



Para além da Província no Papel: cartografias históricas e modernização do território cearense na segunda metade do século XIX.

ANA ISABEL RIBEIRO PARENTE CORTEZ REIS¹

No desenhar do território cearense por engenheiros e outros intelectuais ‘ilustrados’, na segunda metade do século XIX, era inventado/produzido o Ceará, enquanto Estado territorial, que integrava a nascente Nação Brasileira. Estes traços tomavam a forma de uma cartografia. Essas cartografias históricas tinham uma função clara dentro do processo de formação do Estado Nacional, dirigido pelo governo imperial, qual seja: instituir uma consciência do território cearense, sobretudo do seu interior. Contudo, não se tratava de uma mera representação do espaço. Era, antes, já uma produção do território que trazia elementos para convencer sobre a possibilidade de novas fabricações desse território que contribuíssem com a própria fabricação da nação.

Nesse processo, o sertão, tomado como sinônimo de interior do país, conforme entendeu Capistrano de Abreu em *Capítulos de História Colonial (1907)*, passou a compor as preocupações dos governos imperial e provincial, no contexto de produção da nação brasileira. Era necessário a essa nação moderna um território, não apenas limites. Era necessário mais que um sertão, era imprescindível que esse sertão se constituísse num Estado territorial, conhecido e manipulável, para que o império brasileiro pudesse cada vez mais fortalecer a centralização administrativa do Estado.

As cartografias são os instrumentos primordiais da manipulação desse espaço. Nelas, o sertão era devassado, exposto, conhecido, manipulado, fabricado. Os tracejados presentes nas folhas envelhecidas tem função definida, não são representações inocentes desse espaço, mas, diferentemente, implicam interesses, jogos de poder, conflitos. Nada nos mapas está neles impresso por acaso: as cadeias de montanhas, a indicação de rios, as dimensões escolhidas para a produção da cartografia indicam escolhas e interesses. Por isso, toma-se de empréstimo neste texto a expressão ‘o fato e a fábula’, de Régis Lopes (2012): os traços instituídos nos mapas constituem uma escolha, um fato impresso no papel, e, por outro lado, essa escolha é resultado

* Professora Dra. (Adjunto I) da Universidade Regional do Cariri – URCA. Agência Financiadora da Pesquisa: Funcap.



de um processo complexo de negociações e conflitos que, no caso em exame, envolviam o governo imperial, o provincial, os moradores desse territórios, dentre outros personagens.

A cartografia histórica, assim, é fato e é fábula. Nessa ‘imprecisão’ repousam os interesses destes escritos. Neste estudo o Ceará foi interpretado como parte da Nação brasileira e espaço projetado como Estado Territorial nas cartografias da segunda metade do século XIX. Assim, o desenhar do território cearense é compreendido como invenção do espaço, com vistas a apresentá-lo como moderno, onde foram projetados os caminhos de sua integração aos ritmos do progresso ocidental, com a expansão ferroviária, por exemplo.

O Ceará nos traços das cartografias

A produção de mapas históricos, que circunscreviam o interior cearense, na segunda metade do século XIX, indicava que relações eram estabelecidas com o território: de tentativa do domínio do espaço e sua instrumentalização para tornar os deslocamentos dentro dele mais rápidos, por exemplo. Nas cartografias do Ceará projetadas por engenheiros e políticos brasileiros era evidente a preocupação com a produção de um espaço moderno.

Os projetos que envolviam a produção de cartografias no Brasil, entre 1850 e 1900, estavam inscritos na tentativa de modernização nacional, em parte motivada pelo desejo de expansão de estradas de ferro no país. Na verdade, o Império em seu Segundo Reinado estava envolvido em um processo mundial de modernização, ou ocidentalização com vistas a uma ‘universalização do mundo’, que implicava numa unificação técnica, política e econômica dos Estados-nações. A construção desse Estado-Nação, conforme Manoel Fernandes de Sousa Neto (2012: 50), foi dirigida por aqueles “que controlavam o estado e eram responsáveis, segundo eles próprios, por civilizar as gentes, estabelecer a ordem e realizar o progresso”. Simone Petraglia Kropf, por sua vez, destacou esse momento como tendo sido marcado pelo movimento de renovação intelectual, para engenheiros, intelectuais e políticos brasileiros, a palavra de ordem era “modernizar-se, viabilizar o ingresso da nação brasileira no círculo da ‘civilização’, adequando o país aos horizontes dos ‘novos tempos’ (KROPF, 1994: 202). Dentro desse processo, a apreensão do Espaço e Tempo nacionais se tornou uma tarefa necessária.

