ ALBUQUERQUE JÚNIOR. *Falas de Astúcia e de Angústia*, p. 2, p. 9; _____. *A invenção do Nordeste e outras artes*; _____. *Nos destinos de fronteira*, p. 229-245; GOMES. *Imaginário social da seca*, p. 11, p. 23, p. 92.

⁶⁸ ALBUQUERQUE JÚNIOR. *Falas de Astúcia e de Angústia*, p. 9-24; _____. *A invenção do Nordeste e outras artes*, p. 58-59; _____. *Nos destinos de fronteira*, p. 241.

⁶⁹ Ver a este respeito: ALBUQUERQUE JÚNIOR. *Falas de Astúcia e de Angústia*, p. 32; _____. *A invenção do Nordeste e outras artes*, p. 70-72; MELLO. *O Norte agrário e o Império*, p. 16; NEVES. *A seca na história do Ceará*; _____. *A “capital de um pavoroso reino”*; TEÓFILO. *A seca de 1915*.

tradicionais em relação a pobres e escravos, o que teria acarretado aumento exponencial de conflitos, crimes e subversões a preceitos morais da época, a exemplo dos casos de saques e de prostituição. Ao contrário de experiências anteriores, a seca de 1877 teria atingido em cheio não apenas as camadas pobres, mas também o poder instituído na região, já debilitado por reveses políticos e econômicos no Império.⁷⁰

Apesar de todos os prejuízos – ou graças a eles –, a imagem da estiagem pôde transfigurar-se em arma poderosa ao dispor das elites do Norte. A catástrofe climática conseguiu tornar-se um tema capaz de fazer despertar sentimentos de comoção nacional, de modo a proporcionar o envio de inúmeros socorros às províncias flageladas. Mais do que isso, ela ter-se-ia transformado em meio eficiente para aquelas elites satisfazerem demandas que ficaram cada vez menos acessíveis no decorrer do século XIX, como auxílios econômicos, cargos administrativos e obras públicas. A seca seria, então, o “problema do Norte”, a pretensa causa das adversidades enfrentadas naquela parte do Império. Em busca de apoio para obter aprovações, as solicitações de estradas de ferro, açudes, canais e melhoramentos de portos revestiram-se crescentemente com a missão de sanar a aridez. Essas foram medidas, aliás, que dificilmente deixaram de coincidir com as pretensões de grupos poderosos da região.⁷¹

Em função disso, Albuquerque Júnior considerou 1877 como um marco, o momento a partir do qual a seca deixou “de ser um tema desinteressante, para ser abordado pelos oradores ciceronianos das Assembleias Provinciais e do Parlamento Imperial”.⁷² Como as longas estiagens seriam supostamente de pouco importância antes daquele ano, não haveria tanto respaldo para proposições de grandes obras sob a premissa de mitigar as dificuldades da falta d’água. Para Albuquerque Júnior, um dos raros casos antes de 1877 nesse sentido teria sido a proposta de Raja Gabaglia⁷³ em 1861. O matemático nascido na então província Cisplatina teria sido “o primeiro técnico a fazer a ligação da resolução das secas com a

⁷⁰ Ver a este respeito: ALBUQUERQUE JÚNIOR. *Nos destinos de fronteira*, p. 239; NEVES. A seca na história do Ceará, p. 79-80; _____. A “capital de um pavoroso reino”, p. 94; CÂNDIDO. *Proletários das secas*, p. 19.

⁷¹ ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. *A invenção do Nordeste e outras artes*. 2006. p. 69-70; _____. *Nos destinos de fronteira: história, espaços e identidade regional*. 2008. p. 243. Ver também STEINBERG. *Acts of God*, p. 18-19.

⁷² ALBUQUERQUE JÚNIOR. *Nos destinos de fronteira*, p. 241; Ver também: _____. *Falas de Astúcia e de Angústia*, p. 24, p. 80.

⁷³ Giacomo Raja Gabaglia (1826-1872), nasceu na então Província Cisplatina do Império do Brasil. Esse filho de italianos fez o curso naval, fundamental para tornar-se 2º tenente em 1844. Foi também nomeado lente na Academia da Marinha. Em 1853, bacharelou-se em Matemática pela Escola Militar. Gabaglia integrou a Seção Astronômica e Geográfica da Comissão Científica de Exploração.

solução dos problemas econômicos da região, ao aconselhar a construção do porto de Fortaleza, como medida preventiva de combate ao fenômeno”.⁷⁴

No começo das pesquisas, eu imaginei o canal do São Francisco proposto em meados do século XIX como muito bem ajustado a esses referidos parâmetros de historicidade da aridez. Por situar-se em um período anterior ao marco da “grande seca” de 1877, quando a falta de chuvas ainda não tinha supostamente tanta relevância, o mais lógico seria que a canalização fosse motivada com base em fatores bem distintos da aridez, tais como a integração nacional, a navegação fluvial ou mesmo a imagem de um exuberante potencial produtivo a necessitar de meios de escoamento.

Entretanto, no decorrer da análise, percebi a necessidade de cautela quanto à tomada de 1877 como grande marco de descontinuidade na história das estiagens, como o momento a partir do qual esse tema teria adquirido relevância. Embora a calamidade iniciada naquele ano tenha-se revestido de novos elementos e se tornado uma referência, o estudo sobre os planos de canais do São Francisco em meados do século XIX permite perceber o quanto a consideração das secas como questão pertinente somente após 1877 constitui sério risco de abafar o peso e as apropriações peculiares da escassez hídrica em épocas anteriores. Nesse sentido, analisar aquelas propostas hidráulicas entre os anos 1840 e 1880 pode ajudar a compreender não só sentidos singulares da estiagem antes da “grande seca”, mas também como as obras do referido canal e a aridez se articularam de diferentes modos, provocando um sem número de reações tanto antes como após a catástrofe do fim da década de 1870.

O próprio fato de a canalização ter sido defendida no parlamento imperial no ano de 1846 foi sugestivo nesse sentido. Além do desenvolvimento de estudos técnicos de Marcos Antonio de Macedo sobre a execução das obras, naquele ano ainda havia várias áreas do Norte do país em estado calamitoso em decorrência das secas. Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco apresentavam baixíssimos índices pluviométricos desde, pelo menos, 1844. Sobretudo no Ceará, a gravidade da intempérie teria sido tamanha e sem precedentes a ponto de que, segundo um anuário do período, “as épocas de 1792 e 1825, tão notáveis por flagelo semelhante, se podem considerar como anos favoráveis”.⁷⁵

Especialmente na documentação relativa à Assembleia Geral do Império, foi possível observar como a estiagem entre 1844 e 1846, três decênios antes do dito marco de

⁷⁴ ALBUQUERQUE JÚNIOR. *Falas de Astúcia e de Angústia*, p. 205-206.

⁷⁵ Anuario Político, Histórico e Estatístico do Brazil – 1846. Rio de Janeiro: Casa de Firmin Didot Irmãos, 1846. p. 454.

1877, foi de suma importância à mobilização de demandas nortistas naqueles idos do século XIX. Longe de ser tema ausente das discussões parlamentares, a seca não só foi objeto de preocupação de deputados e senadores na época como foi reverberada até mesmo pelo imperador D. Pedro II. Nas falas à Assembleia Geral em 1846 e 1847, o monarca garantiu o apoio, “com os meios de que podia dispor, para atenuar os males que afligiram os meus súditos” em algumas “províncias do norte, principalmente a do Ceará”.⁷⁶

Como deixam entrever fontes como as falas do imperador, a necessidade de minorar os quadros de penúria decorrentes da escassez hídrica constituiu naqueles anos uma justificativa contundente à solicitação de demandas do Norte. Representantes nortistas lograram, por exemplo, a aprovação de um decreto que autorizava o governo monárquico a suprir por três anos os cofres de Paraíba, Rio Grande do Norte e especialmente do Ceará.⁷⁷ Para o deputado Silva,⁷⁸ o governo “tem feito quanto pode, remetendo a tempo o mantimento e mais socorros; e se não tem lançado mão de outros meios lembrados nesta casa, como a canalização do Rio de S. Francisco [...] é porque não está autorizado”.⁷⁹ Em face do pendor do governo imperial e de outras unidades do Império em auxiliar as províncias flageladas pela seca, aqueles meados do século XIX mostraram-se bastante oportunos à reivindicação do canal do São Francisco em conjunto com a imagem do estio.

Ante o peso peculiar da aridez naquele período, as apropriações do fenômeno da escassez hídrica foram múltiplas. Por um lado, houve quem pensasse como Marcos Antonio de Macedo e seu amigo França Leite. Apesar de aproveitarem o momento oportuno em meio à seca para apresentar seus projetos, eles consideram que a função do canal deveria ser, acima de tudo, incrementar o sistema de transporte e o aproveitamento pleno de rios. A obra, nas palavras de Macedo na Assembleia Provincial do Ceará, era um meio de a província pedir uma “esmola d’água a S. Francisco”⁸⁰ para tornar perene o seu principal rio, o Jaguaribe. Assim, seria possível dar vazão aos produtos do interior da província e do vale do São Francisco, e, ao mesmo tempo, criar uma alternativa aos efeitos da aridez.

⁷⁶ Fala do trono na abertura da Assembléia Geral em 3 de maio – 1846; Fala do trono na abertura da Assembléia Geral em 3 de maio – 1847. Ver também Fala do trono no encerramento da Assembléia Geral em 18 de setembro – 1847; Projeto de voto de graças apresentado em sessão de 16 de maio – 1846; Projeto de voto de graças apresentado em sessão de 21 de maio – 1847. In: *FALAS do Trono*, p. 249-260.

⁷⁷ Fala do Sr. Peixoto de Alencar. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 21 de julho de 1846. p. 296; Decreto n. 393 de 1 de setembro de 1846. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-393-1-setembro-1846-560393-publicacaooriginal-83194-pl.html>> Acesso em: 19 fev. 2014.

⁷⁸ Francisco José da Silva foi bacharel e deputado pela província de Sergipe.

⁷⁹ Fala do Sr. Silva. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 27 de julho de 1846. p. 329.

⁸⁰ Jornal Correio da Tarde, Rio de Janeiro, n. 97 – 3 de maio de 1848, p. 1.

Na visão daqueles parlamentares, as agruras decorrentes da estiagem poderiam ser solucionadas ou, pelo menos, amenizadas não tanto com reservatórios de água, mas com a navegação fluvial. O grande problema da região, para eles, ia muito além da escassez hídrica em si. O infortúnio não decorreria da natureza, que até dotou várias porções do território cearense com fertilidade invejável, mas sobretudo do atraso da província, marcada pela ausência de boas vias de comunicação e de um manejo moderno das águas, como enfatizou França Leite no discurso em que propôs o canal em 1846.

Considere a câmara a abundância de água que oferece o rio para canalizar-se, e perguntarei se não será melhor empregar-se o dinheiro na canalização para ter uma água perene na província do Ceará, e uma navegação de mais de 600 a 700 léguas pelo interior [...] e dar à riqueza do interior um esgoto, e um esgoto vantajoso que pela maior parte é perdida, do que fazer açudes, que já estão feitos na província do Ceará, e que já mostraram que não eram eficazes.⁸¹

Além de garantir uma fonte hídrica independente da quantidade de chuvas, o canal propiciaria uma das maiores, senão a maior, via de comunicação pelo interior do Império. O Ceará, ou, mais especificamente, a foz do rio Jaguaribe nas cercanias do Aracati poderia ser a porta de entrada e saída desse imenso caminho fluvial. Nesses termos, o deputado provincial cearense Manoel Theofilo⁸² defendeu em 1850 que ver as águas do São Francisco “passeando pelo Aracati” seria um marco “galante” da modernidade, comparável a famosos canais do mundo moderno.⁸³

Por outro lado, houve também na época quem considerasse a seca o principal problema daqueles sertões cálidos do Norte. A missão do canal, conseqüentemente, deveria ser não tanto melhorar os sistemas de comunicação, mas minorar os males da aridez. A fala do deputado geral cearense Araujo Lima⁸⁴ na discussão sobre o aumento dos ordenados de magistrados na Câmara dos Deputados em 1850 permite perceber esse tipo de mobilização do canal. Para ele, a principal carência do Ceará não era relativa às condições de trabalhos dos juizes, mas à falta de melhoramentos materiais. Sem sequer mencionar as vias de transporte, Araujo Lima destacou que os esforços da província deveriam estar voltados prioritariamente ao combate à seca. Para ele, entre os meios para sanar aquele flagelo “o que se aponta talvez

⁸¹ Fala de França Leite. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 24 de julho de 1846. p 316.

⁸² Manoel Theofilo Gaspar de Oliveira (1816-1859) nasceu em Fortaleza. Bacharelou-se em Ciências Sociais e Jurídicas no ano de 1837 na Faculdade de Direito de Olinda. Foi Deputado Provincial (1842-1843; 1844-1845; 1850-1851) e Deputado Geral (1853-1856), ambos pelo Ceará.

⁸³ Assembleia Provincial. Jornal O Cearense. Fortaleza. n. 351. 31 de julho de 1850. p. 2.

⁸⁴ Raymundo Ferreira de Araujo Lima (1818-1908), mais conhecido como Araujo Lima, nasceu em Lavras, na província do Ceará. Formou-se em Direito pela Academia de Olinda. Foi juiz, membro do Partido Conservador e deputado geral por vários anos pela província do Ceará.

como o mais apropriado é um canal que comunique o Rio de S. Francisco com o Salgado. Acho que despesas com medida desta ordem seriam infinitamente mais úteis do que com elevação de vencimentos da magistratura”.⁸⁵ Naquele ano pouco posterior à grande seca de meados da década de 1840, o deputado cearense deixou claro como percebia a hierarquia de problemas de sua província.

[...] se acaso o Ceará for despovoado, for reduzido a um deserto, como entendo que está condenado na falência de melhoramentos materiais que ponham termo à calamidade de que falei, o Ceará dispensa vantagens de uma boa magistratura, porque os desertos não precisam nem de bom nem de má administração de justiça.⁸⁶

Como pretendo meio para minar definitivamente os males decorrentes das secas, o canal do São Francisco não consistiria simplesmente em uma obra de importância quanto a aspectos isolados. Ante o desafio vital aos cearenses de superar as irregularidades pluviométricas, aquele projeto hidráulico era quem poderia permitir ao Ceará continuar existindo, sendo habitado – e dando proventos para magistrados.

Mesmo sem a ocorrência de estiagens muito prolongadas nos anos 1850, esse arranjo de argumentos foi comum entre alguns defensores do canal naquele período. Em 8 de agosto de 1851, também na Câmara dos Deputados do Império, houve a discussão acerca do engajamento de um engenheiro para estudar a navegação do São Francisco. Durante esse debate, o representante de Pernambuco mais conhecido como Rezende⁸⁷ tornou a reivindicar a canalização com ênfase sobretudo na imagem de falta d’água e não tanto na questão dos transportes. Para ele, essa proposta hidráulica era de importância enorme aos sertões secos do Norte na medida em que “levaria àqueles lugares uma grande afluência de água”. Com isso, o “canal seria mesmo mais proveitoso para o Brasil do que a navegação do rio de S. Francisco, porque levaria a fertilidade e a vida a muitas províncias que sofrem periodicamente por causa da seca”. Embora reiterasse as facilidades proporcionadas pela obra quanto à condução de produtos e ao aumento das riquezas dos sertões, o destaque de Rezende foi em relação à necessidade de acudir os efeitos calamitosos das secas. Especialmente com base nesse argumento, o deputado pernambucano sugeriu que o engenheiro responsável pelos estudos da

⁸⁵ Fala de Araujo Lima. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 19 de abril de 1850. p. 389-391.

⁸⁶ Fala de Araujo Lima. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 19 de abril de 1850. p. 390.

⁸⁷ Venâncio Henriques de Rezende (1784-1866) nasceu em Serinhaém, em Pernambuco. Ordenou-se padre e participou da chamada Revolução Pernambucana de 1817. Participou da Assembleia Geral Constituinte de 1823 e foi deputado geral por Pernambuco (1830-1833; 1834-1837; 1838-1841; 1842-1844; 1849-1852).

navegação no São Francisco estudasse também a possibilidade de abertura do canal acima de tal queda d'água “para os sertões de Ceará, Paraíba e Pernambuco”.⁸⁸

E esses apelos surtiram efeito. Ao firmar contrato com o governo imperial em 29 de janeiro de 1852, o engenheiro Fernando Halfeld recebeu a incumbência não só de analisar minuciosamente as condições de navegabilidade, mas também de coligir “todos os esclarecimentos que puder obter sobre a canalização”⁸⁹ entre o rio São Francisco e algumas províncias do Norte. O sonho de dar novos caminhos àquele vale fluvial estava, então, nas mãos de um profissional que era um dos símbolos dos melhoramentos materiais e do progresso, o engenheiro. Halfeld analisou a proposta de canal lateral a Paulo Afonso, que, como visto anteriormente, foi rechaçada, e a projeção ao rio Jaguaribe, que em sua opinião seria provavelmente viável. Esse projeto de canalização seria “um serviço importante e de grande benefício” para várias províncias do Império. No trecho transcrito abaixo, Halfeld mostrou como articulou os temas dos transportes e da seca à mobilização do canal.

O projeto é gigantesco, porém se for possível conseguir-se a sua execução, terá o benéfico resultado de incalculável transcendência para as províncias do Ceará, Pernambuco, Piauí, Goiás e particularmente para a província do Ceará que, de primeira mão receberá o benefício da fácil comunicação comercial do mar para o interior do império e vice-versa, e aproveitaria as águas do Rio de S. Francisco para a irrigação das suas terras, como meio mais certo e eficaz de providenciar contra o horrível flagelo das grandes secas que lá, quase anualmente, põem em consternação grande parte dos habitantes daquela província; mas também a comunicação direta do mar para o Valle do Rio de S. Francisco, e dos seus tributários seria o maior impulso afim de acordar a indústria, que em profundo letargo jaz naquelas regiões, e de promover a felicidade dos seus habitantes.⁹⁰

Embora afirme a pertinência do canal quanto ao abastecimento hídrico a ponto de considerá-lo como a melhor maneira de mitigar as agruras da aridez, Halfeld frisou especialmente as vantagens decorrentes do projeto em relação às comunicações no Império. Não era estranho que Halfeld, homem empenhado na construção de muitas estradas nas décadas anteriores e contratado pelo governo sobretudo para averiguar as condições de navegabilidade do São Francisco, considerasse a felicidade dos habitantes do interior em

⁸⁸ Fala do Sr. Rezende. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 8 de agosto de 1851. p. 517-518.

⁸⁹ Contrato entre Henrique Guilherme Fernando Halfeld e o Ministério de Negócios do Império em 29 de janeiro de 1859. In: Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da Oitava Legislatura pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio Visconde de Mont'alegre. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1852.

⁹⁰ HALFELD. *Atlas e relatório concernente a exploração do Rio de S. Francisco desde a Cachoeira da Pirapora até ao Oceano Atlantico*, p. 36

função sobretudo dos benefícios “de incalculável transcendência” advindos de inventos como as vias de transporte.

Halfeld vislumbrou também outros trunfos peculiares em favor do canal ao Jaguaribe. Ao tomar conhecimento do interesse em torno da obra nos princípios do século XIX, quando o projeto teria despertado a atenção de D. João VI e mesmo de D. Pedro I,⁹¹ o engenheiro de Hannover provavelmente ouviu falar de supostos tesouros mineralógicos a serem explorados nos sertões cearenses. Em 1853, ele trocou correspondências com Marcos Antonio de Macedo e lhe solicitou informações sobre o canal, especialmente quanto à existência de “riquezas minerais” naquelas paragens. Em busca do apoio do engenheiro representante do governo imperial, Macedo garantiu a existência de “minas de ouro de subido quilate”, além de amianto, zinco, carvão e ferro nos solos do Cariri.⁹² O canal tinha tudo para se realizar e possibilitar o aproveitamento das supostas riquezas adormecidas naqueles sertões.

Com importância notória em questões cruciais ao país, sobretudo às áreas setentrionais, o canal também atraiu a atenção de representantes do aparelho burocrático do Império. A obra seria um modo de o Estado fazer-se presente em províncias isoladas do Norte, colocando-se como provedor da solução de dois grandes problemas da região: a precariedade dos transportes e o flagelo da seca. Em meio às reivindicações a favor do canal principalmente na Câmara dos Deputados, o Ministério dos Negócios do Império Luiz Pedreira do Couto Ferraz⁹³ explicitou o interesse em 1854 por parte do governo imperial em “mandar quanto antes proceder às explorações e nivelamento dos respectivos terrenos, a fim de reconhecer-se a possibilidade da abertura de um canal desde aquele rio [o São Francisco] até o Jaguaribe no ponto que for mais conveniente na província do Ceará”. O governo encarregou-se, nesse sentido, de nomear uma comissão de “hábeis” engenheiros para “explorar a melhor direção desse canal, de fazer o nivelamento do terreno, colocar mestras, e apresentar ao governo a planta e orçamento das obras”.⁹⁴ Mostrar solicitude nos encaminhamentos desse projeto hidráulico era fundamental aos interesses do poder central do Império em fortalecer seus laços com províncias do Norte.

⁹¹ Do relatório do engenheiro polaco Fernando Halfeld, mandado pelo governo explorar o rio S. Francisco, transcrevemos o seguinte trecho, que diz respeito a possibilidade do furo do dito rio, ou canal para o Jaguaribe. *O Cearense*. Fortaleza. 15 de agosto de 1854. p. 1.

⁹² MACEDO. A canalização do Rio S. Francisco ao Ceará, p. 200, p. 204-205.

⁹³ Luiz Pedreira do Couto Ferraz (1818-1886) nasceu no Rio de Janeiro e se tornou bacharel em Direito pela Faculdade de São Paulo. Foi um dos grandes nomes da elite política imperial, atuando como deputado geral, senador, presidente de província, ministro e conselheiro de Estado. Adquiriu o título de Visconde de Bom Retiro.

⁹⁴ Relatório apresentado à Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da Nona Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império Luiz Pedreira do Couto Ferraz. Rio de Janeiro: Typ. do Diário, 1854. p. 29; Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 12 de junho de 1854. p. 121.

No relatório referente a 1854, o ministro Ferraz voltou a destacar o canal do São Francisco ao Ceará como objeto merecedor de “séria atenção” por parte do governo imperial. Afinal, essa obra hidráulica possibilitaria efetivar não só uma “importante via de comunicação entre grande parte dos férteis sertões do Ceará e das províncias do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, e Piauí, senão também como meio de diminuir a intensidade do flagelo das secas”⁹⁵ ao regularizar o fornecimento hídrico.

Ferraz, no entanto, noticiou com pesar no mesmo relatório relativo a 1854 que o poder monárquico ainda não conseguira engajar engenheiros habilitados para realizar o estudo dessa obra de tamanha magnitude. Em seu pronunciamento na Câmara no mesmo ano, ele informou que a comissão ainda não havia partido para seus trabalhos, mas que já havia sido feito o convite feito a um “engenheiro inglês muito habilitado”. Caso não fosse possível contar com esse britânico, Ferraz garantiu a contratação de um “engenheiro alemão muito abonado por seus conhecimentos na matéria, e que já está prevenido. Além disto, o meu colega o Sr. ministro da guerra designará para a mesma comissão um de seus engenheiros mais hábeis”.⁹⁶

Todavia, durante pronunciamento na Câmara dos Deputados em 1855, Ferraz explicou não ter conseguido encaminhar ainda essa comissão de engenheiros devido a “embaraços” inesperados. O engenheiro cotado inicialmente comprometeu-se a assumir a comissão relativa ao canal somente após terminar outras atividades no Maranhão. Porém, o engenheiro veio a falecer naquela província, de modo que a comissão de estudo do canal não se formou. Casualmente, segundo Ferraz, o Ministro da guerra também estava sem engenheiros disponíveis com as devidas habilidades para realizar os trabalhos de canalização no Ceará.⁹⁷

Mesmo em 1856, os estudos ainda permaneciam à espera desses profissionais. Porém, Ferraz garantiu uma saída: “o Governo Geral incumbirá o engenheiro Fernando Halfeld para estudar esse canal, logo que ele termine de elaborar seu relatório de exploração do São Francisco”.⁹⁸ Ele seria a pessoa mais adequada para analisar tal empreendimento devido à sua formação em engenharia e aos conhecimentos minuciosos daquele vale do Brasil

⁹⁵ Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na terceira sessão da Nona Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio Luiz Pedreira do Coutto Ferraz. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1855. p. 58.

⁹⁶ Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 12 de junho de 1854. p. 121-2.

⁹⁷ Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 7 de agosto de 1855. p. 76.

⁹⁸ Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da Nona Legislatura pelo Ministro e Secretario d’Estado dos Negocios do Imperio Luiz Pedreira do Coutto Ferraz. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1856. p. 34.

central. Em 1857,⁹⁹ no entanto, o estudo de Halfeld ainda não havia sido publicado, o que só veio a ocorrer em 1860. Porém, as condições em torno do projeto hidráulico já não eram mais as mesmas. O próprio Ferraz já havia deixado o Ministério dos Negócios do Império, e o exame mais apurado acerca da possibilidade de canalização ao Ceará teria de permanecer em longo estado de espera.

Apesar disso, as dificuldades para efetivar o projeto hidráulico em direção a bacias hidrográficas cearenses não se resumiram somente à morosidade dos encaminhamentos devidos por parte dos ministérios monárquicos. Embalados fosse pelos sonhos de ouro, fosse pela demanda de melhores meios de viação ou ainda pelo empenho em combater as asperezas das secas, os planos do canal foram também alvo de uma série de contestações. Na sequência deste capítulo, será discutido como muitos desses questionamentos à obra e, ao mesmo tempo, muitas de suas defesas mobilizaram-se especialmente com base em leituras bastante peculiares do meio físico.

3.3 OBSTÁCULOS E CRENÇA NO PROGRESSO

Como as propostas de abertura do canal do São Francisco ao Jaguaribe não se concretizaram em meados do século XIX e suas discussões costumaram restringir-se sobretudo ao meio parlamentar e científico, são raras as fontes documentais do período que permitem o contato com a opinião de populações ribeirinhas ou das caatingas sobre o projeto. Um dos poucos vestígios quanto aos posicionamentos desses grupos sociais está presente nos relatos da viagem de Richard Burton por aquele vale do Brasil central em 1867. Burton destacou, nesse sentido, que “os habitantes de Boa Vista nunca ouviram falar do Dr. Marcos [Antonio de Macedo] e de seu canal, e, quando lhes li a parte do ‘Relatório’ a ele relativa, riram com gosto”.¹⁰⁰

Não era de estranhar que Burton, procedente da potência imperialista britânica,¹⁰¹ mostrasse as gentes daqueles sertões como avessas a um símbolo do mundo moderno, como o era o canal proposto pelo “Dr. Marcos” e outros “homens cultos”. Em vez de tratar o projeto como risível do mesmo modo que os sertanejos, o viajante preferiu guiar-se pelo

⁹⁹ Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da Decima Legislatura pelo Ministro e Secretario d’Estado dos Negocios do Imperio Luiz Pedreira do Coutto Ferraz. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1857. p. 95.

¹⁰⁰ BURTON. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico*.

¹⁰¹ Ver a este respeito: KURY; SÁ. *As caatingas e o Império do Brasil*, p. 282; RICE. *Sir Richard Francis Burton*; SAID. *Orientalismo*, p. 201-205.

conhecimento científico expresso nas análises do engenheiro Halfeld. Por meio de palavras muito similares às utilizadas no relatório daquele especialista, Burton considerou o plano hidráulico como “gigantesco”. Mesmo complicada, sua construção seria capaz de solucionar a “horrrível praga da fome e despertar de sua profunda letargia a população do interior”. Apesar do risco de inviabilidade, Burton mostrou-se favorável ao projeto. Para ele, “mesmo se o canal fracassasse, a grande movimentação de dinheiro que ocorreria ainda que com a simples tentativa seria, indubitavelmente, fecunda”.¹⁰² O importante era favorecer ao máximo as circulações do capital, o que constituía princípio caro à égide do liberalismo tão marcante naqueles idos do século XIX.

Entretanto, nem todos viram com tamanho otimismo a ideia de abrir um canal desde o São Francisco ao Jaguaribe. Marcos Antonio de Macedo, por exemplo, lamentou a desconfiança da população do Cariri quanto à obra sem que sequer ainda tivessem sido realizados estudos sobre sua viabilidade.¹⁰³ No decorrer do século XIX, com o maior destaque do projeto após as discussões parlamentares travadas em 1846, as contestações ao canal ocorreram incessantemente, envolvendo sobretudo alegações de falta condições financeiras e de inviabilidade técnica. Não só entre as variadas províncias em disputa pelo rio São Francisco, mas mesmo no próprio Ceará a obra esteve distante de ser unanimidade, muito pelo contrário.

O volume de despesas necessárias para realizar tal empreendimento hidráulico foi um dos principais alvos dos questionamentos. Não por acaso, um dos pontos da fala de França Leite ao apresentar o canal na Câmara dos Deputados em 1846 foi a possibilidade de executar a obra com poucos gastos em decorrência dos baixos salários dos trabalhadores. Contudo, as objeções a essa opinião do deputado paraibano não tardaram a aparecer. Poucos dias depois, o parlamentar pela província de Sergipe conhecido como Silva¹⁰⁴ enfatizou as complicações atinentes à construção do canal e, conseqüentemente, a necessidade de despender somas elevadas de capital para levá-lo a cabo.¹⁰⁵

Quando discutido na Assembleia Provincial cearense em julho de 1850, o projeto canalização também foi motivo de críticas. Para alguns deputados, fazer uma representação ao governo e à Assembleia gerais do Império solicitando águas do São Francisco para o Ceará

¹⁰² BURTON. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico*, p. 302-303.

¹⁰³ MACEDO. *A canalização do Rio S. Francisco ao Ceará*, p. 200-201.

¹⁰⁴ Francisco José da Silva foi bacharel e deputado pela província de Sergipe.

¹⁰⁵ Fala de Silva. *Anais da Câmara dos Deputados*. Sessão de 27 de julho de 1846. p. 332.

seria “cair no ridículo”. Aliás, segundo o parlamentar Manuel Amaral,¹⁰⁶ a referida obra era impossível “porque nela tinha de gastarem-se centares de anos, e centares de milhões”. No entanto, Manoel Theofilo Gaspar de Oliveira, retrucou ao mostrar como a construção do canal poderia “ser feita por companhias, que se quisessem incorporar”. Ante a alegação de impraticabilidade, o Sr. Theofilo recorreu às façanhas do mundo moderno e “citou exemplos de obras semelhantes reputadas como impossíveis, como o túnel do Tâmisia” ou mesmo o projeto de “abertura do istmo do Panamá”.¹⁰⁷

No entanto, a referência às grandes obras da civilização humana não impediu os julgamentos desfavoráveis acerca do canal do São Francisco ao Jaguaribe, de modo que muitos o taxaram como algo inexequível.¹⁰⁸ Esse foi o caso do mineiro Christiano Ottoni, que rechaçou veementemente tal empreendimento em 1859. Então presidente da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II e defensor fervoroso do escoamento do São Francisco pelo porto do Rio de Janeiro, ele considerou a canalização em favor do Jaguaribe, assim como aquela lateral à cachoeira de Paulo Afonso, como obras quiméricas. Além disso, Ottoni reconheceu que aqueles percursos até poderiam transformar-se em vias modernas de comunicação no futuro, mas somente caso fossem “substituídos por estradas de ferro” em vez de canais.¹⁰⁹ A lógica de Ottoni era outra. O Brasil deveria ser cortado não por vias de navegação, mas prioritariamente por trilhos, de preferência que complementassem o fluxo pela via férrea de D. Pedro II.

Obra quimérica para uns, projeto respaldado em feitos da engenharia hidráulica para outros, o canal do São Francisco estava imerso também nos embates pelo conhecimento moderno. Cada grupo tendia a reivindicar a modernidade como meio adequado para superar somente os estorvos às proposições articuladas a seus respectivos interesses. Todavia, em relação às projeções concorrentes, a referência ao gênio do progresso deveria parecer inócua, incapaz de solucionar as dificuldades. Nesse sentido, é importante perceber como também as potencialidades do ideário da modernidade tornaram-se objeto de disputa.

¹⁰⁶ Manuel Franklin do Amaral (1801-1870) nasceu em Fortaleza. Foi alferes do Exército e deputado provincial do Ceará (1844-1845; 1850-1851; 1852-1853; 1854-1855; 1856-1857) pelo Partido Conservador

¹⁰⁷ Jornal O Cearense. Fortaleza. n. 348. 19 de julho de 1850. p. 3; n. 351. 31 de julho de 1850. p. 2-3. Ver também a este respeito: Actas 1844 – Assembleia Provincial do Ceará. 11ª Sessão Ordinária de 12 de julho de 1850. p. 241f; 15ª Sessão Ordinária de 17 de julho de 1850. p. 246f; 17ª Sessão Ordinária de 19 de julho de 1850. p. 248v; 23ª Sessão Ordinária de 26 de julho de 1850. p. 255f; 24ª Sessão Ordinária de 27 de julho de 1850. p. 256f. (ALEC)

¹⁰⁸ Fala do deputado Bastos de Oliveira. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 28 de julho de 1852. p. 406.

¹⁰⁹ OTTONI. *O futuro das estradas de ferro no Brasil*, p. 18.

