



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
INSTITUTO DE ESTUDOS SOCIOAMBIENTAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

ANDERSON FELIPE SANTOS OLIVEIRA

“CAMINHOS QUE FORMAM”: REDES E PRODUÇÃO DO TERRITÓRIO NO
CARIRI CEARENSE OITOCENTISTA

GOIÂNIA
2022



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
INSTITUTO DE ESTUDOS SÓCIO-AMBIENTAIS

TERMO DE CIÊNCIA E DE AUTORIZAÇÃO (TECA) PARA DISPONIBILIZAR VERSÕES ELETRÔNICAS DE TESES

E DISSERTAÇÕES NA BIBLIOTECA DIGITAL DA UFG

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Federal de Goiás (UFG) a disponibilizar, gratuitamente, por meio da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD/UFG), regulamentada pela Resolução CEPEC nº 832/2007, sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a [Lei 9.610/98](#), o documento conforme permissões assinaladas abaixo, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data.

O conteúdo das Teses e Dissertações disponibilizado na BDTD/UFG é de responsabilidade exclusiva do autor. Ao encaminhar o produto final, o autor(a) e o(a) orientador(a) firmam o compromisso de que o trabalho não contém nenhuma violação de quaisquer direitos autorais ou outro direito de terceiros.

1. Identificação do material bibliográfico

Dissertação Tese Outro*: _____

*No caso de mestrado/doutorado profissional, indique o formato do Trabalho de Conclusão de Curso, permitido no documento de área, correspondente ao programa de pós-graduação, orientado pela legislação vigente da CAPES.

Exemplos: Estudo de caso ou Revisão sistemática ou outros formatos.

2. Nome completo do autor

Anderson Felipe Santos Oliveira

3. Título do trabalho

Caminhos que formam: redes e produção do território no Cariri cearense oitocentista.

4. Informações de acesso ao documento (este campo deve ser preenchido pelo orientador)

Concorda com a liberação total do documento SIM NÃO¹

[1] Neste caso o documento será embargado por até um ano a partir da data de defesa. Após esse período, a possível disponibilização ocorrerá apenas mediante:

a) consulta ao(à) autor(a) e ao(à) orientador(a);

b) novo Termo de Ciência e de Autorização (TECA) assinado e inserido no arquivo da tese ou dissertação.

O documento não será disponibilizado durante o período de embargo.

Casos de embargo:

- Solicitação de registro de patente;
- Submissão de artigo em revista científica;
- Publicação como capítulo de livro;
- Publicação da dissertação/tese em livro.

Obs. Este termo deverá ser assinado no SEI pelo orientador e pelo autor.



Documento assinado eletronicamente por **ANDERSON FELIPE SANTOS OLIVEIRA, Discente**, em 30/01/2023, às 12:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Denis Castilho, Professor do Magistério Superior**, em 30/01/2023, às 12:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **3489323** e o código CRC **DA7159B0**.

ANDERSON FELIPE SANTOS OLIVEIRA

**“CAMINHOS QUE FORMAM”: REDES E PRODUÇÃO DO TERRITÓRIO NO
CARIRI CEARENSE OITOCENTISTA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Estudos Socioambientais da Universidade Federal de Goiás, como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de concentração: Natureza e Produção do Espaço

Linha de Pesquisa: Dinâmica Socioespacial

Orientador: Prof. Dr. Denis Castilho

GOIÂNIA

2022

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UFG.

Oliveira, Anderson Felipe Santos

"Caminhos que formam" [manuscrito] : redes e produção do território no Cariri cearense oitocentista / Anderson Felipe Santos Oliveira. - 2022.

CXXI, 121 f.: il.

Orientador: Prof. Dr. Denis Castilho .

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Goiás, Instituto de Estudos Socioambientais (Iesa), Programa de Pós-Graduação em Geografia, Goiânia, 2022.

Bibliografia.

Inclui mapas, fotografias, gráfico, tabelas, lista de figuras, lista de tabelas.

1. Cariri cearense. 2. Redes. 3. Território. 4. Século XIX. I. Castilho , Denis, orient. II. Título.

CDU 911



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
INSTITUTO DE ESTUDOS SÓCIO-AMBIENTAIS

ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO

Ata nº 84 da sessão de Defesa de Dissertação de **Anderson Felipe Santos Oliveira**, que confere o título de Mestre em **Geografia**, na área de concentração em **Natureza e Produção do Espaço**.

Aos trinta dias do mês de agosto do ano de dois mil e vinte e dois, a partir das 14:00 horas, por meio de videoconferência, realizou-se a sessão pública de Defesa de Dissertação intitulada “**Caminhos que formam: redes e produção do território no Cariri cearense oitocentista**”. Os trabalhos foram instalados pelo Orientador, Professor Doutor Dênis Castilho (**IESA/UFG**) com a participação dos demais membros da Banca Examinadora: Professor Doutor Edilson Alves Pereira Júnior (UECE), membro titular externo; Professor Doutor Francisco Wlirian Nobre (SEDUC-CE), membro titular interno. Durante a arguição os membros da banca **não fizeram** sugestão de alteração do título do trabalho. A Banca Examinadora reuniu-se em sessão secreta a fim de concluir o julgamento da Dissertação, tendo sido o candidato **aprovado** pelos seus membros. Proclamados os resultados pelo Professor Doutor Dênis Castilho, Presidente da Banca Examinadora, foram encerrados os trabalhos e, para constar, lavrou-se a presente ata que é assinada pelos Membros da Banca Examinadora, aos trinta dias do mês de agosto do ano de dois mil e vinte e dois.

TÍTULO SUGERIDO PELA BANCA



Documento assinado eletronicamente por **Dênis Castilho, Professor do Magistério Superior**, em 30/08/2022, às 17:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **EDILSON ALVES PEREIRA JUNIOR, Usuário Externo**, em 01/09/2022, às 10:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Francisco Wlirian Nobre, Usuário Externo**, em 02/09/2022, às 13:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **3135167** e o código CRC **8C146B79**.

**“CAMINHOS QUE FORMAM”: REDES E PRODUÇÃO DO TERRITÓRIO NO
CARIRI CEARENSE OITOCENTISTA**

ANDERSON FELIPE SANTOS OLIVEIRA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Estudos Socioambientais da Universidade Federal de Goiás, como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Banca examinadora

Prof. Dr. Denis Castilho

(Presidente)

Universidade Federal de Goiás

Prof. Dr. Edilson Alves Pereira Júnior

(Membro titular)

Universidade Estadual do Ceará

Prof. Dr. Francisco Wlirian Nobre

(Membro titular)

Secretaria da Educação do Estado do Ceará

Data de defesa: 30 de agosto de 2022

Resultado: Aprovado

GOIÂNIA

2022

Agradecimentos

Ao pensar sobre gratidão, muitos momentos e nomes me veem à memória. Os últimos dois anos e meio foram cheios de transformações, e essa longa caminhada de aprendizados e conquistas é fruto de um esforço coletivo de muitas mãos, às quais agradeço imensamente.

Inicialmente, agradeço aos meus pais, Edivan e Dorinha, por todo apoio, investimento e esforço ao compartilhar tantos sonhos comigo. Também ao meu irmão, Mateus, e a todos os meus familiares, pelos momentos de descontração em meio aos desafios da pós-graduação. Amo vocês!

Um agradecimento mais que especial ao meu grande amigo Joedson, que me levou do Ceará até Goiânia e me deu todo o suporte desde a seleção do mestrado, me mostrando a Universidade Federal de Goiás, me orientando a cada nova dúvida e me apresentando a pessoas que fizeram esta conquista acontecer. Muito obrigado, Jojó!

Por meio do Joedson, conheci o prof. Dr. Alex Ratts, grande amigo, a quem nunca conseguirei agradecer tudo o que fez por mim desde o primeiro dia que cheguei a Goiânia. Alex me recebeu em sua casa e, com todo seu cuidado, me ajudou imensamente no início da pós-graduação. Agradeço por todas as conversas, risadas e chás que compartilhamos nos difíceis meses do início da pandemia.

Agradeço ao meu orientador, prof. Dr. Denis Castilho, pelo estímulo ao conhecimento e, sobretudo, pela liberdade nos caminhos da pesquisa, sempre me apoiando e motivando frente aos desafios. Denis me ensinou muito sobre como é importante o entusiasmo e o comprometimento com a ciência que produzimos, e como ela pode mudar nossa realidade. Agradeço pelo cuidado e pela parceria.

Sou grato aos colegas do IESA, do GeTer e LABOTER, que, infelizmente, só pude conhecer por meio das plataformas de aula virtual devido à pandemia da covid-19. Aos professores Sonia, Maria Geralda (*in memoriam*), Eguimar, Eliana e Ivanilton e a todos os colegas das disciplinas, também deixo meu agradecimento por todos os ensinamentos e debates durante as aulas.

Ao grande amigo Igor, que, desde a graduação, compartilha muitas histórias, desde coletivos, entidades estudantis e viagens para eventos. Na pesquisa, não é diferente, muitas foram as conversas e contribuições frente aos desafios que iam surgindo. Agradeço por cada leitura de texto, cada indicação e pelas muitas horas em grupos de estudo sobre essa Geografia que fazemos.

Aos amigos espalhados por este Brasil afora, feitos antes e durante a pós-graduação, que me ouviram em meio a esta longa caminhada do processo de escrita e que, de alguma forma, me acolheram nos momentos difíceis, obrigado! Cada conversa e momento de alívio contribuíram muito.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo apoio financeiro para a pesquisa, concedido por meio de bolsa de estudo.

Ao Programa de Pós-Graduação/IESA/UFG e a todos os funcionários que deram apoio institucional e todo o suporte remoto durante a pandemia.

Aos professores Dr. Liro Nobre e Dr. Edilson Pereira, pelas sinceras contribuições para esta pesquisa, desde a qualificação até a defesa.

Muito obrigado pelas valorosas contribuições!

Um livro é a prova de que os homens são capazes de fazer magia.

Carl Sagan

RESUMO

Os arranjos econômicos constituídos pela criação do gado no quadro colonial promoveram grandes mudanças no território de toda a capitania. O surgimento das vilas, na primeira metade do século XIX, encadeia-se a uma série de transformações no território cearense desde sua independência de Pernambuco. Nesse processo, as redes estabelecidas sintetizam as relações que repercutem no Cariri na constituição de sua economia frente aos paradigmas da produção, da circulação e do consumo. Tais questões nos levaram a problematizar: quais funções as redes exerceram nas transformações territoriais do Cariri cearense no século XIX? Para isso, buscamos compreender sua gênese, seu papel no processo de produção do território no Cariri no início do século XIX e a influência dos planos de modernização das redes na constituição de uma conexão do sul da província à Fortaleza. Os procedimentos metodológicos baseiam-se em levantamento bibliográfico de temáticas como redes e produção do território, formação do Cariri Cearense, projetos de implantação de estradas de ferro e o processo de modernização do território. Além disso, a partir dos acervos de plataformas como a Biblioteca Nacional Digital, o Instituto Histórico do Ceará e o *Center for Research Libraries – Global Resources Network*, realizamos a pesquisa de documentos, relatórios, mapas e textos acerca das redes e do território cearense. Ao concluir nossa análise, compreendemos que as redes possibilitaram, na primeira metade dos oitocentos, a tentativa de constituir uma unidade territorial não só econômica, mas também política e administrativa articulando o sul cearense com os sertões vizinhos. Contudo, a partir da década de 1860, o Cariri se tornou elemento central na organização dos projetos de modernização das redes e do território cearense como um ponto de controle no sul do estado diminuindo a influência das provinciais vizinhas e aumentando a centralidade de Fortaleza. Enquanto elementos de integração e de controle, as redes nos permitem compreender como, no Cariri do século XIX, diferentes sujeitos utilizaram-se delas para agir territorialmente no domínio da circulação, dos limites e do poder.

Palavras-chave: Cariri cearense, Redes, Território, Século XIX.

ABSTRACT

The economic arrangements constituted by cattle raising in the colonial framework promoted great changes in the territory of the entire captaincy. The appearance of the villages, in the first half of the 19th century, is linked to a series of transformations in the Ceará territory since its independence from Pernambuco. In this process, the established networks synthesize the relations that have repercussions in Cariri in the constitution of its economy facing the paradigms of production, circulation, and consumption. Such questions led us to problematize: what functions did the networks play in the territorial transformations of Cariri Ceará in the 19th century? For this, we seek to understand its genesis, its role in the production process of the territory in Cariri in the early nineteenth century, and the influence of the modernization plans of the networks in the constitution of a connection from the south of the province to Fortaleza. The methodological procedures are based on a bibliographical survey of themes such as networks and production of territory, the formation of Cariri Cearense, railroad implementation projects, and the territory modernization process. In addition, based on the collections of platforms such as the Biblioteca Nacional Digital, the Instituto Histórico do Ceará, and the *Center for Research Libraries - Global Resources Network*, we researched documents, reports, maps, and texts about the networks and the territory of Ceará. In concluding our analysis, we understand that the networks made possible, in the first half of the 1800s, the attempt to constitute a territorial unit not only economically, but also politically and administratively, articulating the south of Ceará with the neighboring hinterlands. However, from the 1860s on, Cariri became a central element in the organization of the modernization projects of the Ceará networks and territory as a control point in the south of the state decreasing the influence of the neighboring provinces and increasing the centrality of Fortaleza. As elements of integration and control, the networks allow us to understand how, in the 19th century Cariri, different subjects used them to act territorially in the realm of circulation, limits, and power.

Keywords: Cariri cearense, Networks, Territory, 19th Century.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa do Cariri no início do século XIX	18
Figura 2– Matriz metodológica de períodos e variáveis de análise.....	20
Figura 3 – Áreas de influência e povoamento do Brasil (1500–1600).....	28
Figura 4 -Caminhos das boiadas pernambucanas e baianas até o século XVII	31
Figura 5 - Áreas de influência de vilas, povoados e cidades no Brasil: 1720–1800	34
Figura 6 -- Caminhos das boiadas no Ceará e capitanias vizinhas até o século XIX	37
Figura 7 - Fazendas de criar, estradas das boiadas e feiras pernambucanas da atividade criatória	41
Figura 8 - Fazendas de criar, estradas das boiadas e feiras pernambucanas da atividade criatória	43
Figura 9 – Vilas criadas no Ceará no século XVIII e atividades desempenhadas..	50
Figura 10 -- Regiões produtivas cearense no início do século XIX	59
Figura 11– Vilas e povoados do Cariri no início do século XIX.....	69
Figura 12 – População livre das vilas do Cariri cearense em 1860.....	72
Figura 13 – População escrava das vilas do Cariri cearense em 1860.....	72
Figura 14 – Produção da pecuária nas vilas do Cariri em 1860	74
Figura 15 – Números da produção de derivados da cana-de-açúcar no Cariri (1860)	76
Figura 16 – Mapa do projeto da província dos Cariris Novos	82
Figura 17 – Mapa topográfico da Comarca do Crato – província do Ceará.....	91
Figura 18 – Representação do projeto da Estrada em linha reta de Crato para Icó	93
Figura 19 – Exportações de algodão da província do Ceará de 1845 a 1900	98
Figura 20 – Mapa dos projetos ferroviários para a província do Ceará no século XIX	100

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Exportação de café e fazendas da província cearense em 1862..... 104

Tabela 2 – Exportação de algodão e fazendas da província cearense em 1862 105

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
CAPÍTULO I – CAMINHOS QUE FORMAM: BASES DA FORMAÇÃO TERRITORIAL CEARENSE.....	26
Os vetores da colonização do Nordeste.....	27
Os caminhos de formação do Ceará	35
A rede embrionária de vilas cearenses	49
CAPÍTULO II – PRODUÇÃO DO TERRITÓRIO E ORGANIZAÇÃO SOCIOESPACIAL DO CARIRI CEARENSE NOS OITOCENTOS: Do OASIS à PROVÍNCIA	62
A formação dos núcleos caririenses	63
Organização das atividades econômicas no Cariri.....	70
Elites locais e a produção do território cearense no Cariri	78
capítulo III – CAMINHOS QUE TRANSFORMAM: PROJETOS DE INTEGRAÇÃO TERRITORIAL PARA O CARIRI CEARENSE	87
Os novos caminhos projetados para o Cariri.....	88
Os planos de estradas de ferro para o Ceará	95
As estradas de ferro em direção ao sul cearense.....	102
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	108
REFERÊNCIAS	114

INTRODUÇÃO

É o Cariri no sul do Ceará, uma região caracterizada por suas águas perenes jorrantes das faldas do planalto do Araripe, sua vegetação verde nos sítios, seus buritis e babaçus de porte tão elegante, seus canaviais ao pé-da-serra do Araripe e dos brejos vizinhos, seus engenhos que moem canas-de-açúcar e cheiram a mel, seus bois tardos e pacientes que ruminam nas bagaceiras, ao lado de burros irrequietos que, durante o dia de sol a sol, cambitavam nas moagens, num vaivém contínuo dos cortes de seus sítios para o pé dos engenhos e vice-versa suas lindíssimas paisagens vistas das ladeiras da chapada araripana. (PINHEIRO, 1963, p. 13)

Como elementos materiais da organização do espaço, as redes nos permitem entender paradigmas como circulação, comunicação, fluxos, centralidades, dentre outros elementos. Além disso, pela relação que compartilham com o território, elas também nos possibilitam analisar a ação de diferentes sujeitos na organização socioespacial. Desse modo, como destaca Raffestin (1993, p.157), “toda rede é uma imagem do poder ou, mais exatamente, do poder do ou dos atores dominantes [...]”.

Os caminhos de formação do Ceará são um dos capítulos interessantes do que se processou na colonização do Nordeste brasileiro, tendo o gado como o mais expressivo vetor de colonização. No Ceará, a atividade criatória ocupou todo o território fundando vilas interligadas por caminhos das boiadas, que firmaram as bases da rede urbana cearense.

Ao longo do século XVIII, em diferentes partes do Ceará, surgiram núcleos que articularam o desempenho de atividades econômicas em função da colonização do território. Fortaleza, no litoral, Aracati, na foz do rio Jaguaribe, Sobral, na Região Norte, Icó, no centro da capitania, e o Crato, no sul cearense, compuseram os principais núcleos dessas regiões no decorrer dos séculos XVIII e XIX.

Apesar da pecuária se destacar no âmbito da história econômica do Ceará, algumas regiões se especializaram também em outras atividades como é o caso do sul cearense. O Cariri situa-se nas cabeceiras do Rio Salgado, no grande vale do Araripe, e é marcado por sua diversidade de características na cultura e no meio ambiente. Ademais, teve, na sua formação, o desenvolvimento de atividades econômicas como a produção agrícola, que se destacou no abastecimento das vilas sertanejas no centro do Nordeste.

Ao analisarmos o sul cearense, destacamos sua condição como um ponto de confluência de importantes caminhos coloniais que articularam antigas capitanias, como Piauí, Pernambuco, Bahia e Paraíba, em um entreposto na organização da circulação de homens e boiadas que transitavam pelos interiores do sertão do Nordeste; portanto, nos

questionamos: as redes exerceram influência na produção territorial cearense no Cariri do século XIX?

Nesse processo, buscamos como objetivo central compreender em que medida as redes condicionaram a produção do território cearense no Cariri ao longo do século XIX. Para isso, nos orientamos em dois momentos: inicialmente, na gênese dessas redes e na formação dos núcleos caririenses até a primeira metade dos oitocentos; e, em um segundo momento, nos projetos de integração do território por meio de redes, em função da busca da centralidade de Fortaleza e organização do território provincial do Ceará.

Assim, as redes estabelecidas sintetizam as relações que repercutiram sobre o território caririense na constituição de sua economia frente aos paradigmas da produção, circulação e consumo. Por isso, um primeiro objetivo foi demonstrar a gênese das redes no movimento de organização das funções econômicas do território cearense, sobretudo, com o desenvolvimento das atividades criatória e de agricultura.

Um segundo objetivo específico foi explicar o Cariri no desempenho das atividades econômicas, em como se produziam, distribuíam e consumiam os produtos do sul cearense por meio das redes estabelecidas na formação do território cearense. A intenção foi de tentar revelar as ações da vida econômica e política e, assim, a função das redes na organização do território cearense no Cariri, inclusive nos movimentos de fragmentação e intrageração do Cariri na organização da província do Ceará.

Um terceiro objetivo específico foi identificar em que medida os projetos de integração territorial, tendo as redes como infraestrutura necessária para essa integração, impactaram a vida econômica e política do Cariri. Portanto, consideramos a produção do território cearense analisando as redes em torno da necessidade de relação com a cidade de Fortaleza, sobretudo, para integrar o sertão e o litoral, além de garantir o Cariri como um ponto de controle na malha territorial cearense.

Assim, enfatizar o território e sua produção é uma forma de compreender como as redes e as estruturas de poder foram elementos centrais da constituição do Cariri e do Ceará. As redes são estruturas que nos possibilitam entender ações protagonizadas por meio dos modos de produção, circulação de produtos, comunicação entre núcleos e interesses de diferentes sujeitos que detêm o controle delas. Portanto, as redes imperam sobre relações de poder e assim influenciam na produção territorial.

Sem considerar as redes seria limitado compreender o sul cearense e entender seu processo de formação. Ademais, destacamos a importância da discussão sobre o território

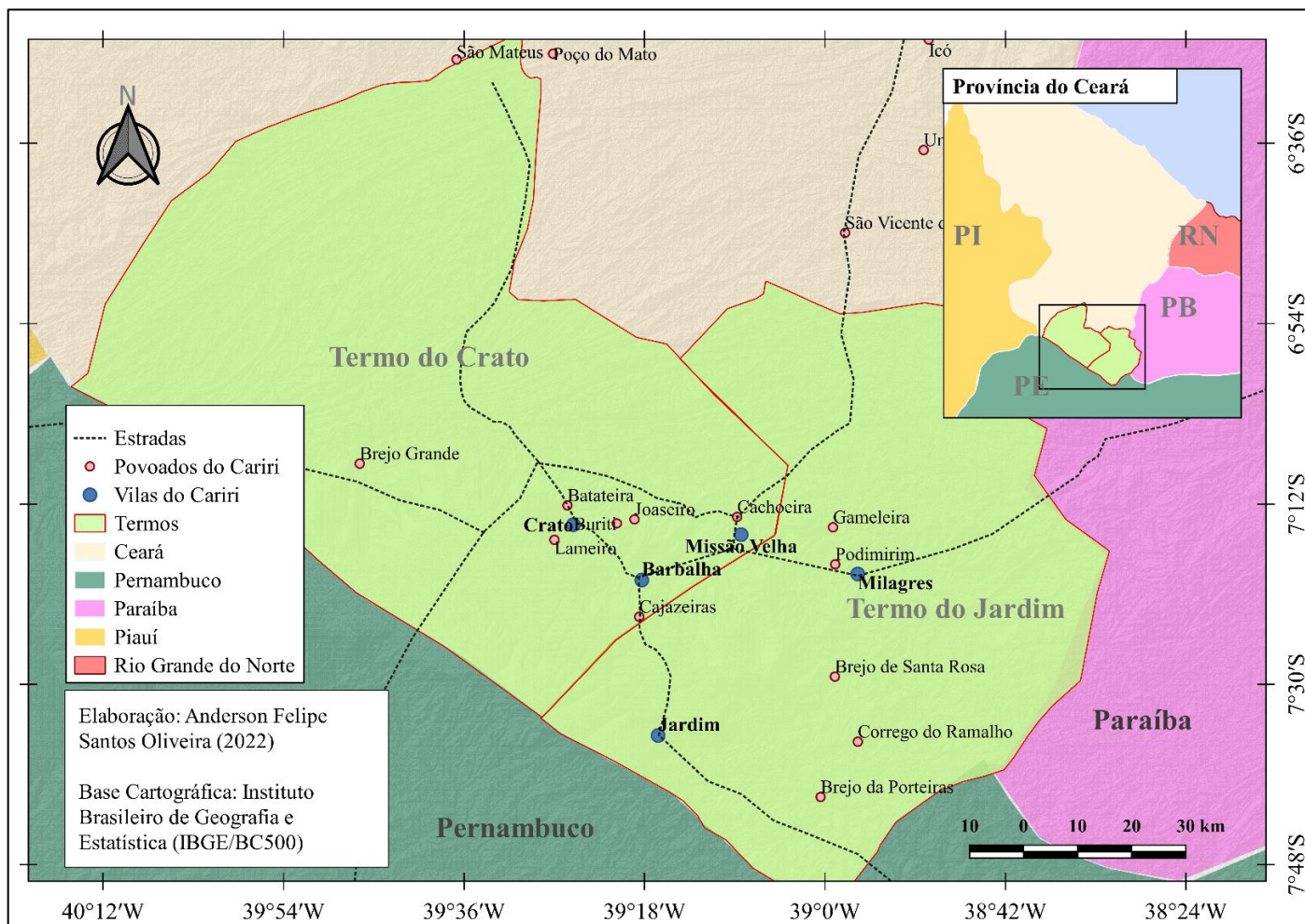
diante de que o Cariri, que constitui parte do território cearense, teve ao longo do processo de consolidação do Ceará algumas tentativas de emancipação política.

Esse contexto político é importante, pois demonstra as diferentes disputas na formação e consolidação do Ceará. Assim, evidenciamos a produção territorial cearense com enfoque nesse recorte do Cariri, onde os movimentos do contexto político e econômico revelam a amplitude multiescalar das ações dos sujeitos. Desse modo, buscamos compreender a produção do Ceará sob o ponto de vista das relações estabelecidas no Cariri.

Portanto, ao considerar nosso recorte de análise pela divisão política do início do século XIX, o Cariri era composto pelo termo do principal núcleo, que era o Crato. Ligado a ele, somam-se povoados que, mais tarde, se tornariam vilas como Missão Velha, Barbalha, Brejo Grande, dentre outros povoados. Além disso, mais ao leste do Crato, estava o termo de Jardim e a vila do mesmo nome e o povoado de Milagres, elevado a vila posteriormente.

Desse modo, ao observar as funções desses núcleos frente às suas complementaridades, analisamos as transformações no território cearense por meio das teias de relações entre esses núcleos (Figura 1). Nesta discussão, a atenção se voltou para aqueles povoados que se tornaram vilas ainda na primeira metade do século XIX e que detinham maior atuação na economia caririense.

Figura 1 – Mapa do Cariri no início do século XIX



Fonte: elaboração própria. Girão (1953), Theberge (1861) e Villiers de L'ile-Adam (1849)

A opção por trabalhar com recorte do século XIX na espacialização das transformações ocorridas no território cearense se deu no contexto de organização do Ceará naquele momento, no qual se observou a divisão das funções produtivas em diferentes partes da província. Isso demonstrou um problema na integração territorial, o qual só passou a ser mudado a partir da segunda metade do século XIX.

No início dos oitocentos, o Cariri tinha como única vila o Crato, contudo, observa-se que, após o período de independência do Ceará em relação a Pernambuco, as transformações no território ganharam maior velocidade, surgindo outros núcleos importantes como Jardim, Barbalha, Milagres, Missão Velha e Brejo Grande.

A série de transformações territoriais com o surgimento de vilas e a ampliação das funções econômicas e políticas impactaram diretamente a organização territorial no Cariri, o que viria a se tornar o desejo de constituição de uma unidade territorial político-administrativa em busca de maior autonomia em relação à província do Ceará.

Tais questões nos levam a problematizar: quais funções as redes exerceram nas transformações territoriais do Cariri cearense no século XIX? Qual a gênese dos caminhos das boiadas e sua importância na formação de rede de vilas do Ceará? Como se deu a formação do Cariri e a organização de sua produção? Quais as implicações na manutenção das redes sobre o Cariri ao longo do século XIX?

Diante dessas questões, era necessário organizar de forma processual os encaminhamentos metodológicos considerando os objetivos e temas delineados. Assim, nos orientamos na perspectiva dos estudos em Geografia Histórica levando em conta: inicialmente, a periodização das transformações relacionadas ao objeto; em segundo lugar, as escalas e variáveis de interpretação dos fenômenos e a organização das fontes de consulta que proporcionariam as bases da pesquisa.

Tendo em consideração o volume de informações, alguns recortes eram essenciais em uma linha tênue entre um recorte temporal que tornasse possível perceber a evolução das dinâmicas das redes, mas também que não fosse generalizante, perdendo de vista os movimentos políticos e econômicos da produção territorial.

Assim, três períodos (gênese, formação e provincialização/integração) e três variáveis (infraestrutura do território, dinâmicas econômicas e dinâmicas políticas) fundamentaram a construção da pesquisa por múltiplas escalas (Figura 2):

Figura 2– Matriz metodológica de períodos e variáveis de análise

Periodização	Infraestrutura territorial	Dinâmica econômica	Dinâmica política
Gênese	Caminhos das boiadas e formações das primeiras vilas	Desenvolvimento da atividade criatória	Colonização e ocupação cearense
Formação do Cariri cearense	Caminhos, primeiros núcleos e posição de entreposto de conexão do sul cearense com províncias vizinhas	Desenvolvimento do comércio de produtos agrícolas e derivados da cana-de-açúcar	Formação das elites locais sob influência pernambucana
Provincialização e integração cearense	Projetos ferroviários	Expansão do modelo agroexportador de algodão e outras culturas	Fortalecimento do controle territorial cearense e da integração sertão–litoral

Fonte: elaboração própria

A definição dos períodos fora estabelecida como uma forma de operacionalizar os diferentes momentos da produção territorial cearense instituindo demarcações relativas à compreensão das redes que seriam analisadas por múltiplas escalas: fenômeno, análise e ação. Dessa forma, os diferentes períodos contribuem para uma tentativa de apreender o movimento global de transformação das sociedades sob o ponto de vista de momentos específicos (RODRIGUES, 2020).

Sendo assim, primeiro analisamos os eventos que antecederam o século XIX, o qual é o nosso foco de interpretação. Para compreensão do contexto de formação cearense, entendemos a colonização do território desencadeado por duas dinâmicas: o desenvolvimento da atividade criatória como base econômica do Ceará e a expansão das fazendas de criação, que deram origem às primeiras vilas e aos caminhos de transporte das boiadas.

O segundo período compreende o processo de provincialização cearense na ótica das ligações estabelecidas no Cariri. A ênfase foi observar as relações descontinuadas da província do Ceará no âmbito administrativo e as fortes interferências externas, sobretudo de Pernambuco. Entre essas relações, destacamos os movimentos locais de autonomia do Cariri ao passo do desenvolvimento de suas atividades econômicas e das relações com localidades dos sertões desassistidas pelos interesses do litoral na primeira metade do século XIX.

O terceiro período concerne ao processo de integração territorial do Ceará na constituição de relações mais diretas com a sede administrativa da província: Fortaleza. Desse modo, nos concentramos no processo de integração, que passa por dois movimentos territoriais: o primeiro ligado à constituição de redes ferroviárias, a fim de conectar as produções cearenses com os portos da província; e o segundo, aos movimentos de natureza política na fortificação da influência de regiões que tinham relações descontinuadas com a capital.

Dessa maneira, focamos nos elementos que demonstram o interesse de ligação do Cariri com Fortaleza sob a ótica econômica e política na consolidação da economia algodoeira, dos planos ferroviários e da integração provincial na segunda metade do século XIX.

A partir da constituição desses diferentes períodos, consideramos três variáveis e, por meio delas, algumas escalas. Na delimitação das escalas, consideramos como central a do fenômeno da produção territorial e seus elementos materiais: as redes. No entanto, não poderíamos desconsiderar outros direcionamentos como escala de análise a partir da problemática de: em que nível as redes permitem compreender a produção do território cearense além da escala de ação dos sujeitos envolvidos nesse processo, como o estado, as elites econômicas e outros grupos sociais, como os povos indígenas, trabalhadores e a igreja.

De acordo com Souza (2018), podemos trabalhar com essas diferentes escalas geográficas de modo que: a escala do fenômeno condiz com as características de um objeto real e suas delimitações no mundo físico, que podem ser a extensão de uma província ou estrada, ou de fenômenos com abrangência de processos e dinâmicas impessoais, ou de ação coletiva em territórios contínuos, ou de uma estrutura em rede.

Ademais, destacamos outras duas escalas complementares e essenciais: a escala de análise e a escala de ação. Conforme Souza (2018), a escala de análise refere-se à interpretação de características relevantes de uma problemática, no nosso caso, compreender o papel das redes na produção territorial do Cariri cearense; e a escala de ação está relacionada à compreensão de fenômenos sociais, portanto, do papel estratégico dos sujeitos nas práticas de produção do território no processo de colonização, na organização das atividades econômicas, na exploração do trabalho escravo, dentre outras situações.

Diante dessas escalas e desses recortes temporais, exploramos três variáveis na construção de nossa argumentação. A primeira variável de análise foi a infraestrutura do território considerando a materialização das redes, as quais puderam nos evidenciar diferentes projetos para o sul do território cearense. Compreendemos o desafio de tentar reconstituir os elementos da produção territorial, por isso, buscamos retratar essas transformações aliando a discussão à representação cartográfica das estruturas, dos recortes, dos circuitos e das escalas de atuação dos sujeitos.

A constituição dessas representações se deu aliando as descrições sobre o território cearense dos relatórios do presidente da província e dos periódicos do Instituto do Ceará, o material cartográfico histórico da Biblioteca Nacional Digital e as produções cartográficas de livros, teses e dissertações do território cearense. Assim, os mapas contribuíram para a espacialização e a representação geográfica ampliando os horizontes de nossa análise.

Uma segunda variável diz respeito às dinâmicas econômicas da província cearense. Desse modo, levamos em conta a constituição das diferentes atividades econômicas, desde a pecuária, a expansão das atividades agrícolas no Cariri e sua rede de relações nos sertões do Nordeste e a atividade algodoeira na segunda metade do século XIX, no movimento de expansão da exportação cearense e na constituição de redes de escoamento dessa produção.