A segunda metade do século XIX, no Brasil, é o momento de formação do Estado Nacional. O Império Brasileiro estava sedo consolidado no seu Segundo Reinado, com Dom



Pedro II, que colocava em prática um projeto de centralização administrativa do país.² A impressão de estabilidade social brasileira era experimentada desde 1845, com o término da Guerra dos Farrapos - última revolta de caráter separatista no período imperial brasileiro. Nesse tempo de relativa paz interna, foram implementados projetos que visavam o fortalecimento do poder do imperador e a centralização administrativa do Brasil, como o reconhecimento e demarcação ‘mais exata’ do que era o território nacional. Nesse bojo, a organização do Estado Territorial com a projeção de caminhos que dessem agilidade às ações governamentais como a correspondência oficial, passou a ser um caro objetivo nos projetos de políticos e engenheiros no Brasil que, a partir de interesses diversos, contribuíram na formulação de propostas de intervenção no espaço cearense, com vistas a organização de vias de comunicação mais alinhadas às exigências do progresso (capitalista) europeu ocidental.

Com base em intervenções no território – construção de ferrovias ou vias em linha reta ver (REIS, 2016: 201-212) –, iniciada pelo governo Imperial, foi projetada a centralização administrativa do Estado, o que contribuía diretamente para forjar a própria nação. A invenção do Brasil, na sua expressão de Estado territorial, foi engendrada no projeto Imperial de centralização administrativa, absorvido pelas províncias. Tal projeto fundava a necessidade de um conhecimento cartográfico do território, inclusive para projetar seus sistemas viários, através do qual deveria ser instituída a presença do Império em regiões distantes para a malha administrativa de Dom Pedro II. Essa centralização estava na pauta dos interesses do Rio de Janeiro, do centro que já havia percebido a inviabilidade de uma política regionalizada no contexto do investimento do capitalismo internacional (Ver mais em HARDMAN, 1988; HARVEY, 2010; HARVEY, 2005; HERSCHMANN, Micael M. & PEREIRA, 1994; SOUSA NETO, 2012; e TAKEYA, 1995).

² Na historiografia sobre a organização do Estado Brasileiro no período Imperial, a nação é definida a partir do processo de centralização administrativa evidenciada num conjunto de medidas de caráter autoritário como a criação do Poder Moderador e o fato de um senado vitalício. Segundo José Murilo de Carvalho (1980), tal concentração existia pela constituição de uma elite política homogênea formada nas universidades europeias, sobretudo a de Coimbra. Este grupo que compunha, para usar sua mais famosa e esclarecedora expressão sobre o tema, “uma ilha de letrados num mar de analfabetos” ocupou os cargos administrativos imperiais e provinciais e fez carreira política no país – assegurada inclusive no conjunto de eleições fraudulentas. Também Ilmar Rohloff de Mattos entende que a centralização Imperial no século XIX se devia a homogeneização de uma classe dominante que revestia de interesse nacional aquilo que eram seus desejos e conveniências. Também deve ser considerado o papel que engenheiros desempenharam na produção desse Estado, que, conforme Simone Kropf, esses homens faziam parte da chamada Geração de 70, cuja palavra de ordem era ‘modernizar’, adequar o Brasil aos “novos tempos”. De forma que, nos trabalhos de organização urbana e edificação de ferrovias e portos, “os engenheiros pleiteavam a posição de agentes legítimos e legitimadores de um programa que se concebia como a remodelação nacional”. Mais do que isto, ainda segundo a autora: “ao atuar no projeto de construção da nova ordem social, estes intelectuais cientistas se faziam organizadores da cultura e, como tal, imprimiam organicidade à orientação hegemônica das elites econômicas e políticas dirigentes”. (KROPF, 1994: 211) Ver também (CARVALHO, 1973).



Dessa forma, o Império foi organizado, ao longo do século XIX, na hierarquização de escalas necessárias ao seu funcionamento: o governo Imperial ocupava o topo da escala e era seguido pelos poderes Provincial e Municipal, que foram progressivamente organizados como canais para instituição da administração Imperial nos mais distantes locais do território. Processo iniciado já no início do século XIX, segundo Maria Auxiliadora Lemenhe (1991: 108), uma vez que, as províncias brasileiras teriam assistido a progressiva perda de poder das municipalidades a partir do período Regencial e a ascensão dos presidentes de província. Estes se tornaram “agentes do poder central na gestão dos assuntos político-administrativos, econômicos e judiciários”. Nada obstante, é de se crer que a atuação desses agentes ultrapassava a administração Provincial (mais tarde estadual), uma vez que esses mesmos homens tinham acesso a outros cargos públicos como os ministérios. A atuação de homens como José Fernando da Costa Pereira Junior, Presidente da Província do Ceará em 1870 e Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas em 1874, é indício disso. Certamente que este revezamento de alguns ‘agentes do poder central’ em cargos públicos contribuía minimamente para a continuidade de projetos nacionais e regionais nas duas instâncias (ABREU, 1907).