Em 1866, diante dos conflitos sobre os destinos das movimentações pelo São Francisco, o engenheiro Eduardo José de Moraes também recorreu ao talento do dito mundo civilizado para afirmar sua proposta de canalização em direção ao rio Parnaíba. Isso significaria principalmente tentar afastar os encaminhamentos daquele que parecia ser seu principal concorrente: o plano semelhante de canal ao Jaguaribe. Para o oficial baiano, caso seu projeto hidráulico em favor do Piauí “fosse julgado inexecutável, a mesma sorte estaria reservada com mais forte razão ainda ao do Sr. Dr. Macedo”. Aliás, se a questão era a navegação e o fomento de atividades produtivas interioranas, a melhor alternativa não seria ligar o São Francisco ao rio Jaguaribe, frequentemente seco. O ideal seria conectá-lo ao Parnaíba, “cuja fertilidade e riqueza não são menores” do que as do vale do São Francisco. Daí a ênfase de Moraes na imagem daquele curso d’água piauiense como perene e ubérrimo. A ideia era legitimá-lo como o melhor rio para cumprir a missão de levar o progresso e despertar a riqueza dos sertões, o único à altura de receber águas do leito caudaloso nascido em Minas Gerais.¹¹⁰

Outro fator a gerar dúvidas quanto à possibilidade do canal ao Ceará foi a existência de uma muralha coberta pela vegetação de cerrados e caatingas entre o São Francisco e o território cearense. Esse obstáculo seria a chamada serra do Araripe, suposto empecilho à passagem do canal. De acordo com o engenheiro Halfeld em relatório de 1854, encontrar uma passagem de menor altitude naquele planalto era condição primordial à construção da proposta hídrica. Para ele, era necessário investigar se a chapada oferecia alguma “baixada, como de fato existe, pela qual fosse possível traçar-se um canal do rio de S. Francisco em direção ao rio Jaguaribe, e canalizar este até a sua foz no Oceano Atlântico, pouco abaixo da cidade do Aracati”. Provavelmente, aquele engenheiro de Hannover acreditou na ocorrência dessas chamadas gargantas muito em função das correspondências trocadas em 1853 com Marcos Antonio de Macedo. Todavia, para tomar uma decisão definitiva acerca da “real praticabilidade” do projeto, Halfeld enfatizou que restava apenas fazer estudos “com maior escrupulo” quanto ao “exato nivelamento entre a cachoeira do Sobradinho e o riacho dos Porcos, que é uma das cabeceiras do rio Jaguaribe”.¹¹¹ Ou seja, o ponto de onde partiria o canal no rio São Francisco deveria possuir um nível de altitude maior do que o das áreas a serem beneficiadas com suas águas. Quem faria isso provavelmente seria

¹¹⁰ MORAES. *Navegação interior do Brasil*, p. 66, p. 81.

¹¹¹ Relatório de Halfeld das explorações do São Francisco. In: *Jornal O Cearense*. Fortaleza. n. 754. 15 de agosto de 1854. p. 2-3.

a comissão de engenheiros almejada pelo Ministro Ferraz na década de 1850, que, porém, não veio a se formar, como visto há pouco.

Notabilizado pelos estudos sobre o canal, Macedo defendeu veementemente a ocorrência desses terrenos rebaixados no entorno da serra do Araripe. Um dos principais artifícios, senão o principal, para legitimar seus argumentos foi o mapa que ele próprio elaborou com base nos estudos exploratórios no rio São Francisco iniciados em 1839. Em 1848,¹¹² com a ajuda de seu amigo França Leite e num momento em que a projeção do canal já era conhecida na Assembleia Geral, Macedo conseguiu finalmente litografar a dita planta geográfica (ver figura 5). O desenho englobava a região entre o São Francisco e o Cariri cearense, até a vila do Icó, onde o rio Salgado se encontrava com o Jaguaribe, e também indicava o caminho da estrada de rodagem entre o Crato e o Icó e do canal projetados por Macedo.

A utilização da ciência cartográfica não se fazia por acaso. Considerada pelo saber moderno como capaz de ser um espelho objetivo do território, a cartografia seria o meio por excelência para conseguir inscrever o canal no espaço imperial. O desenho funcionaria como prova da viabilidade e da indicação natural da obra como caminho para as circulações do São Francisco ao litoral. De modo bastante peculiar, essa carta geográfica buscou arregimentar a natureza do modo mais conveniente à legitimação do projeto de canal do São Francisco ao Jaguaribe.

¹¹² Não consta nos dados do mapa a data de sua publicação. Todavia, adoto aqui a data da 1848 com base na carta de Marcos Antonio de Macedo ao engenheiro Fernando Halfeld e nos estudos de José Pompeu Cavalcanti, de Br. de Studart e de José Liberal de Castro. Ver: MACEDO. A canalisação do Rio S. Francisco ao Ceará, p. 202; CAVALCANTI. *Chorographia da Provincia do Ceará*, p. 192; STUDART. *Geographia do Ceará*, 1923, p. 360-361. CASTRO. Cartografia cearense no Arquivo Histórico do Exército, p. 69-70.

Embora a litografia da referida planta geográfica não tenha sido acompanhada de maiores explicações, as considerações de Macedo nos anos seguintes foram bastante significativas para sua melhor compreensão. Em 1855, o mapa pôde ser publicado de modo relativamente mais amplo em meio às discussões intensas sobre o canal na Assembleia Geral e no Ministério dos Negócios do Império. Naquele ano, a carta topográfica acompanhou o artigo “Descrição dos terrenos carboníferos da Comarca do Crato” escrito por Macedo e divulgado nos “Trabalhos da Sociedade Velloziana”.¹¹³ Fruto de trabalhos de exploração de “abas da serra do Araripe” e de objetos de história natural por parte daquele bacharel do Crato,¹¹⁴ esse texto teve o objetivo de analisar a riqueza mineral na região do Cariri, mas não deixou de abordar o tema tão caro da canalização do São Francisco.

Logo no início do artigo, Macedo deixou claro o equívoco de “todos os geógrafos” de então em afirmar “que a serra do Araripe faz parte da cordilheira Borborema”, de modo a ser uma barreira contígua em toda a extremidade sul do Ceará até a província vizinha da Paraíba. O seu intuito era provar a existência de passagens naquela região, de modo a possibilitar o “encanamento do rio de S. Francisco para o Ceará”.¹¹⁵ Todavia, menos de dois anos antes, em 1853, aquele bacharel havia garantido em carta enviada ao engenheiro Halfeld não haver “dúvida que a Serra do Araripe faz parte do encadeamento da Borborema, porém é interceptada desde a Villa do Jardim até onde principia o grupo de montes que se prendem àquela cadeia formando uma baixada de mais de 10 léguas”.¹¹⁶

Ou seja, mesmo após a publicação do mapa em 1848, Macedo ainda não tinha clareza quanto ao modo de lidar com a chapada do Araripe. O de que ele tinha certeza, independentemente se aquele planalto pertencia ou não ao “encadeamento” da Borborema, era quanto à existência de terrenos rebaixados nas cercanias da vila do Jardim, condição imprescindível ao projeto de canalização do São Francisco. E isso ele procurou deixar muito evidente no mapa, que seria a grande arma para atestar a veracidade de suas afirmações. Para sanar qualquer dúvida, o referido bacharel decidiu não apenas representar graficamente o rebaixamento, senão também escrever “planícies muito baixas” na parte relativa à área entre Jardim e o riacho dos Porcos (ver figura 6).

¹¹³ A Sociedade Velloziana de Ciências Naturais foi uma associação de cunho científico que se reuniu no Museu Imperial e Nacional durante a década de 1850. A esse respeito ver: LOPES. *O Brasil descobre a pesquisa científica*. O referido artigo foi publicado no jornal O Cearense em 5 de junho de 1855, no Diário de Pernambuco e no jornal O Guanabara, vinculado à Sociedade Velloziana, em número também de 1855.

¹¹⁴ Jornal O Cearense. Fortaleza. n. 801. 30 de janeiro de 1855. p. 2.

¹¹⁵ Jornal O Cearense, Fortaleza. n. 836. 5 de junho de 1855. p. 2-3; Trabalhos da Sociedade Velloziana. In: Jornal O Guanabara. Rio de Janeiro. 1855. ed. 002.

¹¹⁶ MACEDO. A canalização do Rio S. Francisco ao Ceará, p. 202-203.



Fig. 6 – Trecho ampliado de: BNRJ. *Mappa topographico da comarca do Crato provincia do Ceará* indicando a possibilidade de hum canal tirado do rio de S. Francisco no lugar da villa de Boa Vista para comunicar com o rio Jaguaribe, pelo riacho dos Porcos e o rio Salgado e figurando a planta de huma estrada para Ico, e a tapagem do Boqueirão no rio Salgado por M. A. de Macedo. Rio de Janeiro: Lithographia Archivo Militar, [s. d.]. 1 mapa. 33 x 24 cm.

Elaborar uma representação da cadeia de “montanhas” do Cariri de modo conveniente à projeção do canal do São Francisco foi tarefa bastante melindrosa para Macedo. Diante da dificuldade de inserir a diversidade de planaltos em um mapa voltado para provar a viabilidade de um encanamento hidráulico, aquele juiz do Crato não viu outra alternativa senão reconhecer a necessidade de fazer escolhas do que deveria constar ou não em sua carta geográfica. Em virtude da omissão de terrenos elevados como a “serra dos Humauns”, ele admitiu que “no mapa não vem figurada nem uma destas serrotas por serem de pouca importância nem também a natural eminência d’onde pendem as águas para o S. Francisco e o riacho dos Porcos: asseguro entretanto que esta não é de muita elevação”.¹¹⁷ Conforme visto no segundo capítulo, se as cartas geográficas não são reproduções plenamente fidedignas do território, mas representações tecidas à base de decisões situadas historicamente sobre o que incluir ou omitir, é interessante perceber como Macedo buscou construir a imagem daquele espaço como um campo limpo, livre de obstáculos para receber as águas do canal vindo do São Francisco.

¹¹⁷ MACEDO. A canalização do Rio S. Francisco ao Ceará, p. 203.

Além de demonstrar a possibilidade de transpor a “serra do Araripe”, o mapa também estava imbuído do propósito de provar a ocorrência de condições adequadas de navegação nos trechos fluviais representados. Para dar a ver o canal como via de comunicação primorosa entre o Alto São Francisco e o Cariri, o autor da carta geográfica escolheu designar, digo, desenhar um caminho sem embaraços à navegabilidade desde Juazeiro até as cercanias de Boa Vista. Somente a partir dessa povoação, que era justamente o ponto de onde seriam captadas as águas rumo ao Jaguaribe, surgiriam os estorvos à navegação dignos de serem representados – o que ocorreu por meio do desenho de três ilhas (ver figura 5). O canal, minuciosamente ajustado às peculiaridades do meio físico, fazia todo o sentido como meio de transporte moderno e sem obstáculos aos navios a vapor desde os sertões ao litoral.

No entanto, vários estudiosos que percorreram aquela região relataram dificuldades existentes logo abaixo da vila do Juazeiro e não somente a partir de Boa Vista. Em trabalho publicado em 1847, por exemplo, Ignacio Accioli reconheceu como, a partir daquela localidade baiana, a “navegação principia em tornar-se perigosa, e vencível apenas por barcas dirigidas por bons práticos do lugar”. O próprio Fernando Halfeld, que explorou o rio entre 1852 e 1854, relatou que “da vila do Juazeiro, 24 léguas para baixo até a da Boa Vista, além de existir nesta extensão a cachoeira do Genipapo, também se encontra grande número de pedras dispersas no leito do rio”.¹¹⁸ Sua planta daquele trecho fluvial (ver figura 7) publicada em torno de 1860 representou uma série de obstáculos entre aquelas duas localidades ribeirinhas.

¹¹⁸ SILVA, Ignacio Accioli de Cequeira e. *Informação...* p. 11; Jornal Correio Mercantil. Rio de Janeiro. n. 200. 21 de julho de 1854. p. 1; HALFELD. *Atlas e relatório concernente a exploração do Rio de S. Francisco desde a Cachoeira da Pirapora até ao Oceano Atlantico.*

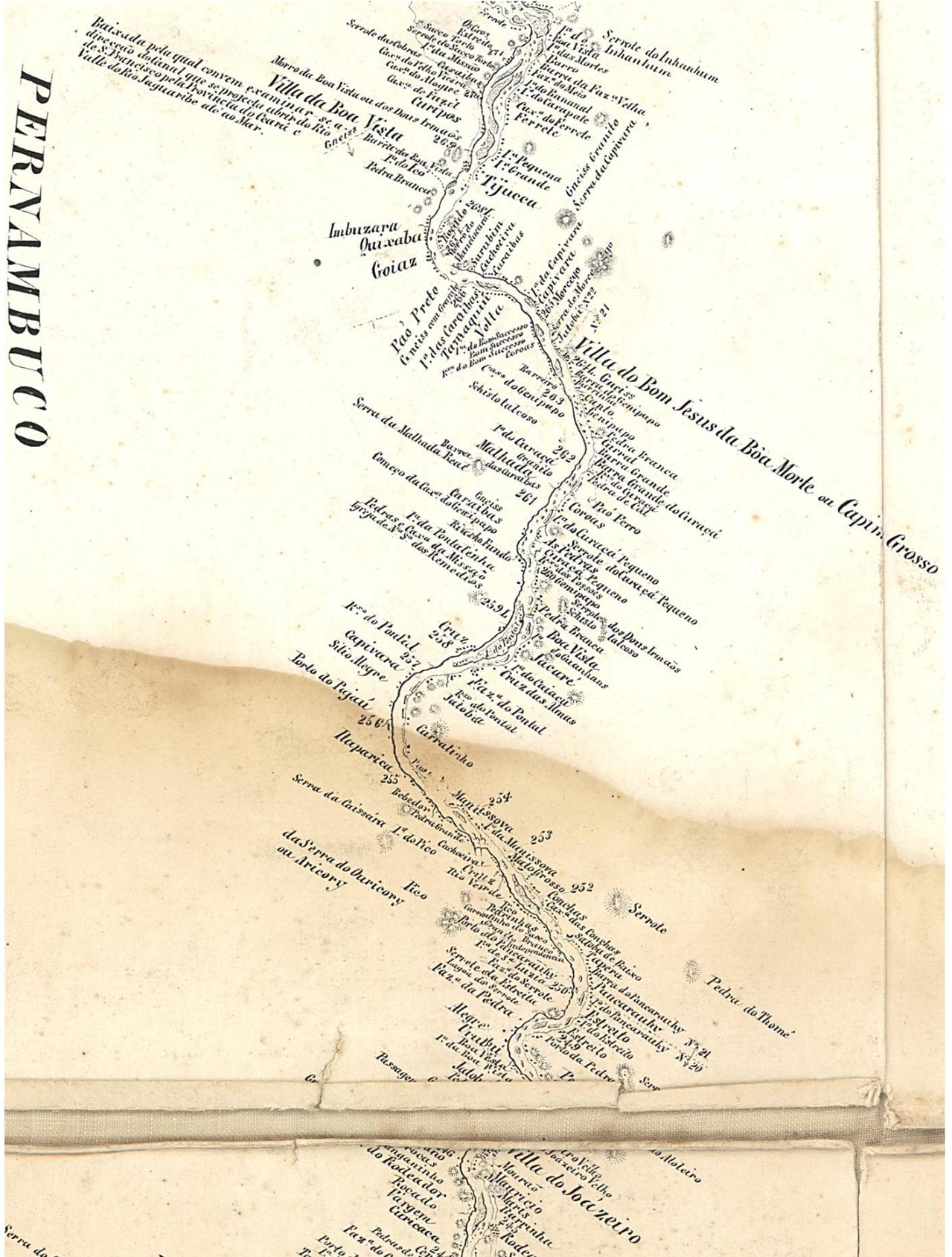


Fig. 7: Trecho ampliado de: APM. *Planta Geral do Rio São Francisco explorado por ordem do Governo de S. M. I. o Senhor D. Pedro II.* Pelo engenheiro civil Henrique Guilherme Fernando Halfeld em 1852, 1853 e 1854. Rio de Janeiro: Lith. Imp. de Ed Rensburg, [s. d.]. 1 mapa, Preto e Branco, 175 x 80 cm, 1:712500.

Outro aspecto ainda a ser destacado no mapa de Macedo diz respeito ao modo como ele desenhou o canal. Por meio de três linhas perfeitamente retas, o encanamento ligaria o São Francisco ao riacho dos Porcos seguindo o padrão moderno de caminhos os mais regulares e diretos possíveis (ver figura 5). Após atravessar a chapada do Araripe em trechos supostamente mais rebaixados, aquele riacho desembocava no rio Salgado. Esse curso d'água, por sua vez, dirigia-se ao Jaguaribe, cuja foz era no Oceano Atlântico, nas cercanias de onde se desenvolveu desde o período colonial a povoação de Aracati. A navegação desde o Alto São Francisco à costa litorânea seria simples e dependeria apenas do canal proposto por Macedo.

Tanto em reivindicações favoráveis como em contrárias ao canal, as leituras singulares da natureza e a crença tenaz nos valores do progresso funcionaram como peças estratégicas nas disputas em torno dessa obra. Defensores e opositores do projeto formularam argumentos a respeito daquela obra hidráulica e postularam o destino das águas daquele vale fluvial à luz de apropriações do meio físico e de princípios da ciência moderna, sobretudo os desenhos pretensamente objetivos da cartografia. Entretanto, é necessário também compreender como muitas das prerrogativas de refutação e de apoio às projeções de canais foram transformando-se no decorrer do tempo e em diferentes espaços. E esse é o objetivo do próximo tópico.

3.4 “SURGE ET AMBULA”

Como sabeis, a hidrografia de vossa província nada tem de notável; nenhum de seus rios, inclusive o Jaguaribe que é o maior, tem águas permanentes, e parece abandonada, por inexecutável, ou dependente de excessivo dispêndio, a ideia de um canal tirado do rio S. Francisco para aquele.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, Assembléa Provincial do Ceará, 1868.

Na abertura da Assembleia Provincial cearense em 1868, o novo presidente da província, Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, explicitou algumas das expectativas para seu governo. Poucos anos antes, ele havia presidido a província vizinha do Piauí e se destacou pela reivindicação em favor da canalização de águas do São Francisco para o rio Parnaíba. Diante das dificuldades de levar a cabo tal obra ao território piauiense, Diogo Velho talvez tenha assumido a presidência do Ceará tendo como uma de suas aspirações a realização do canal não mais ao Parnaíba, mas ao rio Jaguaribe, conforme bastante demandado nos anos anteriores. Entretanto, para sua frustração evidente no trecho citado acima, os empenhos em

favor do canal pareceram pouco frutíferos no período em que ele esteve à frente do governo da província.

Além do malogro das solicitações do canal durante a década de 1850 expresso, por exemplo, pelo constante adiamento dos estudos a serem contratados pelo Ministério dos Negócios do Império, a própria situação de Marcos Antonio de Macedo foi característica dessa nova fase em torno do projeto. Acometido por moléstias em 1855 em decorrência justamente de seus empenhos mais diletos, como o foram os trabalhos de exploração de fósseis e minerais e os de estudo sobre estradas no Cariri, Macedo teve cada vez menos condições de dedicar-se ao plano de canalização. Após várias licenças e a transferência de seu trabalho de magistrado em 1857 para a comarca de Vassouras, no Rio de Janeiro, aquele “naturalista entusiasta”¹¹⁹ se aposentou em 1861¹²⁰ e se mudou pouco tempo depois para a Europa para tratar de sua saúde.

Não obstante, a ideia de abastecer o Jaguaribe com águas do São Francisco teve defensores no parlamento imperial naquele período. Mesmo praticamente isolado quanto a esse tema, o deputado geral Liberato Barroso teceu intervenção singular em favor do canal que beneficiaria bastante os fluxos no local onde nascera, a vila do Aracati. Na sessão de 18 de junho de 1864 da Câmara dos Deputados, esse cearense não titubeou ao indagar as projeções de ferrovias aprovadas no começo dos anos 1850. Para ele, “se o grande fim do prolongamento das estradas de ferro é chegar às margens do rio de S. Francisco, se é abrir uma saída aos produtos das margens deste grande rio, quem nos diz que o porto mais conveniente é o do Rio de Janeiro, o de Pernambuco ou o da Bahia?” Liberato Barroso parecia ter claro que, para afirmar o projeto do canal ao Jaguaribe, era necessário inseri-lo de modo incisivo no jogo de disputas cada vez mais acirradas por aquele rio do Brasil central.

Em busca de postergar ao máximo as obras concorrentes, o deputado cearense não poupou questionamentos às províncias poderosas que estavam em jogo. “Quem nos diz que a estrada de ferro que se prolonga do Rio de Janeiro, de Pernambuco ou da Bahia”, interpelou Liberato para a irritação de alguns deputados e o apoio de outros, “é a que mais aproveita os centros produtores, os centros de população; é a que menos dispêndio trará aos cofres públicos, e por conseguinte a que mais satisfaz as considerações que devem ser consultadas para resolver uma questão desta ordem?” Com isso, seu objetivo era solicitar a execução de

¹¹⁹ O Guanabara. Rio de Janeiro. Trabalhos da Sociedade Vellosiana. Seção Geológica. 1855. p. 20.

¹²⁰ Ver a este respeito: Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 29 de maio de 1855. p. 166; Expediente da Secretaria do Governo. In: Correio Mercantil. n. 168. Rio de Janeiro. 20 de junho de 1861. p. 2.

maiores “estudos prévios” acerca daqueles projetos de vias férreas e tentar retomar a força da projeção que seria bem mais conveniente a seus interesses, o canal ao Jaguaribe.

Como era comum entre seus colegas parlamentares, Liberato Barroso não deixou de mobilizar as imagens do mundo natural para emplacar suas ideias. Ele foi taxativo ao salientar a necessidade daqueles exames prévios, pois “as leis em circunstância alguma devem contrariar os interesses criados pela natureza. Nós não devemos, legislando, ir de encontro às tendências naturais da população e da produção das grandes margens do rio de S. Francisco”. Aquele deputado do Aracati até buscou conciliar os interesses ao dizer que alguns trechos daquele vale poderiam procurar espontaneamente os percursos por Minas Gerais, Rio de Janeiro, Bahia ou Pernambuco. No entanto, haveria ainda outro caminho natural para o São Francisco: desaguar justamente na vila onde Liberato Barroso havia nascido, o Aracati. Para isso, ele mencionou até mesmo um sonho de viagem desde o Rio de Janeiro até sua terra natal,¹²¹ conforme visto na Introdução deste trabalho.

Entretanto, o empenho de Liberato Barroso não foi suficiente para convencer o número necessário de deputados a aprovar uma emenda ao orçamento geral do Império em favor de verbas para o almejado canal do São Francisco ao Jaguaribe.¹²² O anseio por essa obra hidráulica precisaria esperar outro momento mais oportuno para tentar surtir efeito sobre maior quantidade de parlamentares e lograr a aprovação.

A década de 1870 foi bastante singular nesse sentido, sendo marcada pela adequação dos pressupostos da mobilização do canal a novas demandas sociais e aspectos do mundo natural. Naquele período, as disputas pelo controle do São Francisco foram também bastante intensas. Grupos de variadas províncias buscaram, praticamente a qualquer custo e por meio também das imagens de caminhos naturais, legitimar os projetos de viação que mais lhes aprovessem. Porém, em meio ao efêmero otimismo econômico dos anos subsequentes à guerra contra o Paraguai, o Conselho de Ministros presidido pelo Visconde do Rio Branco¹²³ conseguiu catalisar especialmente projeções ferroviárias.

¹²¹ Fala de Liberato Barroso. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 18 de junho 1864. p. 225-230.

¹²² Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 20 de junho de 1864. p. 235. A emenda em favor do canal não constou no orçamento geral aprovado para o biênio subsequente. Ver a esse respeito: Lei n. 1.245 de 28 de junho de 1865. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1824-1899/lei-1245-28-junho-1865-554464-publicacaooriginal-73080-pl.html>>. Acesso em: 22 jan. 2015.

¹²³ José Maria da Silva Paranhos (1819-1880), o visconde do Rio Branco, nasceu na Bahia. Foi um dos personagens mais recorrentes na política do II Reinado. Foi presidente do Conselho de Ministros entre 1871 e 1875, no que ficou conhecido como Ministério Rio Branco.

A despeito desse chamado surto de aprovação de estradas de ferro e das dificuldades para contemplar a realização de obras de canais,¹²⁴ a proposta de canalização do São Francisco ao Ceará ganhou no espaço parlamentar um adepto muito importante, o então deputado geral cearense Tristão de Alencar Araripe.¹²⁵ Ante o prestígio das ferrovias na época, esse bacharel em direito não mediu esforços para tentar realizar o canal em favor de sua província. Ciente da importância da natureza para legitimar os variados projetos em disputa, Alencar Araripe se empenhou em contestar a suposta “naturalidade” das demais propostas para afirmar a sua própria não apenas como possível, mas como o caminho natural das viagens pelo São Francisco. Para ele, “quem lança os olhos para a carta geográfica do nosso país reconhece que este rio destinava-se a ir depor as suas águas em paragens mui diversas daquelas onde foi findar o seu curso”. O São Francisco “seguindo em direção, que indicava ir ter às plagas cearenses, de repente desvia-se, e volve-se para leste, quando até então seguia o caminho de nordeste”.¹²⁶ Apesar de não ter elaborado cartas geográficas a tal respeito, Alencar Araripe entoou o coro tão comum naqueles anos de que “basta olhar para o mapa” para ver o caminho correto daquele rio cujas cabeceiras se situavam em Minas Gerais.

Para aquele deputado, a existência de obstáculos como a cachoeira de Paulo Afonso seria a prova de que o trajeto do São Francisco em direção a Alagoas e Sergipe era equivocado. Afinal, o rumo por aquela catadupa fazia o curso d’água “precipitar-se de altas penedias antes de confundir as suas águas com as do oceano; e assim impedido ficou o livre trânsito da costa para as extensas regiões que esse rio percorre”. Logo em seguida, Alencar Araripe explicitou um argumento muito peculiar quanto aos motivos desse suposto defeito do mundo natural. Para ele, a barreira na altura de Paulo Afonso teria ocorrido “como se a natureza, arrependida de franquear-nos o ingresso nessas terras, quisesse ocultar-nos pasmosas riquezas, que só o trabalho humano devia conseguir”. Tudo fazia sentido. Até mesmo o erro do percurso do rio seria fruto da sabedoria da natureza, disposta a estimular o emprego da racionalidade humana para gerar riqueza e fartura em vez de possibilitar seu

¹²⁴ Ver a este respeito: BRASIL. *O Imperio do Brazil na Exposição Universal de 1876 em Philadelphia*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875. p. 394-5.

¹²⁵ Tristão de Alencar Araripe (1821-1908) nasceu em Icó, no Ceará. Formou-se em Direito pela Faculdade de São Paulo em 1845 e atuou por vezes como Juiz, Desembargador e Chefe de polícia. Foi deputado provincial (1849-1850) e geral (1869-1872; 1872-1875; 1876-1877) por sua província natal. Foi Presidente da Província do Rio Grande do Sul (1876) e do Pará (1885). Foi ministro do Supremo Tribunal de Justiça (1886), do Supremo Tribunal Federal (1890) e da Fazenda (1891), esses dois últimos no período republicano.

¹²⁶ Fala de Tristão de Alencar Araripe. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 17 de julho de 1873. p. 115. É interessante perceber também que Alencar Araripe considerou o projeto de canal do São Francisco ao Jaguaribe como digno de constar na história do Ceará, como visto em sua obra de 1867: ARARIPE, Tristão de Alencar. *História da Província do Ceará: desde os tempos primitivos até 1850*. 2. ed. Fortaleza: Typ. Minerva, 1958. p. 30.

alcance sem maiores esforços. Para Alencar Araripe, logicamente, o trabalho que o meio físico exigia da sociedade era exatamente a canalização do São Francisco ao Jaguaribe, o caminho correto e natural do rio.

Corrigir a dita imperfeição do percurso fluvial seria uma “conquista da indústria humana”, uma obra grandiosa digna do mundo civilizado. Com o recurso ao saber e às ferramentas da modernidade, a expectativa de Alencar Araripe era de que a sociedade imperial não precisasse mais permanecer submissa aos estorvos do meio físico, mas pudesse domá-lo e colocá-lo ao dispor das demandas sociais de seu interesse. A seu ver, diante da necessidade da comunicação de sertões férteis com os portos do litoral, o canal seria a melhor alternativa. Em vista disso, o parlamentar sequer cogitou falar de regiões áridas ou estéreis em seu discurso na Câmara. Ao contrário, o Ceará que fazia sentido ser evocado pelo seu projeto era outro naquele momento. Daí porque ele enfatizou a capacidade de a canalização tornar possível uma “navegação aberta desde o sul da província de Minas até as costas do Atlântico no Ceará, atravessando 400 léguas de fertilíssimos terrenos, onde prosperam variados gêneros de produção”. De acordo com o deputado, os benefícios seriam valiosíssimos a todo o Império, mas sobretudo à província cearense, que poderia aproveitar “toda essa espaçosa zona banhada pelo grande rio”.

Apesar das dificuldades relativas à realização desse plano hidráulico, os méritos da obra seriam incontestáveis para Alencar Araripe. De acordo com ele, o governo precisaria deixar de olhar apenas para o litoral e volver suas atenções também ao “interior do nosso país, onde os elementos de riqueza só esperam a ação do homem civilizado”. Seria um absurdo deixar o Império para as gerações vindouras nas mesmas condições legadas pelos antepassados, mas era preciso lançar as sementes de um futuro venturoso. Se “nossos avós”, argumentou o Alencar Araripe, “não se aventurassem a atravessar o oceano e penetrar nos ínvios sertões, que os aborígenes dominavam; teríamos nós hoje, por ventura, a pátria, que veneramos? Se nossos avós nos deram a pátria, leguemos esta aos nossos netos engrandecida e próspera”.

Daí o apelo daquele parlamentar quanto ao aproveitamento da riqueza do interior do Brasil. “*Surge et ambula!*”, ou levanta-te e anda, disse o cearense. “Eis o brado que devemos enviar a essas regiões centrais, que de nós, com o auxílio da Divina Providência, esperam a iniciação da sua prosperidade”.¹²⁷ O canal do São Francisco ao Jaguaribe seria,

¹²⁷ Fala de Tristão de Alencar Araripe. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 17 de julho de 1873. p. 115.

assim, uma das peças mais relevantes ao projeto de configuração do espaço imperial tecido por alguém de fora do centro do poder político imperial, como era o caso de Alencar Araripe.

No entanto, sobretudo após 1877, outro fator passou a ser cada vez mais levado em consideração nas mobilizações pelo canal do São Francisco ao Ceará. Aquele ano foi marcado por um fato que se tornou fundamental às experiências políticas e econômicas de muitas partes do Norte do Império, afetando inclusive os propósitos de legitimar projeto de canalização: a seca. A partir daquele ano, o apelo à imagem do flagelo da estiagem como artifício para obter respaldo para reivindicações como a de canalização foi ainda maior em relação aos anos anteriores. Se a seca tornava-se cada vez mais um tema capaz de comover os irmãos do sul e angariar recursos aos flagelados nortistas,¹²⁸ o canal poderia ser apresentado como um meio salvador, a melhor alternativa para transformar as porções cálidas do Império. Embora essa tendência já tivesse ocorrido de certo modo em décadas como a de 1850, uma das novidades do final dos anos 1870 foi a associação do canal de forma mais direta a teorias científicas sobre a aridez, como será aprofundado no próximo capítulo.

A mudança de perspectiva do deputado Tristão de Alencar Araripe foi bastante característica quanto à reivindicação diante dessas novas questões. Após o discurso de 1873, ele voltou em 1877 ao palanque da Câmara para defender mais uma vez a canalização ao Ceará. Todavia, seus argumentos não foram mais exatamente os mesmos. Se em 1873 a seca não teve tanta relevância em seu discurso, em 1877 ela se tornou elemento central da argumentação do deputado. Para ele, o grande mal a afligir os cearenses era a “falta d’água e de pronta viação para o interior”.¹²⁹ Além de açudes e vias férreas, o canal do São Francisco seria uma solução primordial a esse problema. Alencar Araripe enfatizou ainda mais veementemente a necessidade do trabalho humano baseado no conhecimento moderno para corrigir certas inconveniências da natureza aos seus interesses.

Para aquele deputado, a configuração geológica do Ceará seria a causa das secas ao dificultar a ocorrência de grandes rios e lagos. Cercado por planaltos, Ibiapaba a oeste, Araripe ao sul e Apodi a leste, o território cearense parecia formar um anfiteatro protegido por “baluartes naturais” em relação a seus vizinhos. Esse quadro barrar-lhe-ia a entrada dos rios caudalosos nascidos no Brasil central, que precisavam desviar-se do Ceará para alcançarem o mar. O São Francisco, nas palavras do deputado, seguia de sul a norte como se fosse levar “o tributo de suas águas em benefício de um solo tão necessitado delas”. De repente, porém, seu

¹²⁸ RIOS. Apresentação, p. 15.

¹²⁹ Fala de Tristão de Alencar Araripe. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 27 de junho de 1877. p. 12.

curso tomou outro rumo devido às altas montanhas e seguiu em direção ao leste, indo desaguar no Oceano na altura de Alagoas e Sergipe.

Caberia, então, às mãos civilizadas do homem, apto a dominar a natureza, a missão de refrescar o Ceará com águas cujo destino natural seria o território dessa província. “Se a natureza não nos prodigalizou esse bem, nem por isso tira-nos a esperança de possuí-lo”, argumentou Alencar Araripe a seus colegas parlamentares. Com plena fé na capacidade moderna de dominar a natureza, o bacharel cearense buscou legitimar o projeto do canal com base em um imaginário bastante peculiar da natureza. “Parece que a providência, aproximando de nós o benefício, quis estimular-nos a consegui-lo pelo perseverante esforço da indústria”, advertiu. Em seguida, ele conclamou seus pares: “reparemos, pois, o erro da natureza, e transportemos as águas do rio S. Francisco para o Ceará, abrindo um canal de comunicação de suas águas com as do rio Salgado, principal origem do rio Jaguaribe”.¹³⁰ Essa era a solução para tornar perene o principal rio do Ceará, que se abastecia das chuvas incertas e não das fontes hídricas do Brasil central.

No entanto, é interessante perceber como os modos pelos quais Alencar Araripe buscou arregimentar a natureza em favor de seu projeto se transformaram. Se, em 1873, os obstáculos à navegação representaram o estímulo da natureza ao uso da racionalidade humana e justificariam o canal, em 1877, esse incentivo do meio físico decorreria da necessidade de transformar e aproveitar a natureza do Ceará, cuja imagem de falta d’água comovia o país. A canalização deveria ser mobilizada como símbolo do gênio moderno para superar não o suposto erro do percurso interceptado pela cachoeira de Paulo Afonso, mas sim a falha geológica que levava à ocorrência de solos calcinados.