Assim, ao considerar os diferentes elementos de natureza econômica, analisamos os mapas da agricultura, os projetos das câmaras municipais, além das narrativas em jornais do período, para fazer um paralelo entre os diferentes momentos da economia cearense e o modo como impulsionaram a produção territorial. Por fim, avaliamos a variável das dinâmicas políticas com o objetivo de evidenciar as ações dos governos, das elites econômicas e de outros sujeitos.

Com isso, analisamos o processo de colonização cearense na exploração dos recursos e do controle territorial por parte do governo lusitano e como esse movimento impulsionado por diferentes grupos produziu ocupações desconectadas.

Assim, o efeito resultou em diferentes grupos disputando o controle das relações cearenses: nos sertões, as elites interioranas ainda com forte relação e influência de outras províncias como Pernambuco; na foz do rio Jaguaribe, as elites comerciais de Aracati, o principal porto do Ceará até o século XIX; e a burguesia mercantil em Fortaleza, sede administrativa da província. Portanto, essas dinâmicas políticas foram fundamentais para aprofundar os projetos e as ações dos sujeitos para a materialização da produção territorial cearense.

Ao definir tais recortes, escalas e variáveis, ampliamos os conhecimentos prévios sobre o tema e aprofundamos a pesquisa nas fontes de consulta divididas em dois tipos. O primeiro deles consistiu no **levantamento bibliográfico e fichamento** de teses, dissertações e livros ligados às temáticas redes e território, para as quais utilizamos como referências Raffestin (1993), Santos (2009), Capel (2011), Castilho (2017), Jucá Neto (2007), Studart Filho (1937) e Reis (2015); sobre a formação territorial do Brasil, com base em Andrade (2011) e Moraes (2000 e 2008); sobre a geografia histórica do Ceará e do Cariri, segundo obras como as de Girão (1985), Figueredo Filho (2010), Ribeiro Júnior (1976), Oliveira (2003) e Lemenhe (1982), e trabalhos sobre as Estrada de Ferro de Baturité, fundamentados nos estudos de Assis (2011), Alencar (2021) e Reis (2015).

Um segundo passo diz respeito ao **levantamento das fontes**. Diante dos desafios do período pandêmico de 2020-2022, realizamos o levantamento a partir dos acervos digitais disponibilizados em plataformas como a Biblioteca Nacional Digital, o Instituto Histórico do

Ceará e o *Center for Research Libraries – Global Resources Network*. Na consulta desses imensos acervos, utilizamos o levantamento considerando documentos, mapas, relatórios oficiais e cartas do período de 1800 a 1900, tendo como referências as palavras-chave “Estradas”, “vias”, “caminhos”, “Ceará”, “Crato”, “Cariri” e “Araripe”.

Analisando a plataforma *Center for Research Libraries – Global Resources Network*, nos foi possível acessar os relatórios dos presidentes da província de 1836 a 1900, de modo que conseguimos dados a respeito das obras públicas relacionadas às estradas, além dos mapas da agricultura das vilas cearenses e das suas exportações.

Na Biblioteca Nacional Digital, analisamos os dados cartográficos produzidos sobre o Ceará, além acessarmos os jornais na plataforma da Hemeroteca, pela qual dois periódicos foram analisados: o jornal cariense *O Araripe*, do qual conseguimos informações sobre o cotidiano do Cariri; e o jornal *O Cearense*, com informações sobre os principais assuntos da província, além de ter, em suas colunas, os anseios das elites cearenses.

Com essa apreciação, tentamos contribuir com o debate acerca da função das redes na organização do território do Cariri cearense ao longo do século XIX. Entrementes, buscamos compreender as redes como elemento central a partir de três momentos essenciais: sua gênese, seu desempenho na organização do território do Ceará no Cariri e as implicações no sul do Ceará a partir dos projetos de integração do território cearense.

Desse modo, ao delimitar e definir os objetivos; estabelecer os períodos, as escalas, e variáveis e as fontes bibliográficas e documentais, apresentamos três propostas por meio deste trabalho: demonstrar a evolução da província cearense desde sua gênese, a organização do território cearense por seus elementos de natureza econômica e política e os projetos de consolidação e integração territorial que redefiniram as relações cearenses. Além disso, como encaminhamento, evidenciamos a materialização das relações de poder nas redes, os projetos de controle territorial e de articulação político-econômica e as contradições na constituição do Ceará e integração entre suas diferentes partes, como o Cariri.

Diante disso, dividimos o trabalho em três capítulos que compõem as divisões temáticas do trabalho. No primeiro deles, intitulado “Caminhos que formam: bases da formação territorial cearense”, investigamos a gênese dos caminhos que formaram o Ceará por meio das correntes pernambucanas e baianas que se desenharam sobre os sertões do Ceará. A partir desses caminhos, diferentes núcleos apresentaram grande importância na organização das funções econômicas dele, sobretudo com o desenvolvimento da indústria da carne seca.

Nesse capítulo, apresentamos a importância dos principais núcleos do território cearense nessa estrutura embrionária da rede urbana, além de demonstrarmos que as características que

cada um desses núcleos formou (articulados em uma área específica de relações) resultou na pouca influência da capital cearense na organização do território até o século XIX.

O segundo capítulo, “Produção do território e organização socioespacial do Cariri cearense nos oitocentos: do oásis à província”, trata do processo de formação do Cariri cearense diante de suas características produtivas e influência que se instituiu nos sertões que o circundavam. Destacamos como se formaram os mecanismos de produção do Cariri cearense com a pecuária como elemento de fixação dos colonos, a tentativa breve de exploração das minas de ouro que haviam sido levantadas na Serra Dourada do povoado dos Cariris Novos e, por fim, o elemento de maior importância para a história do Cariri cearense: a produção agrícola, sobretudo de cana-de-açúcar e seus derivados.

O capítulo foi fundamental para compreender um pouco mais sobre as características de produção do Cariri cearense, pois sustentavam as narrativas da importância no abastecimento de diferentes regiões sertanejas, em especial nos períodos de grandes secas. É a partir desses elementos, inclusive, que esse “oásis” vai ser defendido, pelo fato de que, por sua importância nas relações comerciais no sul cearense e nas áreas circunvizinhas sertanejas, deveria se tornar uma província, a fim de garantir assistência para as vilas e os povoados que se encontravam distante dos recursos do litoral.

No terceiro, apresentamos o debate sobre as redes na segunda metade do século XIX e como os projetos que se desenharam para a província do Ceará vão se direcionar ao Cariri. Dessa forma, no capítulo “Caminhos que transformam: projetos de integração territorial para o cariri cearense”, discutimos o modo como as redes se tornaram o foco da organização do território do Ceará como principal forma de alcançar o desenvolvimento de suas vilas.

Assim, partimos da problemática das redes, em função de sua condição e da necessidade da manutenção para acelerar a circulação de produtos entre centros comerciais com os quais o sul cearense esteve articulado. Nesse processo, surgiram projetos que modificariam essa realidade, de início, com a criação de uma estrada em linha reta entre o Cariri e Icó, que repercutiu de maneira negativa, já que impactaria diretamente a principal via de circulação do Cariri cearense — a Estrada Geral do Jaguaribe.

O segundo momento da análise focou no início dos projetos de estradas de ferro para o Ceará, em especial, o projeto Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato, desenvolvido no final do século XIX. Fruto do processo de disputa pela centralidade provincial entre Fortaleza e Aracati, essa estrada de ferro buscou integrar o Cariri, como centro produtor da província, ao litoral na tentativa de diminuir as relações diretas com outras capitâneas. Assim, atentamo-nos para a composição dos planos de instalação dessa ferrovia com base em Assis (2011) e para os

elementos de transformação do território cearense desencadeados pelo gado, pelo algodão e pela agricultura, os quais formam o tripé da primeira fase de evolução industrial cearense, como destaca Pereira Júnior (2013).

Ao fim do trabalho, apresentamos, nas considerações finais, uma síntese das ideias destacando como as redes propiciam a interpretação dos diferentes momentos da produção territorial cearense e como atuaram as elites econômicas e os governos nos diferentes eventos econômicos e políticos da constituição do Ceará e do Cariri.

**CAPÍTULO I –
CAMINHOS QUE FORMAM: BASES DA
FORMAÇÃO TERRITORIAL CEARENSE**

Os vetores da colonização do Nordeste

A história do Brasil está diretamente relacionada a diferentes momentos econômicos, que, desde a colonização, condicionam as relações de produção do território brasileiro. De fato, essas fases nos dão elementos para pensar a formação da sociedade brasileira baseada em uma política territorial desigual e exploratória, definindo algumas características dos grandes contingentes territoriais do Brasil.

Diante do desafio de discutir como se constituíram as diferentes porções do território brasileiro, é fundamental situarmos quais foram os condicionantes dessa formação e quais as suas características. Entendemos que rever a formação territorial de diferentes porções do vasto espaço nacional é um exercício desafiante, assim, acreditamos que, para a compreensão da história do Ceará no recorte do Cariri cearense, é imprescindível iniciar por uma breve contextualização histórica e geográfica, no sentido de entender os antecedentes políticos e econômicos de sua formação.

A colonização foi um processo que teve como característica a expansão territorial de um grupo humano que se expandiu sobre um novo contingente territorial com o objetivo de apropriá-lo para um novo uso definido só após a efetivação da fixação desse novo grupo (MORAES, 2000). Assim, cerca de 30 anos após a chegada dos portugueses na costa brasileira é que se iniciou verdadeiramente a colonização no século XVI, ficando as terras recém-descobertas quase “abandonadas” aos interesses lusitanos.

A partir dos desdobramentos da década de 1530, foi dado início à ocupação de Portugal na costa nordestina estabelecendo centros de irradiação da colonização portuguesa, o que Moraes (2008), chamou de “zona de povoamento”, ou seja, espaços contíguos de ocupação e exploração econômica. Esse quadro de desenvolvimento da cultura da cana-de-açúcar originou três importantes zonas de povoamento no período: Olinda, na capitania de Pernambuco; Salvador, na capitania da Bahia; e São Vicente, na capitania de mesmo nome.

Na Figura 3, observamos esses centros estabelecidos no litoral brasileiro. Além das vilas citadas, estão outros núcleos que surgem do desempenho das atividades ao longo de toda a costa brasileira.

Figura 3 – Áreas de influência e povoamento do Brasil (1500–1600)



Fonte: elaboração própria com base em dados de Azevedo (1992)

Ao longo do século XVI, foram constituídas as chamadas “zonas de povoamento”, que foram núcleos de organização das atividades econômicas em grandes centros como Olinda, Salvador e São Vicente. A partir dessas vilas localizadas no litoral, se iniciaram as bandeiras de exploração dos sertões brasileiros instituindo as vilas “bocas de sertão”.

Na história brasileira, enquanto categoria, os sertões se mostraram em permanente foco nas discussões sobre a formação e o desenvolvimento do estado e/ou da sociedade. Desde o século XIV, os portugueses já usavam o termo para se referir a áreas distantes de Lisboa; depois de um tempo, passaram a empregá-lo também nas possessões que iam sendo conquistadas, dando nome àqueles espaços dos quais não se tinha muitas informações (AMADO, 1995).

A definição que comumente se refere ao sertão se baseia no discurso valorativo do espaço, que qualifica ou desqualifica os lugares segundo a mentalidade reinante e os interesses vigentes (MORAES, 2003), ou seja, o sertão é comparado com relação a outra porção espacial geralmente com funções e técnicas já estabelecidas e que tendem a se expandir para outras áreas definidas como sertanejas, foco dos projetos desenvolvimentistas.

Assim, essa denominação geralmente é utilizada na caracterização de áreas de soberania incerta, imprecisa, em que o termo é usado para qualificar porções que almejam apropriar-se do território, tratando-se de um qualificativo que induz a um novo processo de dominação territorial sobre novos espaços, ou seja, novas formas de dominação (MORAES, 2003). Essa é a ideia que se teve de sertão desde a América portuguesa, espaços para conquista que detinham tesouros ainda desconhecidos servindo de motivações para a exploração das florestas brasileiras.

As capitanias de Pernambuco e da Bahia tiveram papel fundamental na exploração dos sertões do Nordeste graças a uma atividade econômica que se desenvolveu complementar à cana-de-açúcar. A pecuária surgiu como atividade econômica de subsistência no conjunto de atividades acessórias que se situaram nas fazendas de cana. Com o passar dos anos, com seu acentuado crescimento, se tornou importante para as fazendas de cana pensar na viabilidade da atividade próxima às lavouras e nas consequências da expansão de atividades como a da criação do gado. Conforme Celso Furtado:

Ao expandir-se a economia açucareira, a necessidade de animais de tiro tendeu a crescer mais que proporcionalmente, pois a devastação das florestas litorâneas obrigava a buscar a lenha a distâncias cada vez maiores. Por outro lado, logo se evidenciou a impraticabilidade de criar o gado na faixa litorânea, isto é, dentro das próprias unidades produtoras de açúcar. Os conflitos provocados pela penetração de animais em plantações devem ter sido grandes, pois o próprio governo português proibiu, finalmente, a criação de gado na faixa litorânea. E foi a separação das duas

atividades econômicas — a açucareira e a criatória — que deu lugar ao surgimento de uma economia dependente na própria região nordestina. (FURTADO, 2007, p. 65)

Não poderia se expandir um segmento como a pecuária causando prejuízos para as lavouras de cana; desse modo, a ocupação das terras para criação foi extensiva e até itinerante. As distâncias entre os mercados exigiram dos criadores deslocamentos da população animal, de forma que sua instalação, em alguns locais, quase nunca foi permanente.

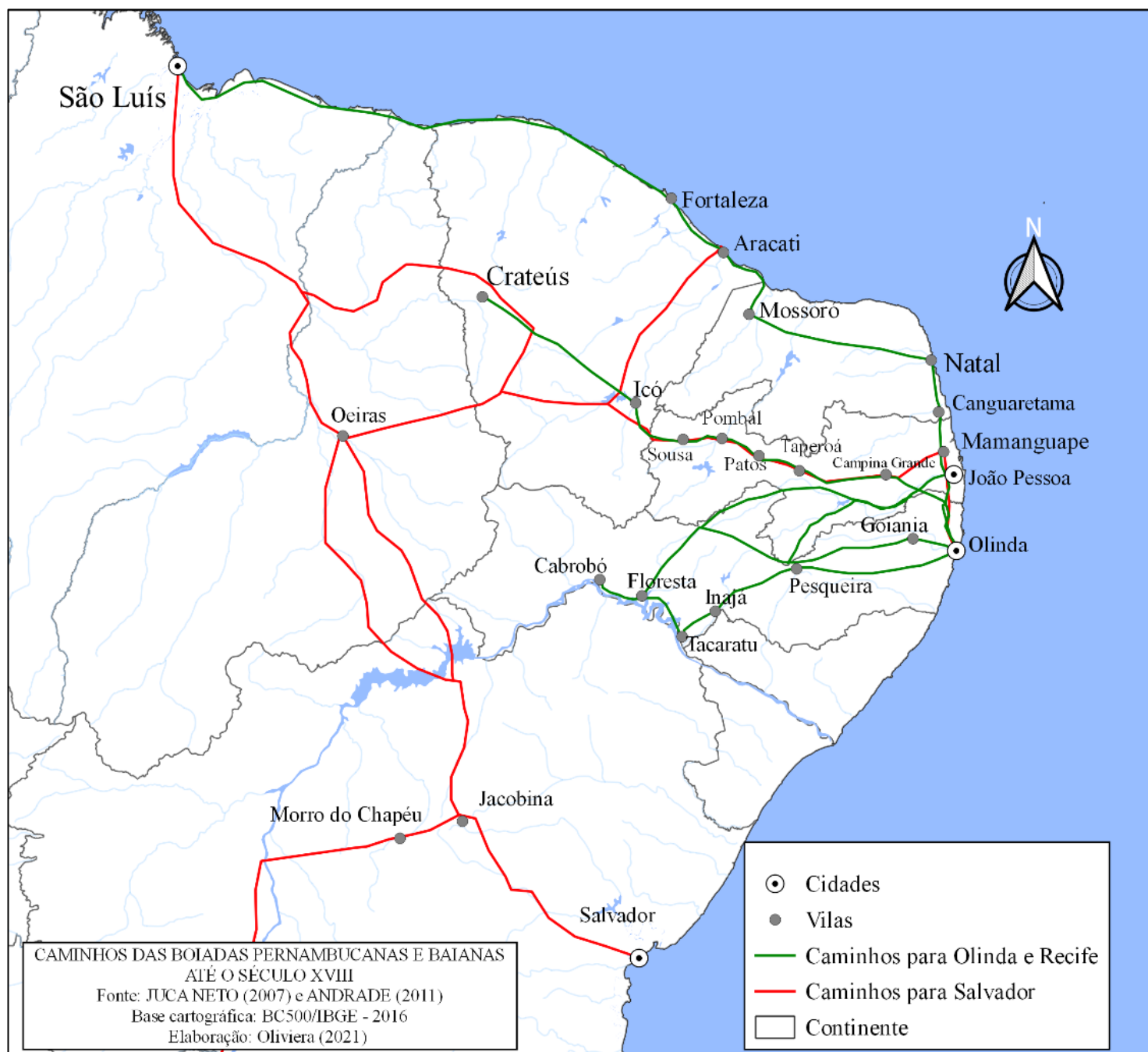
Apesar de não ser uma atividade que teve uma grande densidade econômica, sua expansão foi facilitada pela existência de grandes territórios que poderiam ser integrados ao projeto colonial. Desse modo, utilizando as bacias hidrográficas, esses currais se estabeleceram articulando pequenos núcleos interligados por caminhos entre os sertões e a costa, desenvolvendo um novo mercado paralelo ao da cana-de-açúcar (FURTADO, 2007).

Além de haver muitas terras a serem ocupadas, a pecuária se beneficiou do crescente consumo no litoral. Mesmo sob as desvantagens da pouca valorização econômica, essa atividade conseguiu crescer rapidamente, pela facilidade como se estabeleceram as fazendas de criar de gado. Segundo Prado Júnior:

[...] levantada uma casa, coberta em geral de palha — são as folhas de uma espécie de palmeira, a carnaubeira, muito abundante, que se empregam —, feitos uns toscos currais e introduzido o gado (algumas centenas de cabeças), estão ocupadas três léguas (área média das fazendas) e formado um estabelecimento. Dez ou doze homens constituem o pessoal necessário: recrutam-se entre índios e mestiços, bem como entre foragidos dos centros policiados do litoral: criminosos escapos da justiça, escravos em fuga, aventureiros de toda ordem que logo abundam numa região onde o deserto lhes dá liberdade e desafogo. (PRADO JÚNIOR, 1984, p. 40)

Dois vetores de expansão da colonização portuguesa se destacaram partindo dos principais centros de irradiação de povoamento do Nordeste (Figura 4), Salvador, na capitania da Bahia, e Olinda, na capitania de Pernambuco (PRADO JÚNIOR, 1984).

Figura 4 -Caminhos das boiadas pernambucanas e baianas até o século XVII



Fonte: elaboração própria com base em dados de Jucá Neto (2007) e Andrade (2011)

Segundo Andrade (2011), a exploração baiana foi feita por entradistas que avançaram pelos riachos da vertente atlântica, principalmente nos rios do Jequitinhonha, Paraguaçu e Itapicuru à procura de riquezas; no entanto, foi com a pecuária que essas explorações se tornaram fortuitas, em que os homens da Casa da Torre, na Bahia, estabeleceram currais pelos sertões em direção ao rio São Francisco.

Conforme Jucá Neto (2007), as incursões aos sertões seguiam os percursos naturais que invariavelmente acompanharam o leito dos principais rios, estabelecendo vilas em pontos estratégicos para o pouso das boiadas. Estas veredas coloniais interligavam as fazendas espalhadas pelo interior das capitanias, caracterizando-se por uma pequena vida de relações, em que o espectro do consumo era limitado, sendo a maior parte das necessidades atendidas localmente. A competitividade entre grupos territoriais ainda era pequena, o que Santos (2009) definiu como um momento pré-mecânico das redes.

Por conseguinte, a corrente baiana avançou no sentido da bacia do rio São Francisco e se expandiu sobre seus afluentes. A dilatação da atividade protagonizada pelos homens da Casa da Torre fundou os maiores latifúndios do interior nordestino no período colonial (ANDRADE, 2011). À medida que avançavam por meio dos rios intermitentes, eram requeridas, à Coroa, sesmarias para a pecuária, estabelecendo fazendas nas ribeiras do sertão.

Já as ocupações pernambucanas, embora tenham explorado terras também no rio São Francisco, avançaram, inicialmente, no sentido norte, onde fundaram a Paraíba e expulsaram os franceses dos vales do Mamanguape e do Camaratuba, fundando Natal, no Rio Grande, em 1598. Daí avançaram em direção aos vales do rio Açu, do Apodi e do Acaraú, no Ceará, até chegarem ao Maranhão, garantindo também o controle da desembocadura do rio Amazonas (ANDRADE, 2011).

Esse avanço no sertão, com o adensamento de um sistema sesmarial baseado nas criações de gado longe dos canaviais, possibilitou uma constelação de fazendas de criar por todo o sertão nordestino, ligadas pelos caminhos do gado e dos riachos intermitentes secos, como afirma Jucá Neto:

Logo que alcançavam o sertão nordestino, ainda desabitado por “homens brancos”, os desbravadores requeriam suas sesmarias, na maioria das vezes ao longo dos rios, e davam sequência à abertura de caminhos. Eles seguiam os percursos naturais do sertão, que invariavelmente acompanhavam o leito dos principais rios e riachos e onde se localizaram as vilas, em pontos estratégicos para o pouso das boiadas. Estas veredas coloniais interligavam as fazendas espalhadas pelo interior das capitanias, as fazendas às vilas e as vilas entre si. (JUCÁ NETO, 2007, p. 238)

Diferentemente do que acontecia nas zonas açucareiras, a pecuária não dependia de grandes gastos monetários para a reposição do capital empregado no crescimento da atividade, ao contrário dos engenhos, que precisavam, a todo momento, renovar a mão de obra escravizada (FURTADO, 2007). Assim, a atividade criatória nos sertões nordestinos se expandiu automaticamente com a reprodução dos animais criados livremente, não exigindo grande manutenção dos vaqueiros que cuidavam dos animais.

Foi no século XVII que a pecuária mais se expandiu pelos sertões do Nordeste, marcado por inúmeras batalhas entre nativos e portugueses. Os confrontos travados no sertão tiveram ajuda dos bandeirantes, que já exploravam o lugar desde os fins do século XVI e já tinham a prática do confronto com os indígenas. Andrade explica sobre esses conflitos:

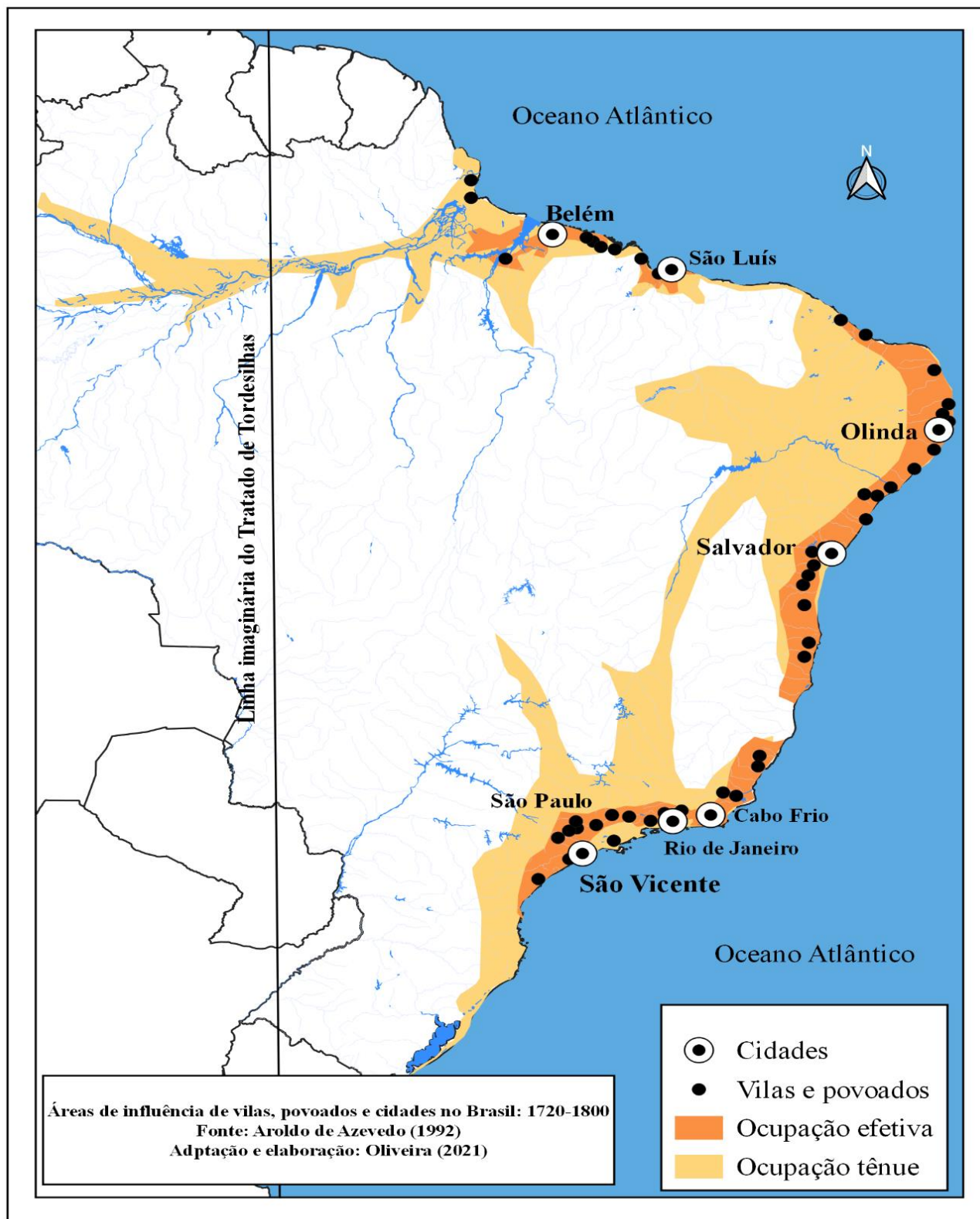
Guerra que provocou, muitas mortes e devastações que atraiu os bandeirantes paulistas, hábeis na luta contra os índios, que provocou o devassamento do interior e que se concluiu com o aniquilamento das poderosas tribos e com os aldeamentos dos remanescentes. Guerra que possibilitou a ocupação pela pecuária no Ceará, do Rio Grande do Norte e de quase toda a Paraíba. Várias extensões foram incorporadas à colônia portuguesa passando a fornecer os animais de trabalho e a carne às áreas mais povoadas da Mata Pernambucana e do Recôncavo baiano. (ANDRADE, 2011, p. 182)

Esse conjunto de fazendas distribuídas pelos sertões se situou por caminhos em direção aos mercados consumidores no litoral, já que não se criava mais gado nessas áreas. As boiadas eram conduzidas por um homem que ia “aboindo” à frente delas em um número por volta de 100 a 300 cabeças (ANDRADE, 2011).

Os caminhos que ligavam as fazendas de criar ao litoral canavieiro eram muito longos e com escassez de recursos em meio às condições dos sertões do Piauí, Ceará, Rio Grande e da Paraíba. Quando em direção ao litoral baiano se fazia necessário realizar paradas no meio caminho, geralmente os vaqueiros se restabeleciam em Jacobina antes de seguir em direção a Salvador e o mesmo ocorria com Olinda (Andrade, 2011).

Aos poucos, desenharam-se pelo Nordeste brasileiro as estradas de boiadas que ligavam o litoral ao sertão, criando uma rede urbana embrionária de muitas capitanias. Na beira das estradas, os pontos de apoio para a parada das boiadas se tornaram povoados e vilas e foram modelando um novo quadro territorial do sertão brasileiro, como é possível ver na Figura 5.

Figura 5 - Áreas de influência de vilas, povoados e cidades no Brasil: 1720–1800



Fonte: elaboração própria com base em dados de Azevedo (1992)

Os caminhos de formação do Ceará

No início do século XVIII, o Ceará passou a ser mais efetivamente modificado face aos caminhos abertos pelas boiadas e pelos vaqueiros, onde o governo português pôde expandir sua jurisdição no território cearense, concentrada apenas em alguns pontos do litoral. Como explica Lemenhe (1982), nos primeiros 30 anos dos setecentos, se rompeu o marasmo da colonização na capitania cearense graças à sedição de sesmarias nas bacias hidrográficas dos seus principais rios.

A sociedade colonial que surgiu também foi essencialmente baseada nessa atividade. Os vaqueiros tiravam do seu rebanho o alimento, mas também o couro do gado que era matéria-prima de muitos objetos do seu cotidiano, como a porta das casas, as cordas, as roupas de entrar no mato, as cadeiras, os baús de guardar roupa, as selas dos cavalos, dentre outros objetos (ABREU, 1998). Conforme Girão:

Multiplicaram-se as fazendas, pequenos mundos, maiores umas, menores outras, sem delimitação certa, motivo frequente de rixas entre confinantes senões de lutas armadas de consequências as mais graves, interessando diretamente famílias, parentes, amigos e agregados. [...] A “casa da fazenda” teve função semelhante à da “casa grande” dos engenhos nas zonas do açúcar. O “fazendeiro” valia o “senhor de engenho” a diferença era só no luxo, na maneira mesma de cada um ser e apresentar-se. Identificavam-se no princípio de sua autoridade sobre a organização do seu “feudo”. (GIRÃO, 1984, p. 86)

A capitania não tinha ainda uma base econômica. Com a pecuária, aqueles que não conseguiram boas oportunidades nas zonas açucareiras tentaram, nas fazendas de gado, constituir riquezas usando o sistema de quarta¹ como forma de adquirir algum recurso. Esses homens viram nos sertões uma possibilidade para além da realidade encontrada nas zonas açucareiras do litoral, como aponta Andrade:

Deste modo, foi a pecuária quem conquistou para o Nordeste a maior porção de sua área territorial. Complementou a área úmida agrícola com uma atividade econômica indispensável ao desenvolvimento da agroindústria do açúcar e ao abastecimento das cidades nascentes. Carreou para o Sertão os excedentes de população nos períodos de estagnação da indústria açucareira e aproveitou a energia e a capacidade de trabalho daqueles que, por suas condições econômicas e psicológicas, não puderam integrar-se na famosa civilização da “casa-grande” e da “senzala”. Permitiu, assim, a formação daquilo que Djacir Meneses chamou de “O outro Nordeste”, do Nordeste das caatingas e do gado, que a um só tempo se opõe e complementa, o Nordeste do massapê e da cana-de-açúcar. (ANDRADE, 2011, p. 188)

¹ De acordo com Furtado (2007), o chamado sistema de quarta foi uma forma na qual homens que queriam estabelecer suas criações, em geral vaqueiros que cuidavam das criações dos grandes senhores de engenho, tinham direito de ter uma cria a cada quatro dos animais do rebanho que nasciam daqueles rebanhos em formação que eles cuidavam.

As longas viagens para os centros consumidores no litoral proporcionaram o desafio aos rebanhos dos sertões de conseguir sobreviver sem muitos prejuízos. Isso gerou a necessidade de criação de novas paragens, onde os vaqueiros estabeleciam uma pequena lavoura, construía açudes e melhoravam as estradas (ABREU, 1998).

Conforme aponta Jucá Neto (2007), ao longo do século XVIII, no Ceará, parte das vilas que surgiram, como Icó, Aracati, Sobral, Quixeramobim, assim como Russas e Tauá, fundadas no século seguinte, se localizaram nesse itinerário das boiadas, caminhos que proporcionaram a apropriação das bases territoriais de circulação da pecuária na capitania cearense.