O processo de produção do Estado Nacional, e de suas províncias, estava estruturado a partir de, pelo menos, dois eixos principais: pensar a história brasileira de forma sistematizada, e investir na produção do espaço geográfico da nação, sobretudo com base nas técnicas da Cartografia. A fundação do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro - IHGB, em 1838, com a função de “coleta e publicação de documentos relevantes para a história do Brasil e o incentivo, ao ensino público, de estudos de natureza histórica”, era sintomática desse processo. A composição de seus membros, estabelecida nos seus estatutos, constituída por 25 historiadores e 25 geógrafos, sugeria, desde logo, a simbiose dos referidos eixos nesse processo de desvendamento da gênese da Nação Brasileira. No IHGB, conforme Manoel Luiz Salgado Guimarães, História e Geografia “forneceriam os dados imprescindíveis para a definição do quadro nacional em vias de esboço”. Eram ainda “os dois momentos do mesmo processo, ao final do qual o quadro da Nação, na sua integridade, em seus aspectos físicos e sociais, estaria delineado” (GUIMARÃES, 1988: 18).

Não por acaso, no período imperial várias medidas governamentais se destinaram à formação de cartógrafos profissionais no Brasil. Em 1810, por determinação da Carta Régia de Dom João VI, foi criada a primeira escola de formação de Engenheiros Geógrafos Militares na Academia Real, com curso de oito anos. Na realidade, a vinda da família real portuguesa para o Brasil contribuiu para a formação de desenhistas e para a reprodução de mapas com o



surgimento da litografia, por meio de cursos como o citado acima e a criação da Imprensa Régia. Avanços que, conforme Rosely Archela (2007: 214), “permitiram que, em 1875, a Carta Geral do Império fosse apresentada na exposição internacional de Filadélfia, nos Estados Unidos”.

O Ceará, como parte da Nação brasileira, necessariamente devia ter Tempo (passado) e Espaço (território) bem delimitados. Nas palavras de Régis Lopes (2012), esse processo era uma operação intelectual feita entre os homens letrados da Nação que dava tempo ao espaço e espaço ao tempo. Nesse processo, a cartografia surgia como instrumento de apreensão e de organização do espaço, que informava sobre o território e, ao mesmo tempo, o produzia. Assim, o desenho fabricado cumpria um papel específico de demarcação de propriedade – quando apresentava consciência dele e de relações nele estabelecidas – no interior de tensões constituídas nos marcos da implementação da lei de terras e da expansão ferroviária no Brasil. A relação estabelecida com a cartografia, nesse momento, é de afirmar a posição dos indivíduos diante do território, mas também, e principalmente, de produzir um Estado Territorial.

Na segunda metade do século XIX, período que contempla o final do Império brasileiro e o início da chamada República Velha, e que compreende o esforço de produção da Nação brasileira, foi produzido um número significativo de cartografias que projetavam no papel o território cearense. Dentre as produzidas, podem ser citadas: a *Carta chorographica da Província do Ceará com divisão eclesiastica e indicação da civil judiciária até hoje* de Pedro Théberge (1861), a *Carta corographica da província do Ceará: organizada segundo os documentos existentes* de Antonio Gonçalves da Justa Araújo (1881), o *Mappa topographico da comarca do Crato provincia do Ceará* (1846), de Marcos Antônio de Macedo, e o *Reconhecimento parcial do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité para o Rio São Francisco* (1892), do engenheiro Francisco Saturnino Rodrigues de Brito.³

Nas quatro representações históricas do território cearense, o principal alvo de interesse é o interior do território, e, conseqüentemente, os limites da então Província do Ceará, assim como os do Brasil. Nesses traços, o território cearense é retratado para, sobretudo, destacar o seu relevo, deixando nítida a tentativa de apresentar um lugar conhecido e ‘aproveitável’, por meio de representações gráficas. A localização de cidades, vilas, possíveis obras a serem implementadas, e não mais a apresentação de nativos, vegetação ou animais, comuns nas cartografias do período colonial, insinuam a mudança das relações instituídas com a cartografia