Diante da seca iniciada em 1877, Alencar Araripe recorreu até mesmo ao exemplo de Lisboa, que se recompôs após o terremoto catastrófico de 1755. Se a capital lusitana “ressurgiu de suas ruínas mais formosa”, o Ceará também poderia fazer o mesmo.¹³¹ E o canal do São Francisco seria a grande alternativa nesse sentido. Quem também se referiu à experiência lisboeta para justificar a canalização foi o deputado cearense Domingos Jaguaribe. Em discurso na Câmara dos Deputados em 1886 e em livro publicado em 1894, ele defendeu, inclusive, o uso do trabalho dos flagelados para realizar o empreendimento e engrandecer aquela porção do país. Em tempos de estiagem, o recurso ao trabalho das populações mais atingidas pela falta d’água constituía não apenas um meio de usufruir de mão-de-obra com

¹³⁰ Fala de Tristão de Alencar Araripe. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 27 de junho de 1877. p. 14-16.

¹³¹ Fala de Tristão de Alencar Araripe. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 27 de junho de 1877. p. 11.

soldos extremamente reduzidos, senão também de tentar obter um mínimo de controle social ante a “horda de famintos”.¹³² Para o lamento de Domingos Jaguaribe, no entanto, a província ainda não aproveitava essa oportunidade a contento, “de modo que em vez do Ceará renascer de suas ruínas como uma nova Phenix, está sempre a recomençar a obra do infortúnio”.¹³³

Domingos Jaguaribe deixou bem clara a diferença de sua proposta em relação àquela almejada anteriormente por Marcos Antonio de Macedo. Se Macedo defendera a construção de um canal navegável, aquele deputado disse explicitamente que esse não era seu objetivo, mas sim um “canal de irrigação”. Em vez da questão dos transportes, seu intuito seria garantir a oferta regular de água durante todo o ano, de modo a tornar o Ceará capaz de rivalizar com as províncias mais ricas do Brasil.

Ao defender esse canal de irrigação, Domingos Jaguaribe trouxe novamente à tona o argumento de Alencar Araripe de corrigir o erro da natureza e fazer o São Francisco seguir seu caminho natural, aquele em direção ao Ceará. A geologia tornou-se seu argumento. Para o deputado, o suposto fim da chapada do Araripe na localidade de Jardim e a inexistência de ondulações no terreno desde aquela vila até Boa Vista, de onde partiria o canal, seriam indícios acerca da tradição “sobre haver, em tempos imemoriais, passado por aqueles lugares um grande rio”. Além disso, a vegetação dessa região nas cercanias da chapada seria idêntica àquela das margens do São Francisco e diferente da que cobre outras partes do Ceará.

Domingos Jaguaribe apresentou até mesmo provas paleontológicas para sustentar seu argumento. De acordo com ele, haveria muitos fósseis de peixes na região, que teriam pretensamente descido de algum grande rio em busca do Oceano Atlântico em vez de terem subido pelo rio Jaguaribe. O deputado também afirmou ter conversado largamente acerca dessa questão com um especialista no assunto, o famoso geólogo Orville Derby.¹³⁴ Embora esse especialista tenha considerado os fósseis do sul do Ceará como de espécies de peixes marítimos e não fluviais, o parlamentar manteve suas premissas geológicas. Para ele, afinal, os vestígios seriam supostamente idênticos aos encontrados no entorno da cachoeira de Paulo Afonso.

Para Domingos Jaguaribe, havia ainda pelo menos outros dois aspectos a corroborar a tradição do grande rio a percorrer a região sul do Ceará. O primeiro seria a

¹³² CÂNDIDO. *Proletários das secas*. 2014. p. 20; p. 142-147; NEVES. “Desbriamento” e “perversão”.

¹³³ Fala Domingos Jaguaribe. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 20 de julho de 1886. p. 365-366; JAGUARIBE. *Contribuição para a canalização do Rio São Francisco ao Rio Jaguaribe*, p. 11-16.

¹³⁴ Orville Adalbert Derby (1851-1915) nasceu em New York, nos Estados Unidos, e se notabilizou por estudos na área de geologia e geografia no Brasil.

dificuldade de explicar a fertilidade do Cariri senão pelo fato de essa área ter sido o antigo leito do São Francisco. Em segundo lugar, não faria sentido a mudança de direção do curso fluvial. Após centenas de léguas seguindo a mesma direção Norte e Leste, o rio se inclinou repentinamente para Sul e Leste até sua foz no Oceano Atlântico. Caso seguisse a direção anterior, o São Francisco “iria se confundir com o leito do rio Jaguaribe”. A própria garganta ao lado da chapada do Araripe, por onde passava o riacho dos Porcos, seria sinal evidente do caminho geológico e supostamente natural daquele grande rio nascido em Minas Gerais.

Caso o canal para o rio Jaguaribe fosse construído, o São Francisco passaria a ter a alternativa de um percurso supostamente muito mais vantajoso que aquele em direção a Alagoas e Sergipe. Outra prova de que esse percurso pleiteado por Domingos Jaguaribe era o caminho natural devia-se ao fato de que “o rio S. Francisco, de Boa Vista até o Oceano tem mais de 900 quilômetros, ao passo que a distância, do mesmo ponto ao Aracati, pelos lugares indicados que são o atual leito do Jaguaribe, é de 600 quilômetros, quando muito”.¹³⁵ Além de não precisar passar pelas cordilheiras de Paulo Afonso, esse percurso dependeria apenas da construção de um canal de cerca de 100 quilômetros.

Apesar de todo esse empenho em legitimar a proposta de canal sob a imagem do flagelo da seca, é importante perceber também que a perspectiva de associar o projeto às demandas por melhores e mais modernas vias de transporte não cessou com a seca do fim da década de 1870, mas manteve-se ainda forte pelo menos até 1886. Uma das últimas projeções, senão a última, a defender explicitamente um canal navegável do São Francisco ao litoral pelo Jaguaribe foi elaborada naquele ano por Tristão Franklin de Alencar Lima por meio de um mapa (ver figura 8). A proposta desse engenheiro foi bastante sintomática das novas demandas sociais ao propor um projeto voltado, ao mesmo tempo, para a navegação e a irrigação.

¹³⁵ JAGUARIBE. *Contribuição para a canalização do Rio São Francisco ao Rio Jaguaribe*, p. 14.

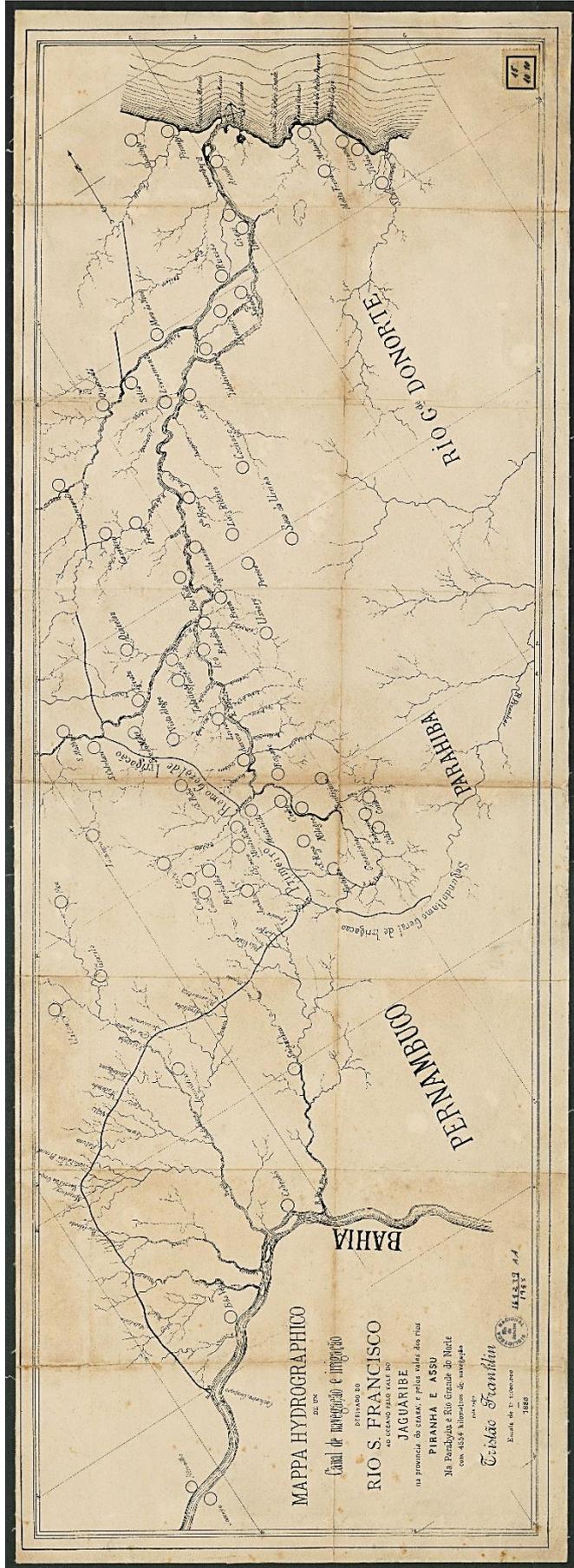


Fig. 8 – BNRJ. *Mappa hydrographico de um canal de navegação e irrigação derivado do Rio S. Francisco ao Oceano, pelo vale do Jaguaribe na provincia do Ceará, e pelos vales dos rios Piranha e Assu, na Parahyba e Rio Grande do Norte com 4554 kilometros de navegação pelo eng.^o Tristão Franklin.* [S. l.: s. n.], 1886. 1 mapa; 28 x 81cm. Escala 1:1.000.000.

Tristão Franklin elaborou seu mapa com base em estudos *in loco* em meados da década de 1880. Em 22 de setembro de 1885, “depois de minuciosa inspeção do terreno e diversas observações barométricas”, esse engenheiro chegou até mesmo a cravar a “primeira estaca (OK)” dos estudos do canal São Francisco ao Jaguaribe.¹³⁶ Embora tivesse o apoio do deputado Domingos Jaguaribe,¹³⁷ os fundamentos de Tristão Franklin não foram exatamente os mesmos daquele parlamentar, pautado sobretudo na questão da seca. Por um lado, seu projeto de canal seria acompanhado de uma série de ramais de irrigação para espriar as águas vindas do São Francisco pelos sertões cearenses. Por outro lado, de modo diferente de Domingos Jaguaribe, a obra seria também uma via navegável semelhante àquelas solicitadas em décadas anteriores. A ideia era distribuir o recurso hídrico aos terrenos assolados frequentemente pelas secas e possibilitar, ao mesmo tempo, o escoamento da sua produção.

É interessante perceber como, de modo similar ao mapa de Marcos Antonio de Macedo, Tristão Franklin não representou em seu mapa nenhum obstáculo à navegação nos trechos a montante do ponto de partida do canal (ver figura 8). Logo abaixo, no entanto, seu desenho delimitou a existência da cachoeira Genipapo e de vários bancos de areia. O espaço construído por aquele engenheiro no mapa estava, assim, completamente de acordo com suas expectativas em relação ao canal como meio de navegação e irrigação.

Não obstante essa similitude, o percurso projetado por Tristão Franklin diferiu em alguns aspectos daquele proposto por Macedo. Um deles foi que o canal seria aberto em um ponto um pouco mais a montante de Boa Vista do aquele sugerido pelo bacharel em direito nascido no Piauí. Mais especificamente, a obra ocorreria logo acima das cachoeiras de Genipapo, “mais ou menos a 30 quilômetros adiante da Boa Vista e a 60 quilômetros distante da cachoeira do Sobradinho”. O canal projetado por Tristão Franklin transporia a “Serra do Araripe” pela “garganta do Ipueiras” e não pelo “Baixio das Bestas” como pensado por Macedo. Além disso, o engenheiro também sugeriu a construção de vários canais menores nas margens do rio Jaguaribe que serviriam para evitar riscos de inundações e, ao mesmo tempo, ampliar o alcance do rio e de sua irrigação.¹³⁸

Embora a sugestão de Tristão Franklin de um canal voltado à navegação e irrigação fosse uma tentativa de atender às demandas crescentes em torno da seca, houve

¹³⁶ Acta da cravação da primeira estaca de Estudos do projectado canal do rio S. Francisco ao Jaguaribe. In: *A Constituição*. Fortaleza. 7 de outubro de 1885. *apud* CAMPOS. *Legislação Provincial do Ecúmeno Rural e Urbano do Ceará*, p. 107-109.

¹³⁷ JAGUARIBE. *Contribuição para a canalisação do Rio São Francisco ao Rio Jaguaribe*, p. 1-2.

¹³⁸ Ver a este respeito: Fala Domingos Jaguaribe. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 20 de julho de 1886. p. 365-366; CAVALCANTI. *Chorographia da provincia do Ceará*, p. 193.

ainda naqueles anos quem se arriscasse a reivindicar a obra como voltada prioritariamente à questão dos transportes e não tanto à distribuição de água nas regiões mais áridas do país. Esse foi o caso de Alípio Silva,¹³⁹ que publicou um plano nesses termos em 1885.¹⁴⁰ Para esse negociante vinculado à praça do Aracati, ver as águas do São Francisco passando por sua cidade seria meio formidável para alavancar suas movimentações comerciais. Diante dessa possibilidade, Alípio teceu leituras muito peculiares da natureza de sua região para defender o envio das águas do São Francisco ao rio Jaguaribe com a função de propiciar, acima de tudo, uma via de comunicação fluvial.

Em vez de buscar meios para desenvolver a agricultura ou solucionar a seca, Alípio sugeriu o canal como instrumento para fortalecer a província cearense e colocar áreas como o Cariri em contato com o mercado internacional. Para promover seu projeto, o negociante de Aracati não poupou elogios àquela região no sul da província cearense. A “Serra do Araripe” era capaz de mostrar “ao estrangeiro pontos de onde se descortinam os mais belos panoramas do universo; ali gozará ele de um clima igual ao da Europa, ou talvez melhor, atravessando planícies sem a menor ondulação”. O negociante de Aracati não deixou transparecer dúvidas quanto ao sucesso do Cariri caso fosse beneficiado com uma via de navegação ao litoral. “Quando naquelas montanhas ouvir-se o sibilar do vapor, movendo a indústria manufatora”, assegurou Alípio, “o Ceará levantar-se-á como um colosso, tornando o seu progresso admirado, não só pelas suas irmãs, como pelo universo inteiro”.¹⁴¹

Alípio também recorreu às questões de natureza geológica. De acordo com ele, as águas retiradas em algumas cacimbas advinham do fluxo e refluxo das marés e do próprio rio São Francisco, que se espargia permanentemente por meio de correntes subterrâneas. Sua tese era de que havia uma única e grande pedra geológica na base do Ceará e de todo o Brasil. Esse alicerce estaria coberto de terra em muitas partes. Nas partes baixas da província, toda a água subterrânea seria comum e ligada a essa pedra. Já nas partes mais altas, a oferta hídrica dependeria das chuvas. O Ceará, assim, não teria águas próprias, mas apenas por empréstimo, fosse das precipitações pluviais ou das infiltrações do grande rio do Brasil central.

Segundo Alípio, era necessário recorrer aos estudos das eras geológicas para entender esses caminhos antigos do rio. Há milhares de anos, o São Francisco desembocaria no mar que forrava o solo das vindouras províncias do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e

¹³⁹ Alípio Luiz Pereira da Silva (?-1900) nasceu em Aracati, Ceará. Foi comerciante.

¹⁴⁰ SILVA, Alípio Luiz Pereira da. *Considerações geraes sobre as provincias do Ceará e Rio Grande do Norte*. Rio de Janeiro: Tipografia União, 1885. (BPGMP)

¹⁴¹ SILVA. *Considerações geraes sobre as provincias do Ceará e Rio Grande do Norte*, p. 32.

Piauí. Mesmo com o recuo do Oceano, o território dessas províncias teria supostamente mantido a ligação entre si por meio de alguns cursos hídricos como o São Francisco, que se capilarizava pela região e possuía várias desembocaduras no Oceano. Todavia, de acordo com Alípio, esses canais foram sendo cobertos por sedimentos de terra no decorrer do tempo, de modo que as águas superficiais do São Francisco teriam passado a correr apenas em direção aos mares de Alagoas e Sergipe pelo fato de ser este o percurso mais rebaixado.

Em épocas remotas, haveria uma série de cursos d'água ligados entre si, mas que se achavam soterrados em fins do século XIX.¹⁴² Caso fosse realizado o trabalho de desobstrução desses leitos antigos, seria possível ligar norte e sul do Império por meio das águas daquele alicerce ou pedra geológica. Essa missão seria fácil desde que se encontrassem os percursos dos canais de outrora. Supostamente ciente dos caminhos ancestrais das águas, Alípio sugeriu ao menos três trajetos alternativos de canais para abastecer o Ceará e suas províncias vizinhas. Os percursos seriam bastante distintos de muitas das proposições existentes até então. Um deles poderia partir das províncias de Minas Gerais ou da Bahia. Outra possibilidade seria vir de Pernambuco e atravessando a Paraíba. Outra via possível poderia sair de Alagoas e cortar Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte. Todavia, mais do que a rota em si, o importante seria recuperar os canais antigos e oferecer ao Ceará e suas províncias vizinhas um rio perene, navegável regularmente por navios a vapor durante todo o ano. Somente assim, com o recurso de meios de transporte modernos, aquela porção do Império poderia desenvolver-se.¹⁴³

Símbolo do progresso e do controle humano sobre a natureza, o canal seria crucial àquelas províncias do Norte. Nas palavras de Alípio, “quando um dia a mão do homem encaminhar o rio S. Francisco para aquele lado, a província do Ceará passará a ser o lugar preferível, quer por nacionais, quer por estrangeiros”. Embora se tratasse da “obra mais gigantesca que o Brasil teria de fazer ainda” no século XIX, a canalização do São Francisco não demandaria grandes custos. De modo semelhante a outros membros da elite da região na época, a ideia de Alípio consistia em aproveitar o trabalho das gentes acossadas pela falta d'água, usufruindo esse “braço nacional, que é o mais barato, e que as próprias províncias flageladas pelas secas podem fornecer”.¹⁴⁴

¹⁴² A ideia da ligação das correntes fluviais do São Francisco com leitos de outros rios não era de todo uma invenção de Alípio Silva. Especialmente nos séculos XVI e XVII, essa noção esteve presente em trabalhos cartográficos da América portuguesa. Ver a este respeito: FURTADO. *Mapas das Minas*, p. 24.

¹⁴³ SILVA. *Considerações geraes sobre as províncias do Ceará e Rio Grande do Norte*, p. 32; p. 73-78.

¹⁴⁴ SILVA. *Considerações geraes sobre as províncias do Ceará e Rio Grande do Norte*, p. 32; p. 80.

No entanto, a ideia de Alípio de um canal de navegação estava tornando-se mais difícil de ser defendida após a seca de 1877. A questão dos transportes passou a ser assumida cada vez mais pelas estradas de ferro. Após a publicação de seu trabalho em 1885 e do mapa de Tristão Franklin em 1886, pouco se falou do canal como um meio de navegação, mas sobretudo como alternativa para o combate à estiagem por meio da irrigação. Ao tratar das secas do Norte no início do século XX, o engenheiro francês Joanny Bouchardet até sugeriu o viés de navegação para o canal, mas de modo muito tímido.¹⁴⁵ Seu grande objetivo era solucionar a estiagem por meio da irrigação e melhor oferta hídrica.

Naqueles meados do século XIX, as propostas de canal para o São Francisco foram assumindo contornos bastante peculiares de acordo com interesses multifacetados em torno de demandas sociais e de aspectos ambientais. Em certo momento, a chegada de águas do majestoso rio do Brasil central para o Ceará pareceu ser motivada em grande medida pelo sonho do ouro, pelo desejo de explorar as supostas riquezas minerais da região. Especialmente a partir dos anos 1830, com o crescimento do mercado econômico mundial e o maior interesse pelo São Francisco como via de comunicação para ligar interior e litoral, além da comoção relativa à seca iniciada em 1844, o canal revestiu-se da capacidade de transporte, sendo almejado por vários grupos espalhados pelo país. Ele seria um canal moderno de navegação, inspirado nos exemplos do mundo civilizado e voltado ao aproveitamento das riquezas adormecidas nos sertões. Sobretudo na década de 1850, houve também quem enfatizasse o aspecto da aridez como o principal motivador do canal, que seria exatamente a solução mais adequada àquele mal.

No último quartel do século, a questão da seca tendeu a sobressair de modo cada vez mais intenso nos imaginários da região nortista. Em meio a isso, os desejos do canal passaram a colorir-se crescentemente com os tons do combate à estiagem com base em preceitos científicos e penderam gradativamente ao viés da irrigação. A seca de 1877, no entanto, não causou uma mudança brusca ou total nos modos de sonhar a realização do canal. Não só os recursos aos apelos das estiagens não foram de toda uma novidade, como o ideal de navegação persistiu explicitamente pelo menos até 1886, quando foi publicado o mapa de Tristão Franklin, que buscou conciliar a navegação à questão da seca.

Analisar as propostas de canal do São Francisco, cujo destino foi disputado sobretudo entre os rios Parnaíba e Jaguaribe, possibilita perceber a multiplicidade de formas de mobilizar-se esse tipo de obra no decorrer do tempo e em espaços diferentes. Entretanto,

¹⁴⁵ BOUCHARDET. *Sêccas e irrigação*.

mesmo se mostrando adequado a variadas demandas sociais e aos contornos do meio físico, o projeto não conseguiu ser levado a cabo durante o século XIX. E isso também merece uma reflexão, que será desenvolvida no próximo capítulo.

CAPÍTULO 4

“CASTELOS SOBRE CASTELOS DE OPOSIÇÃO”

Das cem léguas entre Sobradinho e Piranhas são, pois, navegadas por canoas e ajoujos 74, e as 28 primeiras podem admitir transporte mais cômodo, melhorando o leito do rio. Mas as 72 restantes (entre a Boa-Vista e Piranhas) não admitirão também melhoramentos consideráveis? Ou cumpre desvanecer toda a esperança a esse respeito, e apelar para o canal que, segundo alguém lembrou, deve, a partir da Boa-Vista, ligar o S. Francisco ao Riacho dos Porcos, este ao Salgado, e este ao Jaguaribe no Ceará?

Parecer das Comissões reunidas de Fazenda e de Comércio, Indústria e Artes, Anais da Câmara dos Deputados, 1864.

Mas a coragem do brasileiro, a tenacidade e perseverança do parlamento e do governo não esmorecem, não entibiam, vencem cada dia, lentamente, todos esses obstáculos naturais; não há sacrifício que se não faça; tudo é possível para esta grande via remuneradora de D. Pedro II; arca-se contra o impossível; realiza-se o dito do sábio economista inglês: 'neste século a missão da civilização é consumir o impossível.' Para aqui tudo é fácil, todo sacrifício é pequeno; haverá remuneração para as despesas do Estado; mas fora daqui nada!... O pouco é muito; tudo é temor; tudo é escrúpulo; tudo é reflexão; nunca se acaba de ponderar: não chega a ocasião de dotar uma pequena e limitada parte do Império com um melhoramento sequer!... não se atendem às grandes empresas, às grandes vias de comunicação; enfim, senhores, para dizer tudo, não se soltam as peias ao desenvolvimento do Império!... [...] Porém nunca mais acabará o sacrifício do Império a bem da dotação das empresas do Sul?!... Nunca raiará a aurora duvidosa, em que deve começar o desenvolvimento do Norte do Império?!

Joaquim Jeronymo Fernandes da Cunha, Anais do Senado do Império, 1871.

Eu, Sr. presidente, como cearense [...] convenci-me de que não é acumulando os sofrimentos resignadamente, mas indicando os remédios, e modificando a constituição da superfície do solo, pelos processos que a ciência aconselha, que havemos de transformar os próprios elementos da natureza terrestre, atestando assim a superioridade da natureza humana sobre aquela, que será sempre reduzida ao poder da vontade, que tudo domina e transforma.

Domingos Jaguaribe, Anais da Câmara dos Deputados, 1886.

Diante da complexidade das obras necessárias para levar águas do São Francisco para paragens mais distantes, o insucesso dos planos de canalização no século XIX talvez possa parecer simples de ser explicado à primeira vista. Já em 1924, por exemplo, o estudioso Guilherme Studart argumentou que essa medida foi “posta à margem pelo largo dispêndio a que obrigaria o erário e sobretudo pela sua inexequibilidade”. Várias décadas depois, Albuquerque Júnior seguiu essa mesma linha e considerou o canal sugerido naquele período

como uma “mirabolante proposta” difícil de ser concretizada “provavelmente por falta de recursos ou mesmo por inviabilidade técnica”.¹

Sem dúvida, a dificuldade de superar os embaraços do meio físico e as despesas elevadas foram relevantes para a impugnação das sugestões daquela obra hidráulica no decorrer dos anos oitocentistas. Não por acaso, muitos se utilizaram desses fatores para criticar o projeto. Todavia, ante o empenho de vários outros sujeitos em defender a exequibilidade do canal com base tanto em pretensas provas científicas quanto em exemplos do dito mundo moderno, e até pelo fato de sua construção sequer ter sido ensejada, talvez seja precipitado demais julgar de antemão o empreendimento como praticável ou impraticável. E nem é esse o intuito deste trabalho, mas sim buscar outras facetas no processo de deliberação sobre o referido projeto.

Assim como em relação às projeções do canal, também não faltaram contestações a respeito da viabilidade de outras propostas para o aproveitamento do São Francisco como via de comunicação moderna entre litoral e interior do país. Mesmo as proposições aprovadas pelo poder monárquico constituíram alvo recorrente de questionamentos. A estrada de ferro D. Pedro II, por exemplo, foi por vezes repugnada em função de seus dispêndios exorbitantes. De acordo com um relatório da própria companhia responsável pela via férrea, a ocorrência de obstáculos em seu percurso, como a Serra do Mar, exigia “obras colossais, nunca antes empreendidas na América do Sul, e que mesmo na Europa e Estados Unidos não encontram frequentes termos de comparação”. De modo similar, as ferrovias de Pernambuco, da Bahia e a de Paulo Afonso também foram muitas vezes contestadas sob a alegação de seus traçados ocorrerem em terrenos inadequados, acarretando custos bastante avultados ou mesmo insustentáveis.²

O que, no entanto, teria levado à aprovação de certas medidas e à rejeição de outras, a ponto de algumas chegarem a carregar consigo a marca de “mirabolantes propostas” para a época? A partir dessa questão, este capítulo analisará por que as sugestões de abertura de canais do São Francisco não foram executadas. Para não cair no extremo de crer que toda e qualquer projeção fosse *a priori* exequível, é fundamental perceber como as deliberações

¹ STUDART. *Geographia do Ceará*, 2010, p. 238; ALBUQUERQUE JÚNIOR. *Falas de Astúcia e de Angústia*, p. 308. Ver também a esse respeito: CAMPOS. *Legislação Provincial do Ecúmeno Rural e Urbano do Ceará*, p. 105; SOUZA. *O Calvário das Secas*, p. 79.

² Rel. E. F. D. Pedro II, v. 1, 1º rel., p. 18. *apud* EL-KAREH. *Filha branca de mãe preta*, p. 58; Fala de Christiano Ottoni. *Anais da Câmara dos Deputados*. Sessão de 20 de maio de 1864. p. 188; MORAES. *Navegação Interior do Brasil*, p. 62; Fala de Fernandes da Cunha. *Anais do Senado do Império*. Sessão de 12 de maio de 1871. p. 6; Senador Fernandes da Cunha. *Anais do Senado do Império*. Apêndice de 1875. p. 49; REBOUÇAS. *Garantia de juros*, p. 20-23. Ver também: MELLO. *O Norte agrário e o Império*, p. 209-210.

sobre os diferentes projetos se articularam a um conjunto amplo de fatores, desde condições do meio físico a querelas de cunho político e científico. Para compreender mais a fundo esse processo, investigarei os desdobramentos das referidas propostas de canalização com ênfase em três aspectos centrais.

O primeiro deles se refere ao modo como a fragmentação política e econômica no Ceará afetou os encaminhamentos do projeto hidráulico naquela província, destino mais frequentemente reivindicado para a obra. Outro ponto diz respeito ao peso da questão das secas nos delineamentos sobre o canal, mais especificamente das disputas sobre quais os procedimentos técnicos mais adequados para minorar a adversidade climática da falta de chuva. Por fim, é fundamental entender também como as dinâmicas políticas no Império, marcadas por embates entre grupos ligados a diferentes províncias, ajudaram a delimitar os rumos dos planos de transporte relativos ao São Francisco. Nesse sentido, reduzir a não efetivação do canal simplesmente a questões de ordem técnica e financeira ou mesmo à incongruência com supostas condições sociais do período pode limitar sobremaneira o debate sobre esse tema, deixando de lado variadas nuances que permearam suas deliberações e apenas reverberando justificativas dadas na época para priorizar certos projetos em vez de outros.

4.1 “OS PIGMEUS DO DR. SWIFT DISPUTANDO SOBRE O MODO DE CONDUZIREM O CORPO DE GULLIVER”

Durante discussão no dia 14 de junho de 1866 no Senado do Império, o parlamentar baiano Manuel Dantas enfatizou como os embaraços ao aproveitamento do São Francisco iam bem além dos ditos obstáculos naturais. Para ele, as disputas ásperas entre os grupos de várias partes do Império pelo domínio das circulações no São Francisco também geraram sérias dificuldades.³ Como visto nos capítulos precedentes, esses confrontos interprovinciais foram intensos e constantes. Todavia, é importante perceber também como as propostas de melhoramentos para o referido curso d'água não se esboçaram apenas em meio a conflitos entre províncias distintas, mas também dentro delas.

Com as sugestões de abertura de canais, isso não foi diferente, muito pelo contrário. Um dos exemplos mais caros nesse sentido talvez tenha sido justamente aquele relativo ao plano de pôr em comunicação os leitos do São Francisco e do Jaguaribe, no Ceará.

³ Fala de Dantas. Anais do Senado do Império. Sessão de 14 de junho de 1866. Livro 4. p. 95.

Perceber a inserção dessa obra nos confrontos internos àquela província é fundamental à compreensão dos motivos de sua não realização. Todavia, é importante primeiramente entender melhor algumas peculiaridades das disputas de poder em tal parte do Império.

Em meados do século XIX, o território cearense se encontrava bastante fragmentado. Ao contrário de províncias como Bahia ou Pernambuco, a riqueza cearense estava dispersa pelos sertões. A sua capital, Fortaleza, permanecia isolada ao redor de tabuleiros na faixa litorânea e tendia a manter laços bastante frágeis com o interior, sobretudo para além do círculo mais próximo de Baturité, Canindé ou Uruburetama. Longe de ser um centro de gravidade especialmente quanto à economia, Fortaleza parecia constituir apenas um polo regional a mais dentre aqueles existentes na província.⁴

A região no entorno de Sobral, por exemplo, tendeu a polarizar o comércio com as cercanias de Santa Quitéria, Crateús e sobretudo em torno do vale do Acaraú. A vila do Icó, na porção meridional do Ceará, foi o ponto de convergência de várias estradas e reuniu negócios dos sertões dos Inhamuns, do Piauí e do Cariri. Já esta última área, mais ao sul, destacou-se pelo comércio com Piauí, Pernambuco e mesmo com o rio São Francisco. Aliás, as gentes do Crato, principal vila caririense, possuíam acesso mais fácil ao Recife que a Fortaleza e mantiveram, assim como ocorrido na região em torno de Aracati, vínculos fortes com Pernambuco.⁵

Entretanto, essa segmentação do Ceará quase como um arquipélago com ilhas às vezes mais facilmente ligadas a regiões de fora da província do que entre si não era algo totalmente novo naqueles idos do século XIX, mas guardava estreitas relações com os desenhos políticos e econômicos da então capitania sobretudo no século XVIII. Sem oferecer condições à mineração ou ao cultivo em larga escala de gêneros agrícolas para o mercado externo a exemplo da cana-de-açúcar, a vegetação rala das caatingas que cobria a maior parte de seu território se mostrou bastante propícia à proliferação da pecuária.⁶ A inserção cearense nas dinâmicas do Império ultramarino português foi, assim, impulsionada pelo gado, de modo que várias fazendas de criar se espalharam pela capitania, especialmente no entorno de seus rios. Mesmo sem águas correndo por seu curso de modo perene, os leitos fluviais ali foram importantes não apenas por constituírem ambientes propícios à criação do gado, mas também

⁴ BRÍGIDO. *A Fortaleza em 1810*, p. 50; GIRÃO. *História econômica do Ceará*, p. 179, p. 340; LEMENHE. *Razões de uma cidade*, p. 78; MELLO. *O norte agrário e o Império*, p. 223.

⁵ BRÍGIDO. *A Fortaleza em 1810*, p. 52; FERNANDES. *Notícia do povo cearense*, p. 162; GIRÃO. *História econômica do Ceará*, p. 179.