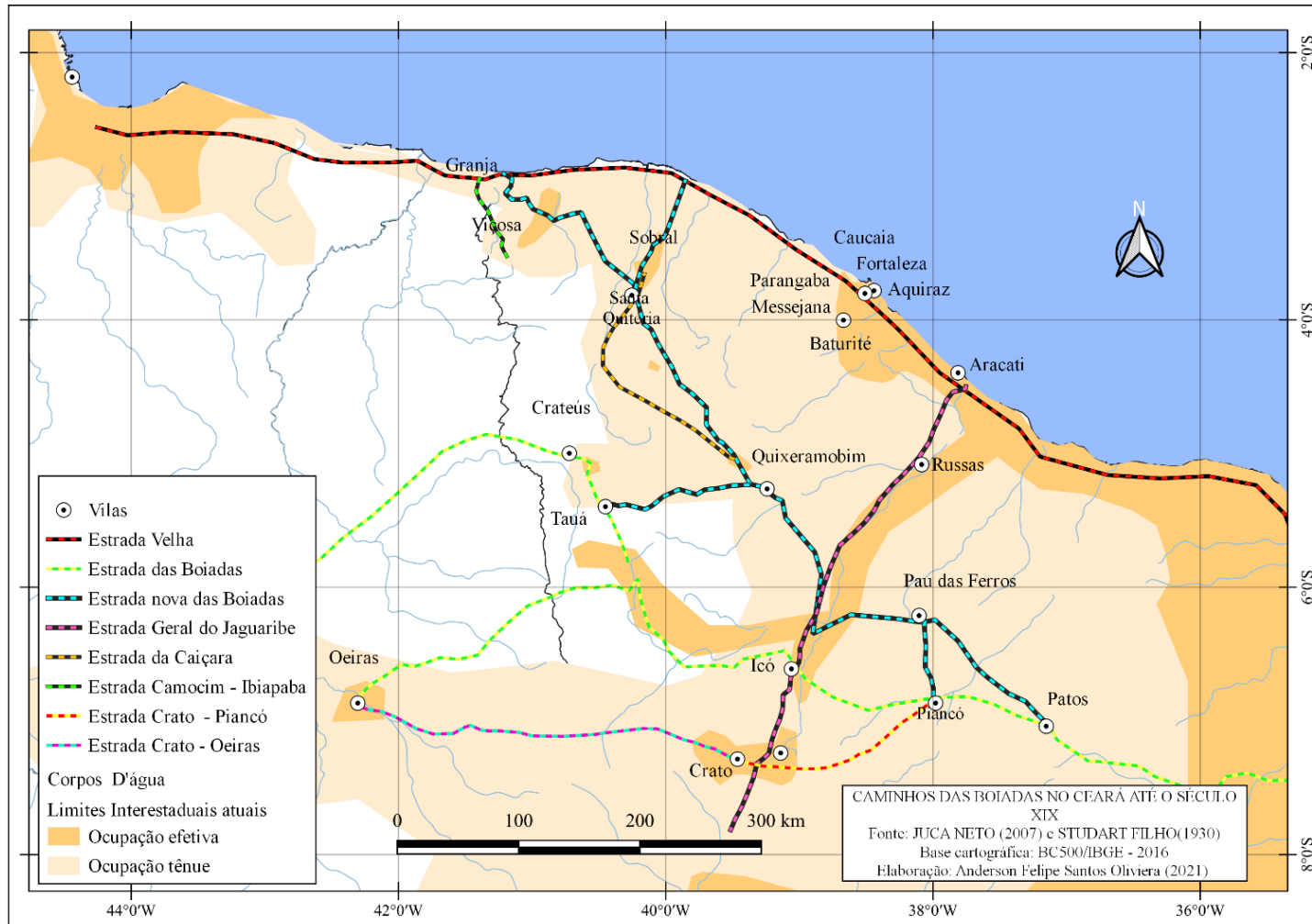
Movidos pela vontade de se estabelecer com seus rebanhos de gado, os colonos recorreram a cartas de sesmarias, para efetivar a fixação de vilas nas embocaduras dos rios Pacoti, Choró, e Piranji. Em seguida, esses povoadores ocuparam os sertões por meio de rios como o Acaraú e Jaguaribe (GIRÃO, 1984). Por essas bacias hidrográficas, fundaram-se caminhos ligando diferentes pontos do Nordeste brasileiro, como aponta Jucá Neto:

Portanto, os caminhos dos vaqueiros não apenas possibilitaram o desbravamento do sertão desconhecido como interligaram — como um *continuum* territorial — o Estado do Brasil com o Estado do Maranhão, Capitania de Pernambuco e da Bahia com a do Piauí, o litoral com as zonas para lá da linha das Tordesilhas; além de garantirem a estruturação do território cearense, pela própria rede de caminhos criada com a expansão da pecuária e a fundação de vilas para o controle da circulação da economia. (JUCÁ NETO, 2007, p. 159)

A expansão colonizadora cearense não pôde ser facilitada como em outras regiões do Brasil, assim, o avanço da pecuária se propagou por veredas indígenas que transitavam do interior para o litoral e pelas ribeiras dos rios, que secavam após a quadra chuvosa.

No final do século XVII e início do século XVIII, o Ceará foi cruzado de norte a sul e de leste a oeste por caminhos, os quais tornaram não só possível a colonização portuguesa, mas também a fundação das bases da rede urbana cearense. Esses caminhos são as Estrada Velha, Estrada Geral do Jaguaribe, Estrada das Boiadas, Estrada Nova das Boiadas, Estrada Camocim-Ibiapaba, Estrada da Caiçara, Crato-Piancó e Crato-Oeiras (Figura 6).

Figura 6 — Caminhos das boiadas no Ceará e capitânicas vizinhas até o século XIX



Fonte: elaboração própria com base em dados de Jucá Neto (2007) e Studart Filho (1937)

A primeira via de comunicação instituída pelos colonizadores tem por nome Estrada Velha (pontilhado vermelho), fruto das aventuras desde Pero Coelho e Martins Soares Moreno em direção ao Maranhão, pela necessidade de estabelecer ligação com Pernambuco (REIS, 2015). A Estrada Velha se situava de Recife, em Pernambuco, passando pelo litoral da Paraíba e Rio Grande do Norte até Camocim, no Ceará, de onde partia para Viçosa na serra da Ibiapaba e, em seguida, para São Luís, no Maranhão.

Um segundo caminho importante no povoamento do Ceará foi a Estrada Geral do Jaguaribe, partindo de Aracati (pontilhado lilás), principal porto da capitania, até o sul do estado, pelo Rio Salgado. A Estrada Geral foi o mais importante caminho do Ceará no século XVIII, por interligar o norte ao sul, levando as mercadorias que chegavam no porto de Aracati e escoavam primeiro para Russas, em seguida, para Icó, Crato, dando acessos a Pernambuco e Bahia (JUCÁ NETO, 2007).

A Estrada das Boiadas (pontilhado amarelo) ligava o Piauí à Paraíba cruzando o Ceará. Partia de Oeiras, no Piauí, indo até a vila de Tauá e depois Icó, no Ceará; na Paraíba, passava por Sousa, Pombal, Patos, Campina Grande, Ingá, Mogeiro e Itabaiana, onde havia um eixo de desvio para duas outras estradas, uma em direção a Filipeia (atual João Pessoa) outra em direção a Recife e Olinda (JUCÁ NETO, 2007).

A Estrada das Boiadas também teve um outro eixo de ligação chamado Estrada Nova das Boiadas (pontilhado azul ciano), que ligou as fazendas do Piauí ao Rio Grande e à Paraíba. Conforme Studart Filho (1937), partindo de Pau dos Ferros, seguia-se até Crateús, no Ceará, e dirigia-se a Piauí por meio do boqueirão do Rio Poti. Esse caminho ligou Piauí e Paraíba ao Ceará e proporcionou certo isolamento de relações de dependência do litoral cearense com os sertões da capitania, havendo inclusive famílias que migraram para estabelecer fazendas de criar de gado nesses sertões. Como comenta Studart Filho nesse trecho:

Das cercanias de S. Miguel de Pau dos Ferros e de Luís-Gomes onde tinham suas posses, por ella rumaram, com efeito aos sertões de Quixeramobim, aí espalhando novas, famílias inteiras, desejosas de povoaes sesmarias requeridas ou com o simples fito de melhor se afazendarem para a criação do gado. Também de Pernambuco se encaminharam ao norte e centro da capitania, por essa cia de comunicação, muitos homens resolutos que situaram estancias, deixando farta messe de descendentes, São dignos os Machados Freires, os Alves da Fonseca, que fecundaram aquellas glebas com seu trabalho productivo. (STUDART FILHO, 1937, p. 30)

No norte da capitania, situou-se a Estrada Camocim-Ibiapaba (pontilhado verde), que ligou Viçosa do Ceará e a vila de Granja ao porto de Camocim pelas ribeiras do Rio Coreaú. Esse caminho antigo foi um provável percurso das explorações realizadas por Pero Coelho nas veredas dos índios Tabajaras, tornando-se, décadas mais tarde, muito movimentado pela sua

importância comercial com a pecuária no funcionamento dos saladeiros da Vila de Granja até a seca de 1792 (STUDART FILHO, 1937).

Ainda no norte da capitania, constituiu-se a Estrada da Caiçara (pontilhado laranja). Jucá Neto (2007) comenta que o caminho da Caiçara se interligou com a Estrada Nova das Boiadas chegando até Santa Quitéria, indo, depois, até Quixeramobim, de onde se podia partir para as fazendas de gado do Piauí ou para os sertões do Rio Grande e Paraíba.

No sul da capitania do Ceará, situavam-se duas estradas, que tinham destinos para capitanias vizinhas partindo da Vila do Crato. A primeira delas ligou o sertão paraibano ao Ceará na estrada chamada Crato-Piancó (pontilhado branco), onde conectou Patos e Piancó ao Ceará por meio dos povoados de Misericórdia, Conceição, Mauriti, Missão Velha e, então, Crato (STUDART FILHO, 1937).

O segundo caminho apontado por Studart Filho (1937) foi a estrada que ligava o Crato a Oeiras no Piauí (pontilhado azul claro). Seu trajeto partia da vila do Crato e seguia até Várzea da Vacca — atual Campos Sales —, indo em direção aos chapadões de Araripina até alcançar Picos, no Piauí, alcançando, por fim, a Villa da Mocha, que se tornou Oeiras em 1761.

Esses caminhos que cruzaram o Ceará do litoral aos sertões têm três vetores importantes: as **estradas das ribeiras**, os **caminhos indígenas**, mas, sobretudo, os **caminhos das boiadas**, de modo que a pecuária ampliou sua infraestrutura estabelecendo fazendas e povoados; disso decorreu a colonização e fixação nos sertões.

As fazendas que surgiram no interior do Nordeste direcionavam o gado por meio das estradas antigas, e surgiram algumas feiras como pontos de comercialização dos produtos da pecuária. Como comenta Silva (1997, p. 144):

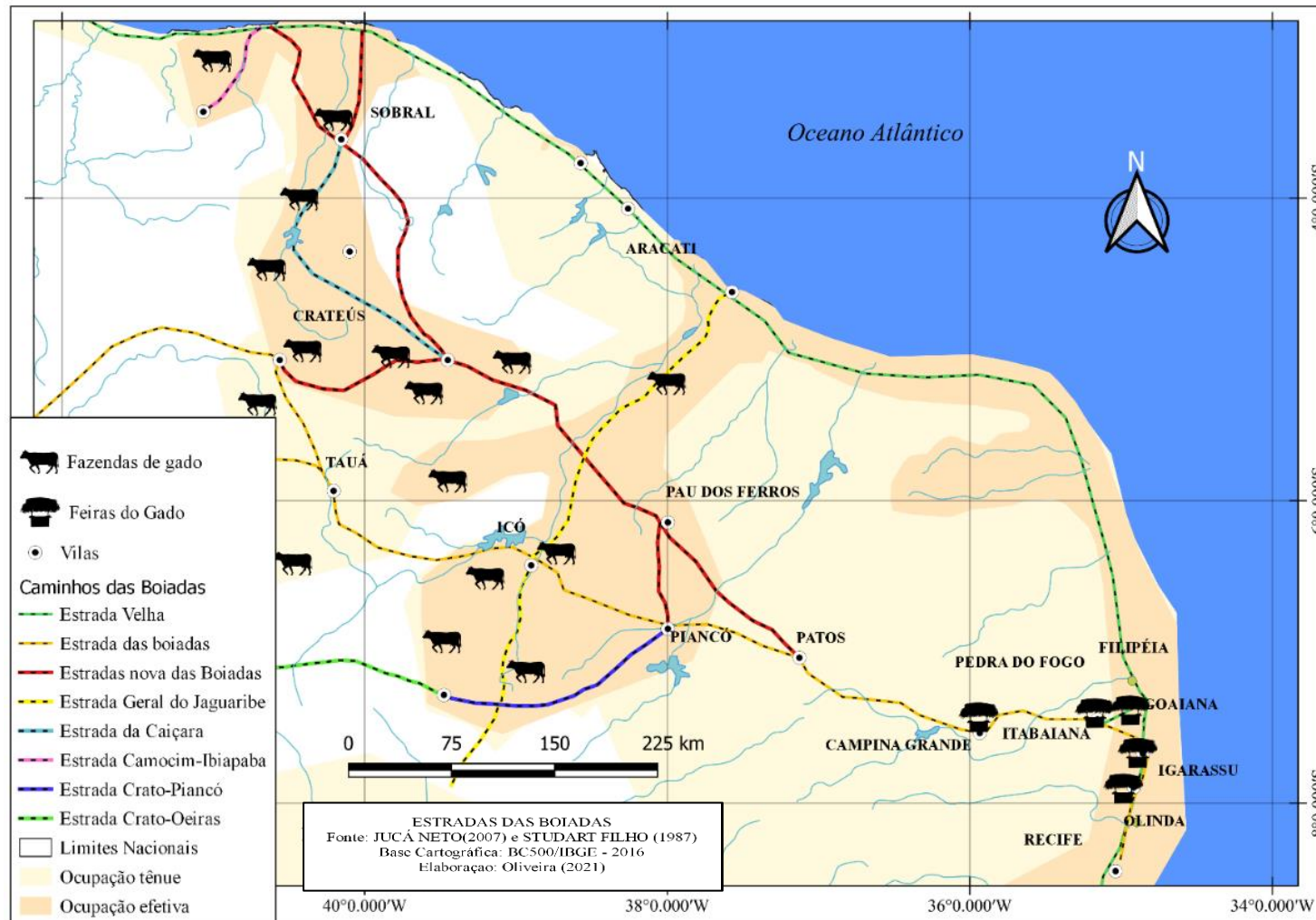
Ao longo de tais caminhos surgem as grandes feiras de gado, como Capoame, ou Feira Velha, e a de Aramari. Da mesma forma, surgem ranchos, rodeados de pequenas roças, onde se compram as reses estropiadas, alberga-se e alimenta-se os vaqueiros e viajantes. Algumas vilas chegam a florescer, no século XVIII, com esse papel de suporte ao longo das rotas, como Serrinha, Ribeira do Pombal e Jeremoabo [...]. A vila de Goiana, junto a Cruz das Almas, Pernambuco, reunia o gado dos Sertões de Fora, em direção ao Recife. No Sergipe, Laranjeiras, centro açucareiro, reúne uma imensa feira de gado, abastecendo os engenhos da capitania, enquanto a feira de Porto da Folha concentrava, à beira-rio, os artigos do Sertão.

A importância da facilidade no transporte do gado era fundamental. Andrade (2011) comenta que o sistema colonial organizou o espaço de forma que fosse possível a exploração de áreas com produção de interesse de mercado ligadas por meio das redes estabelecidas no território, criando uma circulação entre a hinterlândia e metrópole.

Compreendemos esse momento da circulação das boiadas em direção às feiras pernambucanas como um elemento central na conformação da fase mecânica das redes. Esse é o momento em que o consumo se ampliou e se globalizou com a ajuda do mercado atlântico que, embora seja limitado, ultrapassou fronteiras como “um fato econômico, financeiro, fiscal, diplomático, militar, além de político” (SANTOS, 2009, p. 265).

Destacamos que os caminhos criados com a pecuária formaram vilas que, beneficiadas pela logística de circulação de mercadorias, desempenharam a organização das relações sociais locais, articulando, por essas redes, elementos da vida política e econômica. Um exemplo é a vila de Icó, que se destacou por sua posição na confluência de muitos caminhos de boiadas (Figura 7), fazendo dela o principal ponto de escoamento de quase todas as regiões cearenses em direção a Pernambuco.

Figura 7 - Fazendas de criar, estradas das boiadas e feiras pernambucanas da atividade criatória



Fonte: elaboração própria com base em dados de Jucá Neto (2007) e Studart Filho (1937)

Salienta-se, ainda, que essa maior vantagem no acesso aos mercados consumidores dos produtos da pecuária proporcionou ao Icó, como sintetiza Jucá Neto (2007, p. 390), “[...] a função de principal receptáculo das boiadas que transitavam por todo o sertão — ou vindas de Pernambuco, do Piauí ou de outras regiões do Ceará propiciou ao Icó um maior desenvolvimento no século XVIII e XIX”.

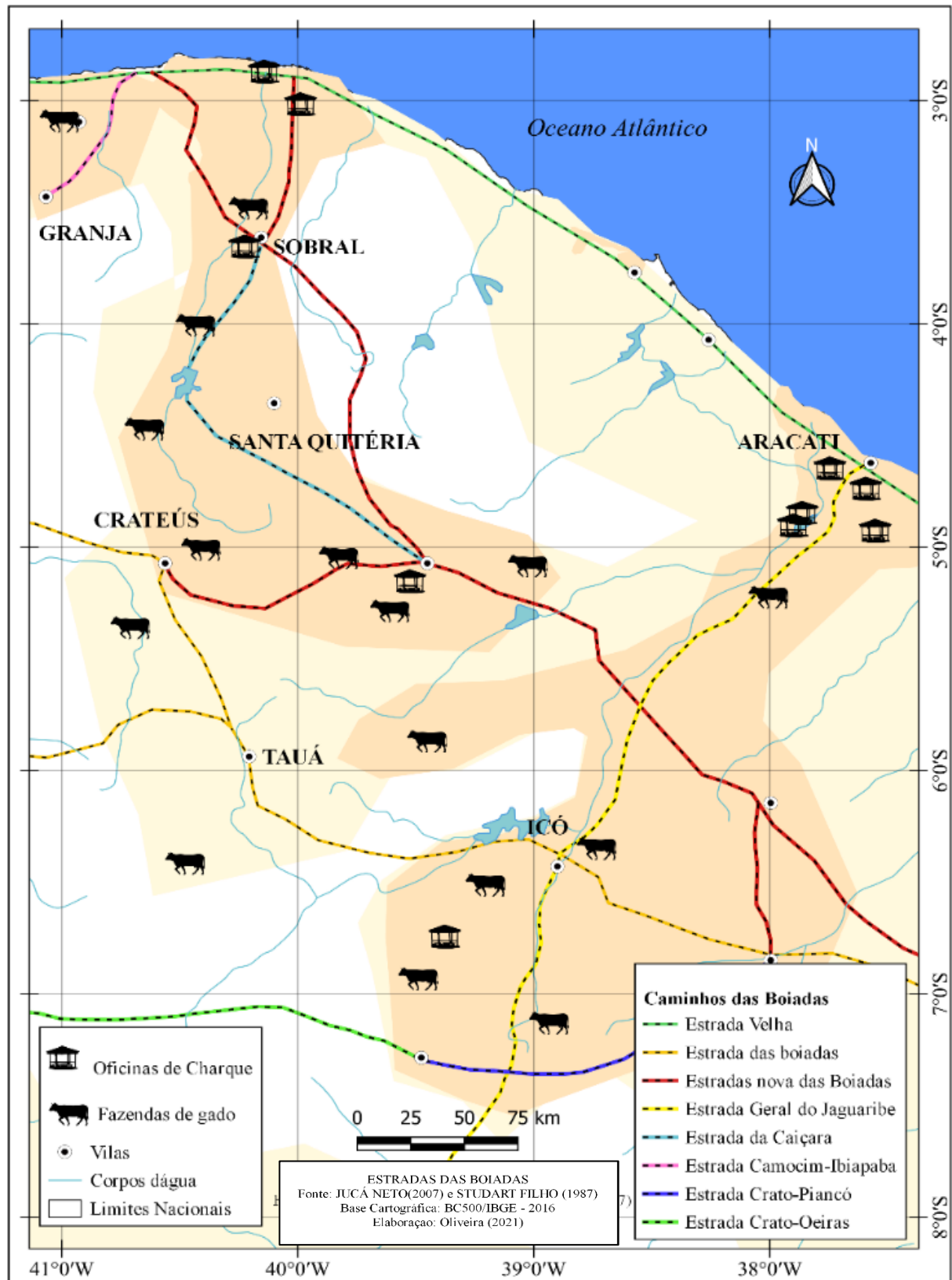
Um segundo exemplo é Sobral, no norte da capitania, onde o requinte da vila, evidenciado nos arranjos de sua estrutura urbana e social, se mostrava muito díspar de outras vilas do período (GIRÃO, 1989). As vilas envolvidas na atividade ganhavam acesso aos recursos da metrópole graças aos rendimentos do comércio do gado; a produção cearense conseguiu acessar, mesmo que de maneira incipiente, os mercados pernambucanos, o que já foi o suficiente para mudanças no quadro territorial, com o surgimento de elites locais envoltas na atividade criatória.

Contudo, o problema no transporte do gado vivo das fazendas do Ceará causou muitos prejuízos observados na perda de cabeças de gado durante a travessia dos sertões e no seu baixo valor devido ao seu emagrecimento durante a viagem (JUCÁ NETO, 2007). A solução que surgiu dentre os criadores do litoral pastoril foi o tratamento de salga no processo produtivo das carnes secas², pois, além da matéria-prima abundante, existiram outras condições como o vento constante, a baixa umidade relativa do ar, a abundância de sal para as salgadeiras e as barras acessíveis à cabotagem da época, que favoreceram a indústria.

As oficinas de carne seca que se instalaram no litoral cearense caracterizaram as mudanças no progresso das vilas beneficiadoras das carnes secas e no status social e econômico dos proprietários das manufaturas, comerciantes ou mestres dos barcos que atuavam diretamente nas transações comerciais (GIRÃO, 1989). No mapa “Fazendas de criar, estradas das boiadas e feiras pernambucanas da atividade criatória” (Figura 8) apresentamos a espacialização das fazendas de criar e das oficinas que se situavam no território cearense conectadas por meio das estradas das boiadas.

² As carnes secas, carnes do Ceará, carnes de sol ou também charque são comumente utilizadas nos dias atuais para se referir às carnes produzidas por meio da sua salga e secagem ao sol, técnica semelhante a que surgiu no período colonial no Ceará. Os termos mais usados por pesquisadores para se referir à produção do período são “carnes secas” ou “charque”. Com base em Braga (1944), o termo charque só passa a ser difundido para se referir às carnes secas quando as produções se ampliam no Rio Grande do Sul, incorporando o termo “charque” vindo dos altiplanos andinos por meio do Prata. Por isso, utilizamos o termo “carnes secas” e “carne do Ceará” quando se referir ao artigo.

Figura 8 - Fazendas de criar, estradas das boiadas e feiras pernambucanas da atividade criatória



Fonte: elaboração própria com base em dados de Jucá Neto (2007) e Studart Filho (1937)

Em vista disso, o tratamento das carnes nas oficinas do litoral proporcionou novas dinâmicas de circulação para o Ceará. Houve uma divisão territorial do trabalho onde nos sertões da capitania situavam-se as fazendas de criar que abasteciam as oficinas no litoral, em vilas como Aracati e Sobral, onde eram preparados os produtos para exportação.

Nos sertões nas fazendas de criar, as relações de trabalho se organizavam em torno da figura do vaqueiro, que era o gerente das atividades econômicas da fazenda, representando os interesses dos donos do rebanho, que viviam geralmente no litoral. Os vaqueiros eram homens livres pagos pelo “sistema de quarta”, podendo constituir seus próprios rebanhos e arrendar terras para criação (JUCÁ NETO, 2007).

Outrossim, havia muitos “cabras³” em uma posição subalterna aos vaqueiros, compostos, em sua maioria de escravizados negros e indígenas⁴, e além deles, alguns homens livres que prestavam serviços como o “[...] *passador*, condutor das boiadas até as feiras; os *tangedores* e os *guias*, homens que asseguravam o contato permanente entre o Sertão e as feiras [...]. Em algumas fazendas, dirigidas por seus proprietários, treinavam-se escravos [...] que iam substituindo os homens livres [...]” (SILVA, 1997, p.134, grifos do autor).

As oficinas de charque estruturavam-se em galpões cobertos de palha com varais para estender as carnes; para o enxarque, utilizava-se o sal do reino e um tacho de ferro, de onde extraíam a gordura dos ossos e a courama, estaqueada ao sol (LOPES NETO, 1905, p. 106 *apud* GIRÃO, 1989, p. 69).

Sobre as relações de produção nas oficinas, evidencia-se uma lacuna na disponibilidade de documentos que relatassem as condições de trabalho na produção das carnes secas; contudo, na vila do Aracati “[...] entre os comerciantes desta Villa, que para ella commerciavam, tanto com fazendas como com a fabrica de carnes seccas, se enumeravam o Capitão-mór João Pinto Martins e seu irmão Bernardo Pinto Martins, os quaes para a fabrica de carnes tinham bastante escravatura [...]” (FONSECA FILHO, 1887, p. 81). Por isso, acreditamos que a produção como a observado nas fazendas se constituiu principalmente de mão de obra escravizada.

Com o beneficiamento de oficinas, couros, solas, atanados e outros produtos, o comércio cearense passou a alcançar lugares mais distantes com destino aos portos, sobretudo,

³ Conforme Cortez (2008), os termos cabra, bem como caboclos, mulatos, mamelucos, pardos, dentre outros se referem às diferentes designações que se davam aos trabalhadores diante da miscigenação de raças.

⁴ Um aspecto interessante apontado por Silva (1997) sobre as relações de trabalho em algumas fazendas, onde o controle de fazendeiros e sesmeiros era reduzido, foi o da possibilidade de alguns escravos possuírem e comercializarem uma pequena criação de galinhas e cabras, sendo repugnante aos vaqueiros, contar ou cobrar sobre os sobejos dos escravos.

Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. Silva (1997, p. 146) comenta como o Ceará consegue acessar novos mercados com o beneficiamento:

Mesmo os mercados mais distantes, ao sul da Bahia, recebem a carne-seca do Ceará, bem como o abastecimento de naus e tropas, o comércio atlântico, constituir-se-iam rapidamente em mercados cativos. Em pouco tempo, as boiadas que vinham dos sertões de fora para o Recife, começaram a rarear, em virtude da demanda das charqueadas.

Pensando nos números da produção de Aracati, principal porto da atividade pecuarista, carneavam-se anualmente de 20.000 a 25.000 bois; as casas comerciais operavam com capital superior a 100.000 cruzados; e, para a logística, tinham disponíveis cerca de 2.000 carros de bois para o transporte de produtos entre os sertões cearenses (BRAGA, 1944).

Apesar das transformações pelo surgimento de vilas e do crescimento dos núcleos, como Sobral, Aracati, Icó e Granja, a pecuária, em seu movimento de transformação ao longo do século XVIII, encontrou, nas décadas finais, uma série de dificuldades que influenciaram no declínio da atividade diante do algodão.

Comumente associava-se o declínio dessa atividade unicamente às secas prolongadas, que por vezes dizimavam os rebanhos cearenses. Contudo, acreditamos que há pelo menos três elementos que determinaram a decadência da pecuária e talvez a seca sequer tenha sido o principal deles.

Um primeiro elemento que contribuiu para o declínio da atividade, e talvez o principal deles, foi o controle rígido de toda a logística das mercadorias advindas das capitâneas subalternas a Pernambuco.

Proibiu-se a exportação direta e indireta das carnes cearenses para outros pontos da colônia que não passassem por Recife, sendo a prioridade o abastecimento de Pernambuco e posteriormente o de outras capitâneas. De fato, Pernambuco era o maior comprador dos produtos da pecuária cearense, já que o mercado baiano não era muito competitivo e muitas vezes produtos retornavam com o excedente ao porto de Recife (GIRÃO, 1989).

Mesmo diante das dificuldades do comércio interno na capitânia para os produtores cearenses, houve, por parte do governo português, interesse na exportação de produtos da pecuária, como destaca Lemenhe (1982, p. 100):

Contudo, a ampliação do comércio do couro era importante para a economia portuguesa, pois, afora o aumento da população nas zonas urbanas, o estímulo à produção manufatureira havia resultado em crescimento da demanda interna de matéria-prima para a produção de calçados e outros artigos de couro. Intensificar a comercialização era recurso de que se valia a administração metropolitana para fugir à concorrência da Espanha, tradicional abastecedora de Portugal.

Esses interesses deveriam ter sido motivo suficiente para a ampliação das produções nas oficinas; no entanto, a realidade prática das transações comerciais foi desanimadora. Sob o controle fiscal do governo geral de Pernambuco, houve, para as produções cearense, uma imposição de baixos preços, comissões com valores exorbitantes, altos fretes e determinações das companhias de comércio, que sujeitaram a produção da pecuária a um monopólio tal qual os do açúcar e do tabaco.

O domínio da capitania de Pernambuco sobre o comércio da carne e do couro foi sentido localmente pelos comerciantes do Aracati. O controle do preço da carne pela Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba gerou muitas reclamações, como comenta Lenheme (1982, p. 102):

Em 1770, sob pressão da concorrência contrabandista, a junta da administração deu ordem à direção em Recife para comprar toda a sola branca disponível em Pernambuco e capitanias anexas, pelo preço de 560 a 580 réis por força da resistência ela resolveu no mesmo ano, aumentar o preço para 700 a 750 réis. A companhia preferia comprar solas brancas bem mais baratas na colônia. Na Metrópole elas eram melhor curtidas ou misturadas com as vermelhas e o lucro realizado era muito maior. Às reclamações coloniais sobre o baixo preço pago pelas solas, a Junta respondia desencorajadoramente, dizendo que a sola era uma “manufatura ruinosa” e aconselhava mandar o couro em cabelo evidentemente porque a metrópole ganharia mais pelo beneficiamento.

Esse controle dos preços feito por Pernambuco representou um dos maiores, se não o maior, impasse para o desenvolvimento da “indústria”⁵ cearense frente ao monopólio pernambucano por meio das companhias de comércio, fato que desestimulou os produtores e tornou inviável um mercado que poderia ter transformado toda a realidade econômica e política do território cearense, uma vez que estava especializado na produção da pecuária.

Ainda assim, mesmo com essas limitações da circulação de mercadorias e dos números da exportação, as vilas, muito envolvidas na atividade da pecuária, foram beneficiadas com uma mudança local, a qual pode ser percebida na concentração de renda e na vida urbana das vilas que detinham funções e produtos vindos diretamente da metrópole.

Um segundo elemento que influenciou no declínio da atividade criatória, que para muitos é posta como o grande fator do fim da “indústria” da carne seca, são as crises advindas das secas prolongadas ocorridas no semiárido brasileiro. As secas prolongadas são retratadas

⁵ Parte dos estudos e inclusive alguns documentos que se referem à produção das carnes secas no Ceará utilizam o termo **indústria** para qualificar o processo de beneficiamento nas oficinas que se estabeleceram nas desembocaduras dos rios cearenses. Embora haja a lacuna nos documentos que expressem como funcionavam as relações de produção e de trabalho nessas oficinas, acreditamos que o termo tentou qualificar a técnica da salga devido à dinâmica comercial acentuada pela aceitação de muitos mercados coloniais e de grande circulação monetária; por isso, atribui-se esse *status* de “indústria” a essas atividades.

como responsáveis por dizimar a maior parte do gado das fazendas no sertão cearense, já que prejudicaram a recuperação das pastagens e o abastecimento dos reservatórios.

No entanto, é importante salientar que, com o tamanho dos rebanhos sertanejos e a quantidade de fazendas espalhadas pelo Ceará somadas à rápida reprodução gado, é difícil acreditar que uma seca prolongada conseguisse encerrar de vez um mercado como o das carnes secas. Por isso, acreditamos que o enfraquecimento das oficinas passou primeiro pela regulação do mercado feita por Pernambuco.

O impacto das secas não afetou somente os criadores, mas toda a sociedade colonial, protagonista de grandes calamidades nos sertões das capitâneas do Norte. Um dos episódios mais retratados na historiografia, que seria o marco para a devastação da pecuária cearense, foi a “Seca Grande”, que teria ocorrido entre 1790 e 1793, acabando com os mananciais, as pastagens e levado à morte muitas famílias que não conseguiram migrar para outros lugares da colônia em busca de refúgio (BRAGA, 1944).

Esse impacto das secas prolongadas teria sido o fator determinante para que o cearense José Pinto Martins, tratado na historiografia gaúcha como um dos fundadores das charqueadas na capitania, tivesse se mudado para Pelotas e estabelecido as primeiras oficinas da Região Sul. Como comenta Silva (1997, p. 153):

A grande seca de 1790-94 foi um destes momentos. Ao atingir fortemente os criatórios cearenses, em especial o Jaguaribe e Icó, deixam as charqueadas de Aracati sem fornecimento de carne, paralisando inteiramente suas atividades. Ocorre que neste momento as charqueadas gaúchas estão plenamente organizadas e ocupam rapidamente os mercados de Salvador e do Recife. Mesmo Parnaíba, aproveitando-se da crise no Ceará, ampliará, em direção a São Luís e Belém, seu raio de ação. Quando em 1795 recomeçam, timidamente, os abates em Aracati, os mercados tradicionais do charque cearense já estão ocupados. A produção gaúcha chegar ao próprio Ceará.

Diante da competitividade das oficinas instaladas no Sul, onde as criações não sofriam com a calamidade das secas e tinham melhores pastagens, a perda no espaço das carnes foi mais um elemento que contribuiu para a pecuária se tornar aos poucos obsoleta no Nordeste.

Um terceiro ponto fundamental no declínio da pecuária cearense foi de o cultivo do algodão passar a se desenvolver nos fins do século XVIII. Diante da demanda crescente por algodão, a crise da pecuária fez os mesmos fazendeiros envolvidos na atividade criatória atuarem na agricultura.

Mesmo não produzindo muito algodão, muitos senhores de gado, fazendeiros do sertão do Ceará e da Bahia compravam as produções dos vizinhos menos capitalizados e, dessa forma, dominavam a intermediação do comércio algodoeiro (SILVA, 1997).

As mudanças que ocorreram com o início da cultura algodoeira são importantes não só devido ao declínio da atividade criatória, mas também porque remodelaram as dinâmicas da economia cearense, como comenta Girão (1989, p. 88):

A cultura algodoeira objetiva mudança na própria estrutura política local, sendo o cultivo feito em larga escala, necessitando de escoamento da produção para o litoral, através das estradas que se abrem de Fortaleza para as zonas interioranas. Provoca assim o súbito desenvolvimento dos meios de transporte, assegurando de modo compensador o exercício da atividade agrícola; colocando pela primeira vez a sede administrativa em condições de se impor às demais vilas cearenses como verdadeiro centro político, econômico e social da Capitania. Surgem outros polos comerciais em vilas interioranas, como no caso de Icó, núcleo surgido naturalmente com características de polo de comércio de gado, encaminhando boiada às feiras da Bahia e Pernambuco, por vias diversas, realimentando sua importância com o cultivo e comercialização do algodão, passando a representar o polo econômico do sertão central.