³ Essa documentação compõe a base cartográfica selecionada para o projeto Ceará de Papel: cartografias, computadores e pesquisa histórica, do qual sou coordenadora, e que é financiado pela Funcap através do edital de Bolsas Produtividade – BPI.



e o Brasil: o interesse recai sobre o território propriamente dito, o que pode ser feito nele para integração e comunicação dos territórios, não é mais simplesmente uma questão de ocupação. Nesse sentido, as linhas projetadas indicam, sobretudo, a fabricação de um Estado territorial, com identificação de vazios, objeto de inquietação dos poderes constituídos, as formas do relevo e paisagem, que pudessem sugerir a existência no território cearense de riquezas ‘naturais’ ou obstáculos à modernização a ser realizada por meio de ferrovias, por exemplo, e outros dispositivos considerados convenientes aos novos interesses de ocupação do território.

Das cartografias citadas, cumpre destacar uma delas nesta análise, o *Reconhecimento parcial do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité para o Rio São Francisco* de Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, de 1892. Este documento cartográfico foi produzido com o intuito apresentar as potencialidades do território em relação ao desenvolvimento de vias de comunicação terrestres, bem como as possibilidades de integração do Ceará ao território nacional, com vistas ao aperfeiçoamento da circulação de mercadorias para importação e exportação.⁴

No tracejado de autoria do engenheiro Francisco Saturnino Rodrigues de Brito foi empreendida uma representação do território cearense e pernambucano, compreendido entre a cidade de Quixadá e o rio São Francisco (segue abaixo). A projeção tinha o objetivo de informar sobre os possíveis caminhos para a expansão da Estrada de Ferro de Baturité. Nesse mapa, assim como no de Marcos Macêdo e ao contrário dos demais, as linhas desenhadas projetavam os percursos para além dos limites do território cearense, chegando até as margens do rio dos currais. Particularidade que sugeria o interesse na implementação de mais de um meio de comunicação, o terrestre e o fluvial – com uma hidrovia no São Francisco (OLIVEIRA, 2013) – e as intenções de uma integração nacional.

⁴ Sobre a circulação no Império e começo da República, a questão da integração do espaço e a formação do espaço nacional ver mais em (DIAS, 2005).