⁶ FERNANDES. *Notícia do povo cearense*, p. 162; ABREU. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*, p. 139-142; GIRÃO. *As oficinas ou charqueadas no Ceará*.

ao funcionarem como vias de comunicação. Todavia, eles não consistiram propriamente em “caminhos que andam” tal como narrado por Sérgio Buarque de Holanda quanto à expansão paulista. A rota por excelência para adentrar aqueles sertões da América portuguesa costumaram ser não exatamente as águas, mas as margens dos rios, as chamadas estradas das ribeiras. Como uma verdadeira “marcha potamocêntrica”, as boiadas (per)seguiram as bordas de cursos d’água como o Acaraú ou o Jaguaribe, fazendo das ribeiras os principais referenciais de produção econômica e de redutos políticos da capitania.⁷

Dentre as ribeiras, a do Jaguaribe foi a principal, sobretudo no século XVIII. Além de concernente ao maior rio no território cearense, percorrendo-o em vasta extensão de norte a sul, a chamada Estrada Geral do Jaguaribe recebia a produção de muitas fazendas ao seu redor.⁸ Mesmo com o estado frequentemente precário de locomoção da via, muitos carros de bois moviam as trocas comerciais entre o interior e o litoral. Nas cercanias da foz daquele rio, estava a vila de Santa Cruz do Aracati, o ponto para onde afluíram muitas reses especialmente com o desenvolvimento do comércio de carne salgada produzida nas oficinas ou charqueadas naquela localidade. Ali a carne era tratada e adquiria a forma de mantas à base de sal. Esse procedimento foi de grande importância à comercialização de longa distância devido à sua capacidade de maior conservação do alimento.⁹ Na ponta de uma vasta rede de comércio e produção desde as planuras dos sertões ao litoral, Aracati se tornou o principal entreposto comercial do Ceará, aglutinando em seu porto montantes consideráveis sobretudo de derivados da pecuária, a base econômica da capitania.¹⁰

Todavia, os impactos na criação de gado *vacum* decorrentes de estiagens prolongadas no final do século XVIII atingiram em cheio o prestígio de Aracati. A perda de muitos rebanhos e o aumento da concorrência sobretudo com o charque gaúcho, porém, não impediram que aquela vila se mantivesse nas décadas seguintes como importante polo econômico. No entanto, seu comércio precisou adquirir novas feições. Com o desarranjo da produção pecuária, o algodão foi gradativamente despontando como produto vantajoso. Afinal, a demanda cada vez mais intensa por fibras em virtude do crescimento das indústrias

⁷ FERNANDES. *Notícia do povo cearense*, p. 55-57; GIRÃO. *História econômica do Ceará*, p. 65, p. 91; JUCÁ NETO. Primórdios da rede urbana cearense; _____. Os primórdios da organização do espaço territorial e da vila cearense; STUDART FILHO. *Vias de comunicação do Ceará colonial*, p. 29;

⁸ BRÍGIDO. *A Fortaleza em 1810*, p. 50; GIRÃO. *As oficinas ou charqueadas no Ceará*; STUDART FILHO. *Vias de comunicação do Ceará colonial*, p. 27-30.

⁹ GIRÃO. *História econômica do Ceará*, p. 155; STUDART FILHO. *Vias de comunicação do Ceará colonial*, p. 27-30.

¹⁰ BRÍGIDO. *A Fortaleza em 1810*, p. 50; LEMENHE. *Razões de uma cidade*, p. 39-41; TAKEYA. *Europa, França e Ceará*; _____. O capital mercantil estrangeiro no Brasil do século XIX, p. 156, p. 160, p. 179.

têxteis, sobretudo de origem inglesa, tornava a cotonicultura bastante oportuna. O algodão foi ganhando maior relevância no decorrer do século XIX e conseguiu ser por vezes a principal base da economia cearense. Com várias áreas propícias ao plantio desse vegetal, o vale do Jaguaribe pôde continuar com suas circulações comerciais muito aquecidas em função daquele gênero produtivo.¹¹

Os benefícios auferidos com a difusão dos algodoeiros, entretanto, não ocorreram tais como aqueles proporcionados pelo charque. Em vez de tender a concentrar-se principalmente no entorno da ribeira do Jaguaribe, a produção e o comércio das fibras de algodão se espraiaram por regiões outras do Ceará. Embora a Estrada Geral do Jaguaribe continuasse a ser a via “mais transitada da província” até meados do século XIX,¹² os sistemas de comércio estavam cada vez mais dispersos, envolvendo especialmente áreas ligadas à capital, bem como a outras ribeiras, como a do Acaraú.¹³

Em meio ao desenvolvimento gradativo da lavoura algodoeira voltada ao mercado externo, o Ceará conseguiu em 1799 a emancipação de Pernambuco, ao qual estivera subordinado como capitania anexa desde meados do século XVII. Assim, não seria mais preciso que o comércio cearense sobretudo com os mercados d'além mar se fizesse sob o intermédio da praça do Recife. Todavia, a separação com os vizinhos pernambucanos não foi unanimidade entre as vilas cearenses. Detentores de privilégios no comércio com aquela capital, especialmente os comerciantes de Icó e de Aracati não viram com otimismo a possibilidade de perder suas vantagens e ter de realizar trocas diretas com Portugal. Além disso, as condições do estuário do Jaguaribe apresentavam dificuldades para receber embarcações de maior calado, como aquelas vindas de portos europeus. Daí porque sobretudo a vila do Aracati se manteve, nas palavras do cronista João Brígido, “enfeudada” à praça recifense. Já para Fortaleza, a autonomia comercial e política representava novas possibilidades de engrandecimento. Como sede do governo e local de afluência de parte significativa da produção algodoeira, a capital foi ganhando maior importância no início do século XIX não obstante a primazia ainda de outros polos, sobretudo Aracati¹⁴.

¹¹ Ver a este respeito: BRÍGIDO. *A Fortaleza em 1810*, p. 51; MELLO. *Um imenso Portugal*. p. 195; TAKEYA. *Europa, França e Ceará*; _____. O capital mercantil estrangeiro no Brasil do século XIX, p. 200-201.

¹² Relatório que á Assembléa Legislativa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1860 o excellentissimo senhor doutor Antonio Marcellino Nunes Gonçalves, presidente d'esta provincia. Ceará, Typ. Brasileira de Paiva e Companhia, 1860. p. 27.

¹³ Ver a este respeito: BRASIL. *Ensaio Estatístico da Província do Ceará*, p. 353; LEITE. *O algodão no Ceará*.

¹⁴ BRÍGIDO. *A Fortaleza em 1810*, p. 52-53.

A despeito das vantagens auferidas por Fortaleza com o desvencilhamento de Pernambuco, os esforços para superar o quadro de desintegração no Ceará se intensificaram sobretudo após a instauração do Império do Brasil em 1822. Espaços importantes de poder nos séculos XVII e XVIII, as Câmaras Municipais costumaram ser consideradas por membros da nova monarquia como bastante avessas à ordem imperial. Ante o desafio de manter unido o território da antiga América portuguesa, seria necessário diminuir a margem de ação dos ditos potentados locais espalhados nas várias regiões e colocá-los sob o controle da Corte. Nesse sentido, em 1828, a Assembleia Geral aprovou uma lei que limitava a autonomia das Câmaras Municipais. Já em 1834, com a entrada em vigor do Ato Adicional da Constituição, essas casas legislativas sofreram ainda mais restrições, com muitas de suas principais atribuições passando ao encargo das Assembleias Provinciais. De acordo com Sérgio Buarque de Holanda, se, por um lado, os novos arranjos políticos buscaram descentralizar em alguns aspectos o poder geral em favor das províncias, por outro, isso se deu com o maior prestígio conferido eminentemente à esfera provincial, que centralizou o poder em seus respectivos domínios. Já para Dolhnikoff, essa disposição era fruto dos anseios em conciliar autonomia provincial e unidade nacional, tentando neutralizar ao máximo o poder dos municípios.¹⁵

No caso do Ceará, essas novas perspectivas impulsionaram os esforços de grupos de Fortaleza em esvaziar os redutos políticos e econômicos dispersos pelo interior, de modo a robustecer o poder provincial desde sua sede administrativa. Para isso, entretanto, seria preciso tentar arrebatar para a capital os demais polos e fazer valer sua autoridade no maior alcance possível do território cearense. Daí o empenho em aformosear Fortaleza e torná-la uma referência social e moderna no Ceará, superando a timidez da arquitetura, das ruas e das gentes por meio de obras como a sede do governo provincial, o hospital de caridade ou o liceu de ensino.¹⁶

Um dos principais artifícios nesse projeto de centralização envolveu as vias de comunicação. Se até meados do século XIX a produção cearense se espalhava por ribeiras como a do Acaraú e sobretudo a do Jaguaribe, suprimir essas rotas era imprescindível para remendar a província sob outros contornos, de modo centralizado desde Fortaleza. Tonificar o poder da sede administrativa demandava, nas palavras do presidente da província em 1853,

¹⁵ HOLANDA. Herança colonial – sua desagregação, p. 25; DOLHNIKOFF. *O pacto imperial*, p. 86-87, p. 118-119; GOUVÊA. *O Império das províncias*, p. 17-19; SLEMIAN. *Sob o império das leis*, p. 31.

¹⁶ Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Ceará pelo presidente da mesma provincia, 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. 48-49. Ver também: DOLHNIKOFF. *O pacto imperial*, p. 126; LEMENHE. *Razões de uma cidade*, p. 123; NEVES. A “capital de um pavoroso reino”, p. 94.

“tirar raios dela para as diversas povoações, que ficassem arredadas, e que teriam assim fácil comunicação com a capital”.¹⁷ Isto é, fazer de Fortaleza o grande empório econômico ou o centro de gravidade do Ceará, o local para onde as demais regiões deveriam convergir, exigia a superação das comunicações precárias da capital com os principais núcleos produtivos do interior.

Não por acaso, Fortaleza passou a receber, prioritária ou quase exclusivamente, projetos de estradas para aproximá-la de importantes zonas de criação de gado e de cultivo agrícola.¹⁸ Já as projeções de outros polos costumaram tramitar a passos lentos, quando não eram relegadas como inexequíveis ou muito dispendiosas. A disputa nesse processo foi, acima de tudo, com a rede de comércio em torno de Aracati. Para consolidar o poder em Fortaleza, era fundamental cercear as forças políticas e econômicas daquela praça que era sua principal concorrente. E isso se deu pelo empenho em esgotar ou, pelo menos, desviar o máximo possível da produção daquela vila na foz do Jaguaribe para o porto da capital.

Em 1844, por exemplo, o presidente do Ceará defendeu uma estrada desde a capital ao Cariri passando pelo Icó como de grande vantagem para aquelas áreas, apesar de o caminho em direção a Aracati ser reconhecidamente mais fácil e curto. Para o governante, entretanto, a comunicação com Fortaleza era apenas um pouco maior do que a relativa à Estrada do Jaguaribe e não deixaria “de dar aos comerciantes do Sertão grandes interesses, por que este porto é incomparavelmente mais franco do que o do Aracati, que por necessidade buscam”.¹⁹ Nesses moldes, a sede do governo provincial não apenas teria a vantagem de receber um montante maior de mercadorias, mas também de fortalecer os laços com demais regiões. Uma das medidas mais emblemáticas, senão a principal, do interesse da capital em suprimir Aracati se deu com a extinção da alfândega dessa vila em 1851, numa tentativa de

¹⁷ Relatório que o excellentíssimo senhor doutor Joaquim Vilella de Castro Tavares, presidente da provincia do Ceará, apresentou á Assembléa 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. 58-59.

¹⁸ Relatório que á Assembléa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da sessão ordinaria de 1861 o presidente da provincia, doutor Manoel Antonio Duarte de Azevedo. Ceará, Typ. Brasileira de Paiva & Companhia, 1861. p. 15. Ver também a este respeito: GIRÃO. *História econômica do Ceará*, p. 360; LEMENHE. *As razões de uma cidade*, p. 110; MELLO. *O norte agrário e o Império*, p. 223.

¹⁹ Relatório do ex.mo presidente e commandante das armas da provincia do Ceará, o brigadeiro José Maria da Silva Bitancourt, na abertura da Assembléa Legislativa Provincial no 1.o de julho de 1844. Ceará, Typ. Cearense de J.P. Machado, 1844. p. 14. Ver também: Relatório que o excellentíssimo senhor doutor Joaquim Vilella de Castro Tavares, presidente da provincia do Ceará, apresentou á Assembléa 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. 58-59.

esvaziar as transações do comércio internacional na foz do Jaguaribe e concentrá-las na sede do poder provincial.²⁰

Embora houvesse projetos de estradas para ligar Acaraú, Fortaleza e Aracati respectivamente a Ibiapaba, Baturité e Cariri, a penúria dos cofres cearenses inviabilizava esse “sistema completo de viação” capaz de abarcar os principais núcleos políticos e produtivos da província. Alguns presidentes do Ceará nos anos 1860 até afirmaram que “as disposições naturais do terreno, a colocação dos municípios mais férteis e a posição dos melhores portos” indicavam aqueles caminhos. Porém, a construção dessas várias linhas, além de exigir dispêndios avultados, ia diretamente de encontro aos anseios de aglutinar as circulações em torno da capital sob um verdadeiro sistema radiocêntrico. Diante da necessidade de escolher a via “preferível e conclui-la com resolução e presteza”, um presidente em 1865 não teve dúvidas ao afirmar que “todas as razões de preferência militam em favor da estrada de Baturité: é a linha do centro, ligada à capital”.²¹

Apesar das críticas feitas por estudiosos como o naturalista Guilherme Capanema²² e o engenheiro francês Pierre Florent Berthot quanto à falta de adequação do plano dessa estrada central de rodagem às sinuosidades no percurso entre Fortaleza a Baturité, esse projeto ganhou ainda mais força ao ser aprovado sob o formato de via férrea. Em 1872, teve início a construção da chamada Estrada de Ferro de Baturité, instrumento crucial para selar a centralização em Fortaleza. Diretor dessa ferrovia, o senador Thomaz Pompeu tinha clareza da necessidade de aumentar ao máximo as circulações por esse percurso para compensar as despesas avultadas com suas obras. Para isso, era preciso anular as rotas concorrentes, o que queria dizer sobretudo os caminhos pela ribeira do Jaguaribe. O senador não tinha dúvidas de que especialmente a linha para “unir o porto do Aracati à cidade do Icó” poderia ser bastante prejudicial à linha central da província pelo fato de ambas almejarem o mesmo destino, o fértil Cariri. Para Thomaz Pompeu, a rota pelo Jaguaribe certamente

²⁰ Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 28 de maio de 1883. p. 20. LEMENHE. *Razões de uma cidade*, p. 117; MELLO. *O Norte agrário e o Império*, p. 224; STUDART. *Notas para a história do Ceará*, p. 350.

²¹ Relatório apresentado à Assembléa Legislativa Provincial do Ceará pelo presidente da mesma província, o excellentíssimo senhor doutor Francisco Ignacio Marcondes Homem de Mello, na segunda sessão da vigésima primeira legislatura em 6 de julho de 1865. [n.p.] Typ. Brasileira de J. Evangelista, Paiva & C.a, 1865. p. 25-26; Ver também: Relatório que á Assembléa Legislativa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1859, o excellentíssimo senhor dr. João Silveira de Sousa, presidente da mesma província. Ceará, Typ. Cearense, 1859. p. 21-22.

²² Guilherme Schüch de Capanema nasceu em Minas Gerais. Estudou engenharia e mineralogia na Europa. Foi lente catedrático na Escola Central. Como renomado naturalista do Império brasileiro, ele chefiou a seção de Geologia e Mineralogia da Comissão Científica de Exploração.

constituiria “uma surpresa desagradável para os capitalistas que se empenham em realizar a via-férrea de Baturité”.²³

Foi justamente nessas contendas em torno dos sistemas de comunicação na província que os entrelaces do canal do São Francisco com a fragmentação do Ceará em meados do século XIX se mostraram mais claramente. Ante as disposições em consolidar o poder central em Fortaleza e afirmar sua posição de maior entreposto da província, o referido projeto de canalização poderia ser decisivo para reverter esse processo centralizador e beneficiar sobretudo Aracati. Se essa vila já captava desde o século XVIII o comércio de vastos sertões cearenses, o canal seria capaz de aumentar consideravelmente as movimentações de sua rede de comércio não apenas ao facilitar os transportes por aquela ribeira, tornando o Jaguaribe uma via de navegação moderna, com segurança, rapidez e regularidade, mas principalmente ao fazer afluir-lhe a produção de um raio bem mais dilatado, o dos sertões do vale do São Francisco.

Aumentar o volume de água no Jaguaribe por meio de uma fonte perene tal qual o São Francisco seria também um meio eficaz para superar as graves dificuldades no porto de Aracati decorrentes das dinâmicas fluviais e de marés na zona do estuário daquele rio. Afinal, os assoreamentos fluviais, a pouca profundidade do leito e a existência de bancos móveis de areia nas proximidades da embocadura dificultavam ou mesmo impediam o atracamento de navios de maior calado.²⁴ Ao resolver esse problema e ampliar consideravelmente a rede de comércio pelo Jaguaribe, o referido projeto hidráulico seria capaz de fazer Aracati retomar, sob as novas condições de meados século XIX, a posição de prestígio como porta por excelência para entrada e saída de vastos sertões do Norte.

Ao favorecer a produção e a circulação do Cariri e da ribeira do Jaguaribe, principalmente em proveito de Aracati, aquela obra hidráulica articulou-se ao anseio de arranjos geográficos para o Ceará diferentes das projeções do território de maneira radial com o centro em Fortaleza. O canal favoreceria partes do sul e do leste cearense ao dotá-las de uma rota moderna desde os sertões ao mar por fora e independentemente da capital. Além disso, esse percurso também seria capaz de comunicar-se por via fluvial até a província de

²³ Appenso H – Relatório do presidente da directoria da Companhia Cearense da via-ferrea de Baturité. 1872. p. 7; Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 16 de junho de 1882. p. 529-543. Ver também: MELLO. *O norte agrário e o Império*, p. 224-225.

²⁴ Relatório que á Assembléa Legislativa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da sessão ordinaria de 1858, o excellentissimo senhor dr. João Silveira de Souza, presidente da mesma provincia. Ceará, Typ. Cearense, 1858. p. 28; STUDART. *Notas para a história do Ceará*, p. 351-352; DINIZ. *Paisagens marginais*, p. 133-137.

Minas Gerais ou mesmo ao Rio de Janeiro, caso a estrada de ferro de D. Pedro II chegasse ao São Francisco. Daí porque, além das vantagens comerciais para as regiões contempladas com a obra e de sua maior autonomia em relação à capital da província, fazer aquele projeto hidráulico poderia significar também que o cordão umbilical entre o Ceará e a Corte seria costurado não com base em Fortaleza, a sede do poder provincial, mas engendrado por outras veredas, especialmente em torno do Cariri e do Jaguaribe. Peça estratégica às configurações espaciais da província cearense em particular e do país de modo geral, o canal se mostrava eminentemente como objeto eivado de valor político.

Ao atentar-se para algumas particularidades daqueles que participaram mais acintosamente dos debates sobre a canalização no Ceará, é interessante perceber como esse projeto motivou expectativas distintas no jogo de disputas na província. Por um lado, a maior parte dos adeptos do empreendimento geralmente nasceu ou pelo menos possuiu algum vínculo com as áreas a serem beneficiadas com a obra. Por outro, os opositores ao projeto estiveram muitas vezes articulados aos interesses de outros polos do Ceará, como a porção norte no entorno de Sobral e do vale do Acaraú e, acima de tudo, com a região capitaneada por Fortaleza.

Nessas contendas, as variadas elites espalhadas pela província buscaram sobrepor seus interesses e realizar as obras que lhes fossem mais convenientes. Um dos principais espaços de disputas entre esses grupos foi, sem dúvida, a Assembleia Legislativa Provincial,²⁵ palco de discussões também sobre a proposta de canalização. Em 27 de julho de 1850, por exemplo, essa obra hidráulica foi debatida e, ao final, rejeitada, mas não de maneira consensual. De acordo com o jornal *O Cearense*, após “discussão animada, que nos fez lembrar os pigmeus do dr. Swift disputando sobre o modo de conduzirem o corpo de Gulliver”, apenas “por um voto ficamos privados do prazer de vermos o grande rio [São Francisco] viajando a pé pelas campinas do Aracati”. Conforme visto no capítulo anterior, enquanto o deputado Manoel Theofilo defendeu a obra como importante e viável, outros, como Manuel Amaral, relegaram-na como impossível. João Ibiapina²⁶ também seguiu o raciocínio do último deputado e assegurou a impraticabilidade do canal “por falta de meios”.²⁷

²⁵ BARMAN. *Brazil*, p. 180 *apud* DOLHNIKOFF. *O pacto imperial*, p. 206.

²⁶ João Carlos Pereira Ibiapina nasceu provavelmente em Sobral, no Ceará. Formou-se em Direito em Olinda em 1837 e foi professor do Liceu de Fortaleza e deputado provincial pelo Ceará.

²⁷ Actas 1844 – Assembleia Provincial do Ceará. 11ª Sessão Ordinária de 12 de julho de 1850. p. 241f; 15ª Sessão Ordinária de 17 de julho de 1850. p. 246f; 17ª Sessão Ordinária de 19 de julho de 1850. p. 248v; 23ª Sessão Ordinária de 26 de julho de 1850. p. 255f; 24ª Sessão Ordinária de 27 de julho de 1850. p. 256f. (ALEC)

Todos os três possuíam vínculo com Fortaleza ou mesmo com Sobral, como era o caso de Ibiapina. Embora essas procedências ajudem a entender melhor o posicionamento de Amaral e de Ibiapina, fica a dúvida sobre o que teria motivado o fortalezense Theofilo a apoiar o canal. É complicado, talvez impossível, precisar o motivo, mas uma possibilidade para esse projeto ter-se tornado o “filho mimoso de seu coração” pode estar relacionada com os contatos entre Theofilo e o famoso defensor do canal, Marcos Antonio de Macedo, a partir da formação praticamente concomitante em Direito na Faculdade de Olinda durante a década de 1830. Macedo se formou em 1836, e Theofilo, em 1837.²⁸

Já na sessão da Câmara dos Deputados de 20 de junho de 1854, outro cearense, conhecido como Macario,²⁹ desferiu duras críticas ao projeto do canal. Em virtude de sua procedência de Sobral, não surpreende o seu posicionamento contrário a uma proposta que beneficiaria eminentemente a ribeira do Jaguaribe sem trazer diretamente nenhum benefício a sua região, no entorno do vale do Acaraú. Segundo Macario, além de a comissão almejada pelo Ministério do Império para estudar o canal ter o problema de não contar com engenheiros nacionais, “esse melhoramento promete frutos tão tardios, que me faz desanimar”. Em face das dificuldades, seria melhor o governo adotar “medidas que surtem efeito imediato”³⁰ – desde que, logicamente, fossem em proveito da região do deputado.

Essas disputas em torno do canal se tornaram ainda mais evidentes com as deliberações sobre estradas que partiam de Fortaleza. O governo provincial externou por vezes a intenção de ligar a capital não apenas ao Cariri, mas ao próprio São Francisco. Em 1859, o presidente da província do Ceará enfatizou a importância de construir a estrada de Fortaleza em direção a Baturité e de prolongá-la até Pernambuco, “tocando nas comarcas do Icó, Crato e Ouricuri”, já mais próxima daquele rio.³¹ Já em 1862, o deputado geral Domingos

²⁸ Jornal O Cearense. Fortaleza. n. 351. 31 de julho de 1850. p. 2-3.

²⁹ Jeronymo Macario Figueira de Mello nasceu em Sobral, no Ceará. Tornou-se bacharel em Direito pela Faculdade do Recife. Foi promotor público, juiz e deputado provincial e geral por sua província.

³⁰ Fala de Macario. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 20 de junho de 1854. p. 205.

³¹ Relatório que á Assembléa Legislativa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da sessão extraordinária em 21 de Novembro de 1859 o Excelentissimo Senhor Doutor Antonio Marcelino Nunes Gonçalves, presidente da mesma provincia. Ceará: Typographia Cearense, 1859. p. 5-6. Ver também: Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Ceará pelo excellentissimo senhor dr. Lafayette Rodrigues Pereira, por ocasião da instalação da mesma Assembléa no 1o de outubro de 1864. [S. l.:] Typ. Brasileira de Paiva & Comp., 1864. p. 11; Relatório com que o Ex.mo Senhor Tenente-Coronel de Engenheiros, João de Souza Mello e Alvim, Presidente da provincia do Ceará, passou a administração da mesma ao Excellentissimo Senhor 1º Vice-Presidente, Dr. Sebastião Gonçalves da Silva no dia 6 de maio de 1867. Fortaleza: Typ. Brasileira, 1867. p. 26; Relatório apresentado ao Ex.mo 2º Vice-Presidente da provincia do Ceará Dr. Gonçalo Baptista Vieira pelo 1º Vice-presidente Dr. Antonio Joaquim Rodrigues Junior, no acto de passar-lhe a administração da mesma província em 31 de Julho de 1868. Fortaleza: Typ. Brasileira, 1868. p. 14.

Jaguaribe³² foi mais explícito em relação a isso. Em suas palavras, fazer essa estrada desde Fortaleza ao São Francisco colocaria o Ceará em comunicação “com os sertões de Pernambuco, da Bahia e de Minas Gerais, com grande vantagem para todas”. Por meio dessa via de transporte fundamentada em estradas de ferro e navegação fluvial a vapor, seu anseio era “criar pelo interior do país novas relações comerciais” com “a rica província de Minas e com todas aquelas que são marginadas por aquele grande rio”.³³

Em 1864, quando já não se almejava mais tanto uma via para carros de bois, mas uma estrada de ferro desde Fortaleza ao interior, o São Francisco também foi vislumbrado como possível destino dos trilhos. Em claro apoio à facção política de Thomaz Pompeu, o presidente da província naquele ano reproduziu um trecho do jornal ligado àquele senador em defesa de “um caminho de ferro que, partindo desta capital, atravessasse Baturité e demandasse o Cariri”.³⁴ Se a produção naquelas paragens já era supostamente considerável, o simples rumor da construção de uma via férrea capaz de facilitar-lhes o escoamento e abri-lhes “largos horizontes teria o efeito mágico de centuplicá-las”. Todavia, essa proeza da modernidade não deveria ficar presa aos limites da província. Após atingir o Crato, a via poderia “prolongar um braço às margens do S. Francisco, e prender-se assim à gigantesca rede de caminhos de ferro, projetados ao sul do Império, e aos quais servirá de centro o majestoso canal daquele rio”.³⁵ Certas elites da província pareciam ter clareza da importância de arrebatar para Fortaleza esses sertões cujos negócios, a princípio, estavam mais propensos a serem carreados pela ribeira do Jaguaribe rumo ao Aracati. Esse projeto de integração do Ceará ao corpo da nação imperial, com isso, forjava-se por meio de ferrovias centradas na capital³⁶ e não por águas em direção ao Aracati.

Domingos Jaguaribe Filho, cujo pai foi o deputado citado há pouco, defendeu de modo peculiar o canal em fins do século XIX. Ciente de como as tramas de poder na

³² Domingos José Nogueira Jaguaribe (1820-1890) nasceu em Aracati. Formou-se em Direito pela Faculdade de Olinda em 1845 e foi exerceu os cargos de promotor, juiz, deputado provincial, deputado geral e senador pelo Ceará. Recebeu em 1888 o título de Visconde de Jaguaribe. Seu filho, Domingos José Nogueira Jaguaribe Filho, foi também famoso defensor da canalização do São Francisco na segunda metade do século XIX.

³³ Fala de Domingos Jaguaribe. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 22 de julho de 1862. p. 194.

³⁴ Ver a este respeito: ASSIS. *Ferrovias de papel*, p. 63-64.

³⁵ Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Ceará pelo excellentissimo senhor dr. Lafayette Rodrigues Pereira, por ocasião da instalação da mesma Assembléa no 1o de outubro de 1864. [n.p.] Typ. Brasileira de Paiva & Comp., 1864. p. 40. Ver também a este respeito: Relatórios apresentados ao Presidente da Provincia pelo engenheiro chefe da direção de Obras Publicas Dr. José Pompeu de Albuquerque Cavalcanti. 1868. p. 3; Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na terceira sessão da décima quinta legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas José Fernandes da Costa Pereira Junior. Rio de Janeiro: Typ. Americana, 1874. p. 113.

³⁶ Ver a este respeito: ASSIS. *Ferrovias de papel*; CORTEZ. A construção da Estrada de Ferro de Baturité; _____. Em torno da Estrada de Ferro de Baturité, p. 83.

província tendiam a concentrar os benefícios em torno da capital, ele chegou até mesmo a sugerir a “mudança da sede da Presidência para a cidade do Crato, que ficando, deste modo, como Capital provisória, ou definitiva, reunirá todo o pessoal que afluir para este centro de riqueza do Estado, a fim de ser empregado nos trabalhos da canalização”. Se o alcance das benesses do poder estatal não chegava ao interior, seria importante transferir o próprio núcleo do governo para os sertões da província. Assim, o fomento das riquezas interioranas lograria êxito.

Todavia, acreditar nessa possibilidade significaria crer ingenuamente no abandono por parte das elites políticas de Fortaleza de seu projeto de centralização provincial. Daí porque Domingos Jaguaribe logo buscou outros meios para realizar o canal do São Francisco. Uma de suas principais táticas foi conciliar aquela obra hidráulica com os interesses de Fortaleza. Se a canalização tendia a ser alvo de oposições por conta da possível concorrência com a ferrovia de Baturité, o deputado garantiu que levar águas daquele rio do Brasil central ao Ceará não seria medida voltada à navegação, mas apenas à neutralização dos efeitos da seca. Assim, em vez de prejudicar o projeto viário fortalezense, o canal seria capaz de complementá-lo e potencializá-lo ao impulsionar o cultivo agrícola por meio da irrigação. Segundo o parlamentar, “realizada a construção da Estrada de Ferro da Capital ao Crato, os trabalhos da canalização do Rio São Francisco serão o objetivo dos povos do Ceará”. Em sua visão, a referida projeção hidráulica era fundamental ao sucesso da estrada férrea de Baturité na medida em que não se poderia fazer tal via “sem se dar os outros recursos indispensáveis à produção, fonte perene do bem estar, sem o qual não há progresso, nem transportes possíveis”.³⁷ Para adequar-se aos interesses de Fortaleza, o canal teria de revestir-se eminentemente com os argumentos de combate à seca. Com isso, a função de transporte entre interior e litoral caberia não às águas do Jaguaribe, mas à via férrea desde Fortaleza.

Entretanto, houve também quem não abrisse mão de defender o canal como via de comunicação nem se mostrasse disposto a ceder à pressão dos planos radiocêntricos de Fortaleza. Um dos principais nomes nesse sentido foi o de Alípio Silva, negociante de Aracati. Se limitar a ideia de ligar o São Francisco ao Jaguaribe somente ao combate à seca era um modo de evitar o confronto direto com os interesses da capital, Alípio fez exatamente o contrário. Em obra publicada em 1885, ele buscou desvincular a obra do intuito de minorar os efeitos da estiagem e, assim, propôs-se a demarcar os interesses de Aracati em contraposição

³⁷Fala de Jaguaribe. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 20 de julho de 1886. p. 364-368; JAGUARIBE. *Contribuição para a canalização do rio São Francisco ao rio Jaguaribe*, p. 4-5.

aos de Fortaleza. Mesmo oito anos após a seca de 1877, Alípio defendeu que o intuito de levar águas ao Ceará não deveria ser o de sanar a aridez ou dotar a província de uma pujança agrícola por meio de sistemas de irrigação. Para ele, isso significaria ir contra a “ordem natural” para a província. Ao contrário, a função do projeto seria desenvolver a indústria cearense à luz do conhecimento científico, pois o canal constituía grande trunfo capaz de disponibilizar uma via de comunicação moderna entre interior e litoral.³⁸

De que tem servido à agricultura o grande rio S. Francisco nas regiões secas por onde passa? Se lembro a canalização deste rio para a província do Ceará, não é que este fato determine a cessação dos efeitos das secas, ou venha a tornar a província agrícola, na verdadeira acepção deste termo, mil vezes não; mas unicamente porque trará o desenvolvimento da indústria manufatora, que é a vida dessa província, e a sua navegação interna dispensará uma rede inútil de estradas de ferro.³⁹

Além da oposição desvelada aos açudes e à linha ferroviária de Fortaleza, Alípio fundamentou sua defesa do canal como obra voltada à navegação e sem maiores vínculos com a seca por meio de uma visão muito particular do mundo natural. Para ele, os rios do Ceará passavam por um processo diminuição de sua profundidade nas cercanias das embocaduras. No Jaguaribe, isso seria bastante perceptível devido à elevação de bancos de areia decorrente, por exemplo, do movimento das dunas litorâneas. Dada a frequência cada vez maior desse fenômeno, haveria o risco de formar-se uma barreira intransponível entre o rio e o Oceano. Em vista disso, o negociante de Aracati demonstrou o receio não apenas de ver um entrave ao escoamento da produção para o mercado externo em sua província, mas até mesmo de ela ser transformada “em período não muito remoto em um só lago ou em muitos” devido à impossibilidade de verter as águas para o mar e às consequentes inundações.

De acordo com Alípio, “o único meio possível” para impedir essa ameaça seria “a canalização do rio S. Francisco”, capaz de dar força às águas do Jaguaribe para continuarem seguindo para o Oceano Atlântico. Caso essa obra não fosse realizada, previu o negociante, “mais cedo ou mais tarde ficarão completamente debaixo d’água as regiões baixas da província – em épocas de grandes chuvas e consequentes enchentes dos rios, pelas represas das mesmas águas sem saída imediata para o mar”.⁴⁰ Para Alípio, se havia alguma catástrofe capaz de motivar o encanamento de águas do São Francisco ao Ceará, essa não seria a tão falada seca, mas exatamente o seu contrário: as enchentes! Mesmo após a longa estiagem entre 1877 e 1879, a escassez hídrica continuava a ser apropriada sob os prismas os mais

³⁸ SILVA. *Considerações geraes sobre as provincias do Ceará e Rio Grande do Norte*, p. 12-13; p. 15.

³⁹ SILVA. *Considerações geraes sobre as provincias do Ceará e Rio Grande do Norte*, p. 37-38.

⁴⁰ SILVA, *Considerações geraes sobre as provincias do Ceará e Rio Grande do Norte*, p. 47-48.

variados possíveis e o canal, defendido ou contestado à luz de múltiplas ambições políticas e econômicas.

Apesar disso, a canalização do São Francisco ao Jaguaribe não se realizou naqueles anos. Como se verá no decorrer deste capítulo, a falta de força política dos defensores do projeto foi bastante relevante para dificultar a aprovação da obra. Mesmo em meio a frequentes dificuldades econômicas, segmentos importantes das elites cearenses se viram incapazes de formular projetos políticos em comum especialmente quanto ao tema dos transportes. E isso enfraqueceu, sobretudo em âmbito nacional, as mobilizações tanto dos interesses dos grupos fincados na capital quanto principalmente daqueles dispersos pelo interior da província. Quem conseguiu conquistar algum auxílio de verbas imperiais foram forças políticas de polos como o de Sobral, fortalecido pela atuação do senador Pompeu e que viu aprovada certa verba para a estrada de ferro em sua região em 1878, e sobretudo o de Fortaleza, que foi conseguindo lentamente encampar sua ferrovia e barrar os planos de seu principal concorrente, o Aracati.⁴¹

4.2 A ARIDEZ EM JOGO

Além da fragmentação política no Ceará, outro elemento relevante no processo de deliberação do canal do São Francisco foi a questão das secas. Especialmente quanto à proposta de levar águas ao rio Jaguaribe, a mobilização da aridez ocorreu de múltiplas maneiras sobretudo a partir de meados dos anos 1840. Como visto no capítulo anterior, houve desde aqueles que aproveitaram a comoção em torno da escassez hídrica para solicitar o canal prioritariamente como via de comunicação até aqueles que defenderam a obra como solução definitiva ao flagelo da seca.