Desse modo, o algodão se complementou ao conjunto de fatores que influenciaram na sucessão da pecuária como base econômica cearense. Essas fragilidades, em conjunto com a elevação do preço do algodão no mercado internacional, aguçou a ambição da Coroa portuguesa de inserir o sertão cearense na economia colonial de exportação.

Considerando o quadro territorial brasileiro no período com o de outras capitanias, o crescimento acentuado do Ceará no século XVIII foi diretamente o reflexo da “indústria” das carnes na economia local. Segundo Azevedo (1992), no início do século XIX, Bahia era a maior capitania, com 40 vilas, seguida por São Paulo, com 31, e o Ceará tendo 18 vilas. Na sequência, estavam o Rio de Janeiro, com 17, Minas Gerais, com 16, Pará, com 11, e Pernambuco, com 10.

Apesar desse crescimento acentuado, a Coroa portuguesa nada investiu na estrutura das vilas, sendo elas muito precárias, com instalações que abrigavam apenas o necessário para o cultivo do gado, como aponta Jucá Neto:

Em primeiro lugar, foi a pecuária que atribuiu forma e conteúdo para o espaço territorial da Capitania e de suas vilas. As especificidades espaciais do território cearense foram características intrínsecas de seu processo de colonização, que teve como força motriz, asseguradora do projeto político lusitano de ocupação do sertão nordestino da América Portuguesa, a expansão da atividade criatória. Já sabemos que as vilas foram fundadas em pontos estratégicos para a atividade econômica. Em segundo lugar, a baixa capacidade de acumulação local e o pouco investimento português originaram uma pequena inversão de capital nas intervenções no espaço do território e das vilas do Ceará. (JUCÁ NETO, 2007, p. 246)

Mediante o exposto, os caminhos do gado representaram os vetores de composição cearense incrementando as relações de produção mediante as fazendas de gado e da técnica da salga da carne, o que fundou as bases territoriais de organização da capitania observadas nas

relações comerciais, no surgimento das elites ligadas à atividade criatória e, posteriormente, ao algodão, mas sobretudo, na integração dos mercados coloniais, possibilitando arranjos entre o sertão cearense e a grande metrópole. Esses elementos só foram possíveis graças aos caminhos das boiadas que formaram essas dinâmicas no decorrer do século XVIII.

A rede embrionária de vilas cearenses

O crescimento da capitania do Ceará se deve à condição que a expansão da pecuária propiciou para as fazendas no interior do território cearense. Os arranjos econômicos constituídos pela criação do gado no quadro colonial promoveram grandes mudanças no território de toda a capitania.

Adaptando-se às condições do clima semiárido, a pecuária estruturou-se apoiada no comércio por meio dos caminhos das boiadas. Estando o Ceará geograficamente centralizado no grande semiárido nordestino, desenharam-se, sobre seus territórios, caminhos das correntes pernambucanas e baianas ligando diferentes regiões produtoras.

Até a segunda metade do século XVII, os sertões brasileiros estiveram, quase em sua maioria, como fundos territoriais, ou seja, conforme Moraes (2000), boa parte dessas áreas estariam alheias à defasagem do projeto exploratório colonizador, embora já estivessem política e territorialmente incorporadas a Portugal, sendo de conhecimento incerto por parte da colônia, fundamentadas apenas pela cartografia.

Conforme o movimento de expansão da atividade criatória, constituiu-se a sociedade do couro, dos vaqueiros e das fazendas de criar como resultado da apropriação do espaço no movimento colonizador; um processo que se evidenciou no desempenho das funções humanas alterando a dinâmica natural por meio das técnicas na historicização do espaço, o que Santos (2009) apresenta como território usado.

A criação desses caminhos representou um reflexo do aparato técnico na produção do território. Essa dominação partiu das vilas e cidades com a colonização consolidada, às quais Moraes (2000) chama de “zonas de difusão”, que serviam como base para movimentos expansivos posteriores, compondo uma chamada “região colonial”.

Na capitania cearense, o surgimento de núcleos constituiu pontos nodais da rede de caminhos das boiadas. Houve também vilas que surgiram em áreas onde a atividade agrícola era possível mesmo em períodos secos, como foi o caso das serras úmidas. O surgimento desses núcleos ocorreu por todo o século XVIII, como demonstrado na Figura 9:

Figura 9 – Vilas criadas no Ceará no século XVIII e atividades desempenhadas

Vila	Ano de fundação	Principal atividade
Aquiraz	1713	Agricultura
Fortaleza	1726	Administração da capitania
Icó	1736	Pecuária
Vila de Santa Cruz do Aracati (Aracati)	1748	Pecuária
Viçosa do Ceará	1759	Agricultura
Vila do Soure (Caucaia)	1755	Agricultura
Vila Real de Mecejana (Messejana)	1758	Agricultura
Monte-mor-o-Novo (Baturité)	1764	Agricultura
Vila Real do Crato	1762	Agricultura
Sobral	1766	Pecuária
Granja	1776	Pecuária
Vila do Campo Maior (Quixeramobim)	1789	Pecuária
Arronches (Parangaba)	1759	Agricultura
Vila Nova de El Rei (Ipu)	1791	Pecuária

Fonte: elaboração própria com base em dados de Paulet (1898), Jucá Neto (2007)

As duas primeiras vilas da capitania, Aquiraz e Fortaleza, surgiram no litoral e não participaram da logística da pecuária, estando relacionadas ao controle administrativo da capitania. Como destaca Lemenhe (1982), apesar da condição artificial das vilas criadas no período colonial, sua instalação demandava a existência de um local com algum povoado. No Ceará, o maior povoado do início do século XVIII localizava-se no centro da capitania e foi favorecido pelas dinâmicas dos caminhos das boiadas; portanto, fazia sentido que a vila fosse instalada em Icó.

Contudo, com o objetivo de defesa da costa situando vilas em posições estratégicas do litoral, a primeira vila da capitania instalou-se nas proximidades do Forte de Nossa Senhora da Assunção. A definição do local exato de sua instalação se deu no povoado do Aquiraz, onde havia maior abundância de recursos como peixes e pastos para criação de gado vacum e cavalos

(GIRÃO, 1989). Criou-se depois a vila de Fortaleza, para aliviar tensões locais, as quais foram geradas na instalação da vila de Aquiraz:

Fazia sentido, portanto, o empenho dos fazendeiros situados em torno do povoado de Aquiraz em garantir para ali uma câmara. Existindo em menor número do que o dos sertões, mas maior do que os estabelecidos nas imediações de Fortaleza, uma câmara lhes daria possibilidades institucionais de restringir o poder exercido pelos capitães mores e missionários. A defesa feita pelo capitão-mor e por um padre, registrada pela historiografia, para a constituição em uma vila do povoado junto ao Forte, também não esteve dissociada do poder que conferia uma câmara. Serviria aos representantes da metrópole e da Igreja, como um instrumento a mais de controle, sobretudo, pela eleição de Fortaleza como sede da capitania. A decisão da coroa em manter as duas vilas viria resolver, inspirada num modelo de justiça à maneira de Salomão cada área com seu espaço de poder local, Fortaleza como sede da capitania e Aquiraz da Ouvidoria -, a longa contenda. (LEMENHE, 1982, p. 87)

Nesse sentido, Aquiraz e Fortaleza surgiram da necessidade de organização política da capitania. As vilas criadas posteriormente, sobretudo nos sertões, estiveram no itinerário das boiadas, como no caso de Vila de Icó, Vila de Santa Cruz do Aracati, Sobral, Granja, Vila do Campo Maior e Vila Nova de El Rei. Dessas vilas, o papel de Icó, Aracati e Sobral ganhou destaque nas funções regionais concentrando as produções das outras vilas como centros comerciais da atividade criatória.

Icó foi criada, em 1736, nos sertões da capitania na bacia do rio Salgado e se destacou como a vila do sertão mais importante para atividade criatória no período, visto que proporcionou o desenvolvimento do comércio no centro da capitania. Como explica Paulet (1898, p. 27):

Este termo é o mais povoado e civilizado da comarca e a villa de muito comercio em proporção das mais villas, como indiquei pela produção dos gados nas duas margens do Jaguaribe, bem que as sêcas têm tornado desertas muitas fazendas pela plantação do algodão, compradores de sola, qae ahi vão dar termos vizinhos; e mais seria o seo commercio, si as serras não fossem tão faltas de nascentes. [...] Contém o termo 15.887 almas, em 3 freguesias e parte de duas.

Ademais, o comércio de Icó movimentou outros produtos para além dos rendimentos da pecuária. Na rua principal, havia casas de comércio e um mercado exposto, com venda de carne verde, carne seca, farinha, sal, rapadura, abóboras, melões, melancias, laranjas, limas, e grande parte dos habitantes da vila que estavam envolvidos nas atividades comerciais, buscando mercadorias europeias em troca dos produtos da terra (GARDNER, 1942).

Um segundo núcleo importante foi a Vila de Santa Cruz do Aracati, que, antes mesmo de ser vila, se tornou o principal porto da capitania cearense. Surgiu da necessidade de um corpo jurídico para o controle das atividades comerciais, como comenta Jucá Neto (2007, p. 318), “por questões econômicas, ligadas à pecuária, e de segurança interna [...] o governo português

decidiu-se pela elevação do antigo povoado do “Porto dos Barcos”, na foz do rio Jaguaribe, à condição de Vila de Santa Cruz do Aracati”.

A vila organizou um forte comércio entre Pernambuco e outros pontos da colônia e, com o surgimento da técnica da salga cearense, se instituiu o principal núcleo comercial da capitania. Braga (1944, p. 152) comenta sobre a produção do Aracati antes mesmo de ser elevada a vila:

Aracati, a 15 quilômetros da barra do rio mais importante do Ceará, excedeu a todas essas povoações e durante mais de meio século manteve a privilegiada situação de maior exportador de produtos pecuários do Assu ao Parnaíba. Ainda não era vila e já abatia, anualmente, de 18 a 20.000 bois, e mais de 25 sumacas frequentavam-lhe o ancoradouro, na faina de transportarem a carne e a courama para Pernambuco, Baía e Rio de Janeiro, a troco de fazendas, ferragens e quinquilharias.

O potencial comercial de Aracati pela sua atividade portuária continuou, mesmo após o declínio das oficinas de carne secas e o início da produtividade algodoeira, centralizando as exportações de solas e algodão, o que permitiu continuar sendo a principal vila da capitania até o início do século XIX.

No norte da capitania, a vila de Sobral foi outro expoente da produção nos sertões por meio da bacia do Acaraú. A atividade comercial de Sobral produzia em torno 70.000 meios de sola anualmente, que navegavam até Pernambuco pelo porto do Acaraú, além de, nas serras da Meruoca e Uburetama, produzir cerca 3.000 rapaduras com o peso entre 1 e 1,5 libra (PAULET, 1898).

De Sobral partiam boiadas em carros de bois carregados de carnes, couros e sola para os portos do Acaraú. Esses barcos direcionavam-se para grandes centros consumidores dos produtos da pecuária, principalmente para o Recife, e voltavam carregados das novidades em pratarias, porcelanas e móveis de Jacarandá, o que contribuiu para o requinte de Sobral (GIRÃO, 1989).

Outras vilas que se situaram nos sertões complementaram a rede de circulação da atividade criatória, como as Villa de Granja, Vila do Campo Maior e Vila Nova de El Rei. Todas elas estiveram inseridas no circuito de produção da atividade criatória complementando as dinâmicas de Icó, Sobral e Aracati. Em sua *Descrição Geográfica Abreviada da Capitania do Ceará*, Silva Paulet (1898) relata um pouco sobre essas vilas e sua produção comercial:

Granja – [...] situada uma légua distante do mar; tem um porto que faz a fóz do rio Camucim. [...] O comércio é muito pequeno; o de exportação é sóla, que anda, como o de Sobral, por 60.000 meios; duas viagens annuaes de uma sumaca faz a condução. [...] As estradas principaes são, a de Sobral, que continua para a Fortaleza: outra para Parnahiba, 30 leguas distantes, e continua para o Maranhão, além das que se dirigem para a Villa-Viçoza, Villa-Nova de El-Rei e dahi para Piauí. [p. 19, grifo nosso]

Villa-Nova de El-Rei – Esta villa ao S. O. da Fortaleza está situada no plano da Serra-Grande, 25 leguas para dentro ao S. da Villa da Granja. [...] Não tem artigo algum de comercio a excepção de muito pouca sóla que se leva para o Sobral. [...] N’elles se ocupa os homens em criar gados; as sêcas os tem acabado, e o que há pouco valor tem, pela distancia a Pernambuco, aonde vão encontrar mercado. [p. 21, grifo nosso]

Villa do Campo Maior – De Santo-Antonio de Quixeramobim, 55 leguas ao S. da Fortaleza está situada esta vila `margem do rio, que lhe deo o nome de Quixeramobim na língua brasílica. [...] Não tem objecto de commercio sinão alguma sóla; e mui pouca agricultura há no termo, porque as serras são muito secas. A criação dos gados é o tráfico geral e nesta villa aonde eles se nutrem melhor e são mais saborozos, e dahi veio o nome de Quixeramobim á ribeira, que quer dizer vaca gorda. [...] A estrada para Pernambuco é a geral, que vem do Sobral, e vae pelo Rio-Grande e Paraíba; tem as outras de comunicação para todas as villas da comarca. Dista d léguas as S. da villa de Icó léguas, 38 a São-João do Principe, do Aracati 50, 30 a Monte-mór, mas a estrada do Icó é mais extensa do que a estimativa que lhe dão. [p. 22, grifo nosso]

A condição geral das vilas era de muita pobreza, por isso os núcleos mais articulados nos fluxos da atividade comercial da pecuária tornaram-se muito díspares de outras povoações do período. Soma-se a isso o modo de criação de algumas dessas vilas, que tiveram como estratégia o emprego da mão de obra desempregada na capitania. Como destaca o ouvidor-geral Manoel de Magalhães no edital de criação da vila de Quixeramobim,

Faço saber a todas as pessoas nobres e povo do districto desta povoação de Santo Antonio de Quixeramobim, [...] que havendo consideração ao quanto útil e conveniente seria ao bem commum da sociedade cível, ao socego publico, á administração da justiça, e ao real serviço que erigisse em villa esta povoação de Santo Antonio de Quixeramobim, para nella se recolherem e congregarem todos os homens vadios e vagabundos que afastando-se da sociedade cível á maneira das feras, vivem embrenhados pelo centro dos mattos virgens destes sertões. [...] Portanto, tendo em vista, que desterrada esta abdominavel desordem com a nova criação desta villa se attrahirão e obrigarão nella a viver, edificar e a trabalhar os homens errantes e inoficiosos de seo districto, que por eles se repartiria o trafico e misteres da sociedade, que se civilisarião os povos d’arredor, promover-se-hia a ordem e felicidade publica [...]. (OLIVEIRA, 1890, p. 278)

O emprego desses sujeitos para atividades como agricultura e pecuária tentou absorver essa mão de obra desocupada e assim efetivar a organização produtiva de diferentes regiões da capitania do Ceará. No entanto, a concentração das atividades comerciais nos núcleos regionais da capitania não permitiu que vilas menores tivessem uma condição parecida, estando a maioria em ruínas e com a população empobrecida.

Ademais, existiram ainda os núcleos que não tinham a pecuária como atividade principal e atuavam nas dinâmicas comerciais da capitania por meio da agricultura. Foi o caso do conjunto de vilas que surgiram na região próxima às vilas de Aquiraz e Fortaleza e de outras situadas nas serras úmidas do Ceará.

A agricultura sempre esteve presente no contexto de ocupação como um resultado do que se aprendeu com as populações indígenas estabelecidas antes da colonização. Embora a produtividade não tenha sido grande, dadas as condições do clima semiárido, excederam-se algumas regiões, graças a condições específicas do relevo e do clima.

Os sertões da capitania cearense eram desfavoráveis à implantação de culturas agrícolas muito exigentes, e por isso a maior parte se especializou na pecuária. Contudo, se espalhou nas serras úmidas da capitania o desenvolvimento de algumas culturas agrícolas como a cana-de-açúcar, o café, o milho, a mandioca, dentre outras.

Na organização das atividades agrícolas, havia um menor espaço para o cultivo em torno das fazendas e vilas, uma vez que as boiadas nos sertões eram criadas livres nas caatingas. Andrade (2011, p. 190) comenta sobre essa organização nessas serras úmidas:

A preocupação com o gado era de tal ordem que as terras, de verdadeira mata como o Cariri cearense, foram requeridas em sesmarias para a criação. Só depois, à proporção que a população foi se adensando, é que essas manchas úmidas de maior extensão como as Serras de Ibiapaba, Meruoca, Baturité e o Cariri, no Ceará, as de João do Vale, do Martins e de Porto Alegre, no Rio Grande do Norte, a do Teixeira, na Paraíba, as de Araripe e da Baixa Verde, em Pernambuco, as, de Água Branca e Mata Grande, em Alagoas, a de Itubá, na Bahia, e muitas outras, passaram a ser cercadas por grandes valados chamados “travessões”, que serviam de limites entre a área agrícola e a de criação. Dentro do travessão a agricultura era feita livremente e o gado só poderia aí permanecer, se cercado ou preso; fora do travessão da lavoura é que era cercada e o gado podia ficar solto, em campo aberto, desde que a área era reservada à pecuária. Vales como o do Açú são ainda hoje cercados lateralmente por travessões de arame farpado que indicam o limite entre uma e outra área. O travessão era formado ora por um valado, ora por uma cerca, que podia ser de pedra — frequentemente no Seridó —, ora de varas, oras de ramos, oras de “espinhos”, isto é, de cactáceas. Algumas vezes o travessão era fixo, mas vezes era representado por uma cerca de fácil locomoção, e ele avançava ou recuava de acordo com a estação do ano ou com a vontade de um Coronel poderoso ou de uma política influente.

Ainda assim, mesmo sob as condições da pecuária em menor volume nas serras, os núcleos que se formaram em volta dessa atividade abasteciam o consumo local e algumas regiões do entorno. Destacamos núcleos como a Vila Real do Crato, na região do Cariri, Vila de Viçosa Real, na Serra da Ibiapaba, Vila de Monte-Mor-o-Novo, no Maciço de Baturité, e nos entornos de Fortaleza a Vila de Soure, Vila de Messejana e Vila de Arronches.

Esses povoados surgiram das missões nas “vilas de índios”. Nelas, havia o controle da vida e do trabalho dos indígenas pelos missionários. Girão (1985, p. 119) fala sobre como se davam essas relações com indígenas:

Um alvará em forma de lei, de 23 de novembro de 1700, fizera concessão, a cada missão de índios, de uma légua de terra em quadro, para a sustentação destes e respectivo missionário, devendo cada aldeia compor-se ao menos de 100 casais. Não passaram dois meses (11 de janeiro de 1701) e novas régias decisões regulavam a vida

dos naturais, prescrevendo-se, entre outras coisas, que os Capitães-mores não pudessem tirá-los para os misteres privados de suas casas, currais e outros serviços, sem consentimento do missionário e o devido pagamento, nem se utilizarem das farinhas de suas roças; para o serviço real só os poderiam deter durante o tempo máximo de 15 dias.

O controle sobre a mão de obra indígena pelos missionários provocou desavenças com os fazendeiros, os quais solicitavam explorar a mão de obra indígena para um maior rendimento nas fábricas de beneficiamento da carne do gado. No entanto, indo na contramão das solicitações de missionários e fazendeiros, a Coroa reduziu as condições de exploração, proibiu desprezar nativos, permitiu o direito de adquirir bens, de desempenhar atividades comerciais e também casamentos entre seus vassalos com mulheres indígenas tendo seus descendentes o direito de participar de empregos públicos (GIRÃO, 1985).

Com essas mudanças, as missões indígenas se encerraram em toda a colônia, e, em conjunto, as ações dos frades capuchinos, que fixaram em todo território cearense numerosas aldeias voltadas para a agricultura e a produção artesanal. Com o fim das atividades das instituições religiosas, o confisco dos bens acumulados nessas povoações ajudou na formação de vilas para controlar a dispersão de pessoas e assim ocupar definitivamente todo o território sob o controle da Coroa (LEMENHE, 1982).

Esses núcleos que se tornaram vilas por essa série de mudanças no quadro político e territorial da colônia estavam em sua maioria arruinadas. Em uma capitania pobre como o Ceará, apenas as vilas com maior atividade comercial se destacaram, enquanto as vilas de índios em torno de pequenas lavouras encontravam-se em ruínas.

Nas proximidades da vila de Fortaleza, três povoados de índios tornaram-se vilas com essas mudanças, Mecejana, Soure e Arronches. Ao comentar sobre elas, Silva Paulet (1898) destaca como essas vilas estavam deterioradas e que seria melhor anexá-las à vila de Fortaleza.

Mecejana – Esta villa é de índios fica 3 leguas a E. da Fortaleza; tem 1 legua em quadro de termo, e 6 destinadas para plantações dos Índios. Tem 1889 habitantes, e entre elles alguns brancos. Ha uma caza de camara e cadeia, alguma plantação, e os Índios se empregam pela maior parte em servir os habitantes de Fortaleza. Tem a villa 59 cazas, 17 por acabar sem portas, 15 arruinadas, 7 de homens brancos e 17 em estado de habitação, todas insignificantes. [...] Parece que seria melhor extinguir a denominação de villa e unir a povoação á villa da Fortaleza. (p. 16, grifo nosso)

Arronches – Esta vila está situada légua e meia ao S. da Fortaleza tem 1 legua em quadro, é habitada por Índios, que tem a faculdade de plantarem na serra de Maranguape, 5 leguas distante. Compõe-se de 1.080 índios e 693 extra-naturaes, que faz o total de 1773 habitantes. [...] A villa está arruinada, tem 25 cazas, 13 de Índios e 12 de extra-naturaes, e só 13 cazas estão em estado de habitação, posto que em todas hajam moradores. Seria melhor unil-a à villa da Fortaleza. (p. 18, grifo nosso)

Soure – A O. da villa da Fortaleza, 3 leguas, demora esta vila com uma légua em quadro, e 1.050 moradores. Há caza da câmara e cadeia, e nenhum patrimônio. Tem freguesia privativa. Contém 73 cazas, 44 sem portas nem janelas, arruinadas e 3 por acabar. O escrivão e o fôro estão nas mesmas circunstancias das duas antecedentes, e a villa seria melhor extinguil-a. Há na villa muita falta de agua. (p. 18, grifo nosso)

A estratégia de elevação desses núcleos para a manutenção dos aglomerados em torno das missões de índios não proporcionou a produtividade esperada. Em grande parte, essas vilas tinham baixa rentabilidade e seu objetivo era o de atender apenas às demandas da vila de Fortaleza. Por isso, fazia sentido que, pela proximidade geográfica e pelas funções produtivas, essas pequenas vilas se tornassem um único núcleo.

Da mesma forma, as vilas dos sertões não se diferenciavam muito, uma vez que a produção e o comércio eram pequenos; pelo menos até o início do século XIX, a condição geral das vilas era de pobreza. Segundo Paulet (1898):

Monte-mor-o-Novo – [...] erecta para os Índios congregados de outros lugares, e hoje quase toda habitada de extranaturaes, nome que se dá a todo o que não é índio. [...] A agricultura é de legumes, que se vendem em pequena quantidade para a villa da Fortaleza, algodão e cana. O algodão deste termo passa pelo melhor da capitania. A cana é reduzida a rapaduras que se extrae para o sertão de Campo-maior e Canindé, termo de Fortaleza, em engenhocas mais pobre que as do Cariri. A villa tem 84 cazas muito arruinadas, muitas cobertas de palha, e muito insignificantes. (p. 29, grifo nosso)

Vila Viçosa Real – [...] habitada por índios e extra-naturaes. [...] Não tem caza de câmara, nem cadeia, nem patrimônio o concelho, e nem se pode imaginar princípios de que provenha, porque não tem comercio algum. Os homens plantam mandioca e legumes para se manterem, e nunca passaram avantes, porque não há consumo. [...] A villa tem 148 cazas, das quaes 123 são cobertas de palha; a maior parte estão arruinadas, contém 9170 habitantes [...]. (p. 20, grifo nosso)

Vila do Crato – [...] é a mais produtiva por estar nas fraldas da Serra-Grande, ahi denominada Araripe, aonde há muitas vertentes, mais ou menos abundantes. Já indiquei o pouco consumo dos gêneros pelas distancias. Nos anos sêcos seria muito socorro aos outros povos, em quanto algum escasso pasto deixasse lugar de se transitar, mas a incerteza do anno faz que se plante o necessário, e quando se conhece a necessidade é tarde, por este motivo tendo acodido este anno os povos d'esta capitania e da Parahiba a fornecerem-se de farinha [...]. (p. 25, grifo nosso)

Apesar da condição enfraquecida desses núcleos e da agricultura ainda bastante limitada comercialmente, a produção — sobretudo com a decadência da pecuária — ganhou cada vez mais espaço no início do século XIX. O algodão passou a ser o produto principal da produção na capitania, beneficiando-se de fatores externos no mercado mundial. Como destaca Andrade:

No período da Guerra de Secessão nos E.U.A.. por exemplo, quando chegou ao auge o rush algodoeiro, a jornada de trabalho chegou a ser paga a 1\$280. É verdade que o assalariado pouco lucrava deste salário, por que as culturas de mantimento haviam praticamente sido abandonadas e os gêneros alimentícios, importados de outros

Estados, alcançavam preços extraordinários. [...] O que ocorreu, porém, é que, vencidos os Estados Confederados na América do Norte, caiu a procura do algodão no mercado internacional e os preços no país. Os algodoais minguaram e os trabalhadores, tendo seus salários reduzidos para 400 e 500 diários voltaram à sua faixa anterior ao rush. (ANDRADE, 2011, 190)

O algodão foi incorporado à economia cearense, e muitas regiões da capitania atuaram no desenvolvimento da cultura. Os distritos de Fortaleza e Aracati, no litoral, e, nos sertões, as regiões da serra de Baturité, Uruburetama, Meruoca, Pereiro e Aratanha focaram nessa produção, quando, em 1821, a exportação somente para Lisboa foi de 318.445 quilos (GIRÃO, 1985).

Outro exemplo é a cana-de-açúcar, que, mesmo com rendimentos muito inferiores aos observados nas produções do litoral de Pernambuco, figurou nas serras úmidas do Ceará, sendo um produto muito cultivado para a produção de rapadura. Uma das regiões com maior destaque na sua produção é o Cariri, no sul da província, que, desde 1731, já moía cana crioula para a produção de mel e rapadura (ANDRADE, 2011).

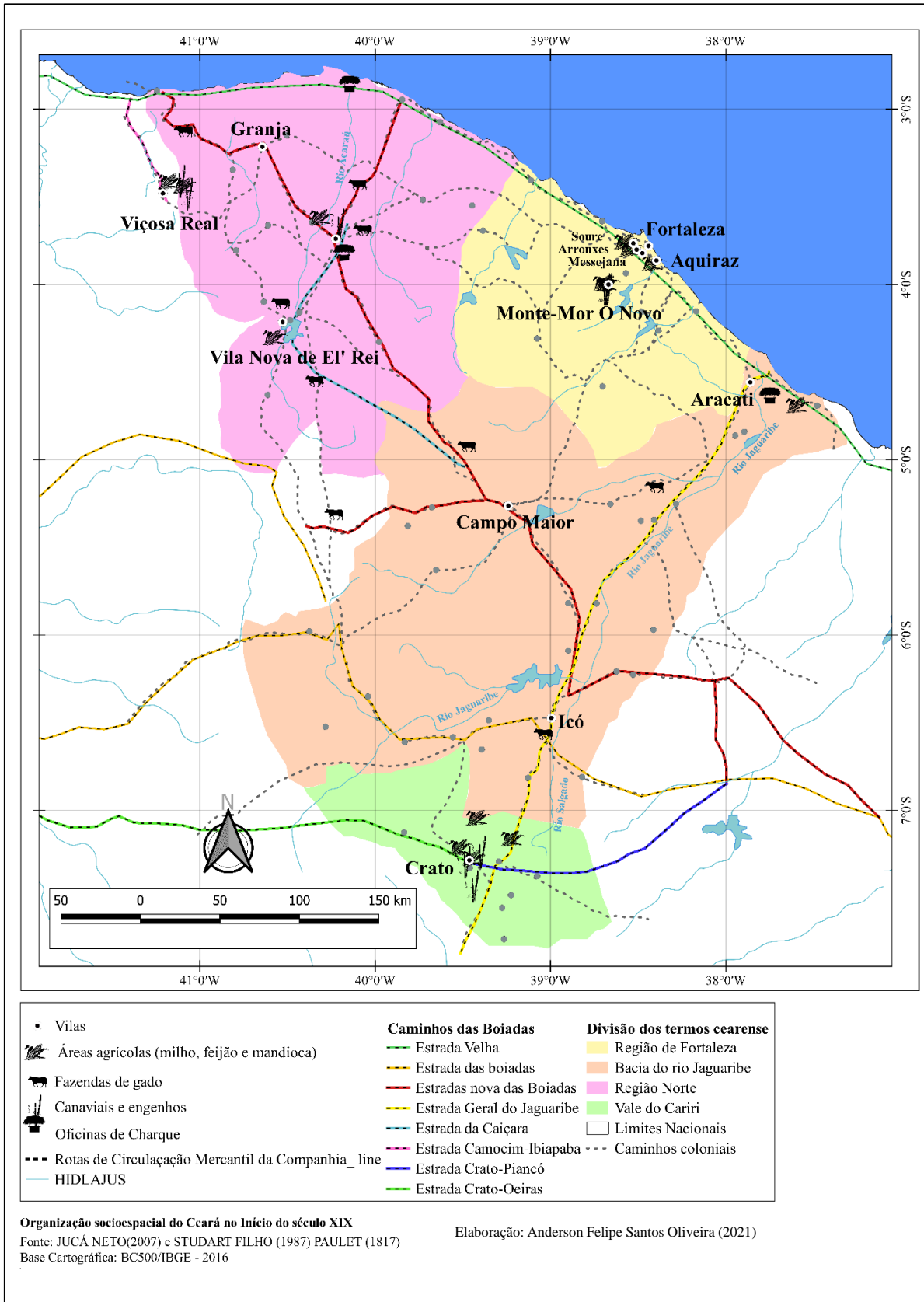
A agricultura, assim como a pecuária, figurou, na sociedade cearense, como tradição do sertanejo, que envolvia toda a família em volta do trabalho. Andrade (2011, p. 194) comenta sobre essas práticas, em que:

[...] Com a chegada do “inverno” – período chuvoso – o chefe de família, ajudado pela mulher e pelos filhos, fazia a sementeira. Esta era iniciada pelo feijão “ligiero”, pelo milho de “sete semanas”, o jerimum e a melancia. A mandioca, o algodão, o milho e o feijão eram semeados depois. Entre o primeiro e o segundo plantios, a família mantinha o roçado limpo, enquanto o chefe trabalhava assalariado nas grandes e médias propriedades. O salário era utilizado na aquisição da farinha que constituía com a caça do preá, sobretudo, o alimento cotidiano, até agosto eram colhidos e consumidos o milho, o feijão, o jerimum e a melancia. Em setembro começava a desfazer a mandioca, a realizar a “farinhada”, trabalho em que contava com a ajuda dos parentes e amigos, sendo a farinhada guardada em sacos sobre girais existentes nas pequenas casas de taipa. [...] A farinha devia ser consumida com parcimônia, pois dela dependia o sustento da família até abril, quando o roçado começava a dar o jerimum, a melancia e as primeiras vagens de feijão. A colheita e venda do algodão permitiam ao pobre trabalhador a aquisição de roupas e outros utensílios para a família. Esse era o *modus vivendi* do trabalhador sertanejo sem-terra nas páreas da caatinga até quase os nossos dias.

Em suma, a produção do território cearense e as vilas que apareceram nesse período refletiam o modo de organização e de controle do território por parte do governo português. As vilas surgiram como pontos de controle no desempenho de atividades econômicas do interesse da Coroa e proporcionaram, por meio dos caminhos das boiadas, uma teia de relações que nos permite pensá-las como uma rede de núcleos com funções complementares.

Ademais, as vilas que se formaram pelas estratégias de controle da mão de obra desocupada com o cancelamento das atividades missionárias ajudaram a diversificar ainda mais as dinâmicas econômicas já estabelecidas. O mapa da Figura 10 é uma ilustração de como a distribuição das atividades econômicas e das relações entre vilas e povoados possibilita pensarmos o Ceará do século XIX em quatro regiões produtivas.

Figura 10 -- Regiões produtivas cearense no início do século XIX



Fonte: elaboração própria com base em dados de Jucá Neto (2007), Paulet (1817) e Studart Filho (1937)

A primeira delas é a região da vila de Fortaleza, onde se concentram seis vilas. Quatro delas são antigas “vilas de índios”: Monte-Mor O Novo (Baturité), Arronches (Parangaba), Soure (Caucaia) e Mecejana, cujas atividades se davam em torno da agricultura. As outras duas são a vila de Fortaleza e Aquiraz, que concentraram as funções administrativas da capitania.

As relações dessa região com outras partes da capitania não foram frequentes, já que não se relacionavam comercialmente com a pecuária. Desse modo, a região só passou a atrair maiores dinâmicas quando o algodão se tornou produto-chave da economia cearense, fato que não se processou até o declínio da pecuária no fim do século XVIII.