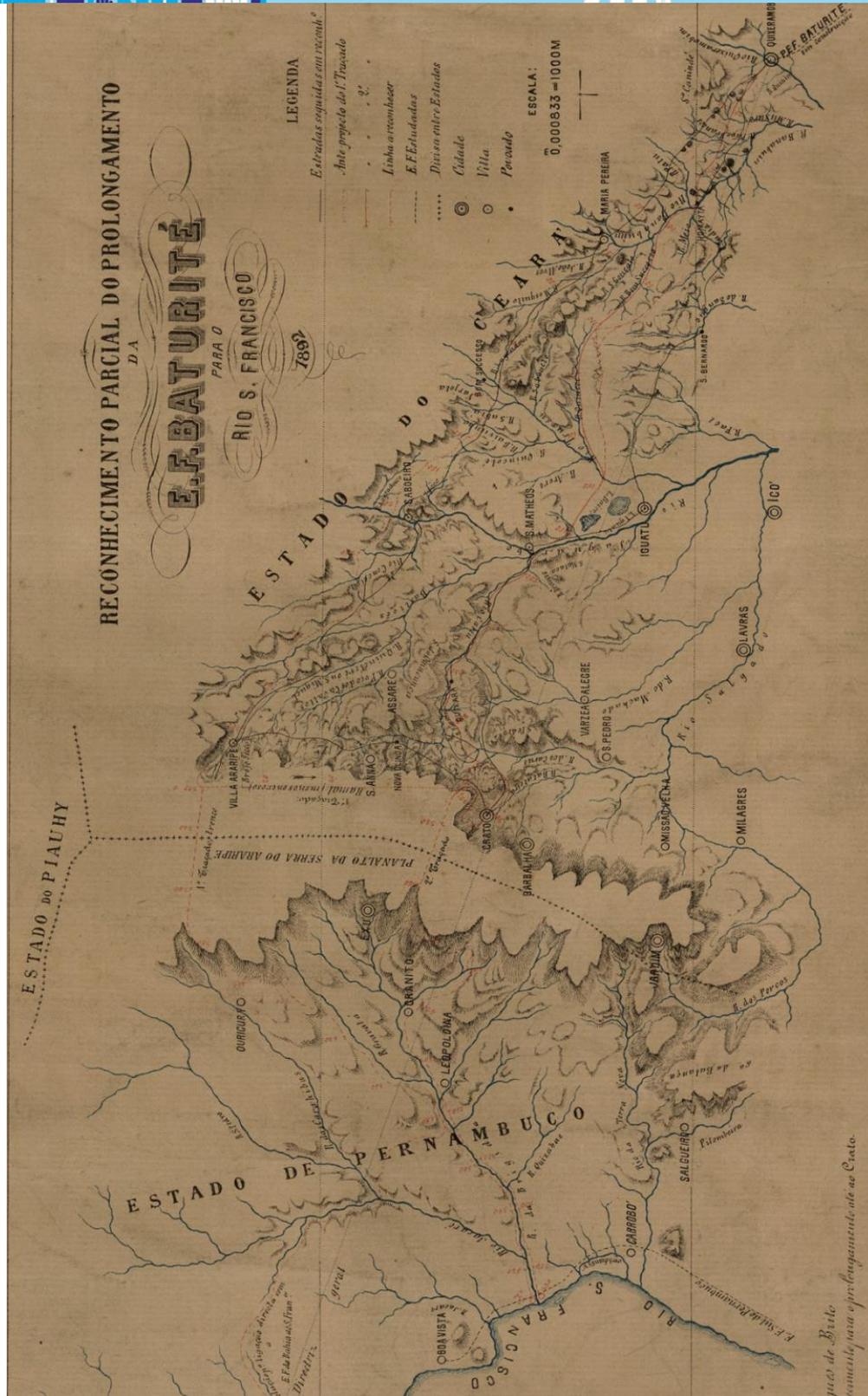


Fig. 2: Trecho do Mapa de Reconhecimento parcial do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité para o Rio São Francisco de Francisco Saturnino Rodrigues de Brito (1892).



A proposta de Saturnino de Brito, da mesma forma que os outros mapas do Ceará para a segunda metade do século XIX, estava eivada de interesses políticos que conformavam em menor ou maior medida, as linhas inscritas no papel. O engenheiro sugeria no tracejado a preocupação de mapear o território cearense a fim de justificar ou propor intervenções no território que tivessem um determinado efeito sobre aspectos políticos e econômicos do então Estado do Ceará. Era nítida a preocupação modernizadora (nova expressão para civilização, no fim do século XIX) que, iniciada pelo Império, era levada adiante por engenheiros e intelectuais do governo republicano, na qual os recursos ou riquezas naturais de qualquer região só ganhavam sentido na implementação de atividades econômicas que as aproveitassem.

Dessa forma, a projeção de mais de um caminho no Ceará para a passagem dos trilhos da Baturité por entre as cadeias de montanhas, mais precisamente ao longo dos vales, e nas duas possibilidades de vencer a Serra do Araripe para chegar ao Pernambuco, corresponde a uma tentativa de convencimento sobre essa parte do território cearense, de que a região, com suas condições geomorfológicas, admitia a passagem da linha férrea, com a técnica e os orçamentos a que se tinha acesso para a obra. Mas, também da necessidade e possibilidade de ligar o Ceará ao restante do país. Isso, num momento em que alguns políticos, deputados ligados a esse espaço, advogavam outros projetos de via férrea, defendendo cursos nos quais as intenções de integração nacional não eram contempladas: como foi o caso da disputa entre o prolongamento da via férrea de Baturité até Crato, última cidade antes da fronteira com Pernambuco, e a construção de uma estrada de ferro entre Aracati, onde ficava o principal porto cearense até meados do século XIX, e a cidade de Icó (REIS, 2015).

Inegavelmente, o mapa de Saturnino de Brito se trata de uma ação política, sobretudo quando buscam conformar o Ceará em uma projeção, apresentando-a como verdade sobre esse território. Ele é um esforço de instituir as marcas da modernidade, através de demarcações de projetos específicos (canais e estradas), numa região que se deseja apresentar como conhecida. Nesse caso, importa perceber nelas as disputas pelo poder a partir da dominação do espaço, pois, conforme David Harvey (2005: 2017), “toda luta para reconstituir relações de poder é uma batalha para reorganizar as bases espaciais destas”. Mais especificamente, Francisco Saturnino Rodrigues de Brito representou interesses coletivos. O referido engenheiro advogava, mesmo que não tivesse consciência da abrangência de seus atos⁵, os interesses de um grupo.