Se, quanto ao tema dos transportes, o canal precisou afirmar-se em meio a embates implacáveis fosse entre variadas partes do Império, fosse entre grupos antagônicos internos a províncias como o Ceará, as reivindicações dessa obra hidráulica pautadas na noção de combate à seca também estiveram longe de ser ponto pacífico. Ao contrário, o entrelace do empreendimento com a escassez hídrica foi acompanhado frequentemente por querelas com outras proposições, como arborização, estradas de ferro, reservatórios e, acima de tudo, com açudes. Na medida em que as estiagens prolongadas, revestidas de sentimentos de comoção,

⁴¹ Decreto n. 6.918, de 1º de Junho de 1878. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-6918-1-junho-1878-547626-publicacaooriginal-62417-pe.html>>. Acesso em: 20 fev. 2015; LEMENHE. *Razões de uma cidade*. 1991; MELLO. *O Norte agrário e o Império*, p. 226.

constituíram mecanismo poderoso para angariar recursos financeiros, afirmar determinada medida como a melhor solução para a escassez hídrica funcionava como artifício valioso para lograr sua aprovação nos orçamentos do Império. A seca, com isso, tornava-se objeto de disputas ferrenhas: todos queriam mostrar-se detentores das propostas mais adequadas para sanar a falta d'água.

Porém, muito mais do que mera resposta óbvia ou imediata a secas periódicas, os diversos melhoramentos pleiteados para os sertões do Norte estiveram intimamente articulados aos diferentes modos como a escassez hídrica era entendida. Em outras palavras, maneiras variadas de compreender o clima associaram-se a proposições de obras distintas sobre como minorar o que se entendia na época como adversidades climáticas. Naquele período, o âmbito por excelência para tentar respaldar as leituras do meio físico e as propostas de intervenção foi a ciência. Em forte relação com o ideário iluminista, o conhecimento científico seria imprescindível, a única “fala autorizada” para desvendar os mistérios das leis do mundo natural e, assim, apontar os melhores meios para superar os problemas decorrentes das estiagens. De modo semelhante à cartografia analisada anteriormente, esse saber quanto à aridez constituiu ferramenta de poder capaz de legitimar ou desqualificar determinadas apropriações da natureza e suas respectivas propostas de melhoramentos, tornando-se palco de embates intensos entre diferentes grupos.⁴²

Para compreender como esse saber-poder concernente às secas afetou os encaminhamentos do canal do São Francisco, é importante perceber como as proposições da obra se inseriram nas discussões científicas acerca dos baixos índices pluviométricos. Embora tal projeto hidráulico já fosse associado à solução de problemas decorrentes da falta de chuvas sobretudo a partir do início dos anos 1850, não havia ainda naquele período grande difusão de trabalhos de cunho científico voltados especificamente aos meios de minorar os efeitos das secas no Norte do Império.⁴³ Isso tendeu a ocorrer somente a partir do final daquela década. Naqueles meados de século XIX, diante do crescimento da produção algodoeira em meio ao risco sempre à espreita de ver as caatingas assoladas pela escassez hídrica, o saber científico despontou como um meio de domar a natureza e evitar a sujeição da sociedade, ou pelo menos de parte dela, às agruras decorrentes das irregularidades climáticas. Porém, permeadas pelas disputas sobre quais os melhores preceitos para conhecer os sertões nortistas, as leituras

⁴² Ver a este respeito: BOURDIEU. A linguagem autorizada; FOUCAULT. *Microfísica do poder*, p. 3-4; LATOUR. *Ciência em ação*.

⁴³ Ver a este respeito: KURY; SÁ. As caatingas e o Império do Brasil, p. 277.

da natureza tecidas por grupos distintos se fizeram das mais variadas maneiras, e as ações propostas foram por vezes inconciliáveis.

Imerso nessa expectativa de uma natureza colocada plenamente a serviço da sociedade por meio da ciência, o naturalista e futuro senador Thomaz Pompeu publicou em 1859 um estudo sobre como superar a escassez hídrica em sua região intitulado “Memoria sobre a conservação das mattas e arboricultura como meio de melhorar o clima da provincia do Ceará”.⁴⁴ Seu argumento central era de que as secas eram decorrentes da devastação da cobertura vegetal. Com base em grandes nomes das ciências naturais, como Humboldt, Buffon ou mesmo José Bonifácio, o cearense Pompeu concluiu que a condensação hídrica sob a forma de chuva necessitava de vapores aquosos advindos “principalmente das florestas”. Se “a ausência das matas trazia sequidão à atmosfera, esterilidade aos campos, solidão e ruína ao país”, a destruição da vegetação, na maioria das vezes fruto da imprevidência humana, havia contribuído para “alterar a climatatura do Ceará, tornando-o mais ardente e, por conseguinte, a província mais sujeita à repetição desses terríveis flagelos chamados Secas”.⁴⁵ Consequentemente, sua solução consistia em transformar o clima por meio do plantio de árvores e, ao mesmo tempo, pela multiplicação de açudes ao redor da província, de modo a criar focos de evaporação e condensação hídrica. Com áreas dotadas de umidade e capazes de “chamar” as chuvas, “os invernos se tornariam mais regulares e, por conseguinte, desapareceria de entre nós esse terrível fantasma de seca, que traz sempre esta província em sobressalto”.⁴⁶

Todavia, ao enfatizar a arboricultura e os açudes, Pompeu não citou em seu estudo a proposta de levar águas do São Francisco ao Ceará. Ora, se aquela obra hidráulica foi tão falada nos anos 1850, o que teria levado o futuro senador a sequer mencioná-la como uma das medidas possíveis para melhorar o clima? A articulação daquele estudioso com interesses políticos e econômicos de Fortaleza e da região norte cearense, onde nascera, deve ter pesado bastante para seu pouco interesse quanto ao canal. Aliás, é importante lembrar que anos depois o já senador Pompeu foi um dos parlamentares mais atuantes em defesa da estrada de ferro de Baturité, da qual veio a ser inclusive diretor.

⁴⁴ BRASIL, Thomaz Pompeu de Sousa. Memoria sobre a conservação das matas, e arboricultura como meio de melhorar o clima da provincia do Ceará. Fortaleza – dezembro de 1859. In: ROSADO, Vingt-un (org.). *Oitavo livro das Secas*. (CM).

⁴⁵ BRASIL. Memoria sobre a conservação das mattas... p. 149-157, p. 180-181.

⁴⁶ BRASIL. Memoria sobre a conservação das mattas... p. 106-108.

Outro estudo importante foi o de Viriato de Medeiros.⁴⁷ Em texto datado do fim de 1859 e publicado em janeiro de 1860 no periódico *Correio Mercantil*, esse engenheiro procedente de Sobral contestou os posicionamentos publicados pouco antes por Thomaz Pompeu e propôs outra leitura do fenômeno da seca. Para ele, as estiagens representavam o grande problema do Ceará e derivavam não da falta de árvores, mas de “evoluções atmosféricas”, de modo que seria inútil tentar mudar o clima. Em vez de meios para provocar maiores precipitações, a solução ao problema de longos períodos de estio seria a implantação de observatórios meteorológicos para prevê-los e, assim, preparar alternativas, como armazenamento e migrações. De acordo com Viriato de Medeiros, nem fontes artesianas, nem açudes ou tampouco árvores poderiam “fazer aparecer as chuvas”, pois constituíam medidas de utilidade restrita, além de muito dispendiosas principalmente nos dois primeiros casos.

Ao contrário de Pompeu, Viriato de Medeiros não deixou de analisar a ideia do canal do São Francisco ao Ceará, ainda que com o intuito de refutá-la. Para ele, além da necessidade de “obras de arte de avultadíssimas despesas”, o dito projeto hidráulico não apenas seria incapaz de fazer chover, como a zona agraciada com suas águas seria “mui limitada”. Apenas parte da indústria agrícola seria beneficiada, ao passo que a pecuária, “predominante na província” e “verdadeira fonte de sua riqueza”, permaneceria, “como sempre, à mercê das chuvas”. Para Viriato de Medeiros, entretanto, “ainda que nada houvesse de duvidoso nos benefícios que os canais podem trazer, a sua realização toca o impossível”. Assim como no caso de Pompeu, o vínculo desse engenheiro com a região Norte do Ceará provavelmente favoreceu sua apreciação do canal apenas sob a imagem de projeto inviável e de benefícios diminutos.⁴⁸

No entanto, a seca naquela região não atraiu apenas os olhares de cearenses mediados pelas lentes da ciência. Alguns estudiosos enviados pelo governo monárquico ao Ceará entre 1859 e 1861, por exemplo, também tomaram parte nos debates sobre o tema. Eles integravam a chamada Comissão Científica de Exploração, que, em meio ao objetivo de dar a conhecer, com base no saber moderno, aqueles sertões isolados do Norte, também tratou de certa maneira das prolongadas estiagens em suas investigações. A aridez, entretanto, foi alvo de leituras muito peculiares por parte daqueles homens de ciência.

⁴⁷ João Ernesto Viriato de Medeiros (1823-1900) nasceu em Sobral. Formou-se em engenharia civil e obteve o título de doutor em ciências matemáticas pela Academia Militar do Rio de Janeiro. Foi eleito deputado geral e senador por sua província como integrante do partido Liberal.

⁴⁸ MEDEIROS, Viriato de. O Ceará, Rio-Grande do Norte, Parahyba e Pernambuco. As seccas. Estudos. In: *Correio Mercantil*. Rio de Janeiro. n. 8. 8 de janeiro de 1860; n. 9. 9 de janeiro de 1860; n. 13B. 14 de janeiro de 1860.

Em contraposição explícita ao posicionamento do “Dr. Viriato” de Medeiros de ver o Ceará como condenado pelo clima, o responsável pela seção de Geologia e Mineralogia Guilherme Capanema considerou que “as secas são apenas circunstâncias que agravam o mal existente”. O encarregado pela seção de estudos astronômicos e geográficos Raja Gabaglia⁴⁹ também não considerou a falta de chuvas como o grande problema da região. Ao ressaltar que havia alta frequência de anos chuvosos e apontar problemas como a quantidade de crimes e até as enchentes, ele considerou a calamidade no Ceará como resultado “mais de questões econômico-sociais do que da física terrestre”. Em vez do empenho meteorológico para mudar ou prever o clima, a solução seria aproveitar melhor o meio físico. E essa tarefa caberia especialmente a profissionais como o próprio Gabaglia. Em busca de mostrar-se indispensável para a solução de tal problema,⁵⁰ ele pareceu não ter dúvidas de que “a questão se reduz aos limites de distribuição de águas, pois fica nas raias dos trabalhos de engenharia”. Entre as alternativas nesse sentido, o matemático sugeriu prioritariamente os canais, medidas mais eficazes e econômicas. Todavia, não estava incluso nesse plano a obra de abastecimento do Ceará com águas do São Francisco. Ao contrário, a ideia era aproveitar os próprios leitos fluviais da província e criar pequenos canais acompanhados de represas ou barragens.⁵¹

Embora não tenha integrado a Comissão Científica, outro estudioso de fora do Ceará a participar dessas discussões sobre as estiagens foi o militar Beaurepaire Rohan.⁵² Após ter presidido a província da Paraíba do Norte entre 1857 e 1859, ele publicou em 1860 suas “Considerações acerca dos melhoramentos de que, em relação ás seccas, são susceptíveis algumas provincias do norte do Brasil”. Para inserir-se no debate, aquele militar tomou o estudo feito por Viriato de Medeiros poucos meses antes como ponto de partida para sua análise. Embora concordasse com ele quanto à impraticabilidade de fontes artesianas e do

⁴⁹ Giacomo Raja Gabaglia (1826-1872) nasceu em Montevidéu, então província Cisplatina. Bacharelou-se em Ciências Matemáticas pela Escola Militar. Foi lente catedrático da Academia da Marinha e membro da Comissão Científica de Exploração.

⁵⁰ Ver a este respeito: LATOUR. *Ciência em ação*, p. 168-188.

⁵¹ GABAGLIA, Giacomo Raja. Ensaio sobre alguns melhoramentos tendentes á prosperidade da província do Ceará. In: *Correio Mercantil*. Rio de Janeiro. 28 de agosto de 1861. n. 225; 30 de agosto de 1861. n. 227; 1 de setembro de 1861. n. 229. Disponível também em: CAPANEMA, Guilherme Schüch; GABAGLIA, Giacomo Raja. *A seca no Ceará*: escritos de Guilherme Capanema e Raja Gabaglia. Fortaleza: Museu do Ceará, SECULT, 2006. p. 129-141; PORTO ALEGRE. *Os ziguezagues do dr. Capanema*; CAPANEMA, Guilherme Schüch de. Relatório da secção Geologia. 1861. In: *Trabalhos da Comissão Científica de Exploração*. v. 1. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1862. p. CXLIII. Ver também a este respeito: KURY, Lorelai. A Comissão Científica de Exploração (1859-1861). A ciência imperial e a musa cabocla; FIGUERÔA. Areias, ventos e secas. p. 96; PINHEIRO. *As histórias da Comissão Científica de Exploração (1856) na correspondência de Guilherme Schüch de Capanema*; RIOS. Apresentação; SANTOS. *O Ceará investigado*.

⁵² Henrique de Beaurepaire Rohan (1812-1894) nasceu em Niterói, na província do Rio de Janeiro. Bacharelou-se em ciências físicas e matemáticas e foi conselheiro do Imperador d. Pedro II. Assumiu comissões científicas e militares, sendo também presidente das províncias da Paraíba e do Pará, além de Ministro da Guerra.

canal do São Francisco devido aos custos avultados, Rohan contestou a ideia daquele engenheiro de Sobral quanto à “ineficácia do arvoredo e dos açudes” e à proposta de observatórios meteorológicos. Apesar de não citar Thomaz Pompeu nessas “Considerações”, a aproximação de Rohan com as ideias daquele estudioso quanto ao propósito de transformar o clima era notória. Assim, as porções do Norte que sofriam com as secas não estariam eternamente condenadas à falta d’água, mas seria possível resolver seu estado frequente de calamidade por meio da criação de focos perenes de evaporação hídrica com açudes e represamento de rios acompanhados do plantio de árvores. Caso fossem construídos açudes e os rios se tornassem “permanentemente aquáticos” por meio de represas, argumentou Rohan, “poderíamos duvidar de que as condições atmosféricas sofreriam ali uma revolução benfazeja?”⁵³

Até então, nenhum desses que estiveram entre os principais estudos sobre as secas do Norte do Império se mostraram favoráveis ao canal do São Francisco. Além da falta de respaldo nos debates científicos desenvolvidos a partir de fins dos anos 1850, o próprio Marcos Antonio de Macedo foi perdendo o ímpeto em favor da obra na qual ele tanto se empenhara nos anos anteriores, como visto no capítulo precedente. Pouco antes de falecer em Stuttgart em 1872, ele publicou uma obra muito sintomática acerca de suas novas expectativas quanto ao abastecimento da região em torno do Crato. Dentre as várias medidas sugeridas em suas “Observações sobre as seccas do Ceará e os meios de augmentar o volume das aguas nas correntes do Cariry”, Macedo sequer mencionou o canal do São Francisco. Provavelmente, as dificuldades em aprovar a obra nos anos anteriores o haviam feito desacreditar na viabilidade do projeto. Em vez daquela obra hidráulica, o jurista enfatizou a relevância da arborização e até considerou profícua a proposta de pequenos canais feita por Raja Gabaglia anos antes, mas logo a rechaçou devido à falta de recursos financeiros por parte do Estado. Após criticar medidas “inexequíveis e até inatingíveis” feitas por engenheiros, ele considerou ser simples a solução hídrica para o Cariri. Com a vinda de artífices europeus para construir comportas capazes de reter a água, aquela região no entorno do Crato deveria iniciar-se “na carreira das artes” e da indústria.⁵⁴

Após destaque peculiar durante as décadas de 1840 e 1850, o canal voltou a ser mobilizado de modo mais enfático como possível medida de combate aos efeitos da estiagem

⁵³ROHAN, Henrique de Beaurepaire. *Considerações acerca dos melhoramentos de que em relação ás seccas são susceptíveis algumas províncias do Norte do Brasil*. Rio de Janeiro: Typ. do Correio Mercantil de M. Barreto, Filhos & Octaviano, 1860. p. 4, p. 9-12.

⁵⁴MACEDO, Marcos Antonio de. *Observações sobre as seccas do Ceará e os meios de augmentar o volume das aguas nas correntes do Cariry*, p. 74-75, p. 86-89. (CM)

somente com a seca de 1877. Sob a comoção e o maior relevo dos debates em torno daquele flagelo no Norte do Império, várias propostas entraram nas discussões sobre os meios de neutralizar o estado de calamidade. Na sessão da Câmara dos Deputados de 27 de junho daquele ano, o membro da bancada cearense Tristão de Alencar Araripe mobilizou o tema da seca para defender o canal do São Francisco.

O diálogo com os debates científicos foi peça-chave a esse novo intento de Alencar Araripe, ainda que isso tenha ocorrido de modo bastante singular em virtude da dificuldade de aceitação do canal naquele meio. Após afirmar que “a causa das desgraças atuais está nas condições da região”, o deputado nascido em Icó defendeu a necessidade de “empregar meios para modificar essas condições”. Com esse posicionamento, ele se aproximou bastante da vertente fundamentada na ideia de transformação do clima de Thomaz Pompeu e Beaurepaire Rohan. Porém, se as principais medidas apoiadas por esses estudiosos giravam em torno de açudes e de arborização, era necessário que Alencar Araripe tentasse conciliar o canal em meio a essas projeções a princípio concorrentes. Daí o argumento do deputado de que “a seca de 1825 veio após a grande destruição das matas da província” e que o flagelo de 1877 decorria da “deterioração dos açudes” cujas águas haviam permitido “seguidos anos de boas chuvas” desde sua difusão após o drama entre 1844 e 1846.⁵⁵ Apesar disso, a principal medida proposta por Alencar Araripe para sanar o problema em todas as províncias atingidas pela escassez hídrica seria a canalização de parte do volume hídrico do maior rio da região.

Se conseguirmos que as águas desviadas do rio S. Francisco percorram a província do Ceará de um a outro extremo, e que depósitos permanentes d'água mantenham-se na vasta extensão desses sertões, é fácil de compreender que não é tão somente ao Ceará que se faz o benefício: toda a região, que ora sofre, com ele aproveitará, porquanto sendo a consequência desse fato o melhoramento da condição climatológica de toda ela, toda ela também aproveitará. Penso, que se nos sertões houver águas, que possam dar abundante evaporação, estas contribuirão para que as chuvas sejam mais copiosas e regulares. Assim os invernos ali produzirão os vantajosos resultados, que a uberdade das terras promete, sem que os venham interromper calamidades como a presente. É sabido que, onde há águas, há chuvas: façamos água no Ceará, e ali teremos chuvas; e se tivermos chuvas no Ceará, fugirá a penúria e a sua riqueza assumirá as grandes proporções, que a uberdade do solo e a benignidade do clima lhe permitem.⁵⁶

Levar águas do São Francisco ao Ceará por meio do canal seria um símbolo eloquente da natureza domada e posta a serviço das demandas humanas. Um rio iria adquirir

⁵⁵ Fala de Araripe. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 27 de junho de 1877. p. 281; p. 283.

⁵⁶ Fala de Araripe. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 27 de junho de 1877. p. 281.

novo percurso, uma região árida passaria a ter águas de modo permanente em seus leitos fluviais e o clima seria alterado, gerando chuva onde até então a seca assolava as gentes. O próprio canal construído na colônia britânica do Egito seria uma prova disso: “Quem não sabe que no istmo de Suez não chovia e que agora já caem ali densos orvalhos, depois que se abriu o canal de comunicação entre os dois mares, que se aproximaram naqueles ardentíssimos areais?”⁵⁷ O exemplo do mundo moderno era, afinal, imprescindível para provar e enaltecer as premissas do deputado.

Todavia, a argumentação de Alencar Araripe pareceu não ter logrado tanto êxito nem tampouco ter correspondido a mudanças de perspectiva nos debates científicos sobre a canalização. Além da não aprovação na Assembleia Geral do Império, o que será analisado na sequência do capítulo, essa proposta tendeu a manter-se preterida também no meio científico. Mesmo o acirramento cada vez mais intenso dos debates científicos sobre as secas a partir de 1877 não proporcionou encaminhamentos efetivos em favor da ideia de levar águas do São Francisco para outros leitos fluviais. Tanto entre os adeptos da transformação do clima, como entre os defensores da impossibilidade de mudar a natureza ou mesmo entre aqueles que associavam a seca a manchas solares e não consideravam o meio físico como causa do problema, mas sim a incapacidade humana de usufruí-lo,⁵⁸ poucos defenderam estudos mais apurados sobre a possibilidade de construção do canal.

Embora nem ao menos tenha-se referido a essa obra hidráulica em seu estudo de 1859, Thomaz Pompeu não lhe poupou críticas com o despontar da grande seca do fim da década de 1870. Em 1877, em resposta publicada no jornal “A Reforma”⁵⁹ aos estudos de Viriato de Medeiros de 1860 reproduzidos naquele periódico poucos dias antes, o então senador Pompeu reiterou sua ideia de alterar o clima e considerou o canal do São Francisco como uma “proposta inadmissível”, pois incapaz de proporcionar “uma gota d’água à região”, ao contrário de árvores e açudes. Para ele, mesmo que estudos viessem a atestar a viabilidade quanto à diferença de nível entre os leitos fluviais a serem interligados, essa “seria obra para muitos milhões, e dezenas de anos”.⁶⁰

⁵⁷ Fala de Araripe. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 27 de junho de 1877. p. 283.

⁵⁸ Orville Derby foi também adepto famoso da teoria das manchas solares. Ver a respeito desse tema: ALVES. *História das secas*, p. 152-231; DAVIS. *Holocaustos coloniais*, p. 231; MONTEIRO. *Um monumento ao sertão*, p. 30; KURY; SÁ. *As caatingas e o Império do Brasil*, p. 292.

⁵⁹ BRAZIL, Thomaz Pompeu de Souza. Reflexões aos Estudos sobre as seccas do Dr. Viriato. *Jornal A Reforma*. n. 136-140. Rio de Janeiro. 19-23 de junho de 1877. Ver também: BRAZIL, Thomaz Pompeu de Souza. *O clima e as secas do Ceará*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1877. In: ROSADO, Vingt-un (org.). *Nono livro das Secas*. (CM).

⁶⁰ BRAZIL. Reflexões aos Estudos sobre as seccas do Dr. Viriato... n. 138. 21 de junho de 1877. p. 3.

Logo em seguida, o senador Pompeu deixou entrever outro fator bastante esclarecedor quanto aos motivos de sua rejeição do canal. Para ele, mesmo com a execução da obra, seu “resultado seria apenas dotar o sueste da província de uma corrente, que nem navegável seria, por causa das pedras do Jaguaribe, e contribuir para que facilitasse aos ribeirinhos certas comodidades”.⁶¹ Em outras palavras, o canal beneficiaria sobretudo uma região cearense à qual Pompeu não pertencia. Mais do que isso, essa era justamente a porção da província que o referido senador buscava suprimir, esvaziando seu poderio comercial e político. E, diante da possibilidade de fazer-se do Jaguaribe uma via navegável por meio das águas do canal, Pompeu não hesitou em refutar como inviável tal alternativa concorrente ao projeto viário centrado na estrada de ferro de Baturité.

Mesmo pautado em fundamentos distintos de Pompeu, o engenheiro Viriato de Medeiros concordou com aquele senador liberal a respeito da inadequação da proposta de levar águas do São Francisco ao Ceará. Em trabalho publicado em 1877,⁶² ele manteve seu descrédito quanto ao dito canal, que não seria capaz de melhorar o abastecimento hídrico nem tampouco de transformar o clima dos sertões do Norte. Além de meios para prever as condições climáticas, ele defendeu a melhoria da infraestrutura de produção e de transportes. “Se o governo imperial quer deveras fazer alguma coisa útil, de verdadeiramente eficaz, para a infeliz Província do Ceará; se, com efeito, deseja neutralizar as consequências das infalíveis secas extraordinárias, que são realmente hediondas”, afirmou o engenheiro de Sobral, “deixe-se pelo amor de Deus, de açudes, de fontes artesianas, de canalização derivada do Rio São Francisco, de arborização com árvore da chuva [...] que de nada servem, e não podem servir, na frase admitida, senão para inglês ver, mas nas quais não acredita, e delas ri-se”.⁶³

Quem também analisou as possibilidades em torno do canal do São Francisco naquele período foram os membros do Instituto Polytechnico Brasileiro. Em outubro de 1877, seus sócios se reuniram em duas sessões extraordinárias com o objetivo de “discutir os processos mais econômicos de realizar o projeto do Dr. Gabaglia, destinado a melhorar as condições naturais da província do Ceará”. Apesar da ênfase inicial nas proposições daquele matemático, foram debatidas medidas ligadas a diferentes leituras sobre os meios de atenuar os efeitos das secas.

⁶¹ BRAZIL. Reflexões aos Estudos sobre as seccas do Dr. Viriato... n. 138. 21 de junho de 1877. p. 3.

⁶² MEDEIROS, Viriato de. *Ponderações sobre a Memoria do Dr. André Rebouças A Secca nas provincias do Norte por Viriato de Medeiros*. Rio de Janeiro: Typographia Academica, 1877. (BPGMP)

⁶³ MEDEIROS. *Ponderações sobre a memoria do Dr. André Rebouças*, p. 46-47.

Como principal organização de engenheiros naquela época, o Instituto Polytechnico se dispôs a assumir papel de destaque na busca de minimizar os estragos daquela intempérie climática. Para isso, seria necessário dar seu devido parecer sobre as mais variadas propostas, mostrando-se agente indispensável para curar as feridas dos irmãos do Norte. Fundado nesses parâmetros, seu quadro de membros aprovou a formação de uma comissão com a finalidade de analisar a viabilidade e a conveniência de certas medidas “para remediar as tristes condições das províncias assoladas pela seca”. Além de poços artesianos, vias de comunicação, açudes e represamento de rios, havia dentre os itens a serem averiguados a indicação relativa à “abertura de um canal que comunique as águas do rio S. Francisco com o Salgado, ou outros rios de Ceará”.⁶⁴

A comissão foi formada no final de 1877 sob a presidência de Henrique de Beaurepaire Rohan e chegou a Fortaleza no dia 13 de fevereiro do ano seguinte. No entanto, suas conclusões não foram favoráveis ao projeto de levar águas do São Francisco ao Ceará sob a alegação de inviabilidade da obra. Para o integrante da comissão José Américo dos Santos,⁶⁵ a “falta de dados, dignos de confiança, a respeito dos acidentes topográficos” da região seria o motivo responsável por fazer alguns acreditarem na possibilidade do canal. Mesmo o engenheiro Halfeld, que teria acreditado na proposta “baseando-se em informações do Dr. Marcos de Macedo”, teria ressaltado a necessidade de verificação da existência de nivelamento adequado. De acordo com Santos, o renomado engenheiro André Rebouças teria defendido equivocadamente a existência de “várias gargantas de altitude menor” na serra do Araripe. Esse erro seria a causa da crença de Rebouças de que “essa obra [a canalização em direção ao Jaguaribe] já precedida pelo canal de Languedoc, pelo canal Caledonio e pelo canal do Erie a New-York, se reduza ao nível da engenharia comum”.⁶⁶

Entretanto, essas proezas da modernidade citadas por Rebouças não foram capazes de convencer Santos a consentir com o canal do São Francisco. Este engenheiro, membro da referida comissão do Instituto Polytechnico, disse estar convicto da inexistência de diferença de nível suficiente entre aquela bacia hidrográfica do Brasil central e o terreno cearense. Apesar da escassez de informações da topografia da região e sem realizar estudos *in*

⁶⁴ Representação ao Governo Imperial. 22 de outubro de 1877. *Revista do Instituto Polytechnico Brasileiro*. Atas 1877. A respeito do Instituto Polytechnico, ver: MARINHO. *A Engenharia Imperial*.

⁶⁵ José Américo dos Santos nasceu no Rio de Janeiro. Bacharelou-se em ciências físicas e matemáticas e tornou-se engenheiro pela Escola Polytechnica.

⁶⁶ SANTOS, José Américo dos. *Secca no Norte do Brazil, março de 1878*. Rio de Janeiro: Typographia e Lithographia de Machado & C., 1883. p. 17-21; SANTOS, José Américo dos. Estudo sobre a praticabilidade de um canal ligando o rio de S. Francisco ao Jaguaribe. *Revista de Engenharia*. Rio de Janeiro. n. 7. 10 de novembro de 1879. p. 3.

loco, Santos se dispôs a sanar definitivamente as dúvidas a respeito da inviabilidade da obra. Para ele, isso exigia a verificação da “altitude do ponto em que o tal canal teria de transpor o planalto do Araripe antes de lançar-se no vale do rio Jaguaribe, cujo curso seguiria até o mar”. Por meio de comparação com a análise do engenheiro Thomaz Login relativa ao canal do Ganges, na Índia, e de médias geométricas fundadas em estudos topográficos dos terrenos entre o São Francisco e o Ceará, Santos concluiu pela ocorrência de desnivelamentos inadequados à obra, inviabilizando-a.⁶⁷

Todavia, esse membro do Instituto Polytechnico fez questão de ressaltar que a impraticabilidade da obra não seria decorrente das dificuldades da construção em si. Ora, se julgar a obra como impossível significaria atestar a incapacidade do pretense gênio da engenharia de transformar o meio físico, não foi estranho que Santos atribuísse a não realização do canal a outros fatores. Nesse sentido, para ele, “a arte do engenheiro não tem falta de processos para executar certas obras, embora difíceis, mas é que muitas vezes a ciência econômica protesta contra a sua execução e pede ao engenheiro outra solução mais modesta, igualmente, porém, eficiente”. Especialistas como ele deteriam conhecimentos suficientes para “elevar as águas de modo a vencer essas diferenças de nível, o que se poderia efetuar com bombas, movidas por vapor ou por turbinas”. Em vez de ordem técnica, os empecilhos decorreriam, então, de aspectos econômicos.⁶⁸ Se dependesse apenas de profissionais como o próprio Santos, o Ceará já poderia ver as águas do São Francisco sangrando por seu território.

De modo semelhante, o engenheiro cearense e membro do Instituto Polytechnico Alvaro de Oliveira⁶⁹ também refutou o canal do São Francisco ao Ceará. Ele até confessou ter sido favorável inicialmente à obra, quando a conheceu por intermédio de Marcos Antonio de Macedo. Todavia, essa opinião logo se modificou. Sua construção estaria repleta de “dificuldades, e por isso exigiria a despesa de milhares de contos”. No entanto, esse engenheiro fortalezense encarava o canal eminentemente como relacionado aos sistemas de comunicação da província e não tanto à seca. E foi justamente no âmbito dos transportes que ele buscou rejeitar a obra.

É interessante perceber como Alvaro de Oliveira conjecturou sobre o canal a partir dos interesses de sua cidade, Fortaleza. Ele afirmou ser “contestável que este trabalho

⁶⁷ SANTOS. *Secca no Norte do Brazil*, março de 1878, p. 23-31.

⁶⁸ SANTOS. *Secca no Norte do Brazil*, março de 1878, p. 17, p. 30.

⁶⁹ Alvaro Joaquim de Oliveira nasceu em Fortaleza. Formou-se em ciências matemáticas e fez o curso de engenharia militar, vinculando-se posteriormente ao Instituto Polytechnico.

viesse assegurar as comunicações do vale do Cariri com a capital, pelo rio Jaguaribe, e com o vale do S. Francisco, pelo próprio canal”. Ora, se o objetivo do projeto era ligar os sertões com o Oceano na altura de Aracati, era lógico que os elos entre o sul da província e Fortaleza não seria beneficiados, pelo menos de modo direto. Para Oliveira, contudo, uma via férrea seria a medida mais adequada para ligar o São Francisco ao litoral, inclusive “permitindo, em caso de seca, o acesso pronto de socorros à província do Ceará pela estrada de ferro de Pernambuco”.⁷⁰

Com a avaliação da obra de canalização como impraticável por parte da Comissão de engenheiros enviada ao Ceará, o Instituto Polytechnico apoiou outras propostas, especialmente aquelas relativas a melhoramentos por meio de ferrovias, portos e açudes. A estrada de ferro de Baturité, por exemplo, ganhou notável impulso com a seca, e surgiram vários projetos de açudes, que passaram a concentrar a missão do abastecimento hídrico da província. O governo imperial criou até mesmo outra comissão em 1878, que era destinada prioritariamente à construção de açudes e que veio ao Ceará chefiada pelo engenheiro inglês Jules Revy.⁷¹

Entretanto, o pendor em favor dos açudes não foi uma unanimidade. Para defender o canal do São Francisco, apesar de seu menor respaldo quanto ao tema da seca, o deputado Domingos Jaguaribe foi um dos que contestou veementemente o desenvolvimento dos planos de açudagem. “Os grandes açudes só servirão”, afirmou o parlamentar, “para ponto de refúgio, acostumando o povo a um estado nômade para o qual a preguiça e a miséria são um incentivo eterno e perigoso”. Assim, os “açudes colossais advogados com tanto entusiasmo” seriam de pouco proveito na medida em que seus benefícios seriam restritos a poucas terras, além de propensos a prejudicar a “ordem moral” da província.⁷²

Embasado nos debates científicos do período, Domingos Jaguaribe reiterou que a causa das estiagens em sua província era a “falta de vapores aquosos”. Diante disso, o abastecimento de águas do São Francisco seria o único meio de oferecer umidade para gerar chuvas e, assim, “remediar de uma vez, os males que afligem o Ceará, sempre ameaçado de

⁷⁰ OLIVEIRA, Alvaro J. de. Açudes, Arborização e Estradas de Ferro. *Revista do Instituto Polytechnico* – segundo semestre de 1878. p. 27. Disponível também em *Jornal O Globo*. Rio de Janeiro. jan. – fev. 1878.