Uma segunda região do território cearense é o Cariri, no sul da província, situado no vale do Araripe, que se destacou pelas condições muito propícias para o desenvolvimento da agricultura. No início do século XIX, o Cariri só contava com a vila do Crato, mas já havia em seus arredores um conjunto de outros povoados, como os Cariris Novos (Missão Velha), Milagres, Jardim e Barbalha.

O Cariri foi uma região produtora sobretudo da cana-de-açúcar e seus derivados, como a rapadura, com um comércio pouco desenvolvido e, em grande medida, restrito entre as povoações do vale até os oitocentos. A sua participação na organização da província foi como um ponto de refúgio dos flagelados pela seca, já que possuía um grande conjunto de fontes perenes permitindo produzir e abastecer outras regiões do Ceará em períodos de grandes secas.

A terceira região é a do norte da província compreendendo a vila de Sobral, a vila de Granja, a vila de Viçosa e a Vila Nova de El Rei. A região se desenvolveu pela atividade criatória e articulou as boiadas com a vila de Icó no comércio com Pernambuco nas primeiras décadas do século XVIII. Porém, com o surgimento da técnica de salga da carne na bacia do Jaguaribe, instalaram-se oficinas na região da bacia do Acaraú, onde as boiadas puderam ser beneficiadas em Sobral, a qual se tornou a principal vila da região, e exportadas pelo porto do Rio Acaraú.

A quarta região é a da bacia do rio Jaguaribe, que concentrou as dinâmicas do sertão central articulando-se com o litoral. Aracati, Icó e a vila do Campo Maior (Quixeramobim) formam as vilas da região articuladas pelos caminhos das boiadas e que percorreram os sertões cearenses, ligando-se às capitanias vizinhas de Rio Grande, Piauí, Paraíba e Pernambuco. Quando se instalaram as oficinas de charque nas proximidades de Aracati, as boiadas que, antes percorriam as estradas em direção às capitanias vizinhas,

passaram a se direcionar para o litoral do Ceará, onde podiam ser beneficiadas e em seguida exportadas para outros pontos da colônia.

As transformações pelas quais o Ceará passou no decorrer da atividade criatória são notáveis. As atividades econômicas, principalmente pelos caminhos das boiadas, tangenciaram as alterações territoriais levando à organização de centros produtores e à especialização do trabalho em diferentes partes da capitania. Assim, atentar-se para essas mudanças revela as ações da produção territorial.

Em suma, esses caminhos do gado foram vetores da composição de um território impossível de ser pensado se não a partir deles. São caminhos que formaram o Ceará, pois articularam o surgimento dos primeiros núcleos das correntes migratórias, das relações comerciais e, principalmente, da integração dos sertões com a metrópole.

Compreender a produção territorial cearense considerando o modo como as redes sintetizam relações e revelam atuações de instituições e sujeitos é fundamental. A partir dessa contextualização sobre as transformações espaciais na capitania por esses caminhos que formam o Ceará, entramos agora nos elementos da produção do Cariri cearense pensando sua formação como a composição de um sistema territorial.

**CAPÍTULO II –
PRODUÇÃO DO TERRITÓRIO E ORGANIZAÇÃO
SOCIOESPACIAL DO CARIRI CEARENSE NOS
OITOCENTOS: DO OASIS À PROVÍNCIA**

A formação dos núcleos caririenses

A partir da expansão colonial pelos fundos territoriais do Nordeste, locais como o Cariri, com oferta hídrica para os períodos mais secos do ano e com boas terras agricultáveis como as do vale do Araripe, foram celebrados como uma verdadeira riqueza, tornando-se, para as elites locais, uma narrativa do Cariri como um “oásis” em meio aos sertões do Ceará.

A formação do sul cearense passou por essa condição geoambiental diferenciada na ocorrência de muitas fontes perenes que possibilitavam água o ano todo, além de terras férteis, onde se estabeleceu o cultivo de culturas como a cana-de-açúcar. O papel das riquezas naturais compostas pela matéria representou, nesse sentido, importantes elementos de produção do território cearense no Cariri, o que nos remete ao que Raffestin comenta:

A matéria é um dado puro, na exata medida em que resulta de forças que agiram ao longo da história da terra sem nenhuma participação ou intervenção do homem. A matéria não é, de início, a consequência de uma prática, mas é oferecida à prática e, desde então, se torna um vasto campo de possibilidades. [...] É efetivamente o homem quem, por seu trabalho (energia informada), "inventa" as propriedades da matéria. As propriedades da matéria não são dadas, mas "inventadas", pois resultam de um processo analítico, empírico por muito tempo, acionado pelo homem que submete a matéria a operações diversas. (RAFFESTIN, 1993, p. 223)

Dessa forma, as riquezas que se atribuem ao Cariri não estavam dadas, mas foram impulsionadas a partir da fixação dos colonos, que inicialmente só se interessavam pela pecuária até a primeira metade do século XVIII. Em 1703, Manuel Rodrigues Ariosa e Manuel Carneiro da Cunha já haviam obtido terras no Cariri cearense nas cabeceiras do rio Salgado, o principal rio do sul cearense, na cachoeira dos cariris (atual Missão Velha) (POMPEU SOBRINHO, 1956).

Desse modo, três momentos se fizeram importantes na colonização do Cariri, como destaca Oliveira (2003): o primeiro deles, a sedição de sesmarias para a criação de gado até a primeira metade do século XVIII; o segundo momento, em meados de 1750, com a esperança de mineração de ouro ocasionando grande imigração de pessoas; por fim, a agricultura, que prosperou pelo vale dadas as suas características ambientais diferenciadas.

Na organização da colonização, a ação dos missionários teve papel fundamental, pois só “depois de 1714, os colonos alcançaram melhor firmeza na posse das suas terras ali, graças à ação evangelizadora de dedicados missionários” (POMPEU SOBRINHO,

1956, p. 201), em que as “primeiras reduções indígenas possibilitaram a realização da empresa colonizadora. Uma vez sendo os índios “encurralados e ‘doutrinados’ pelos capuchinos, ficou fácil aos colonos se apossarem das melhores terras nos Cariris Novos” (OLIVEIRA, 2003, p. 26).

Por meio dessa prática, formaram-se os primeiros núcleos, dentre os principais, a Missão do Miranda (atual Crato) e Missão Velha, na época chamada Cariris Novos, cumprindo a realização da empresa colonizadora de catequização e o domínio das populações indígenas como mão de obra a ser explorada no processo de colonização.

Fixados os primeiros assentamentos no Cariri para o desempenho da atividade criatória, ocorreram boatos de minas de ouro, fato que foi averiguado pelo então capitão-mor Luís Quaresma Dourado e pelo ouvidor Vitorino Soares Barbosa, por volta de 1752, no povoado de Missão Velha. Contudo, o ouro encontrado não atendeu às expectativas sobre as minas (STUDART, 2004).

Havia por parte dos colonizadores que se arriscavam pelos sertões um desejo de buscar recursos cada vez mais preciosos, os quais se fundamentavam em uma rica mitologia geográfica de lugares imaginários que escondiam riquezas a serem descobertas, crença bem comum na consolidação dos impérios coloniais naquele período (MORAES, 2008).

Assim, por ter descoberto pequenas reservas que poderiam ser extraídas, o governador-geral de Pernambuco destacou que “enquanto uma veia mais abundante não fosse descoberta, se deixasse livre a quem quisesse ocupar-se deste trabalho (STUDART, 2004, p.27)”. Isso fez com que “as informações de que se poderia encontrar ouro no Cariri ecoassem para além do Sul Capitania, deixando eufóricos muitos aventureiros; e por mais ou menos três anos tentou-se extrair ouro por meio da Companhia São José dos Cariris Novos” (OLIVEIRA, 2003 p. 24).

A Companhia das minas de São José dos Cariris Novos foi responsável por organizar toda a extração mineral das minas levantadas, com o controle fiscal das atividades de extração no povoado de mesmo nome. Toda a composição administrativa da companhia foi assistida pelo governo geral de Pernambuco e organizada por 21 sócios, como destaca Ferreira (2013, p. 98):

O capital usado para formá-la foi totalmente particular, custeado pelos seus 21 sócios, todos oriundos de Pernambuco. Ao menos seus diretores estavam ligados a diversas atividades econômicas. O governador de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, defendia que a criação da companhia seria a forma pela qual se descobriria se as minas seriam realmente prósperas.

As atividades de mineração não tiveram grande desempenho como fonte econômica, no entanto, seu efeito como atrativo de pessoas para o Cariri contribuiu para o aumento populacional. Dentre os motivos que levaram ao declínio da atividade mineradora, Ferreira (2013) ressalta as condições ambientais e geológicas, bem como a falta de tecnologia necessária para o desenvolvimento de uma produção lucrativa na atividade mineradora.

Ademais, destacamos que, quando se encerraram as atividades nesse “território com o fim de que fossem exploradas as minas auríferas que acreditavam haver na região [...] os escravos trazidos foram paulatinamente sendo alocados em outras atividades econômicas desenvolvidas no território caririense” (CORTEZ; CORTEZ; IRFFI, 2011, p. 10), compondo, assim, as “famílias rurais que, por meio das suas relações de trabalho do tipo posseiro, meeiros, agregados, parceiros etc., configuraram as bases das relações sociais e de produção, constituidoras das características e do perfil econômico da região” (OLIVEIRA, 2003, p. 32).

O marco mais expressivo da economia caririense foi o desenvolvimento da agricultura. Por todo um conjunto de questões específicas, a atividade se consolidou como principal pilar econômico dessas terras, como explica Oliveira:

Não dando muito resultado as duas tentativas anteriores, a terceira veio com a agricultura. Os colonos ali estabelecidos, devido à iniciativa da criação do gado e da lavra do ouro, iniciaram o cultivo da cana. A cana logo deu resultados; imediatamente foi disseminada nas áreas de maior fertilidade e abundância de água. Processada em rudimentares engenhos, daquele momento em diante, nasceu para a região a maior de suas riquezas, a qual aglomerou muitos grupos humanos em torno de seu cultivo e produção, fortalecendo gradativamente os principais núcleos de povoamento da região recém-explorada. (OLIVEIRA, 2003, p. 24)

De acordo com Guerra (2019), o Cariri cearense é um espaço de exceção no semiárido nordestino, onde a natureza preservou heranças como enclaves de cerrado e de matas com refúgios de veredas. Ao longo da história, fundamentou-se, nessa diversidade paisagística, o emprego do termo “oásis” em face do contraste com o semiárido cearense.

Portanto, como artifício da organização territorial e com a disposição e gestão dos recursos da realidade local, essas características influenciaram diretamente o desenvolvimento das atividades de produção, de forma que:

A divisão do trabalho pode, também, ser vista como um processo pelo qual os recursos disponíveis se distribuem social e geograficamente. Os recursos do mundo constituem, juntos, uma totalidade. Entendemos, aqui, por recurso, a toda possibilidade, material ou não, de ação oferecida aos homens (indivíduos, empresas, instituições). Recursos são coisas, naturais ou artificiais, relações compulsórias ou espontâneas, ideias, sentimentos, valores. É a partir da

distribuição desses dados que os homens vão mudando a si mesmos e ao seu entorno. Graças a essa ação transformadora, sempre presente a cada momento os recursos são outros, isto é, se renovam, criando outra constelação de dados, outra totalidade. (SANTOS, 2009, p. 86)

O Cariri sempre foi reconhecido pela grande valia de seus aspectos naturais. Em sua tese, discutindo os elementos de revisão da abordagem regional em estudos historiográficos a partir do Cariri cearense, Cunha (2012, p. 80) comenta como o naturalista João da Silva Feijó retratou, em suas descrições, esses recursos.

Há referências de Feijó ao que atualmente é reconhecido como região do Cariri em assuntos ligados aos recursos naturais, especialmente petrificações de peixes, mas também sobre as possibilidades dessa área montanhosa (serra dos Cariris) em abastecer de produtos agrícolas a zona de Mineração das Lavras da Mangabeira, colocando sua importância no plano de reinício das atividades de extração de ouro das referidas minas.

O potencial agrícola do Cariri logo se tornou pilar central dos discursos políticos. Como afirma Reis Júnior (2016, p. 343), “devido ao solo fértil e à presença de fontes de água em contraposição à aridez do entorno, foi um importante instrumento político utilizado pelas classes senhoriais na consolidação de seu domínio sobre o território”.

Dessa maneira, ao analisarmos a segunda metade do século XVIII, quando surgem, em diferentes partes do Ceará, vilas que pontilhavam o território como centros administrativos regionais, a Vila Real do Crato concentrou as atividades econômicas do Cariri, e outros povoados complementaram as dinâmicas locais, como Missão Velha, Barbalha, Milagres, Jardim e Brejo Grande.

No vale, a principal atividade foi a estruturação da agricultura da cana-de-açúcar e da produção de seus derivados como rapadura, aguardente e melado, como destaca Andrade (2011, p. 191):

Àquelas primeiras culturas juntar-se-ia logo a Cana-de-açúcar, surgindo ainda, no século XVIII, os primeiros engenhos de mel e rapadura, Engenhos pequenos, com uma moenda de madeira, movidos quase sempre à tração animal – bois ou cavalos – e apenas excepcionalmente à água, e que em vez de açúcar, produziam rapadura ou aguardente. Engenhos deste tipo, verdadeiras “engenhocas”, já moíam cana crioula no Cariri cearense em 1731, e seu número subia nessa região a 37 que “fabricavam mel e rapadura” em 1765.

Segundo Pereira Júnior (2013), esse momento do Nordeste brasileiro correspondeu a uma primeira fase da evolução econômica marcada por uma proeminência açucareira que influenciou diretamente a articulação das elites regionais com a Coroa portuguesa e se baseou no princípio de evitar discordâncias com as elites, para legitimar o poder político e econômico.

É por meio dessa atividade que “intensificou-se o processo de organização do projeto colonizador; as freguesias ganhavam aos poucos as primeiras plantações de cana e os primeiros engenhos de rapadura” (OLIVEIRA, 2003, p. 26) aumentando os pequenos núcleos no sul cearense de modo a haver uma intensa transformação territorial no início do século XIX.

O processo colonizatório se edificou com o aumento das atividades como agricultura, pecuária e, em menor grau, mineração. Esse processo iniciou-se ainda no século XVIII, mas seu maior impacto ocorreu no início do XIX e, assim como em todo o Ceará, fazendas e antigos assentamentos de missões evangelizadoras se tornaram povoados:

A partir da primeira metade do século XIX, inicia-se o período de intenso movimento migratório, surgindo aos poucos mais povoados; dentre eles Jardim (1816), Freguesia de Senhora Santana ou Brejo Grande (1838), Barbalha (1838) etc. Deste momento em diante, as ligações entre essas freguesias tomam-se mais estreitas; Missão Velha, pelo itinerário dos colonos pelo riacho dos Porcos, Crato e Barbalha, pelas suas terras propícias à plantação da cana e pelas rotas de tropeiros em direção às regiões piauienses, pernambucanas e paraibanas. (OLIVEIRA, 2003, p. 27)

A integração entre as vilas no sul cearense produziu uma primeira imagem territorial na primeira metade do século XIX: a vila do Crato, com as funções econômicas por meio do comércio e da política, e, em complementariedade, outros núcleos como Jardim, Missão Velha, Barbalha e Milagres.

O núcleo de Missão Velha que inicialmente foi chamada de povoação dos Cariris Novos se organizou nas proximidades da cachoeira do Rio Salgado a partir da chegada do colonizador João Correia Arnaud, atraído pela possibilidade de mineração, mas que, devido aos fracassos, estabeleceu o povoado pautado na agricultura e na pecuária.

O povoado de Jardim foi criado pelo padre João Bandeira em 1792. Quando percebeu o grande contraste da terra verdejante em relação aos sertões, o padre construiu uma pequena casa, logo atraindo fiéis, que ergueram uma pequena igreja e depois um povoado (FIGUEREDO FILHO, 2010a).

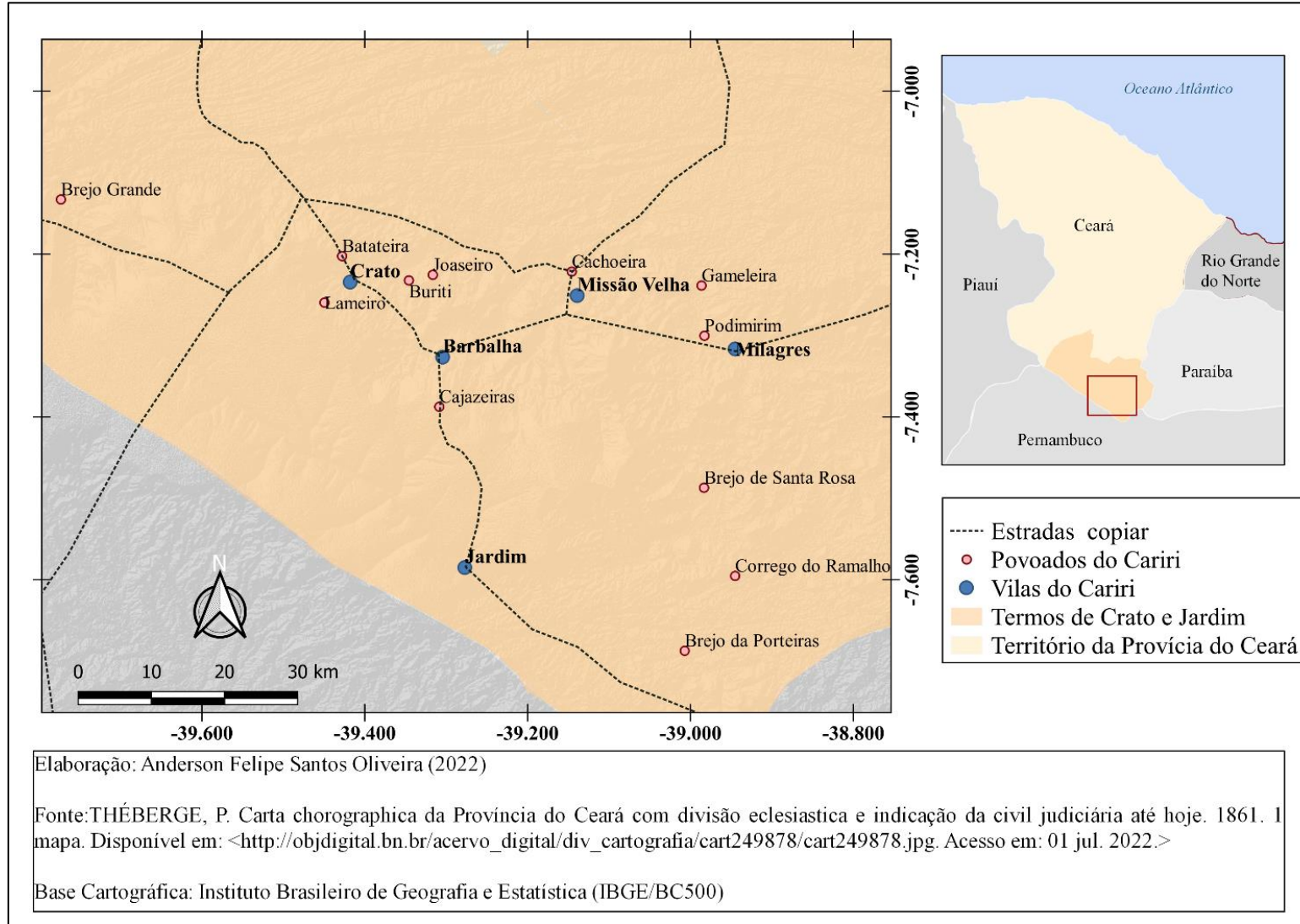
Em 1838, foi criada a freguesia Barbalha ao sopé da chapada. Além de apresentar uma evoluída pecuária, Barbalha se destacou, na agricultura, por sua cana-de-açúcar. Esteve também envolvida ativamente em todos os eventos que ocorreram no sul cearense (FIGUEREDO FILHO, 2010c).

A freguesia de Milagres foi criada em 1842 subordinada ao Crato, localizada nas proximidades de Riachos dos Porcos. Esta freguesia se destacou como núcleo com as

maiores criações de gado do Cariri, tendo, em 1853, cerca de 150 fazendas, além de algumas áreas de brejo onde se estabeleciam plantações (BRASIL, 1997).

Ao analisar as transformações locais do sul cearense do início do século XIX em consonância com a proposição de Raffestin (1993) sobre a estrutura dos territórios em tessituras — nós — redes, compreendemos que os conjuntos de vilas (nós) que surgem conectados pelos caminhos (redes) das boiadas organizaram-se em uma malha (tessituras) de um sistema territorial no sul cearense (Figura 11).

Figura 11– Vilas e povoados do Cariri no início do século XIX



Fonte: elaboração própria com base em dados de Theberge (1981)

Ao passo que a influência da pecuária aumentou, o Cariri tornou-se objeto de interesse das expansões coloniais, por seus recursos essenciais para o sertão. As vilas articulavam-se por estradas mais antigas, e os demais povoados estavam inseridos nas redes hidrográficas dos rios que formavam as estradas “naturais” nos períodos de estiagem.

O surgimento das vilas, na primeira metade do século XIX, encadeou-se a uma série de transformações no território cearense desde a independência que teve de Pernambuco. Articulado com Piauí, Pernambuco e Paraíba, o Cariri possibilitou um estreitamento de relações nesses sertões nordestinos, para garantir recursos em períodos de grandes secas.

O Crato conectava-se ao Piauí por meio da estrada para Oeiras; pela estrada Crato-Piancó à Paraíba; via Estrada Geral do Jaguaribe ao litoral cearense e Pernambuco pela estrada para Exu. Todas essas conexões poderiam facilitar o potencial produtor do sul cearense, por isso destacamos as características de sua produção.

Organização das atividades econômicas no Cariri

Sob o controle de Pernambuco desde a organização das capitânicas hereditárias, o Ceará teve, no desempenho das funções econômicas e políticas, um rígido controle na atuação de quaisquer ações.

Ao analisar essa relação, Ribeiro Júnior (1976, p. 205) explica que “a companhia de comércio de Pernambuco e Paraíba recebeu o exclusivo de toda a produção do nordeste brasileiro — açúcar, couros em cabelo, atanados, solas e drogas do sertão”. Esse monopólio das funções econômicas das capitânicas anexas a Pernambuco no controle dos bens produzidos em todo o Nordeste prejudicou diretamente o Ceará no comércio do seu principal produto advindo da pecuária.

Contudo, ao final do século XVIII, o Ceará passou por uma redenção econômica podendo fazer comércio diretamente com Lisboa e ter seu governo próprio, já que não houve, por parte do governo de Pernambuco, a competência em atender de prontidão às providências da população, do comércio e da cultura das capitânicas do Ceará e da Paraíba (FIGUEREDO FILHO, 2010a).

Por todo vale esses povoados e vilas se articularam por meio da agricultura para subsistência e comércio de excedentes. Além da cana-de-açúcar, produziam-se outras culturas como mandioca, arroz e frutas tropicais: laranja, limão, banana, manga, mamão,

caju, melões e melancias (GARDNER, 1942). A pecuária também se fez presente, mas a lavoura de culturas agrícolas fortemente marcava a produção caririense.

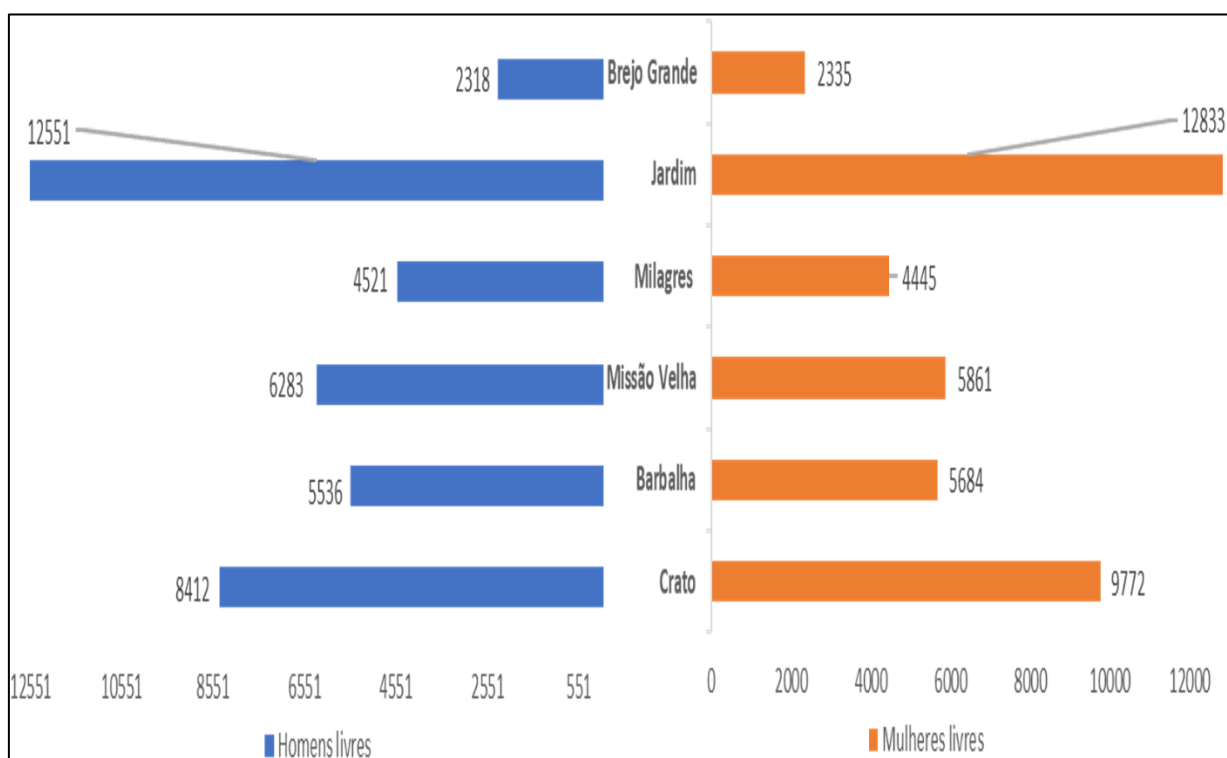
Com a presença de fontes de águas perenes, é no “Cariri (Crato e Jardim) onde existem trezentos engenhos de madeira e ferro quase toda a cultura de canna reduz-se ao fabrico de rapadura, melação e aguardente [...]” (BRASIL, 1997, p. 360). O crescimento populacional em função das atividades produtivas nos núcleos do sul caracterizou vilas e povoados cada vez mais populosos.

Dessa maneira, os meios naturais como água e terras férteis se tornaram recursos indispensáveis ao cotidiano, relação que Raffestin (1993, p. 225) resume como:

O poder original do homem se revela por intermédio do aparecimento das propriedades da matéria, que correspondem, para o homem, às classes de utilidade. Pode-se medir o poder sobre a matéria pelo crescimento correlativo das classes de propriedades e das classes de utilidades. Pois o homem não se interessa pela matéria como massa inerte indiferenciada, mas na medida em que ela possui propriedades que correspondem a utilidades. Nessas condições, não é a matéria que é um recurso. Esta, para ser qualificada como tal, só pode ser o resultado de um processo de produção: é preciso um ator (A), uma prática ou, se preferirmos, uma técnica mediatizada pelo trabalho (r), e uma matéria (M). A matéria só se torna recurso ao sair de um processo de produção complexo, que se pode formular de maneira rudimentar: $ArM \rightarrow P$ (conjunto de propriedades ou recurso).

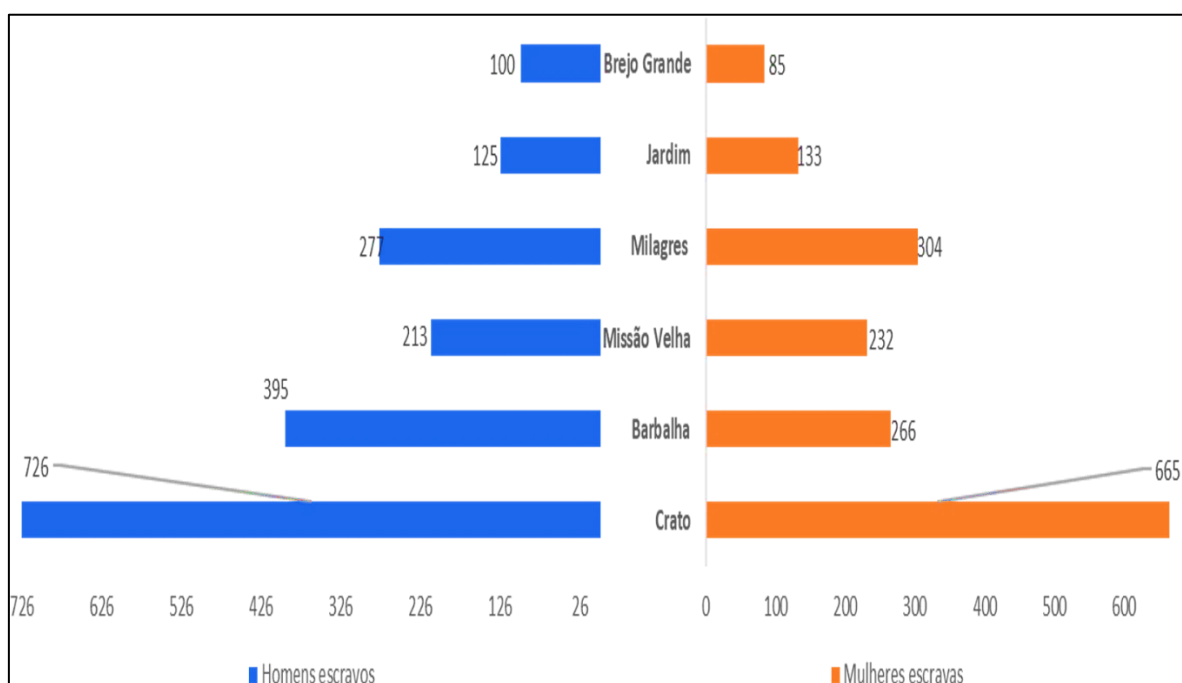
Assim sendo, esses recursos condicionam, junto com as relações de produção por meio do trabalho, pilares da formação econômica caririense. Sobre as relações de trabalho, caracterizam-se pela presença do trabalho escravo e livre, como observado nos dados apresentados no *Ensaio Estatístico da Província do Ceará* (BRASIL, 1997) sobre a população livre (Figura 12) e de escravos (Figura 13) nas vilas e povoados do Cariri:

Figura 12 – População livre das vilas do Cariri cearense em 1860



Fonte: elaboração própria com base em dados de Brasil (1997)

Figura 13 – População escrava das vilas do Cariri cearense em 1860



Fonte: elaboração própria com base em dados de Brasil (1997)

A soma das populações das vilas caririenses descritas no *Ensaio Estatístico da Província do Ceará* davam conta, em 1860, de uma população total de 83.802 pessoas entre homens e mulheres, das quais 3.251 eram escravas, o equivalente a aproximadamente 4% da população total do sul cearense.

A população do Crato, segunda maior da região do Cariri e a maior em termos de população escrava, apresentou um total de 19.525 pessoas e 1.391 escravos, correspondendo a um percentual de 7% da população.

Se compararmos essa estimativa com Aracati, maior vila cearense até o século XIX, temos um total de 19.667 pessoas, entre as quais 2.029 eram escravas, correspondendo a um percentual de 10% da população, o que demonstra que mesmo vilas que foram economicamente distintas no poder de compra ao mercado de escravos não apresentaram grande diferença na quantidade de mão de obra escrava para o desempenho das funções produtivas.

O Ceará não apresentou presença intensa de escravos quando comparado com outros litorais do Nordeste. No sertão, essa condição foi ainda mais rara, intensificando-se à medida que ocorre o aumento da produção algodoeira e açucareira no Cariri (OLIVEIRA, 2003).

O emprego dessas pessoas em atividades como agricultura e pecuária tentou absorver essa mão de obra desocupada e incorporá-la às atividades da constelação de fazendas do sertão cearense como uma forma de organizar e aplicar punições para aqueles que não cumprissem as leis de habitar e produzir as terras cedidas pelas sesmarias (LEMENHE, 1982).