⁵ O engenheiro Francisco Saturnino Rodrigues de Brito tinha certa consciência de sua contribuição ao que era considerado um projeto de modernização para o Brasil. Em seus pareceres e relatórios (já publicados em 23 volumes que compõem suas Obras Completas), foram divulgados seus planejamentos urbanísticos para diversas



A questão a ser destacada é o quanto esses interesses são apresentados como legítimos, ou como são naturalizados. A modernidade estava atrelada a um processo histórico de nações europeias e à própria expansão do capitalismo (em parte na expansão da ferrovia) a partir da Inglaterra no fim dos oitocentos. A força desse processo e a representação do capitalismo e seus ‘avanços’ tecnológicos como evidência de nações consideradas avançadas, no contexto imperialista desse período, que associava a capacidade de submissão e dominação de outros povos à supremacia política, terminava por naturalizá-lo como único caminho a nações como a brasileira, que era produzida por uma elite formada na Europa. Nesse sentido, a modernidade deve ser compreendida como projeto político que, no final do século XIX e início do XX, no Brasil, foi defendido/imposto como o caminho natural para a nação.⁶

Domínio do espaço, velocidade e relações de poder.

No entanto, esse projeto de um ‘novo tempo’ (da modernidade) para o Ceará pressupunha necessariamente o controle do território. Nesse caso, importa perceber que o domínio do espaço está condicionado a possibilidade de percorrê-lo o mais velozmente possível. Conforme Paul Virilio, que estudou essas relações no livro *Cibermundo: a política do pior* (VIRILIO, 2000: 14-19), “o poder é inseparável da riqueza e a riqueza é inseparável da velocidade (...) toda sociedade é uma sociedade de corrida”. Nesse sentido, o autor explica: “quer seja nas sociedades antigas através do papel desempenhado pela cavalaria ou no poder marítimo através das conquistas dos mares, o poder, é sempre o poder de controlar um território por mensageiros, por meios de transporte e de transmissão”. Assim, “a velocidade é o próprio poder” de “apoderar-se de”, de dominar.

Consciente dessa propriedade política ou *cronopolítica* própria da aceleração do tempo, Aldibert, engenheiro de ferrovias, inferiu no século XIX que “se conseguirmos fazer que os comboios cheguem no segundo exacto, dotámos a humanidade do instrumento mais eficaz para

idades brasileiras, entre elas: Vitória (1895-1896), Campinas (1896-1897), Petrópolis (1898), Campos dos Goytacazes – sua cidade natal (1902-1903), Santos (1905-1910), Recife (1910-1917), João Pessoa (1913), Pelotas (1926-1929). Inclusive, sua trajetória e defesa de técnicas e teorias paisagísticas, em que imprimia um sentido de racionalidade técnica e econômica, fizeram dele um dos maiores expoentes do urbanismo no país. Cf (ANDRADE, 1991: 565-563).

⁶ Como projeto político, ele sofreu resistência da população que, tentando manter suas tradições e costumes estabelecidos em seu cotidiano, se opôs a modificações providas dessa modernidade como a imposição do sistema métrico com a Revolta do quebra-quilos (ver mais em SECRETO, María Verónica. (Des)medidos – A revolta dos quebra-quilos (1874-1876). Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2011), a resistência aos recrutamentos (ver mais em (CORTEZ IRFFI, 2015) e perda de terras de seus sítios para a passagem da estrada de ferro (ver mais em REIS, 2015), por exemplo.



a construção do mundo novo” (VIRILIO, 2000: 19). A compreensão de que “o próprio da velocidade absoluta é ser poder absoluto, controle absoluto, instantâneo” implica na possibilidade de se impor, em última instância, maior domínio sobre territórios, pessoas e relações sociais, uma vez que, essas relações influenciavam os termos de jogos de poder no final do século XIX, localizando-os no eixo velocidade/transporte/transmissão. Pois, além da via férrea, a Linha telegráfica, anexa os trilhos das estradas de ferro, assegurava uma comunicação mais célere entre centros administrativos e remotas regiões do território que se almejava controlar. Aspecto que terminou por auxiliar na dominação de povos entendidos como atrasados – por exemplo, pelo Imperialismo de nações europeias.