⁷¹ Ver a este respeito: Relatório apresentado á Assembleia Geral Legislativa na segunda sessão da Decima Setima Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu. Rio de Janeiro: Imprensa Industrial, 1879. p. 166; Relatório apresentado á Assembleia Geral Legislativa na terceira sessão da Decima Setima Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas Manoel Buarque de Macedo. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880. p. 182.

⁷² JAGUARIBE. *Contribuição para a canalização do rio São Francisco ao rio Jaguaribe*, p. 15, p. 39.

nova seca”. Para Domingos Jaguaribe, “já não há mais divergências sobre as causas das secas, depois dos estudos dos Cons.^{70s} Capanema, Beaurepaire Rohan, Dr. Gabaglia e do ilustre cearense Dr. Beserra de Menezes”. Embora esses estudiosos se pautassem em preceitos distintos e por vezes completamente antagônicos, o deputado disse que “todos os autores são acordes em que à falta de vapores próprios nesta larga superfície do território Cearense se deve a irregularidade das chuvas”.⁷³ Ao tentar mostrar-se fundamentado em parâmetros científicos, ainda que em referência a perspectivas extremamente díspares, Domingos Jaguaribe buscou legitimar a oferta de águas do São Francisco como o melhor meio para sanar a seca e enobrecer aquelas porções nortistas.

Quem também se opôs incisivamente à açudagem foi Alípio Silva, negociante de Aracati. Além de contrapor-se à perspectiva de Thomaz Pompeu de creditar a solução da estiagem à arborização da província, ele considerou os açudes como “contrários à salubridade” e inúteis “em tempos secos”. Ao contrário, a grande medida para resolver os problemas daquelas caatingas deveria envolver o “melhoramento de maior alcance e proveito para a província do Ceará: o de artificialmente fazer correr pelo seu território um rio perene”.⁷⁴ E essa solução estava nas mãos do homem moderno, capaz de levar a cabo o canal do São Francisco.

Não obstante o empenho em dotar o canal do São Francisco de respaldo científico, a prioridade de obras de abastecimento hídrico nos sertões do Norte, entre os anos 1860 e 1880, incidiu especialmente na defesa da construção de açudes. Entretanto, além das teorias científicas, outros indícios foram apontados na época como motivadores da preferência por esses tipos de reservatório. Para o engenheiro Viriato de Medeiros, por exemplo, o pendor aos açudes se devia eminentemente a interesses políticos.

[...] continuemos a sustentar a ineficácia dos açudes, encarados sob quaisquer pontos de vista, científico e prático. Se, porém, os encararmos sob o ponto de vista da mesquinha política de aldeia, achamos-lhes estas únicas vantagens: dar algumas empreitadas aos amigos políticos, aos compadres e presentear aos fazendeiros influentes com esses depósitos d'água, para a bebida do seu gado, durante as secas ordinárias, e só durante elas. Sendo tais propósitos de interesse todo particular, deveriam esses fazendeiros construí-los à sua custa, se não quisessem fazer as bem conhecidas cacimbas. Se o governo imperial quizer dar esses presentes, faça-o. Quem tem, sem piedade pela bolsa do contribuinte, esbanjando tanto dinheiro, não pode ter escrúpulos de esbanjar mais algum. Faça, porém, os presentes completos: mande também, à custa do erário público, abastecer as fazendas com milhões de

⁷³ JAGUARIBE. *Contribuição para a canalização do rio São Francisco ao rio Jaguaribe*, p. 10, p. 18-19; Fala de Jaguaribe. *Anais da Câmara dos Deputados*. Sessão de 20 de julho de 1886. p. 364.

⁷⁴ SILVA. *Considerações geraes sobre as provincias do Ceará e Rio Grande do Norte*, p. 13, p. 72-73.

toneladas de forragem, para que o gado não morra à fome, o que impreterivelmente acontecerá se não caírem chuvas.⁷⁵

Ao contrário do canal do São Francisco, que teria seu raio de abrangência limitado principalmente ao Cariri e à ribeira do Jaguaribe, os açudes poderiam ser construídos onde parecessem mais convenientes aos interesses políticos. Afinal, essas represas eram capazes de beneficiar diretamente com abastecimento hídrico as propriedades de determinadas elites agrárias à custa dos cofres estatais e por meio, muitas vezes, do trabalho de gentes flageladas pelas secas.⁷⁶ A construção de açudes, nesse sentido, reforçava uma estrutura política de poderes locais centrados nas mãos, ou nas terras, de poucos senhores. Se essas elites agrárias nortistas possuíam cada vez menos espaço nas tramas do poder monárquico,⁷⁷ fortalecer sua autoridade em âmbito local por meio do controle das reservas hídricas havia de ser alternativa crucial à manutenção de seus privilégios particulares.

Não era estranho, visto isso, que as principais propostas impulsionadas com a seca de 1877 tenham sido bastante concordes com os interesses de camadas sociais dominantes da capital cearense. Por um lado, os açudes tornariam possível arregimentar uma rede de apoio político ao favorecer determinadas regiões. Por outro, as obras desenvolvidas no setor de transporte tenderam a privilegiar a via férrea de Fortaleza a Baturité, com possibilidade de ser prolongada ao Cariri ou mesmo ao São Francisco, em detrimento de seu maior concorrente, o caminho pela ribeira do Jaguaribe. Como se verá a seguir, deter força política era fundamental para aprovar obras no Brasil Império, sobretudo as de maior vulto. E a proposta de canalização do São Francisco, além do pouco respaldo parlamentar, estava em choque direto com projetos de grupos poderosos tanto da província cearense quanto de outras paragens do Império.

4.3 DISPUTAS PELO IMPÉRIO

Na sessão do Senado do Império de 24 de agosto de 1874, após debates agitados a respeito da viabilidade de uma estrada de ferro circundante à cachoeira de Paulo Afonso, o alagoano Sinimbu pareceu não ter dúvidas quanto ao motivo das desavenças naquela casa legislativa. Os choques até mesmo com seu amigo e correligionário do partido Liberal, o

⁷⁵ MEDEIROS. *Ponderações sobre a memória do Dr. André Rebouças*, p. 42.

⁷⁶ Ver a esse respeito: BOUCHARDET. *Sêccas e irrigação*, p. 175; CÂNDIDO. *Proletários das secas*, p. 180.

⁷⁷ Ver a este respeito: ALBUQUERQUE JÚNIOR. *A invenção do Nordeste e outras artes*, p. 72; MELLO. *O norte agrário e o Império*, p. 16.

senador baiano Saraiva, derivariam especialmente do fato de ambos representarem “províncias diversas, e cada um entende que nas opiniões que expende propugna pela causa da sua”.⁷⁸ Dito de outro modo, a amizade ou mesmo a comunhão de ideias pouco valeriam caso os interesses das regiões dos senadores estivessem em jogo.

Ora, se essa tendência era evidente no Senado, cujos membros tinham o cargo vitalício, bem se pode imaginar sua intensidade na Câmara dos Deputados, onde era preciso passar periodicamente por eleições para manter-se no posto. Esses últimos parlamentares costumavam sentir bem de perto a pressão por atender às demandas de seus redutos eleitorais. Daí a ênfase de estudiosos sobre aquele período em compreender a Câmara no decorrer do século XIX como a principal instância de manifestação dos interesses provinciais em âmbito nacional. Por um lado, essa casa legislativa poderia ser dissolvida pelo Imperador e tendia a constituir-se, em meados do século XIX, com ampla maioria ou do partido Liberal ou do Conservador, a depender do Gabinete de Ministros. No entanto, por outro lado, ela estava muito distante de constituir mera esfera subserviente às demais instâncias do poder monárquico.⁷⁹

Mais do que a imposição ou a obediência, era a negociação quem costumava dar o tom das relações entre aqueles entes administrativos. Essenciais ao funcionamento do governo e à ordem monárquica, as definições do orçamento geral do Império foram exemplo disso. Conforme ressaltado por José Murilo de Carvalho, esse assunto “constituía arma poderosa na mão do Legislativo que podia negar ao Executivo os meios de governar”. Afinal, a decisão sobre como seriam captadas as receitas e como se fariam os gastos dos recursos imperiais dependia fundamentalmente da aprovação parlamentar. E, longe de pautar-se por consensos ou decisões submissas ao Imperador ou a seus ministros, o Legislativo se desenhava eminentemente como espaço de embates profundos entre os mais diversos grupos, que participavam das deliberações dos rumos do Império por meio dos conflitos e negociações tanto entre as várias bancadas quanto entre elas e as demandas do poder central.⁸⁰

Daí a importância da Assembleia Geral nas definições sobre como e quais melhoramentos seriam feitos para as comunicações em torno do rio São Francisco. Conquistar o auxílio das verbas gerais do Império era fundamental às propostas de viação naquele vale,

⁷⁸ Fala de Sinimbu. Anais do Senado do Império. Sessão de 24 de agosto de 1874. Livro 3. p. 172.

⁷⁹ DOLHNIKOFF. Império e governo representativo; _____. Entre o centro e a província; _____. *O pacto imperial*; MELLO. *O Norte agrário e o Império*, p. 25-26, p. 196; SLEMIAN. *Sob o império das leis*, p. 182

⁸⁰ CARVALHO. *A construção da ordem. Teatro das Sombras*, p. 263. Ver também a esse respeito: DOLHNIKOFF. Elites regionais e a construção do Estado Nacional, p. 444; _____. *O pacto imperial*; GOUVÊA. *O Império das províncias*; MELLO. *O Norte agrário e o Império*, p. 26-27.

ainda mais para projetos como a canalização pleiteada por províncias cujos cofres eram bastante modestos, por vezes até em “estado de completa penúria”, como o Ceará ou o Piauí.⁸¹ Porém, auferir benefícios para obras relativas a um tema tão disputado como a viação entre interior e litoral pelo São Francisco constituía empenho dos mais complicados. No jogo de embates em torno de um rio, tecer projeções de melhoramentos significava entrar em choque direto com interesses de poderosos grupos do Império, com bancadas numerosas no Legislativo.

Diante do vigor das disputas pelo São Francisco, o jurista Thomaz Montenegro lamentou em 1875 como o aproveitamento daquele curso d’água era de “tal transcendência, joga com interesses tão variados, e passa por trâmites tão complicados e misteriosos que não são desvendados a olhos profanos” em meio ao “complicado labirinto de nosso mecanismo administrativo”. De acordo com o deputado mineiro Paula Candido, isso fazia com que as propostas de vias de comunicação em torno do São Francisco tivessem de enfrentar “castelos sobre castelos de oposição”.⁸²

Um dos que expressou as dificuldades de conseguir vantagens no Legislativo para as obras no São Francisco foi o senador Sinimbu. Ao defender a via férrea ao redor de Paulo Afonso, ele sentiu na pele o peso político sobretudo de Pernambuco, Bahia, Minas Gerais e Rio de Janeiro, cujos planos ferroviários pareciam ser verdadeiros “colossos” em busca da “preferência das águas de S. Francisco”. Com as estradas de ferro aprovadas desde o início dos anos 1850, tais províncias tendiam a tratar as outras propostas “como um fantasma, ameaçador, capaz de embaraçar, ou pelo menos de dificultar a realização das gigantescas linhas que se destinam àquele eldorado”.⁸³ Diante dos embaraços a províncias de menor força política, como era o caso de Alagoas, de onde Sinimbu procedia, ele lamentou a profunda desigualdade na distribuição de poder no Império. Sua queixa, endereçada especialmente a seus colegas das bancadas poderosas, era que “quando o criador colocou o Sol nessas altas

⁸¹ Relatório que o excellentíssimo senhor doutor Joaquim Vilella de Castro Tavares, presidente da provincia do Ceará, apresentou á Assembléa 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. 58-59; Relatório que á Assembléa Provincial do Ceará apresentou no dia da abertura da sessão ordinaria de 1861 o presidente da provincia, doutor Manoel Antonio Duarte de Azevedo. Ceará, Typ. Brasileira de Paiva & Companhia, 1861. p. 14-15; Relatório do Presidente da Provincia do Piauí na Abertura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 1º de Agosto de 1845. Oeiras: Typographia Provincial, [s. d.]. p. 25-26.

⁸² MONTENEGRO. *A Provincia e a Navegação do rio São Francisco*, p. 132; Fala de Paula Cândido. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 28 de julho de 1851. p. 354; Ver também a esse respeito: Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 9 de abril de 1864. p. 101; BURTON. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico*, p. 188; BRASIL. Comissão hydraulica sôbre o exame do rio S. Francisco. *Relatório de W. Milnor Roberts*, p. 18.

⁸³ Fala de Sinimbu. Anais do Senado do Império. Sessão de 11 de agosto de 1874. Livro 3. p. 90.

regiões em que o vemos, não foi só para iluminar os píncaros das elevadas montanhas: qualquer pequeno canto da terra, por mais humilde que seja, também tem direito a receber os seus raios vivificadores”.⁸⁴

Apesar disso, a maior parte das propostas, quando não rejeitadas quase imediatamente, costumavam ser consideradas carentes de maiores averiguações antes de serem realizadas, ao passo que outras tramitavam de modo bem mais acelerado. Não por acaso, o matemático Gabaglia denunciou que “desgraçadamente neste Império mandar estudar significa mandar protelar na hipócrita intenção de jamais realizar” a obra. Um dos exemplos nesse sentido provavelmente ocorreu com a proposta de canalização do São Francisco ao rio Jaguaribe. Como visto no capítulo anterior, a despeito das tentativas do Ministro do Império em mostrar-se favorável ao projeto em meados dos anos 1850, talvez as dificuldades constantes em formar uma comissão para examinar seus encaminhamentos não constituíssem mera contingência. Se sua construção fosse, de fato, do interesse do poder central do Império, dificilmente seu andamento seria tão vagaroso. Até mesmo representantes da poderosa província da Bahia se manifestaram em relação a esse ponto. Mesmo com a aprovação de sua estrada de ferro em 1853, alguns baianos reclamaram da morosidade na construção de seu plano e dos de outras províncias, enquanto a via férrea de D. Pedro II era executada a passos largos.⁸⁵

Daí porque estar entre os “píncaros” do Império aludidos por Sinimbu não significava simplesmente deter capacidade de força absoluta para realizar projetos. O debate entre alguns senadores em 1874 foi muito sugestivo nesse sentido. Para o maranhense Mendes de Almeida,⁸⁶ as províncias ditas pequenas tinham os seus melhoramentos muitas vezes prejudicados, ao contrário daquelas “amparadas com grandes representações, porque essas enfim podem tudo (apoiados), conseguem facilmente os favores do governo, o que não acontece com as outras”. Pouco depois, contudo, seu colega baiano Fernandes da Cunha retrucou: “A Bahia tem grande representação, e a estrada do Juazeiro que é uma das principais

⁸⁴ Fala de Sinimbu. Anais do Senado do Império. Sessão de 11 de agosto de 1874. Livro 3. p. 91.

⁸⁵ REBOUÇAS. *A Sêca nas províncias do Norte*, p. 145; MONTENEGRO. *A Província e a Navegação do rio São Francisco*, p. 103-104; Ver também a esse respeito: Fala de Tacques. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 9 de agosto de 1851. p. 531; MELLO. *O Norte agrário e o Império*, p. 196.

⁸⁶ Cândido Mendes de Almeida (1818-1881) nasceu em São Bernardo dos Anapurus, no Maranhão. Formou-se em Direito pela Faculdade de Olinda. Foi condecorado com o título de Visconde de Vieira da Silva. Foi deputado geral e senador por sua província natal.

linhas do Império não se faz”. Imediatamente, porém, o também baiano Zacarias⁸⁷ lhe respondeu: “A representação está dividida”.⁸⁸

Embora possuir grandes bancadas fosse dispositivo crucial no arranjo político do Império, as representações provinciais não costumavam defender consensualmente os mesmos projetos, muito pelo contrário. E mesmo que hipoteticamente representada por parlamentares com anseios homogêneos, nenhuma das províncias conseguiria aprovar medidas com base apenas nos votos de seus deputados e senadores. Negociar, tentar conciliações e buscar apoio com outros grupos era imprescindível para alcançar os objetivos no meio legislativo. Naquele ambiente de confronto entre interesses provenientes das mais diversas partes do país, prevaleceriam os agrupamentos, conforme ressaltado por Dolhnikoff, “capazes de, em cada momento, fazer alianças políticas de modo a obter o apoio da maioria”.⁸⁹ Apesar da falta de anuência entre facções importantes do Ceará e de respaldo dos debates científicos sobre a estiagem, a possibilidade de conquistar o auxílio do governo imperial fez da Câmara dos Deputados um dos principais, senão o principal, espaço de reivindicações e de busca de respaldo político para o canal do São Francisco.

Todavia, o anseio por conseguir um lugar ao sol nas benesses do orçamento imperial exigia a inserção de modo privilegiado no quebra-cabeça político nacional. Entre as décadas de 1840 e 1880, isso significava especialmente possuir poder de barganha para alcançar acordos vantajosos no meio parlamentar e, caso contasse com o respaldo do âmbito Executivo capitaneado pelos gabinetes ministeriais, melhor ainda. Isso foi bastante perceptível no processo de aprovação das ferrovias de D. Pedro II, de Pernambuco e da Bahia nos anos 1850, conforme visto no segundo capítulo. Experiência similar ocorreu com Sinimbu, que, após várias tentativas frustradas no Senado, só conseguiu encaminhar a estrada de ferro de Paulo Afonso por meio de manobras políticas quando presidente do Conselho de Ministros do Império entre 1878 e 1880.

Se, além de o orçamento do Império em tese não cobrir despesas voltadas exclusivamente a uma província, era preciso fazer alianças com representantes de outras unidades monárquicas, uma das estratégias mais recorrentes para tentar aprovar propostas consistiu em revesti-las de caráter geral. Em outros termos, sustentar determinada medida

⁸⁷ Zacarias de Góes e Vasconcellos (1815-1877) nasceu em Valença, na Bahia. Formou-se em direito. Foi presidente do Conselho de Ministros do Império em três ocasiões, ministro em várias áreas, deputado provincial, deputado geral e senador pela Bahia, além de presidente das províncias do Piauí, de Sergipe e do Paraná.

⁸⁸ Fala de Sinimbu. Anais do Senado do Império. Sessão de 18 de agosto de 1874. Livro 3. p. 125.

⁸⁹ DOLHNIKOFF. *O pacto imperial*, p. 266, p. 284.

como de benefício não apenas à região de quem a havia proposto, mas ao máximo possível de províncias ou mesmo à nação como um todo funcionou como argumento primordial ao sucesso da proposta no meio parlamentar.

As disputas pelo São Francisco foram emblemáticas nesse sentido. Para angariar recursos do orçamento do Império, as projeções para comunicar os trechos acima da cachoeira de Paulo Afonso com o Oceano buscaram legitimar-se sob o argumento de beneficiarem a navegação de caráter geral daquele rio, o que favoreceria várias províncias de Norte e Sul do Império. Ainda que articuladas a interesses e projetos de grupos específicos, obras como a estrada de ferro de D. Pedro II seriam favoráveis não apenas a Minas Gerais ou Rio de Janeiro, mas, de acordo com o mineiro Christiano Ottoni, seriam “do mais vasto alcance para toda a pátria”. Já o senador Sinimbu fez questão de frisar que a via férrea de Paulo Afonso não constituía obra alagoana, mas de oito províncias no entorno daquele vale fluvial. Ele buscou dissipar os “ciúmes” sobretudo por parte da Bahia quanto a essa via férrea para tentar mostrar como sua proposta seria benéfica aos interesses baianos. A ferrovia da Bahia, por sua vez, teria seu timbre geral expresso na própria natureza. Para o senador Cotegipe, “basta lançar os olhos sobre o mapa” para ver como aquela “é uma linha que comunica entre si a província do Piauí, a província de Goiás, parte do interior de Minas e todo o interior da Bahia”.⁹⁰

Entretanto, se por um lado era importante afirmar determinada obra como geral, por outro, acusar as propostas concorrentes de provincianas, locais ou simplesmente voltadas a interesses particulares foi também artifício muito recorrente para tentar descredenciá-las. Daí a acusação de senadores como o baiano Fernandes da Cunha em 1871 de que a estrada de ferro D. Pedro II poderia “servir única e exclusivamente aos interesses mineiros e fluminenses, nada mais”. Para Cotegipe, enquanto a ferrovia iniciada no Rio de Janeiro havia sido projetada para atender aos interesses dos cafeicultores daquelas províncias, a via férrea da Bahia teria preferido o percurso complicado de zonas pouco produtivas por conta de seu pretenso fito exclusivo de alcançar o São Francisco e beneficiar várias províncias.⁹¹

⁹⁰ Fala de Aprígio. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 18 de agosto de 1852. p. 631; Fala de Christiano Ottoni. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 23 de junho de 1862. p. 193; Fala de Sinimbu. Anais do Senado do Império. Sessão de 11 de agosto de 1874. Livro 3. p. 90-91; Fala do Ministro Sinimbu. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 31 de março de 1879. p. 286; Fala de Barão de Cotegipe. Anais do Senado do Império. Sessão de 1 de julho de 1867. Livro 3. p. 18.

⁹¹ Fala de Fernandes da Cunha. Anais do Senado do Império. Sessão de 14 de junho de 1871. Discursos. p. 5; Fala de Barão de Cotegipe. Anais do Senado do Império. Sessão de 13 de junho de 1871. Livro 2. p. 106. Ver também a esse respeito: DOLHNIKOFF. *O pacto imperial*, p. 268-269; MELLO. *O Norte agrário e o Império*, p. 20-21.

As projeções de canais no São Francisco não foram exceção a essa tendência. Vários de seus propositores defenderam a obra como capaz de proporcionar benefícios gerais para o Império fosse em termos de via de navegação para várias províncias, fosse quanto ao combate aos efeitos da seca nas caatingas. Esse foi o caso do empenho do engenheiro Eduardo José de Moraes ao defender que “a abertura do canal projetado, em lugar de ser um concorrente nocivo, seria um poderoso auxiliar às estradas de ferro” do interesse de Pernambuco, Bahia, Minas Gerais e Rio de Janeiro.⁹² Seu intuito era ganhar apoio ao mostrar sua proposta hidráulica como perfeitamente compatível e em favor dos desenhos territoriais almejados por aqueles grandes projetos ferroviários.

Já em 1846, contudo, o deputado paraibano França Leite considerou que, ao proporcionar as circulações do interior ao litoral por meio dos rios São Francisco e Jaguaribe, o canal entre esses vales não apenas favoreceria a província cearense, mas seria “de grande vantagem para a nação inteira” ao fomentar a viação no território monárquico. Mesmo os defensores do canal como meio capaz de transformar o clima dos sertões áridos do Norte também afirmaram seus benefícios como em favor não só do Ceará, mas das várias províncias atingidas pelas secas.⁹³

A fala do Ministro do Império Gonçalves Martins⁹⁴ na discussão do orçamento geral em 1852 indicou ainda outra peculiaridade da suposta feição geral da canalização. Para ele, a não ser a proposta “de fazer passar o rio de S. Francisco pelo Ceará; ignoro quais trabalhos possam ser feitos com o caráter de gerais, porque fazer um açude em tal ponto, aproveitar o córrego tal, são melhoramentos completamente locais, menos que provinciais, são paroquiais ou ainda menos”.⁹⁵ O canal teria, assim, um poderoso trunfo ante um de seus principais concorrentes pelos recursos do erário nacional.

Todavia, se mesmo as províncias mais poderosas enfrentavam sérios embaraços para levar a cabo seus projetos de aproveitamento do rio São Francisco, o que dizer de Piauí e Ceará, de onde costumaram partir mais vigorosamente as projeções de abertura de canais? Em 1855, para se ter noção da força das representações dessas províncias, o Piauí possuía apenas

⁹² MORAES. *Navegação Interior do Brasil*, p. 68.

⁹³ Fala de França Leite. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 24 de julho de 1846. p. 316; Fala de Rezende. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 8 de agosto de 1851. p. 518; Fala de Araripe. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 27 de junho de 1877. p. 281; Fala de Domingos Jaguaribe. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 20 de julho de 1886. p. 364.

⁹⁴ Francisco Gonçalves Martins (1807-1872) nasceu na freguesia do Rio Fundo, termo de Santo Amaro, na Bahia. Estudou Humanidades no Seminário de Sarnache, em Portugal, e bacharelou-se em direito na universidade de Coimbra. Atuou como jornalista, juiz, desembargador, ministro imperial, presidente da província da Bahia, deputado geral e senador pela Bahia.

⁹⁵ Fala do Ministro do Império. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 6 de julho de 1852. p. 100.

três deputados gerais, enquanto o Ceará, oito. Já o Rio de Janeiro contava com 12, Pernambuco com 13, a Bahia com 14 e Minas Gerais com 20. Daí porque o engenheiro Viriato de Medeiros, quando senador em 1884, queixou-se de que “tudo quanto é para Minas eles dão; mas tratando-se, por exemplo, do Ceará [...] é preciso pedir licença, uma petição com muito cuidado [...] é preciso um – Espero Receber Mercê”.⁹⁶

Ao contrário de parlamentares de Pernambuco e Bahia, que tiveram força para aprovar suas ferrovias no início dos anos 1850, os representantes de Piauí e Ceará não possuíam tanto lastro político para arrancar o apoio de outras bancadas e aprovar obras como a canalização. Embora não fosse defensor do canal, o senador Pompeu lamentou em 1871 a triste sina de sua província, sentida por ele nas dificuldades de efetivar projetos de seu interesse como a estrada de ferro de Baturité. Em suas palavras, “o Ceará conquanto não seja considerada província para os benefícios, é e será talvez por muito tempo considerada para só dar soldados e dinheiro para o Império”.⁹⁷ Ao lembrar as contribuições por meio das rendas tributadas e do sangue derramado na guerra contra o Paraguai nos anos 1860, Pompeu buscou legitimar a exigência por um mínimo de retorno por parte do governo geral para sua província. De modo semelhante, o jornal *O Cearense* também ponderou anos antes sobre as dificuldades para realizar o canal do São Francisco.

De certo o que são 4, 8 ou 10 mil contos para se gastar em uma obra no Rio de Janeiro? Certamente é uma ninharia. Se fossem 4, 8 ou 10 contos, já não digo mil, para uma obra no Ceará, então era quantia exorbitante [...]; lembra-me, que falando-se no encanamento do rio de S. Francisco para o Ceará se perguntou em quanto montaria esta obra, se disse que não se poderia gastar mais do que mil contos; ficou no esquecimento como quem diz: ora, gastar-se mil contos com o Ceará tinha que ver; no entanto, que não era só o Ceará quem lucrava com esta obra, o Rio Grande do Norte, a Paraíba, e mesmo Pernambuco participavam do mesmo benefício, prevenia-se talvez a reprodução das secas &c. &c. Mas tudo isto o que vale? Causa nenhuma, estas províncias são do Norte, e por tanto não precisam de melhoramentos; feliz de quem vive neste sul e não tem que sentir os males desse norte.⁹⁸

Com o peso cada vez maior da cafeicultura e de suas zonas produtoras no cenário econômico e político nacional sobretudo na segunda metade do século XIX, boa parte dos recursos do Império tendeu a ser carregada para regiões de fazendas cafeeiras do Sul do país. Já as obras na porção setentrional, além de menores, costumaram ser restritas aos grupos bem sucedidos nos conchavos políticos nacionais. Com isso, não foram poucas as manifestações

⁹⁶Ver Decreto n. 842, de 19 de Setembro de 1855. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-842-19-setembro-1855-558297-publicacaooriginal-79444-pl.html>>. Acesso em: 16 fev. 2015; Fala de Viriato de Medeiros. Anais do Senado do Império. Sessão de 21 de julho de 1884. Livro 3. p. 172.

⁹⁷Fala de Pompeu. Anais do Senado do Império. Sessão de 27 de junho de 1871. Livro 2. p. 214.

⁹⁸Interior. Jornal *O Cearense*. Fortaleza. n. 637. 17 de junho de 1853. p. 1.

como a do senador Dantas em 1865 de que “o norte do Brasil é Bahia e Pernambuco, e todos os melhoramentos do Norte resumem-se nestas duas províncias”. Quem também reconheceu os estorvos decorrentes dessa situação foi o engenheiro Viriato de Medeiros. Em estudo datado de 1859, ele afirmou que solicitar verbas ao governo imperial para a canalização do São Francisco seria em vão “e ainda que pedisse não as obteria: as razões são óbvias”.⁹⁹

A concorrência pelo São Francisco se dava não somente com as bancadas de Rio de Janeiro, Minas, Pernambuco ou Bahia, mas também com outras menores, como a alagoana. Para o deputado Lourenço de Albuquerque,¹⁰⁰ por exemplo, o canal em direção ao Jaguaribe constituía séria ameaça aos interesses em torno da ferrovia de Paulo Afonso e, por isso, deveria ser rejeitado. Após considerar o “projeto grandioso, que faz honra à inteligência de quem o concebeu”, aquele representante de Alagoas repugnou a iniciativa em função de seus altos custos e, de modo especial, “porque impossibilitaria a navegação do baixo S. Francisco, prejudicando-se assim o grande plano que se prende à estrada de ferro de Paulo Afonso”.¹⁰¹

No entanto, o pouco peso político de províncias como o Ceará pôde ser transformado com a ocorrência das secas, a exemplo da ocorrida em meados dos anos 1840 e daquela iniciada em 1877. A comoção criada em torno do flagelo da falta d’água despontou como poderosa arma política, capaz de motivar envio de auxílios alimentares e financeiros por parte de variadas regiões do Império aos compatriotas assolados no Norte. Sobretudo o Ceará, noticiado aos quatro cantos como a suposta província mais atingida pelas intempéries, teria consequentemente de merecer maiores porções dos socorros públicos. A estiagem prolongada pôde propiciar, especialmente às bancadas cearenses, o respaldo político que muitas vezes lhes faltava para conseguir verbas, prestígio e aprovação das obras de seu interesse.¹⁰²

⁹⁹ Fala de Dantas. Anais do Senado do Império. Sessão de 17 de junho de 1865. Livro 2. p. 111; MEDEIROS. O Ceará, Rio-Grande do Norte, Parahyba e Pernambuco. As seccas, p. 2. Ver também a este respeito: Fala de Pompeu. Anais do Senado do Império. Sessão de 26 de agosto de 1873. Livro 5. p. 194; Fala de Corrêa das Neves. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 28 de julho de 1856. p. 375; BASTOS, Tavares. *A província*. Estudo sobre a descentralização no Brasil. Rio de Janeiro: Garnier, 1870; MELLO. *O Norte agrário e o Império*, p. 192-193, p. 251-255; VILLELA. *A distribuição regional das receitas e despesas*.

¹⁰⁰ Lourenço Cavalcanti de Albuquerque (1842-1918) nasceu em Águas Belas, Pernambuco. Formou-se em direito pela Faculdade do Recife e teve carreira política na província vizinha de Alagoas, pela qual foi deputado provincial e deputado geral.

¹⁰¹ Fala de Lourenço de Albuquerque. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 30 de julho de 1886. p. 588-589.

¹⁰² MELLO. *O Norte agrário e o Império*, p. 200-201. ALBUQUERQUE JÚNIOR. *Falas de Astúcia e de Angústia*; _____. *A invenção do Nordeste e outras artes*; _____. *Nos destinos de fronteira*, p. 229-245.

Todavia, mesmo entre as bancadas cearenses, o projeto de canal do São Francisco não possuiu apoio majoritário, de modo que não conseguiu ser aprovado.¹⁰³ De acordo com Domingos Jaguaribe, até o longo estio iniciado em 1877, nenhum membro do alto escalão da burocracia imperial teria demonstrado interesse pela canalização do São Francisco. Somente com aquele flagelo, o conselheiro João Alfredo, “distinto chefe do partido conservador” teria se tornado “o único dos nossos homens políticos que compreendeu perfeitamente o alcance desta grandiosa obra e os melhoramentos que adviriam dela às províncias do Norte”.¹⁰⁴ A falta de maior apoio nas redes de poder do Império foi, assim, crucial ao pouco sucesso da canalização do São Francisco naquele período.

Em suma, mesmo que a canalização fosse supostamente uma obra viável em termos técnicos e financeiros, talvez sua construção não tivesse sido efetivada naqueles idos do século XIX. Afinal, a ideia de abrir canais do São Francisco estava inserida num jogo de disputas acirradas tanto pelos sistemas de viação no Ceará e dos meios de combate aos efeitos das estiagens como pelo controle das circulações em torno daquele rio. No entanto, é importante perceber que a falta de maior respaldo político ou a rejeição do projeto de canalização não tornaram seus defensores, nortistas em sua maioria, meros coadjuvantes das dinâmicas de poder imperial. Longe de aceitar passivamente os planos de outras províncias e mesmo da Corte, os defensores do canal atuaram e negociaram ativamente com grupos em várias esferas da burocracia monárquica para alcançar seus interesses e realizar suas propostas específicas.

Para além de simples meio de transporte ou de medida para sanar os flagelos da seca, projetar canais desde o São Francisco significou também projetar o país com conformações territoriais distintas daquelas almejadas por grupos de Rio de Janeiro, Bahia, Recife ou mesmo Fortaleza. Os diferentes modos de se imaginar e de tentar legitimar as canalizações estiveram imersos nas disputas entre projetos multifacetados para o Império que reivindicaram para si o caráter de obras mais adequadas, ou melhor, de mais naturais. Após analisar o processo de disputas entre várias projeções para conectar trechos de uma bacia hidrográfica com o litoral, talvez não seja por demais inoportuno também nós imaginarmos: e se os sonhos de abrir outros percursos para as águas do São Francisco no século XIX tivessem dado certo?

¹⁰³ Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 24 de julho de 1846. p. 321; Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 6 de julho de 1852. p. 100; Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 20 de junho de 1864. p. 235; Fala de Alencar Araripe. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 28 de julho de 1886. p. 575-578.

¹⁰⁴ Fala de Jaguaribe. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 20 de julho de 1886. p. 364; Ver também a esse respeito: JAGUARIBE. *Contribuição para a canalização do rio São Francisco ao rio Jaguaribe*, p. 5.