Em meio a esse grande número de pessoas sem trabalho e da pouca demanda de mão de obra nas fazendas de gado, tais trabalhadores se agruparam em diferentes regiões do Ceará, a fim de constituir algum bem. No Cariri, não foi diferente:

Uma leva de trabalhadores livres, então, seguiu em direção a uma zona que não era densamente afetada pela seca, além de ser próspera de possibilidades de serviço, ou mesmo em busca de um pequeno pedaço de terra para assim ter uma vida menos sofrida. De forma que o Cariri não teria carência de mão de obra, seja ela cativa ou livre, para o desenvolvimento de atividades econômicas como a produção de gêneros alimentícios, sobretudo a rapadura, e pastoril. (CORTEZ; CORTEZ; IRFFI, 2011, p. 10)

Esse mundo em plena expansão, de fazendas com mão de obra do trabalho escravo e livre, se organizou em busca de reafirmar as relações comerciais do Cariri com

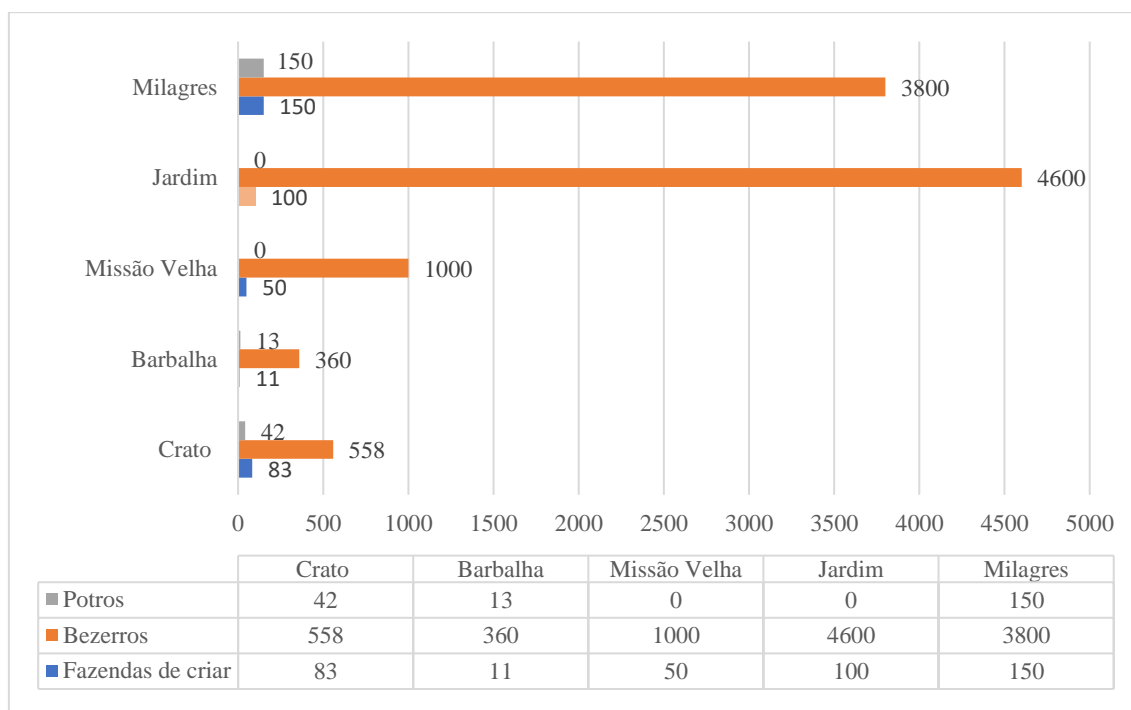
a província cearense e com outras, a exemplo das províncias do Piauí, Paraíba, Bahia e Pernambuco.

Na organização das funções econômicas do Brasil colonial, a empresa sertaneja do gado requisitou trabalhadores livres e escravos para as atividades cotidianas no transporte, no abate e na transferência entre as pastagens, mas em menor número e rigidez se comparadas às zonas canavieiras.

Ainda assim, por meio de estudos que analisavam a demografia de fazendas de criar estabelecidas no Piauí, Silva (1997, p. 132) afirma que havia “a dominância do trabalho escravo, com 55,1% da mão de obra nas fazendas de criação”. Desse modo, tal qual a prevalência da exploração do trabalho escravo no litoral, o sertão também esteve inserido ativamente na opressão de negros e indígenas com o desenvolvimento da pecuária. Ainda que em zonas com pouca rentabilidade econômica, tem ocorrido a predominância do trabalho livre.

No sul cearense, os números da produção da pecuária (Figura 14) davam conta de uma atividade concentrada sobretudo nas áreas onde a oferta hídrica era reduzida, afastando-se das áreas produtoras de cultivo no sopé da Chapada do Araripe.

Figura 14 – Produção da pecuária nas vilas do Cariri em 1860



Fonte: elaboração própria com base em dados de Brasil (1997)

A maior parte das fazendas de criar está localizada nos vales do Riachos dos Porcos, onde se situava a vila de Milagres, lugar em que mais se criava gado no Cariri, com cerca de 150 fazendas e onde estavam os mais ricos proprietários da pecuária. Jardim, local em que também havia grande número de criações nos sertões da vila, impressiona pelo número de bezerros durante 1860 nas 100 fazendas levantadas. Contudo, o número de potros não foi calculado, assim como em Missão Velha, onde não há dados (BRASIL, 1997).

Nas vilas de Barbalha, Crato e Missão Velha, o número de fazendas de criar foi reduzido em relação às vilas de Jardim e Milagres, por efeito da produção de gêneros alimentícios e derivados da cultura da cana-de-açúcar. Embora sabendo da existência de criações na vila de Brejo Grande, não foram encontrados dados relacionados à sua produção de atividade criatória.

Pela importância que teve na formação cearense, a cultura do gado foi o principal elemento fixador dos primeiros povoadores nos sertões, contudo, no Cariri, as possibilidades foram outras:

Eram criadores os primeiros colonos do Cariri. Como os bandeirantes de Piratininga, caçadores de pedras preciosas, também se embrenhavam pelo desconhecido, em busca de novas pastagens para o gado. Notou logo o alienígena a diferença entre essa região e as outras zonas sertanejas circunvizinhas. A água perene de suas fontes foi o primeiro convite ao homem para soltar o laço e agarrar-se à foice e ao cabo da enxada. (FIGUEREDO FILHO, 2010d, p. 42)

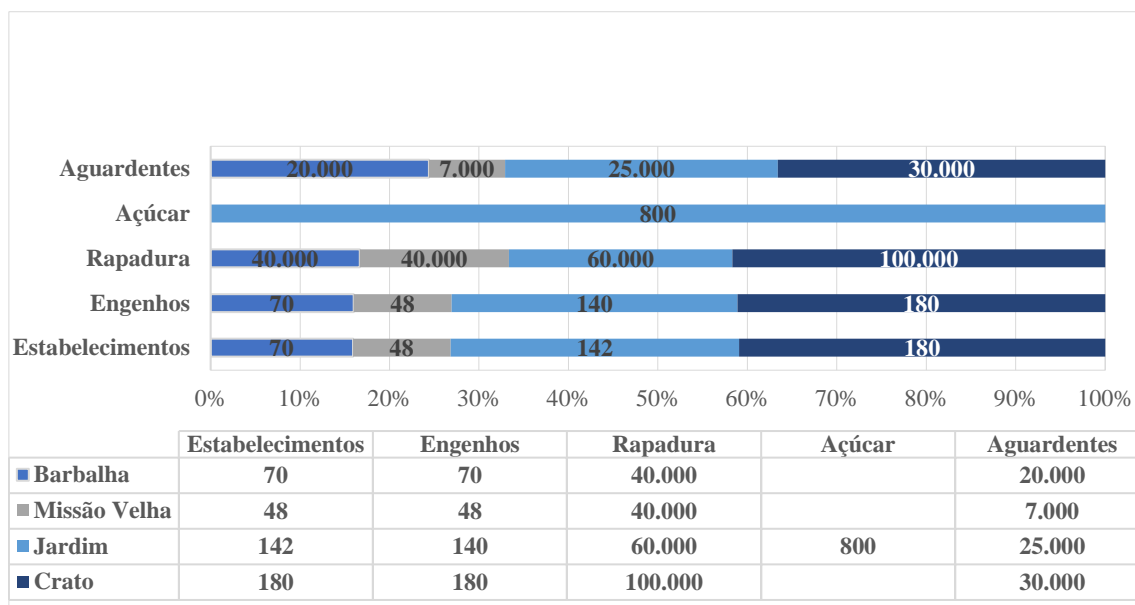
Essa relação constante ganha mais contornos quando as atividades de produção se somam ao domínio e uso da técnica nesse processo:

A primeira presença do homem é um fator novo na diversificação da natureza, pois ela atribui às coisas um valor, acrescentando ao processo de mudança um dado social. Num primeiro momento, ainda não dotado de próteses que aumentem seu poder transformador e sua mobilidade, o homem é criador, mas subordinado. Depois, as invenções técnicas vão aumentando o poder de intervenção e a autonomia relativa do homem, ao mesmo tempo em que se vai ampliando a parte da "diversificação da natureza" socialmente construída. Com a indústria, esta tendência se acentua ainda mais, graças às técnicas que o homem passa a dispor, já que estas interferem em todas as fases do processo de produção, através das novas formas de energia comandadas pelo homem. (SANTOS, 2009, p. 85)

A cultura da cana-de-açúcar e o seu beneficiamento logo se tornaram o principal elemento econômico para o sul cearense, instalando estruturas rudimentares e engenhocas

na produção da rapadura, aguardente e melaço. Na Figura 15, estão os dados da produção⁶ de cana e derivados nos núcleos do Cariri no ano de 1860.

Figura 15 – Números da produção de derivados da cana-de-açúcar no Cariri (1860)



Fonte: elaboração própria com base em dados de Brasil (1997)

Na produção dos derivados da cana-de-açúcar, as vilas com a maior produção eram o Crato e a vila de Jardim. A vila do Crato tinha o maior número de engenhos e o maior número da produção, seguido por Jardim, com uma produção menor, com 40 engenhos a menos. Chama atenção a produtividade das vilas de Barbalha e Missão Velha, que, apesar do número inferior aos engenhos de Jardim, tinham produção aproximada.

A vila de Jardim é a única na qual foram encontradas informações relacionadas à produção de açúcar. Não há informações sobre a produção da Vila de Milagres e Brejo Grande no *Ensaio Estatístico do Ceará*. A produção de açúcar branco não foi um dos derivados da cana com grande destaque no sul cearense, como evidencia Figueredo Filho (2010d, p. 49).

O engenho do Cariri não evoluiu para a fabricação do açúcar branco. Usina que se instalou nos brejos do Crato, fracassou. Está a rapadura ainda bem alicerçada no alimento do sertanejo. Dificilmente será desbancada por seu similar de aparência mais bonita.

⁶ Essas medidas estão de acordo com a relação de pesos e medidas no colonial brasileiro elaboradas por COSTA (2010). Os valores expressos no gráfico para a rapadura e o açúcar são relativos ao peso em arrobas, de forma que cada 1 arroba equivale a aproximadamente 15 quilogramas. Já as aguardentes expressam suas medidas em canadas, de modo que 1 canada equivale aproximadamente 2,2 litros.

Destacamos que, embora expressivos no sul do Ceará, os engenhos e a produção canavieira, ao ser comparados com cultivos de regiões profundamente especializadas no processo, eram simples. Nas capitânicas onde a lavoura do açúcar não teve essa grande expressão, tal qual no litoral pernambucano, a estrutura rudimentar dos engenhos interioranos tendeu a perdurar por mais tempo, ainda que não estivesse modernizada quanto aos aparatos técnicos da produção (OLIVEIRA, 2003).

O trabalho no engenho era composto de diferentes funções, desde o corte das canas até a produção de seus derivados. Em suas descrições sobre os trabalhos nos engenhos, Figueredo Filho (2010d, p. 40) destaca que:

No corte, o facão rabo-de-galo faz parte integrante do homem. Pega o contador na touceira, com suas mãos endurecidas, descarregas o facão num corte só, desfolha a cana com o gancho traseiro do *Collins* e depois subdivide os colmos em pequenos touros. [...] O metedor de cana é trabalhador mais discreto. [...] Mete as mãos na moenda ou a carrêta o arrasta pela roupa. Como engenho a motor a coisa ainda ficou mais perigosa. Não raramente, podemos ver na feira, caboclos com um dos braços decepados, em consequências de acidentes nas moendas. Outro funcionário Novo do engenho é o mecânico do motor. [...] O trabalhador mais compenetrado do engenho é o mestre da rapadura [...] O mestre abre a torneira da garapa para encher a primeira caldeira feita de folhas de ferro. [...] Há outros trabalhadores mais modestos e mais anônimos. O metedor de fogo, o tirador de bagaços e demais ajudantes. Desempenhando todos o seu mister, uns mais proeminentes e outros mais humildes sob vigilância do patrão ou feitor, o engenho segue seu ritmo de produção normal.

Contudo, ainda que a cana-de-açúcar fosse o principal produto agrícola, a “farinha de mandioca – é a base da alimentação, o pão do nosso povo” (BRASIL, 1997, p. 366), portanto, elemento fundamental nos cultivos agrícolas e no comércio interno somada ao algodão, café, arroz, feijão e milho.

A organização das produções agrícolas no sul cearense reverberou sobre o território, revelando um pequeno mundo de relações em torno da atividade. As características observadas pela produção e as conexões com outras regiões sertanejas longe das dinâmicas comerciais dos litorais constituíram, aos poucos, discursos de unidade na distribuição do que era produzido, como destaca Oliveira (2003, p. 46):

A economia do Cariri surgiu com essas características; as pequenas indústrias de fundo de quintal, que produziam rapadura, ou outros gêneros, aos poucos se expandiram e extrapolaram as margens do reduto familiar, desaguando em um comércio de maior elasticidade e consistência [...]. Do ponto de vista da comercialização, os produtos manufaturados foram despejados nas vilas e povoados da região e adjacências. Com esses produtos se abastecia a população rural e urbana. O contingente urbano se abastecia na medida em que eram realizadas as feiras onde era possível adquirir produtos de qualidade a preços bem mais acessíveis.

É certo que a produção atendia sobretudo a uma demanda interna, mas, ao passo que a economia crescia, ela se valorizava, pelas possibilidades de um mercado pouco aquecido em meio aos sertões. Situado tão longe do litoral cearense quanto do pernambucano, pela capacidade produtiva que tinha, o sul cearense foi local de refúgio de muitas regiões do interior sertanejo.

A canna, legumes, mandioca, algodão e nas faldas da serra o café, dão como em parte alguma. A agricultura é a indústria principal do paiz, e para ali correm não só a prover-se de mantimentos, como a refrigerar-se das secas os habitantes dos sertões visinhos da Bahia, Pernambuco, Rio-Grande do Norte, Parayba e Piauhy. O valle é sem exageração de uma riqueza e vastidão, que faz lembrar o Oasis da Lybia para onde correm os árabes do deserto. (BRASIL, 1997, p.102)

O conjunto de núcleos articulados entre si no sul cearense como uma unidade produtiva nos possibilita pensar como as redes influenciaram a produção do território cearense no Cariri, onde as características produtivas, os recursos e as redes permitem interpretar os vetores das ações dos sujeitos e a materialização no território.

Assim, se considerarmos os interesses na possível demanda comercial e a logística de integrar as produções do vale com os sertões desabastecidos das capitânicas vizinhas, essas relações se tornam mais evidentes. Nesse sentido, as redes são estruturas da ação de alguém; portanto, é fundamental tentar demonstrar como os sujeitos se articulavam nas funções econômicas e políticas para compreender seus efeitos no território.

Elites locais e a produção do território cearense no Cariri

Dentre os elementos da formação do Cariri, é fundamental pensar no modo como as elites locais reivindicaram seu poder e sua opulência como produtoras do território. Por isso, é evidente que a formação política e econômica do sul cearense passou não só pelo modo como se operava a atividade canavieira, mas também pela atuação das elites locais. Como destaca Oliveira (2003. p. 98):

O Cariri, pelo prestígio de sua produção não só no âmbito do Estado, mas ainda no Nordeste como um todo, apresenta-se como área rapadureira por excelência. Quando viajantes passaram pela região e disseram ser o Cariri local de prosperidade, é possível que incluíssem, já, nessa identificação a rapadura como seu mais valioso produto. Começando a firmar-se econômica e socialmente com a cultura da cana, a localidade sul cearense passou de imediato a monopolizar as regiões vizinhas; e, à sombra dessa produção, surgiu uma nova face econômica no interior da Capitania.

No entanto, resta saber como se organizaram as relações de poder em volta desse mundo do trabalho, e como as relações políticas locais reverberaram sob a organização do território cearense no Cariri. Para isso, atentamo-nos para as elites locais na figura dos senhores de engenho.

Sem o prestígio e a disponibilidade econômica do litoral pernambucano, a organização dos sertões cearenses tentou organizar um sistema de *plantation* empregando escravos, sobretudo utilizando-se do trabalhador livre para os cultivos de cana, de modo rudimentar e com os avanços na técnica da produção chegando com anos de atraso (ANDRADE, 2011).

Assim, a formação da economia da cana-de-açúcar está ligada diretamente à formação da riqueza de herdeiros dos primeiros sesmeiros do Cariri, estruturada na acumulação e consolidação dos recursos financeiros desses senhores de engenho (OLIVEIRA, 2003). Observamos que, “no século XIX, a cidade do Crato destacava-se como a mais importante localidade, seja do ponto de vista econômico, ou político” (REIS JÚNIOR, 2016, p. 344); por isso a vila concentrou a maior parte dos eventos que ocorriam na região, bem como era onde residiam as famílias mais influentes.

Quando ao final do século XVIII o Ceará passou a implementar sua autonomia política e econômica em relação a Pernambuco junto com outras capitanias anexas, como a Paraíba, as mudanças que ocorreram na organização territorial objetivaram, dentre outras coisas, possibilitar a articulação econômica com a metrópole.

Contudo, as mudanças no controle da capitania cearense, em se tratando do Cariri, não representaram grandes transformações inicialmente. Figueredo Filho relata que (2010a, p. 51):

O Cariri, entretendo, ficava tão longe de Fortaleza, quase quanto do Recife. A notícia, ao que se presume, foi recebida no meio com indiferentismo. Os vínculos comerciais, e mais tarde, políticos continuariam com Pernambuco, com conseqüências decisivas na região em virtude das terríveis lutas em prol da emancipação política nacional, cuja eclosão não tardaria.

Posicionado geograficamente nas divisas entre Paraíba, Pernambuco, Piauí e Ceará, o Cariri estava quase que igualmente longe de todos os portos das capitanias com as quais se relacionava; assim os desafios logísticos de circulação da produção local pela exportação e importação de produtos enfrentou as mesmas dificuldades. Esse é só o primeiro dos elementos que mostram como as relações caririenses estavam limitadas (e voltadas) aos sertões.

Considerando os elementos políticos, a classe senhorial do Cariri manteve relações mais diretas com Pernambuco, de modo que estiveram ativamente envolvidos nas revoltas pernambucanas: “os vinte primeiros anos do século XIX foram para o Cariri uma espécie de preparação para entrar no cenário político, econômico e social na Capitania do Ceará” (OLIVEIRA, 2003. p. 115).

Das elites locais, destacavam-se a família Alencar do Crato e a família Bezerra de Meneses no sítio Juazeiro como as mais importantes no domínio do cenário político e econômico da região. Elas tinham interesses opostos e constituíram-se de modo que os Alencar estiveram ligados ao homem da cidade, onde detinham influência sob a burguesia mercantil e urbana, enquanto os Bezerra fundavam sua força na zona rural por meio dos seus engenhos, suas criações e seus muitos trabalhadores de quem requeriam apoio sobre suas decisões políticas (OLIVEIRA, 2003).

Diante do contexto nacional do início do século XIX, os movimentos revolucionários ocorriam em muitas partes do Brasil com o desejo de implantação do Federalismo, bem como a abolição do poder moderador (LEITE, 2013). Expoente dessas lutas, por sua formação política e econômica, a capitania de Pernambuco foi um dos palcos desses eventos.

Esses episódios respigaram sobre todas aquelas regiões onde Pernambuco mantinha relações. Desse modo, “os chefes do movimento em Pernambuco tinham entendido e com acêrto expedir emissários e propagandistas para diversas capitais e para o estrangeiro” (FIGUEREDO FILHO, 2010a, p. 66).

O Cariri, próximo politicamente a Pernambuco, se envolveu ativamente nos movimentos revolucionários com a mediação de José Martiniano de Alencar, seminarista de Recife que levou ao Crato e ao Cariri as ideias revolucionárias da região do Recife. Buscando a adesão aos movimentos pernambucanos, difundiu as ideias no Crato e viajou espalhando-as por outras vilas do Cariri e no Icó (FIGUEREDO FILHO, 2010b).

As questões políticas que permearam os interesses das elites se estabeleceram sobretudo na busca da ampliação das relações comerciais do Cariri com outras regiões do Ceará e capitanias vizinhas:

O Cariri e a Serra-grande exportam imensa quantidade de rapaduras, melaço e aguardente para as províncias vizinhas do Piauí, Pernambuco, Paraíba e Bahia. A exportação pela alfândega desta cidade é só da produção das Comarcas de Fortaleza e Baturité; porque os outros pontos não mandam para a capital. (BRASIL, 1997, p. 360)

As relações de poder do mundo econômico adentraram a política como expressão do controle territorial. Muito ativo na política caririense, José Martiniano de Alencar representou as elites do sul cearense no momento que governou o Ceará por duas vezes.

A atuação feita por José Martiniano foi, para o Cariri, de grande importância. “Foram de sua iniciativa as estradas reais de penetração, as escolas, o saneamento da moeda e o impulso que deu ao comércio e à agricultura” (FIGUEREDO FILHO, 2010c, p. 74). Desse modo, frente às populações rurais e sobretudo com as elites do sul cearense, constitui forte poder de influência política.

Em 1839, enquanto Senador, José Martiniano anunciou um projeto de criação da província dos Cariris Novos. O anseio das elites locais envolvidas na sociedade comerciante e dos senhores de engenhos fortaleceram a tese da necessidade da criação de uma província no sul do Ceará. Dentre os motivos para a criação, destacava-se a necessidade por autonomia. Reis Júnior ressaltava que estavam entre os motivos:

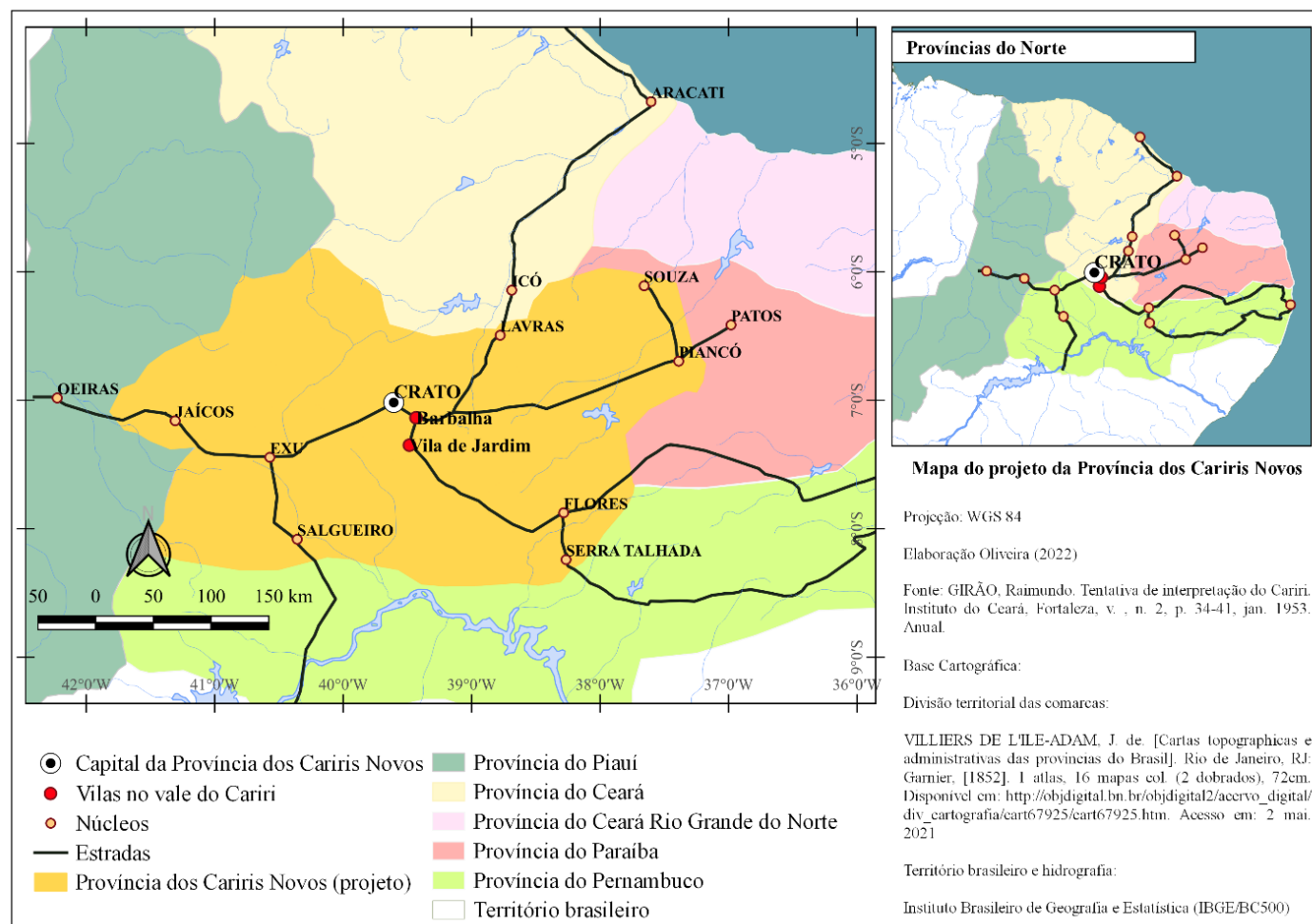
A busca pela autonomia política como instrumento de afirmação de importância da região no cenário nacional e de consolidação de um projeto civilizatório; a afirmação de uma vocação agrícola determinada pelos recursos naturais; a imagem de uma classe senhorial paternal e branda no trato com as classes subalternas e por último, a difusão do estereótipo da índole propensa à vadiagem e à criminalidade dos setores da população que se recusavam ao trabalho subordinado àquela classe dominante. (REIS JÚNIOR, 2016, p. 346)

O projeto de independência ressaltou a “situação geográfica do vale ‘dádiva do Araripe’ e pela consciência de suas riquezas naturais e, portanto, da sua valia econômica, e contrastes com os territórios sertanejos circunvizinhos” (GIRÃO, 1953, p. 35) fazia-se necessária a delimitação da autonomia política e territorial do vale. Isso demonstra como:

todos os recursos são ou podem ser instrumentos de poder. Se é verdade que certos recursos — conforme a sua capacidade de satisfazer as necessidades fundamentais — manifestam uma grande permanência no papel que podem desempenhar, eles não deixam de se ligar ao contexto socioeconômico e sociopolítico quanto à sua significação como instrumento de poder. Não existem bens livres. Só há bens “políticos”, exatamente porque respondem a necessidades coletivas e ainda mais porque as necessidades não são exógenas, mas endógenas aos sistemas técnico-econômicos. (RAFFESTIN, 1993, p. 251)

Essa província dos Cariris Novos (Figura 16) estabeleceria uma nova configuração político-administrativa por onde se estenderam as relações comerciais e políticas do Cariri cearense em um ambiente em que o “sertão já se sentia asfíxiado pelo litoral e ansiava por libertar-se dessa tutela para a ‘grandeza destes lugares’ [...]” (FIGUEREDO FILHO, 2010c, p. 80).

Figura 16 – Mapa do projeto da província dos Cariris Novos



Fonte: elaboração própria com base em dados de Girão (1953) e Villiers de L'Isle-Adam (1849)

Sua composição seria equivalente às comarcas do Crato e dos Inhambus, no Ceará, de Boa vista e Pajeú, em Pernambuco, de Sousa, na Paraíba, e o termo de Jaicós, no Piauí, área onde “os governos se achavam longe, no outro lado do território e, por isso, dada a pobreza financeira, não podiam ajudá-lo” (GIRÃO, 1953, p. 36).

Esses locais articulavam-se por meio dos caminhos antigos que ligavam o sertão paraibano ao Ceará pela estrada chamada Crato-Piancó, que ligava o Crato a Oeiras no Piauí, como afirma Studart:

A lavoura de canna trouxe á região sulina da Capitania uma era invejável de prosperidade. Crato torna-se o centro de onde surtem de açúcar e de rapadura [...] tal commercio avolumou, como é natural, o trafego das veredas que cruzavam a zona cariense [...] destas, a mais importante, e sem duvida uma das mais antigas vias que se traçaram entre o << hinterland >> paraibano e o Ceará, era a estrada Crato – Piancó. Vindo de patos [...] ligando assim zonas econômicas diversas, é de crer-se que seu transito se tenha particularmente intenso com o ampliar gradativo do amanho da terra nos ribeirões do Batateiras. Estimulo forte do aumento de sua capacidade foi igualmente a frequencia de piauienses que por ella marchavam para as feiras da Paraíba e Pernambuco. Tal facto, que se tornou possível depois a ligação do Cariri com a freguesia da Mocha pela estrada Crato-Oeiras [...]. (STUDART, 1937, p. 38)

A construção de um projeto de integração do Ceará interligado por caminhos foi um desejo antigo das elites regionais, como expresso pelo ouvidor do Ceará Manuel Magalhães Pinto Avelar, em Carta à rainha D. Maria I, que propôs uma série de medidas para aumentar os rendimentos de produtos locais, sendo preciso maior fluidez da atividade comercial, em que as estradas deveriam unir os sertões aos portos (JUCÁ NETO, 2007).

Isso ficou evidente com os projetos de integração comercial do Cariri que surgiram ainda na primeira metade do século XIX .O desejo de José Martiniano de Alencar é um reflexo das estratégias das elites do Cariri para a organização do território. Para o jovem senador, fazia todo sentido:

Elevar a região onde nasceu e onde viviam seus familiares à dignidade de província, criar um suporte geográfico-eleitoral para sua atuação política, minimizar a área onde mandavam e desmandavam seus adversários, parece ter sido o tríplice objetivo daquela idéia do político sagaz e atilado que era o senador Martiniano de Alencar. (CÂMARA, 1987, p. 23)

Entre essas condições econômicas e políticas, entendemos como as elites e suas estratégias da produção do território do Ceará no Cariri vão estar inerentes às relações de poder que se constituem, como sintetiza Raffestin (1993, p. 237):

Diante de um recurso renovável ou de um recurso não renovável, os atores ocupam uma posição determinada pelo controle (propriedade ou apropriação) que exercem sobre todo ou sobre parte do processo criador do recurso considerado. Lembremos os elementos constitutivos do processo: A (ator), r (técnicas), M (matéria), P (recurso).

A produção territorial cearense foi sempre um desafio para os colonos. A pouca ocorrência de rios perenes, bem como a baixa precipitação ao longo do ano dificultavam qualquer desenvolvimento de *plantations* como os do litoral baiano e pernambucano. No entanto, no Cariri, os colonos encontraram a possibilidade de desenvolver uma experiência parecida com aquela vivenciada na zona da mata.

Como se tornam objeto de grande interesse colonial, os vales foram tomados por canaviais e engenhos rudimentares com a produção da rapadura, do melão e da aguardente. Se edificam daí as relações de produção incorporando trabalhadores livres em busca de refúgio da semiaridez e possibilidades de trabalho. Além disso, há também um contingente de mão de obra escrava complementando os aspectos da produção agrícola e da pecuária.

Tentando reproduzir experiências semelhantes ao observado na estrutura social dos engenhos da zona da mata, especialmente nas relações de trabalho, as atividades produtivas encontraram como desafio um pequeno mundo de relações de baixo poder econômico, mas que protagonizaram a ascensão de elites locais pelas relações de poder que reverberam na produção do território por meio das redes.

Dada a grande influência local que ganharam os senhores de engenho, o poder político pode ser representado por dois exemplos: a família Alencar e a Bezerra de Meneses. Com a influência que tinham sobre as comunidades rurais, elas construíram um discurso de que a excepcionalidade do Cariri cearense como uma região produtora que deveria deter sua própria autonomia e não poderia ser simplificada como mais um pedaço de sertão. “[...] O filho do Cariri, apesar de bem interiorano, sentir que sua região é inteiramente fora do sertão propriamente dito. Não fica satisfeito o caririense quando alguém o chama de sertanejo, e seu Cariri de sertão. [...]” (FIGUEREDO FILHO, 2010a, p. 5).

Essa narrativa fortalece a ideia de como as relações de poder que se constituíram localmente no Cariri estavam fundamentadas nas ações das elites. Além disso, é importante observar que:

[...] sem captar o jogo político que o objetiva e as determinações político-culturais que o enreda, não se consegue entender em profundidade um processo

concreto de valorização no espaço. O Território, nesse sentido, expressa combates e antagonismos entre interesses e projetos sociais. (MORAES, 2008, p. 46)

Desse modo, a criação da nova província passa a ser anunciada na mídia local pelo jornal *O Araripe*, o qual propagava fielmente a ideia de criação da província dos Cariris Novos como elemento fundamental para o progresso caririense:

Na verdade, depois de nossa emancipação política nenhuma causa despertou já tantas sympathias, no meio das populações que habitam este canto do império. A criação da província do Cariri é uma idéia popular, onde se reúnem os homens de todas as crenças, um constante objecto de nossos votos; e é de sua relação que, a justos (palavra ilegível), fazem todas pender os nossos caros interesses, os interesses do povo e do governo, os interesses do comércio e da política, os interesses da educação [...]. (JORNAL *O ARARIPE*, 1858, Ed. 149, p. 1)

O interesse da formação da província no sul cearense teve um amplo apoio das elites locais; no entanto, o projeto teve desafios que acabaram freando as tentativas de criação da província dos Cariris Novos. Figueredo Filho (2010c, p. 83) comenta os impasses na articulação do apoio político para a realização do projeto:

Vultos de renome nacional a assinaram, para a honra daquele documento, comprovando o valor que deram à projetada Província nordestina. Nem o secular bairrismo de Pernambuco chegou a entrar-lhe os passos no nascedouro. [...]. Tudo parecia sorrir-lhe. Entretanto, estava o projeto visceralmente vinculado ao Partido Liberal, graças ao esforço pessoal de Alencar. Qualquer desprestígio do mesmo mataria a província, ainda no período de gestação e foi justamente isso o que aconteceu. Os liberais perdiam terreno de dia a dia, em frente aos políticos sagazes do Partido Conservador. [...] O Partido Liberal, com tantos insucessos, no crepúsculo dessa regência, criação sua, não poderia mais preocupar-se com província nova, longe, em pleno centro do Nordeste Brasileiro. Precisava acima de tudo, salvar sua pele ameaçada pelos políticos matreiros do Partido Conservador.

Aos poucos, o projeto perdeu força na articulação política nacional ainda que o desejo permanesse⁷ entre muitos liberais do sul cearense. A criação da província como forma de autonomia política e fortalecimento econômico diminuiu no momento que a sede administrativa cearense ampliou sua influência sobre a província atraindo parte das elites do sertão para o litoral.