Barsanufu Gomides Borges, escrevendo sobre a construção de ferrovias no Brasil, sugeriu a estreita relação do governo imperial e depois republicano com tais projetos. Nas palavras do autor, “a história nos revela que as estradas de ferro sempre estiveram sob a tutela do poder de Estados ou de grupos econômicos e serviram de elemento modernizador e civilizador, segundo os interesses dominantes” (BORGES, 2010: 28). Assim, é necessário considerar os jogos de poder estabelecidos na consolidação do Estado territorial nos projetos de construção de estradas e canais no Ceará, fato que elucida o empenho do governo nas discussões sobre as modificações programadas para o território cearense. Assim, por trás desses projetos, existia complexos campos de embates, que se processavam entre as diferentes intenções políticas nacionais e locais, brasileiras e cearenses.

Nesse caso, é muito importante frisar o quão ficavam nítidas as diferenças das cartografias produzidas na segunda metade do século XIX, em relação às desenhadas no período colonial: o interesse não é mais em garantir a ocupação do espaço, mas instrumentalizá-lo a serviço de um tempo específico, um regime de historicidade particular, o moderno. As políticas insinuadas nas cartografias de Marcos Antônio de Macedo e Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, sobretudo neste segundo, denotam os interesses no controle e domínio do território cearense através da implementação de um projeto que garantisse a velocidade de transporte/transmissão/comunicação tão necessários às realizações das atividades administrativas de um estado centralizado.

Os efeitos desses projetos, ou o caráter totalitário dessas instrumentalizações do espaço, foram evidenciados nos mais diferentes aspectos das vivências e na percepção de mundo das populações submetidas a eles. Na intenção de não finalizar sem a sugestão de um exemplo desses impactos, destaca-se abaixo uma anedota, que muito evidencia sobre as dimensões espaço/temporais paulatinamente espalhadas pelo território cearense, no final do século XX e



início do XX, sobretudo nas regiões onde havia tráfego de trens e linha telegráfica. Em sua *Contribuição ao Folclore Nacional*, José Carvalho destacou em tom jocoso:

A estrada de ferro e o telegrafo são cousas recentes no sertão do Ceará. Mas, logo que o cearense os viu, não tardou a tirar dele um conceito e formular uma comparação curiosa. É ainda com Deus a sua teoria. O trem, neste tempo, só chegava até ao Quixadá e o cearense conversava com seu vizinho, num carro barato de segunda classe, sentenciando:

- Compadre, antigamente, o sujeito fazia uma cousa e quem pagava eram os filhos e os netos; mas hoje, o cabra acaba de fazer tá pagando.
- E você não sabe por que é isto não, seu compadre?
- Sei não!
- Eu lhe digo. É porque antigamente Deus andava a pé. Mas, hoje, anda de trem. E quando não pode ir, passa um telegrama! ⁷

Considerações Finais

As cartografias antigas constituem um rico material de pesquisa, repleto de indícios e sinais de relações sociais estabelecidas em sua produção e que constituem elemento fundamental à investigação histórica. Elas cumprem o papel social de evidenciar indícios do processo de produção do território nacional na segunda metade do século XIX, uma vez que são entendidas como parte integrante e um dos produtos do projeto de uma moderna Nação brasileira, preconizada no âmbito do governo imperial e, depois, republicano. Nesse sentido, elas são compreendidas como fato, o traço desenhado no papel, mas também como fábula, porque esses mesmos traços indicam negociações, tensões, ajustes e desajustes que muito sugerem sobre o processo de delineamento dos espaços e dos poderes ali inscritos e os projetos políticos que se articulava para os espaços ali delineados.

O território das províncias, espaços compreendidos como partes constitutivas da nação brasileira, foi a principal temática das cartografias produzidas na segunda metade do século XIX, pelos engenheiros e geógrafos envolvidos com o governo provincial, mais tarde estadual. O interior do território cearense correspondia diretamente ao interior do território nacional, por isso, era necessário que esses espaços denotassem tudo aquilo que se esperava de um Estado moderno, com paisagens exuberantes e facilmente disciplináveis.

Dessa forma, este estudo demonstrou como, na produção de mapas históricos que circunscreviam o território do interior cearense, foram apresentados os novos objetivos em

⁷ CARVALHO, José. *O matuto cearense e o caboclo do Pará – contribuição ao folclore nacional*. Fortaleza: Imprensa Universitária da UFC, 1973, p. 103-104.