CONCLUSÃO

Embora as obras da chamada transposição do São Francisco tenham sido iniciadas somente em 2007, o anseio de criar ligações hidráulicas entre aquele rio e outros vales fluviais tem longa história. À luz de pressupostos do campo da História Ambiental e de estudos sobre dinâmicas políticas do Brasil Império, esta pesquisa abordou os anseios por canais para o São Francisco no período específico de 1846 a 1886, quando projetos desse tipo foram tema de debates acalorados e se articularam a aspectos peculiares da época. Uma delas foi a demanda em torno da modernização dos sistemas de transporte, que impulsionou apropriações daquele curso d'água como via de comunicação estratégica ao incremento da coesão interprovincial, da inserção do país no mercado mundial e da difusão do ideário do progresso e da ordem monárquica pelos recônditos sertões. Ante a possibilidade de controlar grandes movimentações entre interior e litoral, grupos de várias partes do Império disputaram os fluxos pelo rio por meio da projeção de obras como estradas de ferro e canais. As conformações do território imperial eram o que estava em jogo.

Outro elemento importante do período envolveu as secas, que ocorreram de modo intenso em anos como 1845 e 1877. Os apelos e a comoção peculiares em torno de calamidades como essas foram de grande importância à mobilização de determinados planos de canalização do São Francisco. Porém, afirmar esse tipo de obra hidráulica como solução aos problemas da aridez não foi missão fácil nem unânime para seus defensores, que, assim como no caso dos transportes, precisaram enfrentar sérios embates com outras propostas. Em vista disso, o fio condutor deste trabalho consistiu fundamentalmente em compreender as proposições de canais como parte de disputas acirradas entre interesses ligados a diversas regiões do Império brasileiro.

Todavia, esta análise buscou também perceber como as projeções conflitantes em relação ao São Francisco ou à escassez hídrica não ocorreram somente em função de interesses políticos ou econômicos específicos de alguns grupos. Ao contrário, o intuito foi compreender como os diversos projetos se fizeram a partir de enlaces situados historicamente entre ambições sociais e aspectos físicos do rio, numa trama de natureza e poder. Daí a importância de entender como as proposições de canais representaram apropriações do mundo natural articuladas a interesses muito distintos daqueles expressos em outras obras, como as procedentes da Corte ou de províncias como Bahia, Pernambuco, Minas Gerais ou Ceará.

O campo científico foi fundamental para sustentar essas diversas leituras da natureza em meio às disputas tecidas não só em instituições de ciência, mas também no âmbito parlamentar, que foi um dos principais espaços dos conflitos entre os diferentes grupos. Com base especialmente em preceitos da engenharia hidráulica e da cartografia, cada um deles buscou legitimar suas respectivas propostas como as mais adequadas aos contornos do meio físico e às pautas políticas e econômicas do Império. Os diversos planos foram por vezes apresentados, sob parâmetros científicos e com o uso sobretudo de mapas, como a melhor alternativa, o caminho natural para as circulações pelo São Francisco ou o meio natural para solucionar as agruras da escassez hídrica. A natureza se transformou em verdadeiro objeto de disputa, em que diferentes sujeitos buscaram afirmar as interpretações mais convenientes para si.

Diversos grupos interessados nos canais do São Francisco criaram estratégias de acordo com suas especificidades na época. Cada um buscou à sua maneira fazer alianças políticas, recorrer a enunciados científicos, mobilizar imagens fosse das secas, fosse de caminhos naturais do fluxo das águas do rio. Apesar de todo esse empenho, os anseios por canais no São Francisco não conseguiram sobressair ante os embates com projetos almejados por bancadas parlamentares de grande peso. Nessas querelas travadas sobretudo na Câmara dos Deputados do Império, os encaminhamentos favoráveis a algumas propostas e não a outras foram, então, muito além de simples questões de cunho técnico ou de condições do meio físico, mas envolveram especialmente o lastro político a respaldar as diferentes projeções.

Ao debruçar-se sobre anseios peculiares que não se concretizaram, a análise das proposições de canais do São Francisco em meados do século XIX ajuda a repensar o Império brasileiro como multifacetado, tecido para além de uma elite restrita fincada no Rio de Janeiro ou mesmo em capitais de províncias, como Fortaleza. Ademais, em tempos de crise hídrica como a que ocorre neste início de século XXI, quando a água se torna um bem cada vez mais disputado e obras como a transposição tendem a parecer medidas óbvias ou naturais de combate aos efeitos da seca, a reflexão sobre os sonhos de canalização nos anos oitocentistas pode ser também bastante válida. Investigar esse tema, afinal, permite perceber como os empreendimentos hidráulicos ou mesmo a relação entre a sociedade e o meio físico foram e podem ser diferentes, que é possível construir novas práticas de manejo e distribuição hídrica.

REFERÊNCIAS

FONTES

1. DOCUMENTOS TEXTUAIS MANUSCRITOS

1.1 ARQUIVO NACIONAL – RIO DE JANEIRO (ANRJ)

BR AN,RIO 22.0.0.5505 – Decreto sem número, concede a Guilherme Kopke privilégio exclusivo por 10 anos para a navegação por meio de barcos a vapor nos rios das Velhas e de São Francisco. - 14/11/1834.

BR AN,RIO 22.0.0.5640 – Decreto número 3745, aprova o contrato celebrado com a Cia. de Navegação por Vapor Baiana para a navegação do Rio São Francisco.- 28/11/1866.

1.2 ARQUIVO PÚBLICO DE ALAGOAS (APA)

Resumo dos trabalhos feitos na Estrada de Ferro de Paulo Affonso até 1.º de Novembro de 1879. In: Caixa 4449.

1.3 ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ (APEC)

Registro 123 – Proprietário: Marcos Antonio de Macedo. *Índice do registro de terras da freguesia de Nossa Senhora da Penha do Crato – 1855-1859.* p. 26v.

1.3 ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO (APM)

SPPP¹ 45, cx. 01, doc. 17 – *Descrição Pratica do Rio de São Francisco do Norte, por Marianno Joaquim de Sequeira, Official da Infantaria, Major effectivo, porem considerado como agregador á Segunda classe do Estado maior do Exercito, quando commandante geral dos Destacamentos, que guarnecião as Comarcas de Piracatú e de São Francisco de 1842 a 1845, e de 1849 a 1851 a de Sento-Sé na Província da Bahia.* [1852].

SPPP¹ 45, cx. 01, doc. 25 – *Exploração do R.º S. Francisco.* Por Jose Ignacio Couto Moreno em 27 Março de 1852.

SPPP¹ 45, cx. 01, doc. 38 – Carta ao presidente da provincia de Minas Geraes, 13 de março de 1854.

SPPP¹ 45, cx. 01, doc. 52 – *Copia de uma parte do officio* dirigido ao Ex.mo Senr. Ministro do Imperio pelo Engenheiro Fernando Halfeld dando afirmações resumidas respeito á exploração do Rio de S. Francisco. *Diversos apontam.^{tos} sobre o Rio de S. Fran.^{co} Navegação de Rios* por Henrique Guilherme Fernando Halfeld em 21 de setembro de 1855.

OP 3/3 cx. 01 doc. 37 – Pareceres. Obras Públicas da Província de Minas Gerais.

OP-17 – Obras Públicas: 1843-1855 Protocolo de correspondência referente a diversas obras (contém índice). Matrícula dos Engenheiros. p. 28;

OP-19 – Obras Públicas.

1.4 ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO CEARÁ (ALEC)

Actas 1844 – Assembleia Legislativa Provincial do Ceará.

2. DOCUMENTOS TEXTUAIS IMPRESSOS

2.1 ACADEMIA CEARENSE DE LETRAS (ACL)

MACEDO, Marcos Antonio de. A canalisação do Rio S. Francisco ao Ceará. Um inédito de Marcos Antonio de Macedo. *Revista da Academia Cearense*. Tomo II. Fortaleza, 1897. p. 199-206.

2.2 ACERVO DA FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL – BRASIL (BNRJ)

Acervo Cartografia

AT. 003,02,011 ex. 1. 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 litographar na lithographia Imperial de Eduardo Rensburg. Rio de Janeiro: Typ. Moderna de Georges Bertrand, 1860.

Acervo de Obras Raras

77, 3, 23 – SILVA, Ignacio Accioli de Cequeira e. *Informação; ou, descrição topographica e politica do rio de S. Francisco, escrita em virtude de ordens imperiaes, e apresentada ao governo provincial da Bahia. Seguida de outra informação que em 1807 dera o desembargador João Rodrigues de Brito sobre os melhoramentos e interesses da agricultura, commercio e industria da mesma provincia. D.O. e C. a S. Magestade o imperador, o senhor D. Pedro II / pelo coronel Ignacio Accioli de Cerqueira e Silva*. Bahia: Typ. Guaycurú de Domingos Guedes Cabral, 1847.

Acervo Geral

IV-151,7,12 - Brasil. Comissão hidraulica sôbre o exame do rio S. Francisco. *Relatório de W. Milnor Roberts engenheiro chefe da Comissão hydraulica sobre o exame do Rio S. Francisco des o mar ate a cachoeira de Pirapóra (extensão de 2.122kl.) feito em 1875-1880*. Rio de Janeiro, Typ. nacional, 1880.

II-140,7,7 – BAYLIS, James. *Estudos de Linhas Ferreas e de Navegação nas Bacias dos Rios S. Francisco e Tocantins executados pela Public Works Construction Company Limited – Engenheiro em Chefe James Baylis C. G.* Rio de Janeiro: Typ. Moreira, Maximino & C., 1875.

V-120,6, 15, n.1 – WILSON, Hugh. *Relatorio apresentado ao excelentissimo Sr. Barão de S. Lourenço Presidente da Provincia e ao Corpo Commercial da Bahia sobre o Rio São Francisco e os diversos projectos para ligar a navegação do alto rio com algum porto do littoral por Hugh Wilson, engenheiro civil*. Bahia: Typographia de J. G. Tourinho, 1870.

918.108/M777p; III-7,3,25 – MONTENEGRO, Thomaz Garcez Paranhos. *A Província e a Navegação do rio São Francisco*. Bahia: Imprensa Economica, 1875.

2.3 ACERVO PESSOAL (AP)

ARARIPE, Tristão de Alencar. *História da Província do Ceará*: desde os tempos primitivos até 1850. 2 ed. Coleção História e Cultura – Instituto do Ceará. Fortaleza: Tipografia Minerva, 1958.

BRASIL. *O Imperio do Brazil na Exposição Universal de 1876 em Philadelphia*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875.

BRITO, João Rodrigues de. *Cartas Economico-politicas sobre a agricultura, e o commercio da Bahia*, pelo desembargador João Rodrigues de Brito, Deputado das Côrtes; e outros. Dadas á luz por L. A. F. Benevides. Lisboa: Imprensa Nacional, 1821.

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.

CAPANEMA, Guilherme Schüch; GABAGLIA, Giacomo Raja. *A seca no Ceará*: escritos de Guilherme Capanema e Raja Gabaglia. Fortaleza, CE: Museu do Ceará, SECULT, 2006.

CAPANEMA, Guilherme Schüch de. Relatório da secção Geologia. 1861. In: *Trabalhos da Comissão Scientifica de Exploração*. v. 1. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1862.

COUTO, José Vieira. *Memoria sobre as minas da Capitania de Minas Geraes*, suas descrições, ensaios e domicilio proprio; á maneira de itinerario. Com um appendice sobre a Nova Lorena Diamantina, sua descrição, suas producções mineralogicas, e utilidades que d'este paiz possam resultar ao Estado. Escrito em 1801 pelo Dr. José Vieira Couto. Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1842.

FALAS do Trono: desde o ano de 1823 até o ano de 1889 acompanhadas dos respectivos votos de graça da Câmara Temporária e de diferentes informações e esclarecimentos sobre todas as seções extraordinárias, adiamentos, dissoluções, sessões secretas e fusões com um quadro das épocas e motivos que deram lugar à reunião das duas câmaras e competente histórico. Belo Horizonte, Rio de Janeiro: Editora Itatiaia Limitada, 1993.

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.

GOMES, Antonio Ildefonso. *Viagem ás províncias do Norte*: 1856 e 1857. Rio de Janeiro: Typographia Americana, 1857.

INSTITUTO Histórico e Geográfico de Alagoas. *Viagens do Exmo. Sr. Dr. José Bento da Cunha Figueiredo, mui digno Presidente da Província das Alagoas a cidade de São Miguel e Vila de Coruripe; as Comarcas de Camaragibe e Porto Calvo; Penedo e Mata Grande; ao Rio São Francisco até Piranhas e as Comarcas de Imperatriz, Anadia e Atalaia*. Maceió: Grafmarques, 2010.

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

PARANHOS, José Maria da Silva. *Cartas ao amigo ausente*. Rio de Janeiro: ABL, 2008.

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.

REBOUÇAS, André. *Garantia de Juros: estudos para sua aplicação às empresas de utilidade publica no Brasil*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1874.

SPIX & MARTIUS. Pelos caminhos do sertão de São Francisco. Viagem pelo Brasil (1817-1820). In: MAIOR, Mário Souto; SILVA, Leonardo Dantas (orgs.). *Paisagem pernambucana*. Recife: Ed. Massangana, 1993. p. 81-94.

2.4 BIBLIOTECA PÚBLICA GOVERNADOR MENEZES PIMENTEL (BPGMP)

Setor de Obras Raras

OR/CE 328 A658d – ARARIPE, Tristão de Alencar. *Discurso sobre as Providencias relativas ás seccas do Ceará proferido em sessão da Camara dos Deputados de 27 de junho de 1877 pelo deputado Tristão de Alencar Araripe*. Rio de Janeiro: Typographia de J. Villeneuve & C, 1877.

OR/CE 627.52 J24c – JAGUARIBE, Domingos. *Contribuição para a canalisação do Rio São Francisco ao Rio Jaguaribe pelo Dr. Domingos Jaguaribe acompanhado do mappa dos estudos feitos pelo Dr. Tristão F. de Alencar Lima*. Bruxelles: Imp. Gustave Fischlin, 1894.

OR/CE 551.577 M488p – MEDEIROS, Viriato de. *Ponderações sobre a Memoria do Dr. André Rebouças A Secca nas provincias do Norte por Viriato de Medeiros*. Rio de Janeiro: Typographia Academica, 1877.

OR/CE 551.577 R737c – ROHAN, Henrique de Beaurepaire. *Considerações acerca dos melhoramentos de que em relação ás seccas são susceptiveis algumas províncias do Norte do Brasil*. Rio de Janeiro: Typ. do Correio Mercantil de M. Barreto, Filhos & Octaviano, 1860.

OR/CE 551. 577 S237s – SANTOS, José Américo dos. *Secca no Norte do Brasil – março de 1878 por José Américo dos Santos engenheiro civil*. Rio de Janeiro: Typ. e lith. de Machado & C., 1883.

OR/CE 918.13 S586c – SILVA, Alípio Luiz Pereira da. *Considerações geraes sobre as provincias do Ceará e Rio Grande do Norte*. Rio de Janeiro: Tipografia União, 1885.

2.5 BIBLIOTECA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ (BU-UFC)

310.8131 B83e – BRASIL, Thomaz Pompeu de Sousa. *Ensaio Estatístico da Província do Ceará*. t. 1, t. 2. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997.

2.6 BIBLIOTECA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS (BU-UFMG)

Setor de Obras Raras

912(815.1) L693h 1865 OR – LIAIS, Emmanuel; MORAIS, Eduardo José de; MELO E NETO, Ladislau de Sousa. *Hydrographie du haut San-Francisco et du Rio das Velhas, ou, Résultats au point de vue hydrographique d'un voyage effectué dans la province de Minas-Geraes*. Paris; Rio de Janeiro: Garnier, 1865.

3.DOCUMENTOS CARTOGRÁFICOS IMPRESSOS

3.1 ACERVO DA FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL – BRASIL (BNRJ)

Acervo de Cartografia

ARC.018,04,025 ex.1 – *Mappa topographico da comarca do Crato provincia do Ceará indicando a possibilidade de hum canal tirado do rio de S. Francisco no lugar da villa de Boa Vista para comunicar com o rio Jagoaribe, pelo riixo dos Porcos e o rio Salgado e figurando a planta de huma estrada para Ico, e a tapagem do Boqueirão no rio Salgado por M. A. de Macedo.* Rio de Janeiro: Littografia Archivo Militar, [s. d.]. 1 mapa. 33 x 24 cm.

ARC.028,02,012 – *Mappa em esqueleto dos diversos projectos apresentados para ligar a Estrada de Ferro de D. Pedro II com o valle do rio de S. Francisco.* Rio de Janeiro: Lith. Imp. Ed. Rensburg, [s. d.]. 1 mapa; 45,5 x 35,3cm.

ARC.020,11,006 – KRAUSS, Carlos. *Demonstração Graphica do Estado do Canal navegavel no Rio de São Francisco da Cachoeira de Sobradinho ao mar e sua posição geographica. Planta geral da exploração para uma via ferrea no valle do Rio São Francisco entre o porto das Piranhas e Jabotá.* [s.l.]: Lith. Koegel & Schwestka, 1868. 1:1.000.000.

ARC.003,08,010 – *Planta geral da estrada de ferro do Recife ao São Francisco.* Rio de Janeiro: Lith. Imp. Rensburg, [s. d.]. 1 mapa; 34 x 68cm. Escala 1:1.000.000. Cópia em papel vegetal. Coleção Biblioteca Fluminense (ex.1) BIF.

ARC.015,10,010 – *Mappa hydrographico de um canal de navegação e irrigação derivado do Rio S. Francisco ao Oceano, pelo vale do Jaguaribe na provincia do Ceará, e pelos vales dos rios Piranha e Assu, na Parahyba e Rio Grande do Norte com 4554 kilometros de navegação pelo eng.^{ro} Tristão Franklin.* [S. l.: s. n.], 1886. 1 mapa; 28 x 81cm. Escala 1:1.000.000.

Acervo Geral

V-120,6, 15, n.1 – Carta Geral da Província da Bahia e das Províncias de Rio de Janeiro, Minas Geraes, Espírito Santo, Sergipe, Alagoas e Pernambuco com partes das Províncias de S. Paulo, Goyaz, Piauhy, Ceará e Parahyba. Carta Geral contendo o traçado das diferentes emprezas projectadas com relação á navegação do Alto rio de São Francisco. [s. l.: s. n., s. d.]. In: WILSON, Hugh. *Relatorio apresentado ao excelentissimo Sr. Barão de S. Lourenço Presidente da Provincia e ao Corpo Commercial da Bahia sobre o Rio São Francisco e os diversos projectos para ligar a navegação do alto rio com algum porto do littoral por Hugh Wilson, engenheiro civil.* Bahia: Typographia de J. G. Tourinho, 1870.

3.2 ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO (APM)

APM – 086 (notação atual); 337 MC (notação antiga) – *Planta Geral do Rio São Francisco explorado por ordem do Governo de S. M. I. o Senhor D. Pedro II.* Pelo engenheiro civil Henrique Guilherme Fernando Halfeld em 1852, 1853 e 1854. Rio de Janeiro: Lith. Imp. de Ed Rensburg, [s. d.]. 1 mapa, Preto e Branco, 175 x 80 cm, 1:712500.

4. DOCUMENTOS DISPONÍVEIS EM FORMATO ELETRÔNICO

4.1 ACERVO DA FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL – BRASIL (BNRJ)

Hemeroteca Digital – <<http://hemerotecadigital.bn.br/>>

Anuario Politico, Historico e Estatistico do Brazil – 1846. Rio de Janeiro: Casa de Firmin Didot Irmãos, 1846.

BRAZIL, Thomaz Pompeu de Souza. Reflexões aos Estudos sobre as seccas do Dr. Viriato. *Jornal A Reforma*. n. 136-140. Rio de Janeiro. 19-23 de junho de 1877

Correio da Tarde, Rio de Janeiro, n. 97 – 3 de maio de 1848.

Correio Mercantil, Rio de Janeiro, n. 168 – 20 de junho de 1861.

Jornal Pedro II, Fortaleza, n. 1343 – 6 de maio de 1854;

Jornal Pedro II. Fortaleza. n. 1423 – 27 de janeiro de 1855.

MEDEIROS, Viriato de. O Ceará, Rio-Grande do Norte, Parahyba e Pernambuco. As seccas. Estudos. In: *Correio Mercantil*. Rio de Janeiro. n. 8. 8 de janeiro de 1860; n. 9. 9 de janeiro de 1860; n. 13B. 14 de janeiro de 1860.

O Cearense, Fortaleza, n. 348. 19 de julho de 1850;

O Cearense, Fortaleza, n. 351 – 31 de julho de 1850;

O Cearense, Fortaleza, n. 637 – 17 de junho de 1853;

O Cearense, Fortaleza, n. 685 – 2 de dezembro de 1853;

O Cearense, Fortaleza, n. 754 – 15 de agosto de 1854;

O Cearense, Fortaleza, n. 801 – 30 de janeiro de 1855;

O Cearense, Fortaleza, n. 836 – 5 de junho de 1855.

O Globo. Rio de Janeiro. jan-fev 1878.

O Guanabara, Rio de Janeiro, v. 2. 1855. Seção de Geologia – Trabalhos da Sociedade Vellosiana.

OLIVEIRA, Alvaro J. de. Açudes, Arborização e Estradas de Ferro. *Revista do Instituto Polytechnico Brasileiro* – t. XIII. jul-dez 1878.

Revista do Instituto Polytechnico Brasileiro. Rio de Janeiro. Actas 1877.

SANTOS, José Américo dos. Estudo sobre a praticabilidade de um canal ligando o rio de S. Francisco ao Jaguaribe. *Revista de Engenharia*. Rio de Janeiro. n. 7. 10 de novembro de 1879. p. 3-6.

4.2 ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO CEARÁ (ALEC)

OLIVEIRA, Almir Leal de; BARBOSA, Ivone Cordeiro (orgs.). *Leis Provinciais: Estado e Cidadania (1835-1861)*. Compilação das Leis Provinciais do Ceará – compreendendo os annos e 1835 a 1861 pelo Dr. Jose Liberato Barroso. ed. Fac-similada. 3 vol. Fortaleza: INESP, 2009.

4.3 BIBLIOTECA BRASILIANA GUITA E JOSÉ MINDLIN (BBGJM)

ROCHA, Justiniano José da. *Biographia de Manoel Jacintho Nogueira da Gama*. Marquez de Baependy. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1851.

4.4 BIBLIOTECA DIGITAL DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (BDSTF)

BASTOS, Tavares. *A província*. Estudo sobre a descentralização no Brazil. Rio de Janeiro: Garnier, 1870

4.5 BIBLIOTHEQUE NATIONALE DE FRANCE (BNF)

LIAIS, Emmanuel. Le San Francisco au Brésil par M. Liais. *Bulletin de la Société de Géographie*, 5^{me} serie, tome XI, 1866. Disponível em: <<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k376885/f389.image.langEN>> Acesso em: 19 Jan. 2014.

Le comte de Monte-Christo par Alexandre Dumas. Paris: Pétion, 1845. Disponível em: <http://gallica.bnf.fr/Search?adv=1&adv=1&tri=&t_relation=cb30372832n&q=Le+comte+de+Monte-Cristo>. Acesso em: 31 jan. 2015.

Le Rio San-Francisco du Brésil. *Bulletin de la Société de Géographie*, 6^{me} serie, tome VII, 1874. Disponível em: <<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k37704k/f613.tableDesMatières>>. Acesso em: 19 Jan. 2014.

PASCAL, Blaise. *Pensées de M. Pascal sur la religion, et sur quelques autres sujets, qui ont esté trouvées après sa mort parmy ses papiers*. Paris: Guillaume. Desprez, 1669. Disponível em: <<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8606964f>>. Acesso em 17 set. 2014.

4.6 CÂMARA DOS DEPUTADOS DO BRASIL(CDB)

<<http://www2.camara.leg.br/>>

Decretos Imperiais – 1834-1886.

Anais da Câmara dos Deputados – 1846-1886.

4.7 CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES (CRL)

<<http://www.crl.edu/brazil>>

Relatórios da Presidência da Província de Alagoas – 1848-1879

Relatórios da Presidência da Província da Bahia – 1846-1878.

Relatórios da Presidência da Província do Ceará – 1836-1886.

Relatórios da Presidência da Província de Minas Gerais – 1837-1886.

Relatórios da Presidência da Província de Pernambuco – 1850-1876.

Relatórios da Presidência da Província do Piauí – 1835-1874.

Relatórios da Presidência da Província de Sergipe – 1835-1867.

Relatórios da Secretaria dos Negócios do Império – 1833-1857.

Relatórios do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas – 1860-1886.

4.8 COLEÇÃO BRASILIANA ELETRÔNICA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO (CBE-UFRJ).

EXPILLY, Charles. *Mulheres e costumes do Brasil*. Trad. Gastão Penalva. 1. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935 [Edição original de 1863].

4.9 COLEÇÃO MOSSOROENSE (CM)

BRASIL, Thomaz Pompeu de Sousa. Memoria sobre a conservação das mattas e arboricultura como meio de melhorar o clima da província do Ceará. Fortaleza – dezembro de 1859. In: ROSADO, Vingt-un (org.). *Oitavo livro das Secas*.

_____. O clima e as secas do Ceará. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1877. In: ROSADO, Vingt-un (org.). *Nono livro das Secas*.

GABAGLIA, Giacomo Raja. A questão das secas na Província do Ceará. Rio de Janeiro: Tipografia do Correio Mercantil: 1861. In: ROSADO, Vingt-un (org.). *Sexto Livro das Secas*.

MACEDO, Marcos Antonio de. *Observações sobre as seccas do Ceará e os meios de augmentar o volume das aguas nas correntes do Cariry*. Stuttgart: Typographia de E. Mueller, 1871. In: ROSADO, Vingt-un (org.). *Décimo quarto livro das secas*.

REBOUÇAS, André. A Sêca nas Províncias do Norte. Rio de Janeiro, Typ. De G. Leuzinger & Filhos, 1877. In: ROSADO, Vingt-un (org.). *Nono livro das Secas*.

4.10 DOMÍNIO PÚBLICO (DP)

ALVES, Castro. *A Cachoeira de Paulo Affonso*. 1876. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=35994> Acesso em: 8 abr. 2014.

4.11 INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO (IHGB)

Revista do Trimensal de Historia e Geographia, ou Jornal do Instituto Historico e Geographico Brasileiro. t. VI. Rio de Janeiro: [s.l.], 1844.

Revista Trimensal do Instituto Historico, Geographico e Etnographico Brasileiro. t. XXXIX. v. 2. Rio de Janeiro: Garnier, 1876.

Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. v. 262. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, jan-mar 1964.

4.12 SENADO FEDERAL BRASILEIRO (SFB)

< http://www.senado.gov.br/publicacoes/anais/asp/AP_Apresentacao.asp>

Atas do Conselho de Estado Pleno – 1842-1886.

Anais do Senado – 1846-1886.

CAVALCANTI, José Pompeu de A. *Chorographia da Provincia do Ceará*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1888.

OTTONI, Christiano Benedicto. *O futuro das estradas de ferro no Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1859.

BIBLIOGRAFIA

ABREU, João Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1988.

AKRICH, Madeleine. Comment décrire les objets techniques?. In: *Techniques et Culture*. v. 9, 1987. p. 49-64.

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. *Falas de Astúcia e de Angústia: a seca no imaginário nordestino – de problema a solução (1877-1920)*. Dissertação (mestrado em história). Campinas: Unicamp, 1988.

_____. *A invenção do Nordeste e outras artes*. 3. ed. Recife: FJN, Massangana; São Paulo: Cortez, 2006.

_____. *Nos destinos de fronteira: história, espaços e identidade regional*. Recife: Bagaço, 2008.

ALMEIDA, Marta de; VERGARA, Moema de Rezende (orgs.). *Ciência, história e historiografia*. São Paulo: Via Lettera; Rio de Janeiro: MAST, 2008.

ALVES, Joaquim. *História das secas (séculos XVII a XIX)*. Edição fac-símile – Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, [1ª ed. – 1953] 2003.

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

ANDERSON, Benedict R. *Comunidades imaginadas: reflexões sobre a origem e a difusão do nacionalismo*. Trad. Denise Bottman – São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

ANDRADE, Renata Marson Teixeira de. *The 'Third Bank' of the Lower Sao Francisco River: Culture, Nature and Power in the Northeast Brazil 1853-2003*. Tese de doutorado. Berkeley: University of California, 2006.

ANSART, Pierre. *Ideologias, conflitos e poder*. Rio de Janeiro: Zahar editores, 1977.

ARAÚJO, Christianne Evaristo de. *A partir das águas: argumentações midiáticas, resistência popular e a transposição do rio São Francisco*. Tese (doutorado). Centro de Desenvolvimento Sustentável. Brasília: UnB, 2012.

ARAÚJO, Hermetes Reis de. *Tecnociência e Cultura: ensaios sobre o tempo presente*. São Paulo: Estação Liberdade, 1998.

ARAÚJO, Valdei Lopes de [et. al.]. *A dinâmica do historicismo: revisitando a historiografia moderna*. Belo Horizonte: Fino Traço, 2011.

ARRUDA, Gilmar. História de rios: ¿ História ambiental? *Signos Históricos*. n. 16, jul/dez, 2006. p. 16-44.

_____. *A Natureza dos rios: História, memória e territórios*. Curitiba: EdUFPR, 2008.

_____. Rios e governos no Estado do Paraná: pontes, “força hydraulica” e a era das barragens (1853-1940). *Varia História*. Belo Horizonte: v. 24, n. 39, jan/jun 2008. p. 153-175.

_____. Bacias hidrográficas, territórios, paisagens e a história ambiental. *Revista Porto – Programa de Pós-Graduação em História da UFRN*. v. 1, n. 1, Dez. 2011. p. 11-32.

ASSIS, Raimundo Jucier Sousa de. *Ferrovias de papel: projetos de domínios territoriais no Ceará (1864-1880)*. Dissertação (mestrado). Fortaleza: Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFC, 2011.

BACZKO, Bronislaw. “A imaginação social”. In: Leach, Edmund et Alii. *Anthropos-Homem*. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1985. p. 296-332.

BARMAN, Roderick. *Brazil: the forging of a nation (1798-1852)*. Stanford: Stanford University Press, 1988.

BARROS, F. J. da Costa. O imaginado canal S. Francisco – Jaguaribe. *Boletim DNOCS*. n. 2, v. 3, fev. 1935.

BASTOS, José Romário Rodrigues. *Natureza, tempo e técnica: Thomaz Pompeu de Sousa Brasil e o século XIX*. Dissertação (mestrado). Fortaleza: Programa de pós-graduação em História, Universidade Federal do Ceará, 2013.

BENTIVOGLIO, Julio. Liberalismo brasileiro no Oitocentos: pensamento político e ideias liberais nos debates parlamentares (1840-1860). In: CAMPOS, Adriana P. [et al.] (orgs.). *A cidade à prova do tempo: vida cotidiana e relações de poder nos ambientes urbanos*. Vitória: GM Editora; Paris: Université de Paris-Est, 2010. p. 269-281.

BLACKBOURN, David. “Time is a violent torrent”: Constructing and Reconstructing Rivers in Modern German History. In: MAUCH, Christof; ZELLER, Thomas (ed.). *Rivers in history: perspectives on waterways in Europe and North America*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2008.

BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario Bibliographico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900. 7 vols.

BLOCH, Marc. *Apologia da história, ou, o ofício do historiador*. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BORGES, Manfredo Cássio de Aguiar. Subsídios aos estudos de transposição de vazões dos rios Tocantins e São Francisco para o Nordeste. *Boletim Técnico DNOCS*. Fortaleza: 39 (2): jul/dez 1981. p. 127-144.

BOUCHARDET, Joanny. *Sêccas e irrigação: Solução científica e radical do problema nordestino brasileiro, geralmente intitulado ‘O Problema do Norte’*. Rio Branco: Officina Graphs. da Papelaria Império, 1938.

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

_____. A linguagem autorizada. As condições sociais da eficácia do discurso jurídico ritual. In: _____. *A economia das trocas linguísticas. O que falar quer dizer*. São Paulo: Edusp, 1996.

BRASIL, Vanessa Maria. 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: _____. GANDARA, Gercinair Silvério (orgs.). *Cidades, rios e patrimônio: memórias e identidades beiradeiras*. Goiânia: Ed. da PUC Goiás, 2010.

_____. O rio São Francisco: a base física da unidade nacional do Império. *Revista Mosaico*, v.1, n.2, jul./dez., 2008.

BRAUDEL, Fernand. As economias: a medida do tempo. In: _____. *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico*. v. 1. Lisboa: Livraria Martins Fontes Editora, 1983.

BRÍGIDO, João. *A Fortaleza em 1810*. Fortaleza: Edições UFC, Prefeitura de Fortaleza, 1980.

BROTON, Jerry. *Uma história do mundo em doze mapas*. trad. Pedro Maia. Rio de Janeiro: Zahar, 2014.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. Decifrando mapas: sobre o conceito de “território” e suas vinculações com a cartografia. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo. n. sér. v. 12. jan-dez 2004. p. 193-234.

_____. *Desenho e Desígnio: O Brasil dos engenheiros militares (1500-1822)*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Fapesp, 2011.

CAMPOS, Eduardo. *Legislação Provincial do Ecúmeno Rural e Urbano do Ceará*. Fortaleza, 1981. Disponível em <http://www.eduardocampos.jor.br/_livros/e26.pdf>. Acesso em: 19 Dez. 2010.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. *Proletários das secas: arranjos e desarranjos nas fronteiras do trabalho (1877-1919)*. Tese (doutorado). Fortaleza: Programa de Pós-Graduação em História da UFC, 2014.

CAREY, Mark. Latin american environmental history: current trends, interdisciplinary insights, and future directions. *Environmental History*, 14, Apr 2009. pp. 221-252

CARDOSO, Vicente Licínio. *À margem da História do Brasil*. 4ª ed. São Paulo: Editora Nacional, [1ª Ed. – 1933] 1979.

CARVALHO, José Murilo de. Federalismo e centralização no Império brasileiro: história e argumento. In: _____. *Pontos e bordados: escritos de história e política*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1998. p. 155-188.

_____. *A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro das Sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

_____. (Org). *Construção Nacional: 1830-1889*. v. 2. Coleção: História do Brasil Nação. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012.