A primeira metade do século XIX foi um momento de inúmeras transformações para o Cariri. A elevação de antigos povoados para vilas proporcionou a formação de uma

⁷ Segundo Figueredo Filho (2010c), mesmo após muitos anos, o projeto de criação da província do Cariri Novos permaneceu entre os afeitos à ideia, inclusive após a criação da república com a criação do estado do Araripe.

rede de relações em meio aos sertões com detalhes peculiares. Embora inserida nas dinâmicas do gado, a formação econômica desenvolveu, pelo diferencial geoambiental, uma agricultura com significativa variedade produtiva.

A cana-de-açúcar e a produção dos seus derivados proporcionaram o surgimento de senhores de engenhos por todo o vale do Araripe. Isso aqueceu as atividades comerciais, produtivas e do consumo local atraindo também pessoas de outras províncias vizinhas.

Essas características fizeram com que famílias inseridas nas atividades econômicas ganhassem força política perante os diferentes núcleos do vale. Essas famílias tradicionais figuraram o protagonismo político no sul cearense como forma de constituir uma autonomia que ampliaria a influência nas relações de poder.

Fruto desses lampejos, Martiniano de Alencar, um jovem senador cratense, tentou constituir uma província no sul cearense como forma de estabelecer de vez a articulação entre os sertões de diferentes capitâneas para atender às demandas de vilas situadas longe do litoral. Ainda que o projeto não tenha sido implementado, ele demonstra a organização das elites do Cariri diante da falta de integração da província no início do século XIX e as articulações na produção do território.

Esses movimentos no Cariri perderam força quando Fortaleza concentrou as funções econômicas e políticas, pois o real interesse de autonomia do sul cearense não passa pela construção de uma província por seus aspectos locais, mas sim por uma estratégia das elites de ampliar a influência econômica e de poder sobre o território cearense, e o melhor local para isso era na capital provincial.

**CAPÍTULO III –
CAMINHOS QUE TRANSFORMAM: PROJETOS DE
INTEGRAÇÃO TERRITORIAL PARA O CARIRI
CEARENSE**

Uma das características do mundo atual é a exigência de fluidez para a circulação de ideias, mensagens, produtos ou dinheiro, interessando aos atores hegemônicos. A fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um dos suportes da competitividade. Daí a busca voraz de ainda mais fluidez, levando à procura de novas técnicas ainda mais eficazes. A fluidez é, ao mesmo tempo, uma causa, uma condição e um resultado.

(SANTOS, 2009, p. 185)

Os novos caminhos projetados para o Cariri

A circulação e a comunicação são dois conceitos indispensáveis na análise da formação cearense. As redes, formas materiais de circulação e comunicação, determinaram a fluidez das relações que permearam a economia do gado e, posteriormente, da agricultura.

O Cariri, que adquiriu ao longo de sua história a figura de um entreposto de convergência das estradas que articularam as diferentes capitanias do Nordeste, possibilitou, na ligação entre os antigos caminhos das boiadas, o surgimento de muitas vilas originadas dos povoados da atividade criatória e das missões eclesiásticas.

Esses caminhos no Cariri demonstraram ao mesmo tempo as possibilidades e os desafios para a conformação do território cearense no sul da província. Se eles poderiam ter sido a chave de conexão com as grandes zonas consumidoras como o litoral, ao mesmo tempo, representaram o desafio de superar as distâncias por meio de vias em ruínas.

Dentre os elementos constituintes que se observam no Cariri, a primeira fase da organização do território está no período pré-mecânico das redes, em que os elementos naturais predominaram na operacionalização das ações humanas (SANTOS, 2009). Desse modo, os caminhos naturais se davam pelas redes hidrográficas cearenses que conectavam o pequeno mundo de relações em torno da pecuária e da agricultura.

No entanto, com o passar do tempo e da ampliação das funções econômicas, essas vias foram transformadas, e outras, criadas. As redes se transformaram na medida em que aquelas estabelecidas não conseguiram atender às dinâmicas que se reproduziam no território e “quanto mais se avança a civilização material, mais se impõe o caráter deliberado na constituição das redes” (SANTOS, 2009, p. 265). Desse modo, no início do século XIX, com a ampliação do comércio, da produção e do consumo, as redes do sul cearense ganharam novo foco na necessidade de uma maior fluidez.

Das estradas principais que surgem desde as atividades da pecuária, a Estrada Geral do Jaguaribe foi o principal eixo de articulação do sul do estado com o litoral: “foi

outrossim, até o advento do ferrocarril, esse admirável conductor do progresso, a mais importante via de intercâmbio comercial entre o litoral e o hinterland cearense”. (STUDART FILHO, 1937, p. 28).

A Estrada Geral do Jaguaribe se estabeleceu no leito do principal rio do território cearense, e, por ela, o Cariri conseguiu acessar as dinâmicas no Aracati, o que era fundamental para o comércio e no contato com a metrópole.

Por ser a principal estrada da capitania, tinha pontos de paragem ao longo do percurso, que possibilitaram apoio para aqueles que se aventuravam nos sertões cearenses. George Gardner, um naturalista escocês que percorreu o Ceará de Aracati até o Crato, destacou a importância na escolha da estrada para a segurança e o sucesso devido aos perigos de realizar travessias longas pelos sertões cearenses (REIS, 2015).

Mas houve outros caminhos importantes como a estrada de Crato para Piancó, que ligava o sul cearense aos sertões da Paraíba. A influência do Cariri no fornecimento de produtos para as capitanias vizinhas articulou um comércio que era possível graças a esses caminhos antigos, como destacado (STUDART FILHO, 1937 p. 28):

A lavoura da canna trouxe á região sulina da Capitania uma era invejável de prosperidade. Crato torna-se o centro de onde se surtem de açúcar e de rapadura — particularmente de rapadura, que com a farinha constituía a base da alimentação dos nossos sertanejos não só os nosso campesinos, mas também os matutos do Pernambuco e Paraíba. Daí saem comboios de 50, 60 e até 100 cavallos carregados de rapaduras, com destinos as regiões vizinhas. [...] Destas, a mais importante, é sem duvidas uma das mais antigas vias que se traçaram entre o <hiterland> paraibano e o Ceará, era a estrada Crato-Piancó.

A estrada que ligava o Cariri a Oeiras era a melhor forma de avançar do sul cearense para o oeste do território brasileiro. Tal qual os caminhos mais antigos do sertão nordestino, a travessia dessa estrada demandou cuidado. O naturalista George Gardner quando esteve no Cariri, ao se preparar para partir em direção a Oeiras, demorou dois meses a mais no Crato devido à escassez de recursos na travessia dessa estrada em períodos de estiagem (REIS, 2015).

O contato com essas regiões circunvizinhas sustentaram a base das relações econômicas do sul cearense já que a distância das praças comerciais do Aracati era semelhante à do Recife. Isso possibilitou que as elites locais controlassem as massas de trabalhadores rurais reforçando ideias de uma unidade territorial, como observado na criação do projeto da província dos Cariris Novos.

Apesar da sua importância, essas estradas eram calamitosas e enfraqueciam as dinâmicas de fluidez comercial como expresso no relatório do presidente da província:

“As estradas, por onde se conduzem os produtos do nosso solo d’uns para outros pontos da Província, carecem de ser melhoradas; mas a reconhecida fraqueza de vossas rendas não permite que tenteis essa boje insuperável tarefa, [...]”⁸”.

Desse modo, poucas vilas do início do século XIX tiveram uma boa rentabilidade econômica capaz de injetar recursos para o melhoramento das estruturas desses núcleos. Isso se tornava pior com a chegada do inverno, pois, nesse período, as precipitações traziam prejuízos, ampliando a problemática das estradas provinciais (REIS, 2015).

Além disso, as manutenções ficavam sob a responsabilidade dos proprietários de terras que tinham estradas em suas dependências. No jornal *O Araripe*, é possível encontrar anúncios do fiscal da Câmara Municipal do Crato estabelecendo as diretrizes de manutenção das estradas:

O fiscal da câmara municipal desta cidade, abaixo assignado declara que no dia 28 de fevereiro próximo, sabiá a fazer correições nas estradas deste termo, principiando pela estrada que vai para a vila de Barbalha, e o depois nas da serra e brejo; e para que não aleguem ignorancia transcrevesse o artigo da lei municipal que empõem esse dever aos proprietários, Art 68, Todos os proprietários, por cujas terras passarem estradas geraes, serão obrigados a abril-as uma vez por anno nas terras secas e duas (principio, e fim do inverno) nas molhadas, dando trinta palmos de largura quando partirem de vila para vila ou para cidade e 20 menos quando não se der essa circumstancia: os negligentes pagarão a multa de 20\$000 rs. (Jornal *O Araripe*, 1856, p. 4)

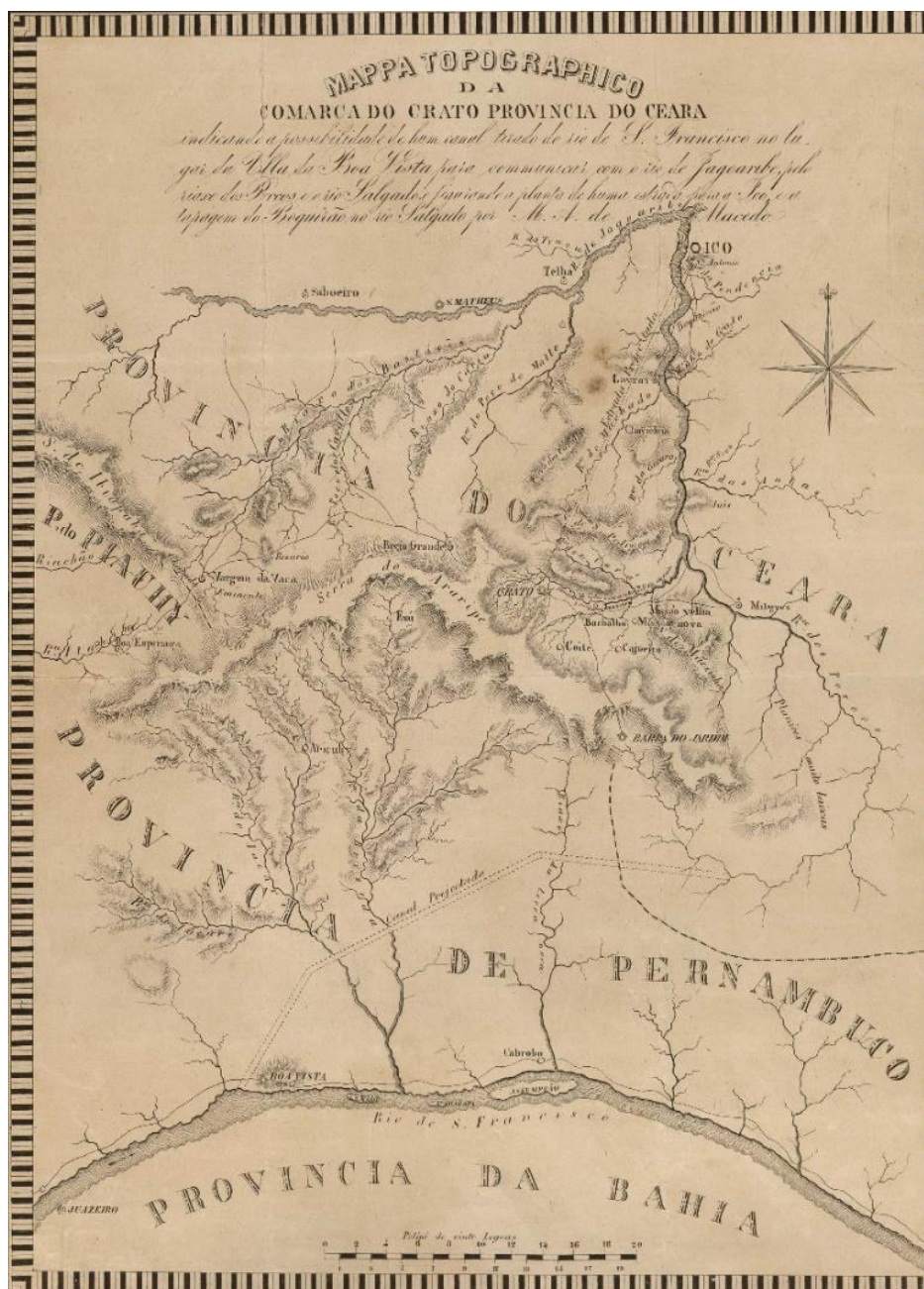
Desse modo, a conservação dos caminhos era um elemento fundamental para a melhor fluidez da circulação e comunicação, mas a qualidade das estradas não pôde garantir isso. Dentre as ideias que surgiram como resolução desse impasse, Reis (2016, p. 202) destaca que “a projeção de estradas em “linha reta” figurou como tentativa de conseguir brevidade nas viagens pelos caminhos do território cearense, antes da possibilidade de haver linha férrea nessa província [...]”. Dessa tentativa surgiu um projeto de construção de uma estrada em linha reta entre o Crato e Icó.

A vila de Icó foi, ao longo do século XVIII, o principal núcleo dos sertões cearenses, articulando as boiadas que percorreram o Ceará em direção às feiras pernambucanas. Mesmo após a diminuição da atividade pecuária na capitania, Icó se manteve como um núcleo produtor do algodão e do comércio no centro da província. A relação de Icó e Crato se dava, sobretudo, pela circulação da principal e mais segura via cearense — a Estrada Geral do Jaguaribe.

⁸ Relatório do presidente de província, 1841, p. 26

Dentre as poucas representações cartográficas do Cariri no século XIX, o “Mappa topográfico da Comarca do Crato Província do Ceará” (Figura 17) é uma interessante representação do território do sul cearense, e ela apresenta justamente a proposta de criação de um canal do rio Francisco para o território cearense e da Estrada Crato-Icó.

Figura 17 – Mapa topográfico da Comarca do Crato – província do Ceará



Fonte: Biblioteca Nacional Digital (2022)

O autor Marcos Antônio de Macedo representou, por meio do mapa, um projeto de canal do rio São Francisco como uma forma de integração com a bacia hidrográfica

do rio Jaguaribe por meio do Riachos dos Porcos, além projetar uma estrada em linha reta de Crato para Icó (CORTEZ; IRFFI, 2016).

Nessa imagem, faz-se valer a ideia proposta por Raffestin (1993, p. 145) de que “a imagem ou modelo, ou seja, toda construção da realidade é um instrumento de poder e isso desde as origens do homem”. Ao representar as formas que se deseja materializar no espaço, há uma intenção de conquista, portanto, uma relação de poder.

Além do canal, a representação da estrada em linha reta nos chama atenção, pois, se implementada, impactaria diretamente a principal via que partia do sul cearense para o litoral. De acordo com Reis (2015), com o início da querela sobre a criação da estrada, gerou-se um debate intenso e polêmico com diferentes opiniões sobre a real necessidade de sua instalação.

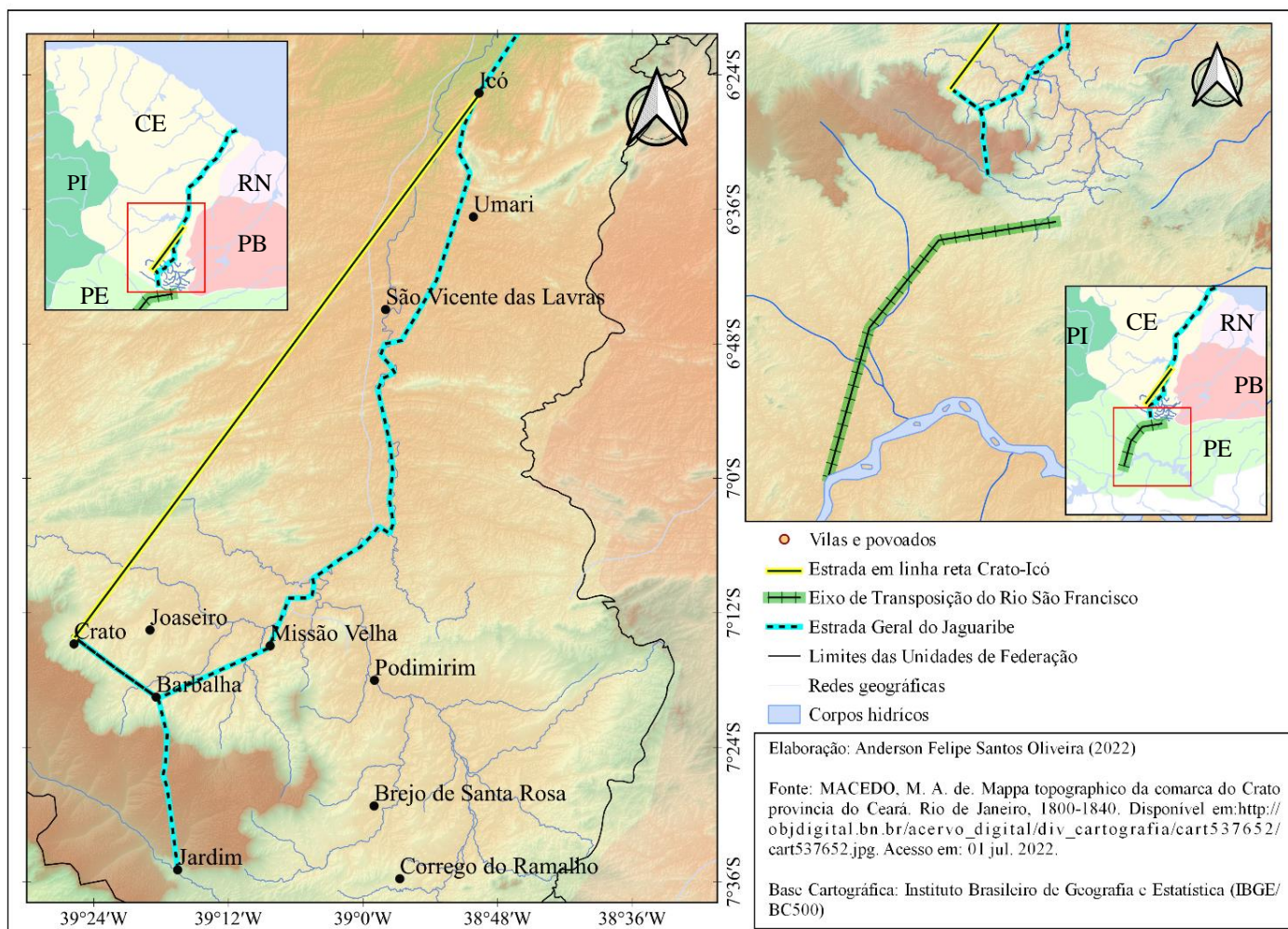
Segundo Pinheiro (1963), em 1841, o senador José Martiniano de Alencar aprovou o plano de abertura da estrada que ligaria Crato a Icó, atribuindo a Antonio Macedo o direito de receber, daqueles que transitassem pela estrada, 3.000 réis para cada carro de boi e 60 réis para cada cavaleiro.

Na descrição das atividades de construção da obra, o jornal *O Araripe* foi um dos meios de comunicação no qual as elites contrárias à obra expressaram suas opiniões:

A ultima legislatura provincial votou cinco conto de reis para o acabamento desta obra, quantia esta que faz subir a mais de deseceis contos o custo dela. E' tal a importância das transações commeciaes, que ligão esta cidade a do Icó, que, comnosco, pensão todos, não deve o governo poupar sacrifícios para realizar uma via de fácil e commodo transporte entre os dois pontos. Todavia é necessário confessar, grande erro tem presidido a esses trabalhos; menos se teria despendido a resultados muitíssimos mais completos se teriaõ a obter, si o amor próprio de seos directores naõ estivesse obstinado na infructuosa ou ante na (palavra ilegível) empresa de uma linha recta; mas divulgadas as dificuldades, tivessem eles procurado fase a estrada pelo lugar costumado trajecto, isto é, pela ribeira do Rio Salgado. [...]. (Jornal *O Araripe*, 1857, Ed. 82 p. 1)

A ideia de construir uma via em linha desconsiderando os elementos topográficos do Cariri cearense até Icó parecia realmente uma insanidade. Na Figura 18, podemos ver o traçado projetado para a estrada do Cariri até o Icó.

Figura 18 – Representação do projeto da Estrada em linha reta de Crato para Icó



Fonte: elaboração própria com base em dados de Macedo (1800-1840)

Observamos que o projeto demonstrava a fraqueza da obra, pois o trajeto seria composto por ladeiras íngremes em um relevo irregular que nada diminuiria o tempo do trânsito. “As obras em linha reta sobre terrenos montanhosos são obras possíveis, mas nunca para a província do Ceará” (Jornal *O Araripe*, 1857, ed. 82 p. 1) Ademais, complementam Cortez e Irffi (2016, p. 37):

Longe de ser ingênua, a proposta de Macedo tinha origem na dificuldade que ele, como dono do engenho Timbaúba, situado no Crato, experimentava no escoamento da produção para o entorno da comarca. O seu desenho se constitui num discurso figurado que procurava informar sobre o território cearense, sua formação geomorfológica e hidrológica, mas, principalmente, persuadia aos seus ouvintes da viabilidade de intervenções, sobretudo para modificação do curso de rios. Ficou nítido, já nesses traços de 1846, as intenções de modernidade no sentido de defender a instrumentalização do espaço com vistas a supressão do tempo.

A estrada pelo que nos é revelado por Cortez é um exemplo de como as redes podem expressar os interesses de controle dos territórios, sendo usadas como vetores de ligação, mas também de segregação das dinâmicas territoriais. É preciso destacar que toda estratégia integra a mobilidade e, por consequência, elabora uma função circulação — comunicação. É uma função de poder: “A circulação imprime a sua ordem. A circulação é a imagem do poder [...]” (RAFFESTIN, 1993, p. 202). Em vista disso, a ação dos sujeitos e dos grupos na materialização das redes sempre trazem consigo intenções de determinados grupos.

Concluimos, nesse sentido, que o projeto de uma estrada em linha reta para se reduzir as distâncias e aumentar fluidez da circulação das redes que compuseram o território do sul cearense foi um elemento bastante sintomático do que se iniciou anos depois. A partir da década de 1850, o Cariri viveu um dilema sobre a necessidade de maior integração com todo o território provincial, sobretudo das produções que se operacionalizavam nas diferentes partes do sul cearense.

Além dos contextos locais do Cariri e o Ceará, o Brasil passou por transformações importantes com a formação do Estado Monárquico, da classe senhorial e com a modernidade ocidental frente ao expansionismo do império inglês (ASSIS, 2011). Para essa nova fase do território cearense, não se discutiram mais sobre estradas em linhas retas, agora as estradas seriam forjadas no aço como uma expressão do progresso frente ao avanço da economia do algodão. Se o Cariri não conseguiu alcançar o litoral, seria esse o momento de o litoral alcançar o Cariri.

Os planos de estradas de ferro para o Ceará

O papel que as técnicas alcançaram, através da máquina, na produção da história mundial, a partir da revolução industrial, faz desse momento um marco definitivo. É, também, um momento de grande aceleração, ponto de partida para transformações consideráveis. (SANTOS, 2009, p. 112)

Ao analisarmos os planos de integração da província cearense, as estradas de ferro surgiram como uma possibilidade de ligação dos mercados e de encurtamentos das distâncias nas diferentes partes do território brasileiro. A expressão dos discursos em prol das estradas de ferro nasceu como possibilidade do progresso para a modernidade.

A modernidade, em sua magnitude enquanto período histórico, marcou uma série de transformações nas sociedades ao longo do tempo. Ao analisar as dinâmicas da modernidade, Berman (1986) as divide em três momentos: o primeiro deles entre o século XVI e XVIII, em que a sociedade apenas experimentou a vida moderna; o segundo momento se deu a partir de 1790 com a Revolução Francesa e o início da era revolucionária da vida social e política; e, por fim, o terceiro se deu no século XX, quando o processo de modernização se expandiu para abarcar virtualmente todo o mundo.

Ademais, é associado como sinônimo da modernidade o termo modernização, que foi muito usado ao longo do século XIX para descrever as ações que se empreenderam nas transformações do território brasileiro. Sobre o uso do termo, Castilho (2017) destaca que, se a modernidade se refere a um período histórico, a modernização seria o resultado de como as lógicas modernas se impõem espacialmente.

Ao analisarmos as referências da modernização na transformação do território cearense, os projetos de instalação das estradas de ferro foram apresentados como os elementos técnicos que possibilitariam modernizar o Ceará. Sobre esse processo, Reis destaca que:

A Estrada de Ferro de Baturité se transformou no principal instrumento do plano de modernização do Ceará, no final do século XIX, que também incluía a construção de portos, teatros, praças, a implementação do telégrafo, entre outros. O foco deste projeto estava centrado numa transformação tal do espaço cearense pela qual fossem garantidos transporte e comunicação que diminuíssem as distâncias entre pontos afastados do território e que dessem vazão às tarefas burocráticas do Estado centralizado. (REIS, 2015, p. 62)

Ao longo da segunda metade do século XIX, a ampliação da produção comercial algodoeira aos poucos reforçou a necessidade do melhoramento das circulações na província. Os projetos das estradas de ferro foram discutidos desde o início do século como forma de articulação das produções do Ceará.

Nos oitocentos, em distintas partes do globo, a ideia de modernização do território e das transformações técnicas se ampliavam diante do modelo de projeto burguês para diminuição das distâncias, na supressão do espaço pelo tempo e nos avanços na ciência pela invenção das ferrovias, do telégrafo e da navegação a vapor como símbolo dessa nova era (ALENCAR, 2021).

Apesar disso, o contexto global das transformações técnicas em função das modernizações não refletiu a realidade cearense do século XIX, quando as produções estavam assentadas na subsistência de pequenos núcleos baseados em uma atividade bastante rudimentar.

A mudança desse quadro se iniciou na segunda metade dos oitocentos pela reestruturação da organização político-econômica cearense, que, segundo Assis (2011), correspondeu a um processo de provincialização tardia no Ceará. Dessa forma, houve uma tentativa de criar uma centralidade do território provincial a partir da construção da cidade/praca de Fortaleza como um plano político de rivalidade com a cidade/porto de Aracati.

Como destacamos anteriormente, Aracati tornou-se a principal praça comercial do Ceará como ponto de escoamento dos produtos do gado, sobretudo pela articulação dos caminhos das boiadas, que estavam ligados ao porto do Aracati pela Estrada Geral do Jaguaribe, dentre outras. Já Fortaleza, fora desse itinerário do Gado, concentrou apenas as dinâmicas de seus arredores, ainda que estivesse na vila, à concentração das atividades administrativas do Ceará.

As mudanças nessa relação ficaram mais evidentes com a ampliação do mercado de produtos como algodão, que foram favorecidos pelo contexto de transformações no mercado internacional com a Guerra Civil Americana (1861–1865), colocando o Ceará em contato com o centro do capitalismo global do império britânico. Dentre as mudanças geradas com esse processo, houve o surgimento de projetos de estradas de ferro para o Ceará, tendo o objetivo de articular os povoados e a produção das lavouras com os portos, intensificando, assim, o comércio entre os sertões e o litoral (ASSIS, 2011).

Esse contexto da guerra americana impulsionou os mercados de antigas colônias britânicas e de outros produtores como o Brasil no abastecimento da produção têxtil, como destaca Cunha (2018, p. 106):

Em 1861, os britânicos importavam dos Estados Unidos quase dois milhões e quinhentas mil de arrobas de algodão. No ano seguinte, somente 72 arrobas. Como resultado da escassez de algodão no mercado internacional, seu preço aumenta consideravelmente, beneficiando diretamente outras regiões

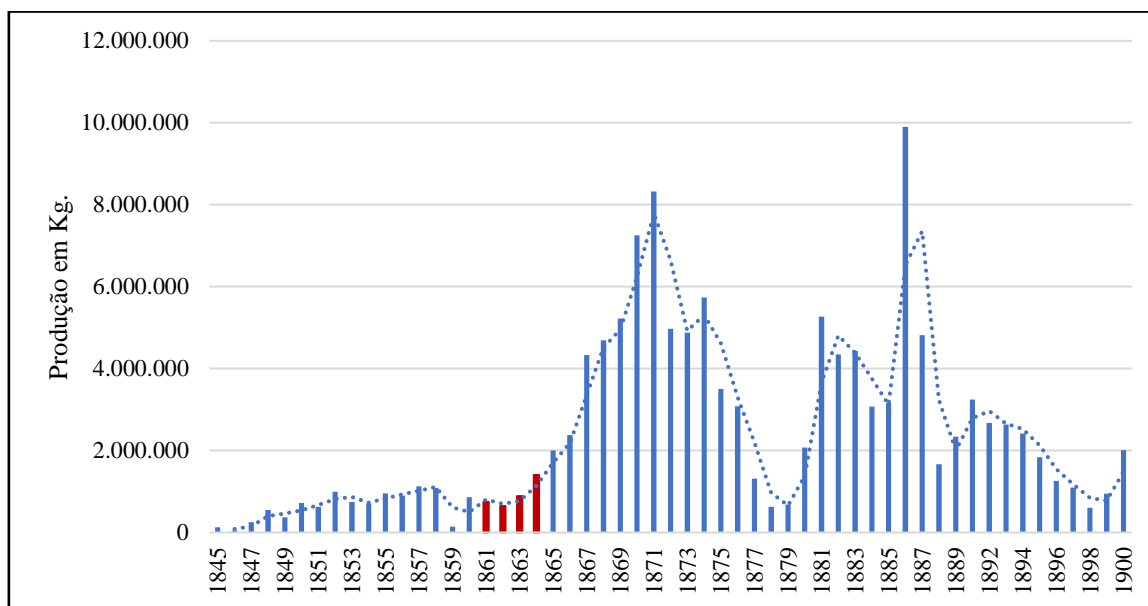
algodoeiras, consideradas como produtoras marginais, tais como o Brasil e as colônias britânicas do Egito e da Índia. Isto torna-se bem claro quando observamos a tabela 4: enquanto as importações inglesas de algodão provenientes dos Estados Unidos caíam, aumentavam as compras desta mercadoria no Brasil, Índia e Egito.

Os países que estavam articulados com esse comércio conseguiram o investimento do capital financeiro para produzir um aperfeiçoamento de suas infraestruturas. Conforme Hobsbawm (1990) pontua, com esses investimentos, foi possível iniciar a construção de estradas de ferro e reformar as instalações portuárias, além de aumentar a imigração europeia para muitos desse países, como Brasil, Cuba, Argentina e Uruguai.

Essas imigrações possibilitaram o surgimento de casas comerciais que ligavam a produção entre os países latinos e a Europa. Um exemplo disso foi a criação da Casa Comercial em Fortaleza *Theodore Boris & Frères*, fundada em 1869, que articulava a exportação de matérias-primas cearenses entre a capital da França e a capital cearense (ALENCAR, 2021).

As mudanças do mercado internacional e as possibilidades econômicas que se apresentaram ao Ceará amplificaram o debate sobre a necessidade da modificação na estrutura territorial, tendo a circulação como um dos principais desafios da província. Foi em função disso que surgiram, ao longo dos anos, diferentes projetos de ferrovias. Esses projetos nos demonstram o interesse de determinados grupos nas mudanças da produção internacional e nos interesses de consolidação da centralidade dos portos cearenses, destacando-se a rivalidade Aracati–Fortaleza (ASSIS, 2011).

O aumento da produção do algodão ganhou espaço gradativamente no mercado cearense com a Guerra Civil Americana. No entanto, esse aumento inicial não se sustentou ao longo dos anos com grandes variações na exportação, como observamos na Figura 19:

Figura 19 – Exportações de algodão da província do Ceará de 1845 a 1900

Fonte: elaboração própria com base em dados de Girão (1985)

O momento da Guerra Civil Americana, representado pelas linhas vermelhas no gráfico, evidencia como houve uma tendência de aumento nos números da produção algodoeira do Ceará, de modo que, se comparada aos anos anteriores, fica evidente como houve motivos para estimular os produtores diante das possibilidades de um mercado recém-aberto. Contudo, depois de 1874, houve uma grande instabilidade nos números da exportação. Ainda assim, em diferentes regiões do Ceará, se estabeleceram grandes áreas produtoras:

A cultura do algodão é a mais antiga e a que mais floresceu desde o princípio deste século até 1822. Eram e ainda hoje o são as serras da Uruburetama, Aratanha, Maranguape, Pereiro, Meruoca, os districtos onde mais se cultivava este gênero d'industria. [...] Quem primeiro deu na província impulso á cultura do algodão em maior escala foi o governador Luiz Barba Alardo de Menezes, que creou o commercio directo da capitania com os portos da Europa. (BRASIL, 1997, p. 353)

O conjunto de transformações da produção ainda lidou com o problema antigo da circulação. Em geral, as estradas cearenses necessitavam de manutenção periódica devido ao desgaste do tempo e do trânsito intenso. As problemáticas dos caminhos internos reforçaram a necessidade de inserir o Ceará na era ferroviária, para tornar a distribuição mais rápida e mais barata com as inovações técnicas (ASSIS, 2011).

No contexto dessas inovações, havia a vontade de alcançar o progresso por meio da ciência e das máquinas. Conforme Sousa Neto (2011), a partir da Revolução Industrial

inglesa, os profissionais de ciências, como engenharia, voltaram-se cada vez mais para a unificação do capital com as relações produtivas do mundo. Essas mudanças podem ser observadas em como os oitocentos são marcados por planos de integração do território brasileiro.