torno da cartografia no Brasil da segunda metade do século XIX, que era convencer sobre a instrumentalização dos espaços. Mas também, defender projetos políticos modernos, como a construção de canais e estradas de ferro, como um caminho natural para a moderna nação brasileira. Analisar esses projetos consistiu, por fim, em perceber a invenção de um Estado pelos produtores das referidas cartografias, concomitante aos jogos de interesse e poder que estavam postos naquele momento.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, Capistrano de. Capítulos de História Colonial, 1907. In: http://www.4shared.com/office/NKrq5vvx/capistrano_de_abreu_captulos.html. Acesso em 01.02.2012.
- ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. Nos destinos de fronteira: história, espaços e identidade regional. Recife: Bagaço, 2008.
- ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. “O Plano de Saturnino de Brito para Santos e a Construção da Cidade Moderna no Brasil”. In: IV Encontro Nacional da ANPUR, Salvador. Anais. Salvador, 1991, p. 565-563.
- ARCHELA, Rosely Sampaio. Evolução Histórica da Cartografia no Brasil: Instituições, formação profissional e técnicas cartográficas. Revista Brasileira de Cartografia No 59/03, Dezembro 2007, pp. 213-223.
- BORGES, Barsanufu Gomides. *Ferrovia e modernidade*. Revista UFG. Ano XIII, nº 11. Dez, 2011, p. 28.
- CARVALHO, José. *O matuto cearense e o caboclo do Pará – contribuição ao folclore nacional*. Fortaleza: Imprensa Universitária da UFC, 1973, p. 103-104.
- CARVALHO, Maria Alice Rezende de. Governar por retas: engenheiros na Belle Époque carioca. In: CARVALHO, Maria Alice Rezende de (org). Quatro vezes cidade. 1ª ed. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994, p. 65-91.
- CORTEZ IRFFI, Ana Sara R. P. O Cabra do Cariri Cearense – A invenção de um conceito oitocentista. Tese de Doutorado em História Social, UFC, 2015.
- DELEUZE, Gilles. & GUATTARI, Félix. Mil Platôs. Vol. 1. São Paulo: Ed. 34, 1995.
- DIAS, Maria Odila Leite da Silva. A Interiorização da metrópole e outros estudos. São Paulo: Alameda Casa Editorial, 2005.
- GUIMARÃES, Manoel Luis Salgado. Nação e Civilização nos Trópicos: o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e o Projeto de uma História Nacional. In: Estudos Históricos. Rio de Janeiro. N. 1. 1988, pp. 5-27.
- HARDMAN, Francisco Foot. Trem fantasma: a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- HARVEY, David. Condição pós-moderna. São Paulo: Edições Loyola, 2010.
- _____. A produção capitalista do espaço. São Paulo: Annablume, 2005.
- HERSCHMANN, Micael M. & PEREIRA, Carlos Alberto Messeder. O imaginário moderno no Brasil. In: HERSCHMANN, Micael M. & PEREIRA, Carlos Alberto Messeder (orgs). A invenção do Brasil moderno: medicina, educação e engenharia nos anos 20-30. Rio de Janeiro: Rocco, 1994.
- JOLY, Fernand. A Cartografia. 10ed. Campinas: Papirus, 1990.
- KROPF, Simone Petraglia. O saber para prever, a fim de prover – A engenharia de um Brasil moderno. In: HERSCHMANN, Micael M. & PEREIRA, Carlos Alberto Messeder (orgs). A



invenção do Brasil moderno: medicina, educação e engenharia nos anos 20-30. Rio de Janeiro: Rocco, 1994, p. 202.

LEMENHE, Maria Auxiliadora. *As Razões de uma cidade: conflito de hegemonias*. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.

MERLEAU-PONTY, Maurice. *Palestras*. Lisboa/Portugal: Edições 70, 1940.

OLIVEIRA, Gabriel Pereira de. Sentidos de um pedaço de rio que não existiu: A transposição do São Francisco em meados do século XIX. In: CORTEZ, Ana Isabel R. P.; FUNES, A. Eurípedes; MAIA NETO, Emy & RIOS, Kenia S. *História e Natureza: capítulos de História Social*. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2013.

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

RAMOS, Francisco Régis Lopes. *O fato e a fábula: O Ceará na escrita da História*. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2012.

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

REIS, Ana Isabel RPC. O Ceará em linha reta: espaço e tempo na produção da moderna nação brasileira. *Revista História Unisinos*. Vol 20, nº 2, Maio/Agosto 2016, pp. 201-212.

SANTOS, Milton. *Pensando o espaço do homem*. 5 ed. 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

SECRETO, Maria Verónica. *(Des)medidos – A revolta dos quebra-quilos (1874-1876)*. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2011.

SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. *Planos para o Império: os planos de viação do segundo reinado (1869-1889)*. São Paulo: Alameda, 2012.

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

VIRILIO, Paul. *Cibermundo: a política do pior*. Lisboa: Teorema, 2000, p. 14-19.