CARVALHO, Orlando M. *O rio da unidade Nacional*. São Paulo: Nacional, 1937.

CASTORIADIS, Cornelius. *A instituição imaginária da sociedade*. Trad. Guy Reynaud. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

CASTRO, José Liberal de. Cartografia cearense no Arquivo Histórico do Exército. *Revista do Instituto do Ceará*. n. 111. Fortaleza. 1997. p. 9-79.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano*. 1. artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 1994.

CHARTIER, Roger. *A história cultural entre práticas e representações*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1990.

_____. O mundo como representação. *Estudos Avançados*. v. 5, n. 11. São Paulo. jan-abr 1991. p. 173-191.

CIOC, Mark. *The Rhine: an eco-biography, 1815-2000*. Seattle: University of Washington Press, 2002.

COELHO, Edmundo Campos. *As profissões imperiais: medicina, engenharia e advocacia no Rio de Janeiro, 1822-1930*. Rio de Janeiro: Record, 1999.

COLTEN, Craig E. Navigable waters: a different course in the American South. *Water history*. n. 2. 2010. p. 3-17.

CORTEZ, Ana Isabel Ribeiro Parente. Em torno da Estrada de Ferro de Baturité: a construção de um novo Ceará (1870-1926). In: FUNES, Eurípedes [et al]. *Natureza e cultura: capítulos de história social*. Coleção História Social, v. 10. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2013. p. 74-84.

_____. A construção da Estrada de Ferro de Baturité: alteração da paisagem e a produção de outras fronteiras no Ceará (1870-1926).

CORONIL, Fernando. *The magical State: Nature, money, and modernity in Venezuela*. Chicago & London: The University of Chicago Press, 1997.

_____. Natureza do pós-colonialismo: do eurocentrismo ao globocentrismo. In: LANDER, Eduardo (org.). *A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas*. 1 ed. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales – CLACSO, 2005. p. 105-132.

COSTA, Emília Viotti da. *Da senzala à colônia*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1966.

_____. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. 5. ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

COSTA, Wilma Peres. A economia mercantil escravista nacional e o processo de construção do Estado no Brasil (1808-1850). In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral (orgs.). *História econômica da Independência e do Império*. 2. ed. São Paulo: Ed. Hucitec, FAPESP, 1996. p. 147-159.

CRONON, William. Time and the river flowing. In: CIOC, Mark. *The Rhine: an eco-biography, 1815-2000*. Seattle: University of Washington Press, 2002. p. IX-XII.

DAVIS, Mike. *Holocaustos coloniais*. Tradução de Alda Porto. Rio de Janeiro: Record, 2002.

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. Aspectos da ilustração no Brasil. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. v. 278. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, jan-mar 1968. p. 105-170.

_____. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2005.

DIEGUES, Antonio Carlos (org.). *A imagem das águas*. São Paulo: Hucitec; USP: Núcleo de Apoio à Pesquisa sobre Populações Humanas e Áreas Úmidas Brasileiras, 2000.

DINIZ, José Nilo Bezerra. *Paisagens marginais: um estudo em perspectiva histórica de localidades portuárias no sertão brasileiro (1808-1851) e no deserto do sudoeste africano (1884-1914)*. Dissertação (mestrado). Florianópolis: Programa de Pós-Graduação em História da UFSC, 2014.

DOBB, Maurice. *A evolução do Capitalismo*. Trad. Manuel do Rego Braga. 9. ed. Rio de Janeiro: LTC, 1987.

DOLHNIKOFF, Miriam. Elites regionais e a construção do Estado nacional. In: JANCSÓ, István (org.). *Brasil: formação do Estado e da Nação*. (Estudos Históricos, 50) São Paulo: Hucitec, Unijuí, Fapesp, 2003. pp. 431-468.

_____. Entre o centro e a província: as elites e o poder legislativo no Brasil oitocentista. *Almanack Braziliense*, n. 1, mai 2005. pp. 80-92.

_____. *O pacto imperial: origens do federalismo no Brasil do século XIX*. São Paulo: Globo, 2005.

_____. Império e governo representativo: uma releitura. *Caderno CRH*. v. 21, n. 52. Salvador. jan-abr 2008. p. 13-23.

DOURADO, Valter de Castro. *Pequena história da navegação no rio São Francisco*. Juazeiro: Ed. Beneditina, 1973.

DUARTE, Abelardo. Dom Pedro II e Dona Teresa Cristina nas Alagoas: A viagem realizada ao Penedo e outras cidades sanfranciscanas, à Cachoeira de Paulo Afonso, Maceió, Zona Lacustre e região norte da Província (1859/1860). Ed. fac-símile. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos, Cepal, 2010

DUARTE, Regina Horta (org.); OTTONI, Teófilo. *Notícia sobre os selvagens do Mucuri*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2002.

_____. Conquista e civilização nas Minas Oitocentistas. In: _____ (org.); OTTONI, Teófilo. *Notícia sobre os selvagens do Mucuri*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2002. p. 13-37.

_____. *História & Natureza*. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.

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

EDNEY, Matthew. A história da publicação do Mapa da América do Norte de John Mitchell de 1755. *Varia historia*. Belo Horizonte. v. 23, n. 37. jan-jun 2007. p. 30-50.

ELIAS, Norbert. *A sociedade dos indivíduos*. Rio de Janeiro, Zahar, 1994.

_____. *O processo civilizador*. trad. Ruy Jungman. revisão e apresent. Renato Janine Ribeiro. 2. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1994.

EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Editora Vozes, 1982.

_____. A companhia brasileira de pacotes a vapor e a centralidade do poder monárquico. In: *História econômica & história de empresas*. v. 2. 2002. p. 7-27.

FAORO, Raymundo. *Os donos do poder*. Rio de Janeiro: Globo, 1958.

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

FERNANDES, Yaco. *Notícia do povo cearense*. 2. ed. Fortaleza: Edições UFC, Casa José de Alencar, 1998.

FIGUERÔA, Silvia Fernanda de Mendonça. Areias, ventos e secas: ainda assim, um “Eldorado” à brasileira. In: KURY, Lorelai Brilhante. (org.). *Comissão Científica do Império – 1859-1861*. Rio de Janeiro: Andrea Jakobson, 2009. p. 85-111.

FOUCAULT, Michel. *A arqueologia do saber*. 7. ed. Rio de Janeiro, RJ: Forense, 2008.

_____. *Microfísica do poder*. 26. ed. Rio de Janeiro: Graal, 2008.

FRAGOSO, João. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. 3. ed. Rio de Janeiro: Topbooks; Ed. UniverCidade, 2000.

FUNES, Eurípedes [et al]. *Natureza e cultura: capítulos de história social*. Coleção História Social, v. 10. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2013.

FURTADO, Júnia Ferreira. Estudo crítico. In: COUTO, Jose Vieira; _____ (org.). *Memória sobre a Capitania das Minas Gerais: seu território, clima e produções metálicas*. Mineiriana Clássicos. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro; Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1994. p. 13-47.

_____. Sedição, heresia e rebelião nos trópicos: a biblioteca do naturalista José Vieira Couto. In: DUTRA, Eliana Freitas; MOLLIER, Jean-Yves. (orgs.). *Política, nação e edição: o lugar dos impressos na construção da vida política – Brasil, Europa e Américas nos séculos XVIII-XX*. São Paulo: Annablume, 2006. p. 69-86.

_____. Mapas das Minas. *Revista do Arquivo Público Mineiro*. Belo Horizonte. v. 46, n. 2. jul-dez 2010. p. 24-25.

_____. *Oráculos da geografia iluminista: Dom Luís da Cunha e Jean-Baptiste Bourguignon D'Anville na construção da cartografia do Brasil*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

_____. Agua util, aguas milagrosas de la Capitanía de Minas Gerais (siglo XVIII). *Agua y Territorio*. n. 3. Jaén, España: Universidad de Jaén, jan-jun 2014. p. 41-54.

GALAFASSI, Guido; ZARRILLI, Ádrian G. *Ambiente, Sociedad y Naturaleza: entre la teoria social y la historia*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 2002.

GALLINI, Stefania. Problemas de metodos en la historia ambiental de America Latina. *Anuario IHES*. n. 19. Buenos Aires: 2004, p. 147-171.

_____. Invitación a la historia ambiental. *Revista Tareas*. Panamá: CELA, Centro de Estudios Latinoamericanos “Justo Arosemena”, n. 120: Historia ambiental Latinoamericana, Mai/Ago 2005. pp. 5-28.

_____. Historia, ambiente, política: el caminho de la historia ambiental em América Latina. *Nómadas*. Colombia: Universidad Central, n. 30, abril 2009. p. 92-102.

GANDARA, Gercinair Silvério. Rios Parnaíba e São Francisco: fascínio dos viajantes e racionalidade dos técnicos. *Labor & Engenho*. Campinas. v. 7, n. 1. 2013. p. 43-58.

GANDY, Mathew. Paisagem, estética e ideologia. In: CORREA, Roberto Lobato e ROSENDAAHL, Zeny (orgs.). *Paisagens, textos e identidades*. Rio de Janeiro: Eduerj, 2004.

GIRÃO, Raimundo. *História econômica do Ceará*. 2. ed. Fortaleza: Edições UFC, 2000.

GIRÃO, Valdelice Carneiro. *As oficinas ou charqueadas no Ceará*. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1984.

GOMES, Alfredo Macedo. *Imaginário social da seca: suas implicações para a mudança social*. Recife: FUNDAJ, Editora Massangana, 1998.

GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Império das províncias: Rio de Janeiro, 1822-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850-1914)*. Trad. de Roberto Machado de Almeida. São Paulo: Brasiliense, 1973.

_____. *Clientelismo e política no Brasil do século XIX*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1997.

GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano: A navegação do rio Amazonas e a formação do Estado brasileiro (1838-1867)*. Dissertação (mestrado em História). São Paulo: Universidade de São Paulo, 2008.

- GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo (orgs.). *O Brasil Imperial – volume II: 1831-1870*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.
- GUERRA, Flávio. *Os caminhos do São Francisco*. Recife: Secretaria de Estado de Educação e Cultura, 1974.
- HADDAD, Emiliy A. Digging to India: Modernity, Imperialism, and the Suez Canal. *Victorian Studies*. v. 47, n. 3, Spring 2005. p. 363-396.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma: a modernidade na selva*. 2. ed. – São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- HARLEY, John Brian. *The New Nature of Maps: Essays in The History of Cartography*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2001.
- HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.
- HEIZER, Alda; VIEIRA, Antonio Augusto Passos (orgs.). *Ciência, civilização e império nos trópicos*. Rio de Janeiro: Access, 2001.
- 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.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. “A Herança Colonial – sua desagregação”. In: _____. *História Geral da Civilização Brasileira – O Brasil Monárquico*. t. II, v. 1 – O processo de emancipação. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1962. p. 9-39.
- _____. *História Geral da Civilização Brasileira – O Brasil Monárquico*. t. II, v. 3 – Reações e transações. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1967.
- _____. *História Geral da Civilização Brasileira – O Brasil Monárquico*. t. II, v. 4 – Declínio e queda do império. 2. ed. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1974.
- _____. As influências regionais. _____. *História Geral da Civilização Brasileira – O Brasil Monárquico*. t. II, v. 5 – Do Império à República. 7. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004. p. 271-279.
- _____. *Monções e Capítulos de expansão paulista*. 4. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.
- IGLESIAS, Francisco. Vida política, 1848/1868. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.). *História Geral da Civilização Brasileira – O Brasil Monárquico*. t. II, v. 3 – Reações e transações. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1967. p. 9-112.
- INSTITUTO Histórico e Geográfico de Alagoas. *A construção da Estrada de Ferro de Paulo Afonso: fotografia e história*. Maceió: IHGAL, 2012.
- JAKOBSSON, Eva. Industrialization of rivers: A water system approach to hydropower development. In: *Knowledge, Technology & Policy*. v. 14, n. 4. Winter 2002. p. 41-56.
- _____. Ditching from a water system perspective. Draining the Swedish Water Landscape 1200-1900. In: *Water History*. n. 5. 2013. p. 349-367.
- JANCSÓ, Istvan; PIMENTA, João Paulo G. Peças de um mosaico (ou apontamentos para o estudo da emergência da identidade nacional brasileira). In: MOTA, Carlos Guilherme (org.) *Viagem incompleta: A experiência brasileira (1500-2000)*. Formação: histórias. 2. ed. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2000, p. 127-175.

JASMIN, Marcelo Gantus; FERES JÚNIOR, João (orgs.). *História dos conceitos: Debates e perspectivas*. Rio de Janeiro: Ed. PUC-Rio, Edições Loyola, IUPERJ, 2006.

JUCÁ NETO, Clovis Ramiro. Primórdios da rede urbana cearense. *Mercator – Revista de Geografia da UFC*. ano 8, n. 16, 2009. p. 77-102.

_____. Os primórdios da organização do espaço territorial e da vila cearense – algumas notas. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo. v. 20, n. 1. jan-jun 2012. p. 133-163.

KIDDY, Elizabeth W. O Rio São Francisco: geografia e poder na formação da identidade nacional brasileira no século XIX. *RDE – Revista de Desenvolvimento Econômico*. Ed. especial. Ano XII. Salvador: dez. 2010. p. 22-29.

KOSELLECK, Reinhart. História dos conceitos e história social. In: _____. *Futuro Passado: Contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto, Ed. PUC-Rio, 2006. p. 97-118.

KROPF, Simone Petraglia. O saber para prever, a fim de prover: a engenharia de um Brasil moderno. In: HERSHMANN, Micael; PEREIRA, Carlos Alberto Messeder (org.). *A invenção do Brasil moderno*. Medicina, educação e engenharia nos anos 20-30. 1ed. Rio de Janeiro: Rocco, 1994, v. 1, p. 202-223.

KURY, Lorelai Brilhante. Ciência e nação: romantismo e história natural na obra de E. J. da Silva Maia. *História, ciências e saúde – Manguinhos*, Out 1998, vol.5, no.2, p.267-291.

_____. A Comissão Científica de Exploração (1859-1861). A ciência imperial e a musa cabocla. In: HEIZER, Alda; VIEIRA, Antonio Augusto Passos (orgs.). *Ciência, civilização e império nos trópicos*. Rio de Janeiro: Access, 2001. p. 29-54.

_____. (org.). *Comissão Científica do Império – 1859-1861*. Rio de Janeiro: Andrea Jakobson, 2009.

_____; SÁ, Magali Romero. As caatingas e o Império do Brasil. In: KURY, Lorelai Brilhante (org.). *Sertões adentro: viagens nas caatingas, séculos XVI a XIX*. Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson Studio, 2012. p. 258-301.

KURY, Mário da Gama. *Dicionário de mitologia grega e romana*. 8. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008.

LANDER, Eduardo (org.). *A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais*. Perspectivas latino-americanas. 1 ed. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales – CLACSO, 2005

LATOUR, Bruno. *Ciência em ação: como seguir cientistas e engenheiros sociedade afora*. Tradução Ivone C. Benedetti. 2. Ed. São Paulo: Ed. Unesp, 2011.

LEFEBVRE, Henri. *A produção do espaço*. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4.ed. Paris: Éditions Anthropos, 2000). 2006.

LEITE, Ana Cristina. *O algodão no Ceará: estrutura fundiária e capital comercial, 1850-1880*. Fortaleza: Secult, 1994.

LEITE, Luiz Joaquim da Costa. *O valle do São Francisco*. Relatório apresentado ao sr. director geral do Departamento Nacional do Povoamento. Rio de Janeiro: Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, 1935.

LEMENHE, Maria Auxiliadora. *As razões de uma cidade: conflito de hegemonias*. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.

- LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil – 1808-1842*. São Paulo: Símbolo, 1979.
- LEMOS, Amalia Inés Geraiges de; GALVANI, Emerson (orgs.). *Geografia, tradições e perspectivas: a presença de Pierre Monbeig*. Buenos Aires: CLACSO; São Paulo: Expressão Popular, 2009.
- LEONARDI, Victor Paes de Barros. *Os historiadores e os rios: natureza e ruína na Amazônia brasileira*. Brasília: Paralelo 15, Editora da Universidade de Brasília, 1999.
- 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 - de aventura e antropologia no rio São Francisco. *Tempo Social, Rev. Sociol. USP, S. Paulo*, 12(2), novembro de 2000. p. 147-170.
- LOPES, Maria Margareth. *O Brasil descobre a pesquisa científica: os museus e as ciências naturais no século XIX*. São Paulo: Hucitec, 1997
- MACHADO, Fernando da Matta. *Navegação do Rio São Francisco*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2002.
- MAGNOLI, Demétrio. *O corpo da pátria: imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-1912)*. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista: Moderna, 1997.
- MANTOUX, Paul. *The industrial revolution in the eighteenth century: an outline of the beginnings of the modern factory system in England*. London: Jonathan Cape, 1961.
- MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. De politécnicos a engenheiros: a engenharia entre a sociedade civil e a sociedade política no Brasil oitocentista. In: ALMEIDA, Marta de; VERGARA, Moema de Rezende (orgs.). *Ciência, história e historiografia*. São Paulo: Via Lettera; Rio de Janeiro: MAST, 2008. p.13-24.
- _____. *A Engenharia Imperial: O instituto Politécnico Brasileiro (1862 – 1880)*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: UFF, 2002.
- MASSEY, Doreen. *Pelo espaço: uma nova política da espacialidade*. Trad. Hilda Pareto Maciel; Rogério Haesbaert. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.
- MATOS, Odilon Nogueira de. Vias de comunicação. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de; CAMPOS, Pedro Moacyr (dir.). *História Geral da Civilização Brasileira – O Brasil monárquico*. t. 2, v. 4 – Declínio e queda do Império. 2. ed. São Paulo: Difel, 1974. p. 42-59.
- MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*. 5. ed., São Paulo: Editora Hucitec, 2004.
- _____. “Construtores e herdeiros: A trama dos interesses na construção da unidade política”. *Almanack Braziliense*, n. 1, mai 2005. pp. 8-26.
- _____. O gigante e o espelho. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo (orgs.). *O Brasil Imperial – volume II: 1831-1870*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.
- MAUCH, Christof; ZELLER, Thomas (ed.). *Rivers in history: perspectives on waterways in Europe and North America*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2008.
- MAXWELL, Kenneth. A geração de 1790 e a ideia do império luso-brasileiro. In: _____. *Chocolate, piratas e outros malandros: ensaios tropicais*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1999. p. 157-207.
- MCNEILL, John. Observations on the nature and culture of Environmental history. *History and Theory, Theme Issue 42*, Dec 2003, pp. 5-43.

- MEDEIROS NETO, Luís de. *História do São Francisco*. Maceió: Casa Ramalho Editora, 1941.
- MELLO, Evaldo Cabral de. *O norte agrário e o Império – 1871-1889*. 2. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999.
- _____. *Frei Joaquim do Amor Divino Caneca*. Coleção Formadores do Brasil. São Paulo: Ed. 34, 2001.
- _____. *Um imenso Portugal: história e historiografia*. São Paulo: Ed. 34, 2002.
- _____. *A outra Independência: o federalismo pernambucano de 1817 a 1824*. 2. ed. São Paulo: Ed. 34, 2014.
- MELO, João Alfredo Telles. Apresentação. Transpondo a margem do discurso oficial. In: SAID, Magnólia. *Transposição do rio São Francisco: a outra margem da história*. Fortaleza: [s.n.], 2009. p. 9-11.
- MIRANDA, Agenor Augusto de. *O rio São Francisco: como base do desenvolvimento econômico do nosso vasto interior*. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1941.
- MONTEIRO, Renata Felipe. *Um monumento ao sertão: ciência, política e trabalho na construção do Açude Cedro (1884-1906)*. Dissertação (mestrado). Fortaleza: Programa de Pós-graduação em História – Universidade Federal do Ceará, 2012.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. *Território e história no Brasil*. São Paulo: Annablume/Hucitec, 2002.
- _____. Ocidentalismo e história da geografia brasileira. In: LEMOS, Amalia Inés Geraiges de; GALVANI, Emerson (orgs.). *Geografia, tradições e perspectivas: a presença de Pierre Monbeig*. Buenos Aires: CLACSO; São Paulo: Expressão Popular, 2009. p. 215-230.
- MOSLEY, Stephen. Common ground: integrating social and environmental history. *Journal of social history*. v. 39, n. 3. Spring 2006. p. 915-933.
- MURARI, Luciana. *Natureza e cultura no Brasil (1870-1922)*. São Paulo: Alameda, 2009.
- NAXARA, Márcia Regina Capelari. Ciência, técnica e história no século XIX: Fragmentos e perspectivas de Brasil. In: ARAÚJO, Valdeci Lopes de [et. al.]. *A dinâmica do historicismo: revisitando a historiografia moderna*. Belo Horizonte: Fino Traço, 2011.
- NEDELL, Jeffrey D. *The Party of Order: The Conservatives, the State, and Slavery in the Brazilian Monarchy, 1831-1871*. Stanford: Stanford University Press, 2006.
- NEVES, Erivaldo Fagundes. Sertão recôndito, polissêmico e controvertido. In: KURY, Lorelai Brilhante (org.). *Sertões adentro: viagens nas caatingas, séculos XVI a XIX*. Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson Studio, 2012. p. 14-57.
- NEVES, Frederico de Castro. A “capital de um pavoroso reino”: Fortaleza e a seca de 1877. *Tempo*. Rio de Janeiro. v. 5, n. 9. 2000. p. 93-111.
- _____. “Desbriamento” e “perversão”: olhares ilustrados sobre os retirantes da seca de 1877. *Projeto História*. São Paulo. n. 27. dez. 2003. p. 167-189.
- _____. A seca na história do Ceará. In: SOUSA, Simone de; GONÇALVES, Adelaide. *Uma nova história do Ceará*. 4. ed. rev. e atual. – Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2007. p. 76-102.
- NEVES, Zanoni. *Na carreira do São Francisco: trabalho e sociabilidade dos vapozeiros*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 2006.

_____. Embarcações do médio São Francisco. In: _____. *Rio São Francisco: história, navegação e cultura*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2009.

_____. *Navegantes da Integração*. 2. ed. – Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2011.

OLIVEIRA, Antonio José Alves de. *João da Silva Feijó e os dilatados sertões: pensamento científico e representações do mundo natural na Capitania do Ceará (1799-1816)*. Dissertação (mestrado). Florianópolis: Programa de Pós-Graduação em História da UFSC, 2014.

OLIVEIRA, Cecília Helena de Salles. Heranças recriadas: especificidades da construção do Império do Brasil. *Almanack Braziliense*, n. 1, mai 2005. pp. 44-52.

OLIVEIRA, Evelina Antunes Fernandes de. Nos trilhos da história: um ensaio sobre a Estrada de Ferro de Paulo Afonso. In: SÁ, Antônio Fernando de Araújo; BRASIL, Vanessa Maria (orgs.). *Rio sem história? leituras sobre o rio São Francisco*. Aracaju: FAPese, 2005. p. 221-239.

PÁDUA, José Augusto. *Um Sopro de Destruição: Pensamento Político e Crítica Ambiental no Brasil Escravista – 1786 - 1888*. Jorge Zahar Editor, 2ª edição, 2004.

PAULA, João Antônio de. O processo econômico. In: CARVALHO, José Murilo de. (Org). *Construção Nacional: 1830-1889*. v. 2. Coleção: História do Brasil Nação. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012.

PEIXOTO, Renato Amado. *A máscara da medusa: a construção do espaço nacional brasileiro através das corografias e da cartografia no século XIX*. Tese (doutorado). Rio de Janeiro: Programa de Pós-Graduação em História da UFRJ, 2005.

PENHA, Ana Lucia Nunes. *Nas águas do canal: política e poder na construção do canal Campos-Macaé (1835-1875)*. Tese (doutorado). Niterói: Programa de Pós-Graduação em História da UFF, 2012.

PESSOA, Dirceu (coord.); GALINDO, Osmil (org.). *A transposição do Rio São Francisco: a dimensão socioeconômica*. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Editora Massangana, 1989.

PESSOA, Dirceu. Transposição de águas do São Francisco: alcances e limites de uma proposta. *Cadernos de Estudos Sociais*. v. 1, n. 1. Recife: Fundação Joaquim Nabuco. jan-jun 1985. p. 37-52.

PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. Os projetos liberais no Brasil Império. *Passagens – Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica*. Rio de Janeiro. v. 2, n. 4. mai-ago 2010. p. 130-152.

PINHEIRO, Rachel. *As histórias da Comissão Científica de Exploração (1856) na correspondência de Guilherme Schüch de Capanema*. Dissertação (mestrado). Campinas: Pós-Graduação em Geociências da Unicamp, 2002.

PRADO, Maria Emília. Ordem liberal, escravidão e patriarcalismo: as ambiguidades do Império do Brasil. In: _____. GUIMARÃES, Lúcia Maria Paschoal; PEIXOTO, Antônio Carlos (orgs.). *O liberalismo no Brasil imperial: origens, conceitos e práticas*. Rio de Janeiro: REVAN, 2001.

PRESIDENTE *Lula inaugura primeiro trecho da ferrovia transnordestina*. Prefeitura Municipal de Barbalha. 15 de dezembro de 2010. Disponível em: <<http://www.barbalha.ce.gov.br/v2/index.php?pg=secretaria&cod=12&idnoticia=594>> Acesso em: 14 mar. 2015

PORTO ALEGRE, Maria Sylvia. *Os ziguezagues do dr. Capanema: ciência, cultura e política no século XIX*. Fortaleza: Museu do Ceará, 2006.

- RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. trad. Maria Cecília França. São Paulo: Ed. Ática, 1993.
- RÊGO, Luiz Flores de Moares. *O vale do São Francisco* (ensaio de monografia geográfica). São Paulo: Editora Renascença S. A., 1945.
- RELATÓRIO de Impacto Ambiental – RIMA. *Projeto de Integração do Rio São Francisco com Bacias Hidrográficas do Nordeste Setentrional*. [s. l.]: Ministério da Integração Nacional, 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.
- RIOS, Kênia Sousa. Apresentação: A Comissão Científica e a seca do Ceará. In: CAPANEMA, Guilherme Schüch; GABAGLIA, Giacomo Raja. *A seca no Ceará: escritos de Guilherme Capanema e Raja Gabaglia*. Fortaleza, CE: Museu do Ceará, SECULT, 2006.
- ROCHA, Geraldo. *Rio São Francisco: fator precípua da existência do Brasil*. 4ª Ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2004. [1ª Ed. – 1940].
- ROSA, Guimarães. *Grande sertão: veredas*. 29. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.
- _____. A terceira margem do rio. In: _____. *Primeiras histórias*. 1. ed. Rio de Janeiro: MEDIAfashion, 2008.
- SAID, Edward W. *Orientalismo: o Oriente como invenção do Ocidente*. trad. Tomás Bueno. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- _____. *Cultura e Imperialismo*. Trad. Denise Bottman. – São Paulo: Companhia das Letras, 2011.
- SAID, Magnólia. *Transposição do rio São Francisco: a outra margem da história; Apresentação de João Alfredo Telles Melo*. Fortaleza: [s.n.], 2009.
- SALLES, Ricardo Henrique. *E o vale era o escravo: Vassouras, século XIX. Senhores e escravos no coração do Império*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.
- _____. O Império do Brasil no contexto do século XIX. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado. In: *Almanack*. Guarulhos, n. 4. jul-dez 2012. p. 5-45.
- _____. *Nostalgia Imperial: Escravidão e formação da identidade nacional no Brasil do Segundo Reinado*. 2. ed. Rio de Janeiro: Ponteio, 2013.
- SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. *Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: A Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894)*. Tese (doutorado em História). São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006.
- SANT'ANNA, Denise Bernuzzi de. *Cidade das águas: usos de rios, córregos, bicas e chafarizes em São Paulo (1822-1901)*. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2007.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: espaço e tempo, razão e técnica*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SANTOS, Paulo César dos. *O Ceará investigado: a Comissão Científica de 1859*. Dissertação (mestrado). Fortaleza: Programa de Pós-Graduação em História da UFC, 2011.
- SANTOS, Welber Luiz. *A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João del-Rei (1877-1898)*. Dissertação (mestrado) Mariana: Programa de Pós-Graduação em História da UFOP, 2009.

SCHAMA, Simon. *Paisagem e Memória*. Trad. Hildegard Feist – São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *O espetáculo das raças: cientistas, instituições e questão racial no Brasil, 1870-1930*. São Paulo, SP: Companhia das Letras, 1993.

SEDREZ, Lise Fernanda. História ambiental da América Latina: costurando tradição e inovação. In: Maia, Andréa Casa Nova; MORAES, Marieta de (orgs.). *Outras Histórias: Ensaio em História Social*. Rio de Janeiro: Ponteio, 2012.

SEVCENKO, Nicolau. O front brasileiro na guerra verde: vegetais, colonialismo e cultura. In: *Revista USP*. n. 30. São Paulo, jun-ago 1996. p. 108-119.

SILVA, Ligia Maria Osorio. *Terras devolutas: efeitos da lei de 1850*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1996.

SILVA, Luiz Inácio Lula da. *Discurso do Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, durante cerimônia alusiva à visita às obras da Ferrovia Transnordestina no estado do Ceará e de assinatura da contratação dos lotes 2 a 11 do trecho Missão Velha/CE-Pecém/CE*. 13 de dezembro de 2010. Disponível em: <imprensaacervo.planalto.gov.br/download/discursos/pr224-2@.doc>. Acesso em: 14 mar. 2015.

SILVA, Wlamir. Desafiando o Leviatã: Sociedades e elites políticas em interpretações do Estado Imperial brasileiro. In: *Vertentes*. n. 11. São João del-Rei, jan/jun, 1998. p. 15-22.

SIMONDON, Gilbert. *Du mode d'existence des objets techniques*. Paris: Aubier-Montaigne, 1969.

SLEMIAN, Andrea. *Sob o império das leis: constituição e unidade nacional na formação do Brasil (1822-1834)* Tese (doutorado em história). São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2006.

SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. *Planos para o Império: Os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889)*. São Paulo: Alameda, 2012.

SOUZA, Eloy de. *O Calvário das Secas*. Mossoró: Acervo Virtual Oswaldo Lamartine de Faria, [s. d].

SOUZA, João Gonçalves de. *O nordeste brasileiro: uma experiência de desenvolvimento regional*. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil, 1979.

SOUZA, Robério Santos. *Experiências de trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia: trabalho, solidariedade e conflitos (1892-1909)*. Dissertação (Mestrado em História). Campinas: Unicamp, 2007.

STEINBERG, Theodore. *Acts of God: The unnatural history of natural disaster in America*. New York: Oxford University Press, 2000.

_____. Down to Earth: Nature, Agency, and Power in History. In: *The American Historical Review*. n. 3, jun. 2002. p. 798-820.

STUDART, Guilherme. Extrangeiros e Ceará. *Revista Trimensal do Instituto do Ceará*. t. XXXII. Fortaleza: Typographia Minerva, 1918. p. 191-274.

_____. Geographia do Ceará. *Revista Trimensal do Instituto do Ceará*. t. XXXVII. Fortaleza: Typographia Minerva, 1923. p. 160-384.

_____. *Geographia do Ceará*. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2010 [1. ed. 1924].

- _____. *Diccionario bio-bibliographico cearense*. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará, Associação Científica dos Médicos Veterinários do Estado do Ceará, 1980. 3 vol.
- _____. *Climatologia epidemias e endemias do Ceará*. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, [1ª ed. 1909] 1997.
- _____. *Notas para a história do Ceará*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004.
- STUDART FILHO, Carlos. Vias de comunicação do Ceará colonial. *Revista do Instituto do Ceará*. t. LI. Fortaleza, 1937. p. 15-47.
- TAKEYA, Denise. *Europa, França e Ceará: origens do capital estrangeiro no Brasil*. São Paulo, Natal: Hucitec, Ed. UFRN, 1995.
- _____. O capital mercantil estrangeiro no Brasil do século XIX: a atuação da Casa Boris-Frères no Ceará. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral (orgs.). *História econômica da Independência e do Império*. 2. ed. São Paulo: Ed. Hucitec, FAPESP, 1996. p. 197-234.
- TEÓFILO, Rodolfo. *A seca de 1915*. Fortaleza: Edições UFC, 1980.
- THOMAS, Keith. *O homem e o mundo natural: mudança de atitude em relação as plantas e aos animais, 1500 – 1800*. Tradução de João Roberto Martins Filho. São Paulo Companhia das Letras, 1993.
- TURAZZI, Maria Inez. A exposição de obras públicas de 1875 e os “produtos da ciência do engenheiro, do geólogo e do naturalista”. In: HEIZER, Alda; VIEIRA, Antonio Augusto Passos (orgs.). *Ciência, civilização e império nos trópicos*. Rio de Janeiro: Access, 2001.
- VILLELA, André. Distribuição regional das receitas e despesas do governo central no II Reinado, 1844-1889. *Estudos econômicos*. São Paulo. v. 37, n. 2. abr-jun 2007. p. 247-274.
- URICOECHEA, Fernando. *O Minotauro imperial: a burocratização do estado patrimonial brasileiro no século XIX*. Rio de Janeiro, São Paulo: Difel, 1978.
- WHITE, Richard. *The organic machine: the remaking of the Columbia River*. New York: Hill and Wang, 1996.
- _____. From Wilderness to Hybrid Landscapes: The Cultural Turn in Environmental History. In: *The Historian*. 66, n. 3. Fall 2004. p. 557-564.
- WILLIAMS, Raymond. Ideias sobre a natureza. In: _____. *Cultura e materialismo*. trad. André Glaser. São Paulo: Ed. Unesp, 2011. p. 89-114.
- WORSTER, Donald. *Rivers of Empire: water, aridity, and the growth of the American West*. New York, Toronto: Oxford University Press, 1985.
- _____. Para fazer história ambiental. *Estudos Históricos*: Rio de Janeiro: FGV, v. 4, n. 8, 1991.
- WUNENBURGER, Jean-Jacques. *Que sais-je le imaginaire?* Paris: PUF, 2003.
- ZAPATA, Bibiana Andrea Preciado. *Canalizar para industrializar*. La domesticación del río Medellín en la primera mitad del siglo XX. Dissertação (mestrado em Geografia). Bogotá D. C.: Universidad de los Andes, Departamento de Historia, 2013.