No Ceará, esse jogo político se deu em torno da disputa entre Fortaleza e Aracati, principais centros exportadores do período. A pergunta que se colocava na época era: de onde partiriam as ferrovias que ligariam o sertão ao litoral? Nesse processo, diferentes projetos tentavam apresentar uma proposta de integração do Ceará. Ao enumerar alguns, Assis (2011) destaca:

O projeto para a estrada de ferro **Fortaleza-Pacatuba-Baturité-Crato**, parecia abrir um caminho central e principal para a província do Ceará. Pretendendo ligar as tanto o porto da capital as serras de Pacatuba, Maranguape, e Baturité, como também, ligar em sua continuação a capital ao sul do Ceará, projeto aliás que já anunciava a centralização inédita, que seria o controle da zonna meridional do Ceará por Fortaleza [...]. (p. 64, grifo nosso)

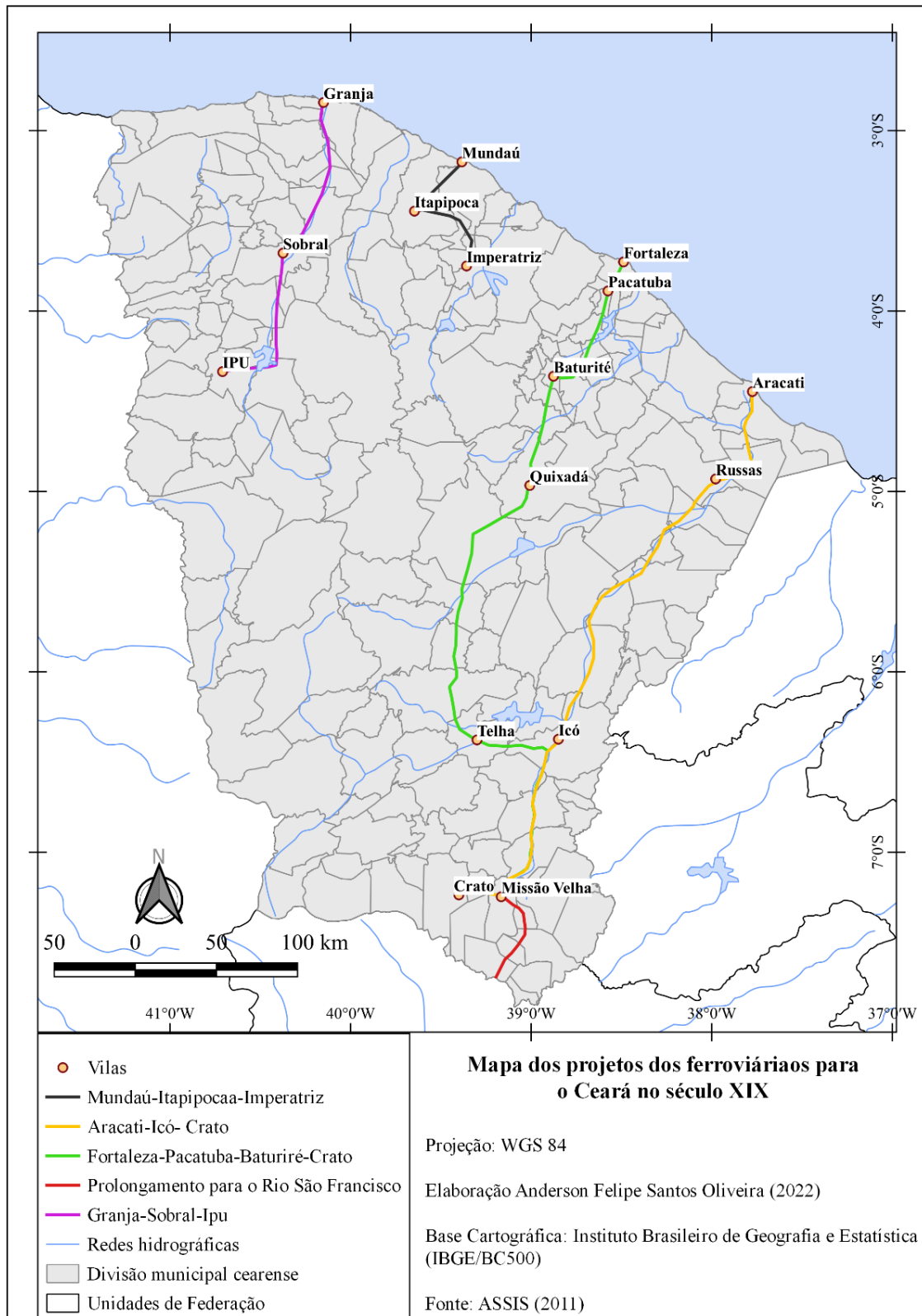
O projeto ferroviário **Mundahu-imperatriz**, em suma, também se apresentou como projeto para a estrada de terra que após 1859 começou a ser construída e que entrou no debate em busca do cavalo mecânico a partir do estouro da Guerra de Secessão norte-americana (1861-1865), da expansão das plantações de algodão nas suas faldas e da situação geográfica na qual se encontrava essa serra, bem mais próxima ao litoral (trapiche de Mundahu) que muitos outros lugares em que se produzia algodão, como ao caso de Icó e grande parte do Valle do Jaguaribe [...]. (p. 77, grifo nosso)

O projeto **Aracati-Icó-Crato** [...] era um pedido ferroviário que iria se dá sobre um corredor espacial formado desde os tempos os domínios portugueses. [...] esse corredor entre Aracati-Icó foi o mais movimentado da província, formador de diversos currais, fazendas, villas e cidades ao longo da estrada principal que seguindo acabava por articular o litoral com Icó, cidade esse configurado como maior entreposto que ligava ao lado ocidental o Piauí, as sul o Crato e Pernambuco, e ao oriente ligava parte dessa província, a Paraíba e ao Rio Grande do Norte, [...]. (p. 85, grifo nosso)

O outro projeto chefiado por Manoel Linhares estava na borda do litoral no Ceará, [...] e também estava marcado pela circulação antiga, configuração herdada da centralidade dividida do Ceará, que fazia redes distintas em cada porto. [...] o projeto era construir uma via férrea que partindo do porto de **Granja**, na foz do rio Acaraú, passasse por **Sobral**, centro coletor de algodão e da indústria criatória, e atingisse o sopé da Serra do **Ipú**. [...]. (p. 88, grifo nosso)

Esses projetos (Figura 20) representaram a vontade de integrar as produções de centros como Aracati, Sobral, Icó e Crato, além daqueles que, sobretudo no desenrolar do século XIX, amplificaram muito suas produções como Fortaleza, Baturité e Pacatuba, pela emergência de produtos como algodão e café.

Figura 20 – Mapa dos projetos ferroviários para a província do Ceará no século XIX



Fonte: elaboração própria com base em dados de Assis (2011)

As mudanças do mercado internacional e a necessidade da reestruturação do território cearense formaram a base das narrativas que buscavam conectar a produção do sertão com o litoral. A construção de vias férreas para o Ceará foi marcada por disputas entre as elites. “Por trás dos projetos de construção de estradas, havia verdadeiros campos de um embate que se processava entre os diversos interesses políticos imperiais, provinciais e locais” (REIS, 2015, p. 207).

Dessa forma, na centralidade dividida entre os dois principais portos da capitania cearense figurou o conflito pelo controle da circulação cearense. A importância da integração das produções ao mercado portuário fazia parte do contexto internacional:

En todos los países el enlace de las ciudades interiores con los puertos era esencial en el diseño inicial de la red ferroviaria. Son muchos los estudios existentes que han mostrado los cambios que la construcción de líneas de ferrocarril generó en los flujos comerciales durante el siglo XIX. [...] La expansión de los puertos dependía en el siglo XIX de los buenos accesos al ferrocarril y de la construcción de ramales específicos hasta los muelles, cada vez más especializados y necesitados de ocupar amplios espacios para las instalaciones ferroviarias.⁹ (CAPEL, 2011, p. 37)

As redes como instrumento dos sujeitos que as controlam na organização do território não são unicamente um sistema de linhas, mas sim linhas que desenham tramas e relações de poder (RAFFESTIN, 1997). Assim, os projetos ferroviários revelam a emergência do mercado agroexportador do algodão do conflito por protagonismo de Fortaleza frente ao Aracati. Contudo, é indiscutível que os elementos do sistema político-administrativo do Império centralizados na capital deram os aparatos institucionais que foram mais favoráveis à hegemonia de Fortaleza (LEMENHE, 1991).

A Estrada de Ferro de Baturité foi a única que pôde ser implementada dentre os projetos que se apresentaram para o Ceará. A movimentação dos capitais de membros do partido liberal, membros do grupo do jornal *O Cearense*, membros do partido conservador, padres e todos aqueles que tivessem algum bem a ser investido fortaleceram a narrativa para que ela pudesse ser alcançada (ASSIS, 2011).

Mas diante dessas disputas que se desenhavam pelo controle dos portos cearenses, como o Cariri pôde ser alcançado?

⁹ Em todos os países, a ligação entre as cidades do interior e os portos foi essencial no desenho inicial da rede ferroviária. São muitos os estudos existentes que mostram as mudanças que a construção de linhas ferroviárias geraram nos fluxos comerciais durante o século XIX. [...] A expansão dos portos dependia, no século XIX, de bons acessos à via férrea e da construção de ramais específicos para o cais, cada vez mais especializados e que necessitavam ocupar grandes espaços para as instalações ferroviárias (tradução nossa).

As estradas de ferro em direção ao sul cearense

A compreensão dos eventos que marcaram a história de formação econômica do território brasileiro evidencia o desafio de acompanhar os muitos eventos que ocorreram em pequenos recortes dessa longa história territorial. O Ceará do século XIX revela essa dificuldade, pois, fruto de sua formação desconectada frente à emergência de diferentes núcleos, as relações tiveram o desafio da manutenção em uma acelerada tentativa de integração do território.

Ao pensar no sul cearense, grandes foram os desafios da circulação e da integração diante dos principais mercados possíveis à sua produção. Os problemas das estradas estiveram a todo momento como uma pauta de reclamação dos comerciantes que tentavam alcançar mercados para além do consumo local, situação constantemente retratada nos jornais do período:

O assucar, o algodão, o tabaco, a courama os cereaes; mas logo o chá, os óleo, o café [...] podem incontestavelmente, removidas as dificuldades do transporte aparecer formando uma exportação, que subirá uma cifra espantosa, e nos fará manter um proveitoso commercio não com as praças do litoral; mas com os mercados da Europa. Suponhamos uma estrada commada para carreação até Juazeiro, creada a linha férrea, que terminará nesse ponto, e em effeito a criação da pronvíncia do Cariri, consideremos, que o braço livre abunda e que os terrenos produzem tudo com pequenas despesas; coom que brilho não fulgurará mais essa estrella entre as que ornão a coroa Brasileira? (Jornal *O Araripe*, Ed. 02, 1855)

Na virada para a segunda metade do século XIX, ganhara força, nos debates sobre as vias que conectavam o Cariri ao restante da província, o “progresso das linhas férreas”, como expresso no jornal *O Araripe*. Dentre as mudanças necessárias que tornariam o Cariri um centro produtor/exportador, estava a integração com os maiores mercados do século XIX.

Na eminência dos projetos ferroviários para o Ceará, ganhou força a tese de modernizar os caminhos antigos para possibilitar o devido valor das atividades produtivas do sul cearense. Contudo, é possível que a construção da unidade territorial por um eixo de integração entre o sertão e os portos teria maior peso na redução da influência de outras províncias como Pernambuco, Piauí e Paraíba do que sobre o Cariri.

Sem a força política necessária para se constituir enquanto território provincial, o Cariri tornou-se de vez mais uma das áreas que foram integradas diretamente a Fortaleza. O projeto **Fortaleza–Pacatuba–Baturité–Crato** produziria o efeito de “transformar a Praça de Fortaleza no ponto/porto central do Ceará, o que para aquela descentralização

da província, era uma audácia e uma ruptura da formação territorial colonial” (ASSIS, 2011, p. 64).

O projeto, que se tornou físico a partir de 1872, demonstra como os trilhos foram a representação das ações sobre o território para sua composição atual, não sendo o único elemento dessas transformações da segunda metade dos oitocentos, mas, sem dúvida, um elemento espacial importante.

O Cariri, que foi o ponto final desse projeto ligando-se a Fortaleza, estava muito distante do traçado inicial da linha férrea. Mas os planos que envolviam o sul cearense eram importantes para criar um eixo de articulação comercial com o rio São Francisco. Como se falou no jornal *O Araripe*, em 1855, “é uma fatalidade, que o Cariri esteja condenado a ver deslizar perdida para seo commercio a grossa corrente do S. Francisco, que lhe aproxima 30 legoas e talvez menos, isto á falta de vias de transporte! (1855, Ed. 2, p. 1).

Na edição número 1.719 de 1864, o jornal *O Cearense* também replicou a importância de conectar o Ceará com as dinâmicas do rio São Francisco:

É o grandioso futuro de uma semelhante empresa, não ficaria restringindo dentro dos limites da província. Do Crato ella poderá prolongar um braço as margens do S. Francisco, e prender-se assim a gigantesca rede de caminhos de ferro, projectados ao sul do império, e oas quaes servirá de centro o majestoso canal d’aquelle rio. (Jornal O Cearense, 1864, Ed. 1719, p. 1)

Parecia não haver contrapontos da importância do Cariri nas narrativas que se encontram nas páginas do jornal local e de outros da província, de modo que, por toda sua produtividade, poderia articular grandes mercados entre os sertões do Nordeste. O problema foi que, sem ter os elementos políticos-administrativos capazes de conseguir investimentos para a modernização de suas estradas, as modificações das redes se limitavam aos projetos provinciais para o Ceará, que tenderiam a se voltar para o litoral.

Soma-se a isso uma questão importante do ponto de vista social desse tipo de investimento: a condição dos flagelados pelas secas periódicas do Ceará. Como uma tragédia social, a seca afetou centenas de milhares de cearenses entre 1877 e 1879, em que os mais afetados eram os trabalhadores sertanejos (ALENCAR, 2021).

Assim, os projetos de estradas de ferro para os sertões ganham força como medidas de socorro aos flagelados integrando as diferentes áreas produtivas da província do Ceará. Contudo, essa narrativa não funcionou na prática, e os flagelados continuaram,

mesmo após a construção da linha férrea, à mercê da sorte para sobreviver nos anos de grandes secas¹⁰.

Desse modo, justificativas políticas, econômicas e sociais destacavam na mídia de Fortaleza a necessidade de alcançar a produção do sul cearense e de outras serras do sertão:

A região do Cariry, os terrenos que acompanham a serra grande, a serra de Baturité, a de Uburetama, em geral todas as pequenas serras disseminadas pela província são de uma fecundidade admirável; produzem abundantemente a cana, o algodão, o café, excelente fumo e toda qualidade de cereaes. Mas no entanto, apesar desta conhecida uberidade, a produção, absolutamente falando é mesquinha. E por que? Por uma razão bem simples. Aquellas regiões demoram a considerável distância dos portos mais frequentados da província. Não há boas estradas, não há cômodos baratos. (Jornal “O Cearense”, 1864, Ed. 1719, p. 1)

O papel dos jornais da época representou o esforço das elites regionais para “demonstrar” para os presidentes das províncias suas intenções e projetos. Assis (2011) comenta que, diante das possibilidades do mercado provincial, o jornal *O Cearense* publicou matérias que reforçavam que, apesar dos caminhos arruinados para circulação, movimentou-se um grande volume de capital, com rendimentos limitados dada a insuficiência dos investimentos.

Ademais, observando as narrativas que envolveram a posição do Cariri nessa nova rede que se desenhou no Ceará, cabe-nos fazer algumas observações. Dentre a pauta de articulação dos mercados produtores do algodão e café no modelo agroexportador a que o Ceará buscou se incorporar, o Cariri não figurou grande participação dentre os principais produtos exportados.

Dentre os principais produtos das exportações cearense, a participação do que se produzia no vale era bem limitada. Analisando o Relatório do Presidente da Província de 1862, o Cariri apresentava os seguintes números para a exportação de café:

Tabela 1 – Exportação de café e fazendas da província cearense em 1862

Vilas	Fazendas	Quantidade em arrobas
Fortaleza (Soure)	50	6000
Maranguape com Pacatuba	140	102.000

¹⁰ Embora não tenhamos discutido profundamente a importância dos flagelados da seca no contexto de construção das ferrovias cearenses, ressaltamos que é fundamental ter em mente que os projetos ferroviários para o Ceará foram custeados sobre a exploração do trabalho de muitos sertanejos, sendo parte deles flagelados da seca. Recomendamos, para aprofundar, a leitura do trabalho de Alencar (2021).

Baturité	240	125.000
Imperatriz	35	6.000
Canindé	32	4000
Ipu	29	2.000
Crato – Barbalha	21	800
Jardim	13	200
Villa-Viçosa	40	4000
Total	600	250.000

Fonte: elaboração própria com base em dados do Relatório do Presidente da Província de 1862.

Nota-se que, diante das serras próximas a Fortaleza, a participação do Cariri foi incipiente, com aproximadamente 0.4% do que foi apresentado nos mapas da agricultura da província, enquanto a produção de Maranguape, Pacatuba e Baturité corresponderam a aproximadamente 90.8% da produção.

Já o algodão, segundo os números do mesmo relatório, apresenta os seguintes números:

Tabela 2 – Exportação de algodão e fazendas da província cearense em 1862

Vilas	Estabelecimentos	Arrobas
Fortaleza (Soure)	70	--
Maranguape–Pacatuba	60	9.500
Baturité	--	17.000
Imperatriz	320	20.000
Santa Quitéria	22	--
Santa Anna	10	--
Acaraú	9	400
Cascavel	3	--
Aracaty	50	--
Maria Pereira	50	--
Jardim	33	6.000
São Mateus	15	--
Riacho de Sangue	10	--
Canindé	18	1100
Russas, Pereiro, Icó, Lavras (exportam-se pelo Aracaty)	--	59.000
Freguesias que faltam mapas		10.00
Total	670	135.000

Fonte: elaboração própria com base em dados do Relatório do Presidente da Província de 1862.

A vila de Jardim é a única vila caririense com informações da produção, com apenas 0,2% da produção cearense em arrobas e 5% dos estabelecimentos, que cultivaram algodão no ano de 1862. Destaca-se também que a maior parte da produção está nas vilas dos sertões ao longo da bacia do rio Jaguaribe, de modo que “se a cultura cafeeira se reduzia às serras, o algodão se espriava pelo sertão cearense, sendo que muitas vezes

uma única família cuidava de plantações relativamente grandes” (ALENCAR, 2021, p. 90). Esses números enfraquecem o discurso dos planos das estradas férreas para o Cariri diante de uma grande rentabilidade econômica nesse modelo agroexportador.

Os principais produtos do sul cearense advinham dos derivados da cana-de-açúcar. De acordo com as estatísticas do Relatório do Presidente da Província (1862), a produção do açúcar e das rapaduras de toda a província corresponderam ao equivalente total da produção de 500.000 arrobas, das quais 250.000 foram exportadas, e 250.000 foram para o consumo interno.

No relatório do Presidente da Província (1862, p. 47), ainda se destaca que “[...] seu consumo interno e exportação para as províncias vizinhas é bastante extenso. [...]”; isso nos leva a crer que a maior parte das produções caririenses circularam pelos mercados já estabelecidos com os sertões das capitanias vizinhas.

É fundamental questionarmos por quais motivos as estradas de ferro se destinaram ao Crato diante da fraca rentabilidade com exportações. Sobre isso, Assis (2011, 104) nos dá alguns elementos que podem esclarecer tais condições:

A estrada de ferro de Baturité (EFB), para muitos da classe senhorial de Fortaleza foi uma continuidade da tentativa de centralidade da capital no território da província, centralidade essa que vinha se construindo mesmo com as dificuldades das comunicações internas. [...] Enfim, vencer a rival Aracati e os outros projetos ferroviários que reforçariam a centralidade dividida do Ceará e construir o controle do “sertão” não parecia ser matéria simples. [...]

Ademais, sendo a estrada de ferro uma extensão da construção de centralidade de Fortaleza e supressão à Aracati, fica evidente que os projetos ferroviários cearenses que surgiram na segunda metade do século XIX foram fruto de uma nova forma de organização e controle do território.

Portanto, como estiveram concentradas em Fortaleza as elites políticas provinciais e a burguesia comercial, a rede ferroviária que se projetou no território cearense tornou-se um vetor das relações de poder desses sujeitos, que se traduziram nos arranjos que edificaram a atual dinâmica territorial cearense.

Ao longo de sua história, o Cariri teve como principal via de circulação a Estrada Geral do Jaguaribe, que articulou o sul cearense com Icó e com o porto do Aracati. Assim, a circulação da produção caririense, bem como as relações econômicas estiveram mais enfraquecidas com Fortaleza até a metade do século XIX.

Contudo, frente a essa reorganização do território, a relação com Fortaleza resolveu um problema antigo da administração provincial com o sul cearense, pois:

o afastamento entre Fortaleza e o sul do território contribuía para que a região do Cariri estivesse muito mais relacionada com outras praças de negociação, nesse caso, o Pernambuco, com quem fazia fronteira, de maneira que o comércio caririense ficasse alheio a Fortaleza. [...] é possível supor que talvez a aludida influência pernambucana no Cariri existisse muito mais nas relações políticas, de grupos específicos, do que propriamente na capitação da produção caririense pelos portos de Recife, mesmo porque a distância entre a região do Cariri e Fortaleza é similar a que separa o sul do Ceará das praças de Recife – numa época em que as estradas são igualmente precárias. (REIS, 2015, p. 111)

As ações dos sujeitos na organização do projeto da estrada de ferro usaram da necessidade de integração de mercados produtores como pano de fundo para a operacionalização das relações de poder no controle provincial por Fortaleza.

Por tudo que consideramos até então, a produção do território no Cariri cearense se organizou diante dos interesses de diferentes sujeitos nas províncias do norte.

Contudo, destacamos como o Cariri se tornou um dos pontos fundamentais da construção dessa nova rede cearense que se direcionou para Fortaleza. Assim, uma passagem de Raffestin é sintomática:

As tessituras de origem política, aquelas criadas pelo Estado, em geral tem uma permanência maior do que as resultantes de uma ação dos atores empregado na realização de um programa: os limites políticos e administrativos são mais ou menos estáveis, enquanto os limites econômicos o são bem menos pois são bem mais dinâmicos, isto é, se adaptam às mudanças de estruturas e conjunturas. (1993, p. 155)

Portanto, as novas conjunturas que reorganizaram o território cearense enfraqueceram os planos de autonomia do Cariri após o projeto da estrada de ferro, aumentando a influência de Fortaleza sobre o sul cearense até o trem chegar ao Crato em 1926. Assim, restou ao Cariri e às suas elites o mundo de relações entre as pequenas vilas sertanejas e permanecer “apenas” como mais uma parte do território cearense.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As redes foram analisadas nesta pesquisa como um elemento que nos permite compreender o Cariri na perspectiva da produção do território cearense. Essa possibilidade está no modo como elas nos revelam as relações de poder no controle da circulação, dos limites, das fronteiras e das relações de produção. Ao longo do trabalho, buscamos evidenciar o papel das redes em três momentos na organização do território cearense e como reverberaram no Cariri e nos planos de integração provincial.

O primeiro deles se deu a partir da gênese das redes na formação das diferentes partes do Ceará com a atividade criatória e a fixação dos primeiros povoadores. O segundo momento incorreu na formação do sul cearense como entreposto comercial importante que articulou o Cariri com outras partes do sertão e possibilitou uma importante dinâmica econômica no decorrer do século XIX. Por fim, o terceiro momento diz respeito ao processo de reestruturação das redes no território cearense e aos planos de integração para o Cariri com os portos no litoral cearense.

Um primeiro elemento que buscamos investigar referiu-se ao modo como os caminhos estabelecidos com a pecuária nos possibilitaram compreender as bases da rede de vilas constituídas no Ceará ao longo da colonização do território, sobretudo na formação da primeira base econômica do estado. Desse modo, analisamos a gênese desses caminhos e o desenvolvimento das vilas cearenses a partir deles.

O território cearense teve, ao longo de sua formação, grandes desafios em função das características do clima. No entanto, isso não foi um problema para o desenvolvimento da pecuária que se estabeleceu pelos sertões nordestinos. Assim o território do Ceará foi intensamente ocupado pelas correntes pernambucanas e baianas ao longo do século XVIII, dando origem aos primeiros povoados da capitania.

Nas bacias hidrográficas dos principais rios cearenses, as constelações de fazendas de gado foram aos poucos constituindo uma teia de relações entre elas e estabelecendo as estradas que direcionaram as boiadas para as feiras da pecuária nas capitânicas de Pernambuco e Bahia. Dessas fazendas, surgiram os primeiros núcleos como Icó, Aracati, Quixeramobim e Sobral, que teriam grande destaque na atividade criatória cearense ao longo de todo o século XVIII.

Nesses núcleos, diante das dificuldades da atividade criatória, os produtores tiveram de lidar com as grandes distâncias na comercialização dos produtos da pecuária, desde o sertão cearense até os mercados pernambucanos e baianos. As desmotivações dos produtores cearenses pela perda de reses e pela dificuldade da aridez nas travessias

possibilitaram o surgimento de uma ideia inovadora: a produção das carnes secas, o que deu início a uma nova fase para a atividade criatória cearense.

O beneficiamento dos produtos da pecuária influenciou o maior processo de reorganização das vias cearense do século XVIII. O gado cearense deixou de atravessar os sertões em direção às feiras pernambucanas para se direcionar até Aracati, onde as boiadas eram convertidas em carnes secas, couros e atanados e então, por meio dos portos, esses produtos seguiam para Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro.

Com a abertura desse mercado, as principais vilas da atividade criatória se tornaram importantes centros: Icó, no centro da capitania; Aracati, no litoral; e Sobral, na Região Norte — além de Fortaleza, como centro administrativo, e o Crato, com importante produção agrícola no sul do estado.

Essas diferentes regiões do Ceará estruturadas na relação entre a agricultura e a pecuária resultaram em uma organização territorial com uma centralidade dividida entre esses núcleos e pouca integração territorial. Isso só mudou após a independência cearense de Pernambuco no final do século XVIII e com o início da produção algodoeira, quando o território cearense passou por grandes transformações, inclusive na constituição de novas redes.

Com isso, a expansão da pecuária e a materialização desses caminhos nos permitiu entender essa gênese da rede urbana cearense e o modo como a articulação entre a circulação e o desenvolvimento das relações de produção da capitania produziram diferentes centralidades por todo o território.

Uma segunda questão importante envolveu compreender como esses caminhos nos propiciaram elementos para a análise da organização do Cariri no território cearense, sobretudo na constituição dos seus núcleos e das redes na articulação com outras partes do Ceará e das províncias vizinhas. Para isso, buscamos como recorte a análise do sul cearense, no que corresponderia aos termos do Crato e de Jardim.

A formação do Cariri tal qual as outras partes do Ceará decorreram da articulação das estradas das boiadas que cortaram o Ceará. No entanto, as características da região produziram outras experiências para além do gado. Pela diversidade geoambiental de fontes de água perenes e bons vales agricultáveis, o Cariri reproduziu um pequeno mundo de relações rurais em torno dos cultivos da cana-de-açúcar, que tomaram os vales do sul cearense.

Na formação dos núcleos, houve três momentos que marcaram sua formação: o primeiro deles, com a pecuária como elemento fixador dos primeiros sesmeiros; um

segundo, com a tentativa de se explorar minas na vila de Missão Velha e; por fim, a produção agrícola da cana-de-açúcar e de seus derivados, que permitiu formar um importante comércio com os sertões vizinhos.

No desenvolvimento das formas produtivas, devido ao baixo poder aquisitivo dos engenhos, o Cariri se estruturou sobretudo no trabalho livre embora também houvesse a exploração do trabalho escravo em alguns locais de produção dos gêneros da cana.

Por essa atividade se tornou o sul cearense um importante entreposto comercial dado a articulação dos sertões vizinhos, que se achavam longe do litoral e se abasteciam dos produtos agrícolas nas feiras locais, o que favoreceu seu desenvolvimento econômico.

Suas relações internas se davam entre o Crato, principal centro do sul da província, e as vilas e povoados vizinhos, principalmente Jardim, Barbalha, Missão Velha, Brejo Grande e Milagres. Esses povoados compartilhavam suas produções envolvidas entre a agricultura e as fazendas de criação.

Por meio das estradas antigas, o Cariri se articulou com Pernambuco, Piauí, Paraíba e o centro da província cearense. Teve como principais vias de comunicação a Estrada do Jaguaribe, a Crato-Oeiras, a Crato-Piancó e estradas para Pernambuco. Com isso, o sul cearense conseguiu articular grande comércio entre os sertões, o que deu margem para projetos de constituição de uma nova província.

Diante da pouca influência administrativa de Fortaleza e das articulações políticas de figuras como Martiniano de Alencar, tentou-se, por volta da década de 1840, a criação da província dos Cariris Novos — uma tentativa de constituir o controle das áreas do sertão em que o mercado caririense esteve articulado, além de adquirir recursos provinciais para a manutenção das redes e das vilas do sul cearense.

A tentativa de criação da província dos Cariris Novos nos demonstra dois elementos fundamentais do Ceará oitocentista: o primeiro deles diz respeito ao distanciamento administrativo da província cearense, onde as centralidades se encontravam divididas. O segundo refere-se ao modo como as redes estiveram diretamente ligadas às estratégias de controle sob o território cearense.

Portanto, o último ponto do qual tratamos neste trabalho refere-se ao esforço de entender como as redes impactaram a organização do Cariri, sobretudo a partir da segunda metade do século XIX, quando se iniciou a organização dos planos de integração do território e a chegada dos projetos das estradas de ferro.

Buscamos compreender, com isso, como as estradas do Cariri figuraram projetos de transformação do território cearense, e em que medida revelavam estratégias de poder

sobre o território, além de como estavam dispostas ao desempenho dos modos de produção e à construção dos mercados consumidores amparados na rede de estradas.

Ao analisar os relatos por meio de jornais como *O Araripe* e de documentos como os Relatórios dos Presidentes da Província, as narrativas acerca das estradas relatavam vias em ruínas, e os pedidos eram sempre de manutenção e criação de caminhos mais rápidos.

A manutenção das estradas do Cariri era de iniciativa particular, já que, na maioria nas vilas, os rendimentos do comércio e dos impostos não poderiam ser injetados nas obras públicas na velocidade que elas demandavam. Além disso, as estradas estavam sujeitas não só ao constante desgaste do tempo — principalmente no inverno —, mas também das tropas que as percorriam aumentando os estragos nessas vias.

A questão sobre a qualidade das estradas era principalmente uma preocupação da necessidade de maior rapidez da circulação. A partir dessa problemática, o projeto da estrada em linha reta que ligaria o Crato ao Icó revela a importância da articulação das vilas do sul cearense e como elas eram vetores estratégicos das relações de poder.

No alvorecer do mercado algodoeiro cearense, os projetos de interação se baseavam na possibilidade das estradas de ferro. Pela demanda crescente do mercado britânico diante da Guerra Civil Americana, os projetos das linhas férreas que se desenharam para o Ceará buscaram interligar zonas produtoras com os portos, além de tentar reorganizar as redes da província na construção da centralidade de Fortaleza.

Apesar de grande produtor, o Cariri não tinha como um dos seus principais produtos nem o algodão nem o café. Mesmo assim, a defesa de que os trilhos chegassem até o sul cearense foi frequente. Os planos das ferrovias para o Cariri cearense representaram a ação das elites da capital provincial na busca de fazer de Fortaleza a centralidade provincial e afastar as ligações que o Cariri compartilhava com as províncias vizinhas desde sua formação colonial.

O ponto de partida dessa pesquisa referiu-se ao desafio de entender o papel das redes que se desenharam no Cariri cearense ao longo século XIX. Agora, depois de todas essas considerações, uma síntese desse processo parece bem objetiva. Sendo sempre um dos principais elementos dos debates sobre o território cearense e no Cariri, as redes foram ao mesmo tempo a possibilidade e o desafio para a organização territorial. Essa dualidade possibilitou diferentes debates das elites locais, por meio dos jornais cearenses e dos relatórios provinciais, da recorrente necessidade de caminhos rápidos e seguros dando margem a diferentes projetos de circulação para o Cariri.

Esses projetos, sejam eles em linha reta ou em linha férrea, cumpriram o mesmo objetivo: estruturas que revelam interesses de sujeitos e relações eminentemente ligadas ao poder. Ou seja, foram estruturas de integração na mesma medida em que foram estruturas de segregação. As redes nos revelaram, portanto, como atuaram esses sujeitos e quais caminhos foram necessários percorrer para compor e controlar o Cariri.

REFERÊNCIAS

ABREU, João Capistrano de. **Capítulos de história colonial: 1500 – 1800 & Os caminhos antigos e o povoamento do Brasil.** 2º ed. – Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1998

ALENCAR, Igor Carlos Feitosa. **O CEARÁ ENFERRUJADO: a ferrovia e os trilhos da modernização do território.** 2021. 199 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2021.

AMADO, Janaína. Região, sertão, nação. **Revista Estudos Históricos**, Rio de Janeiro: CPDOC/FGV; Ed. FGV, v. 8, n. 15, p. 145-152, jan./jul. 1995.

ANDRADE, Manuel Correia de. **A Terra e o Homem no Nordeste: contribuição ao estudo da questão agrária no Nordeste.** 6ºed. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2011.

ASSIS, Raimundo Jucier Sousa de. **Ferrovias de Papel: projetos de domínios territoriais no Ceará (1864-1880).** Dissertação defendida no Programa de Pós-graduação em Geografia da UFC, 2011.

AZEVEDO, Aroldo de. Vilas e Cidades do Brasil Colonial. **Terra Livre**, n. 10. Rio de Janeiro, AGB, 1992

BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade. Tradução de Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Loriatti. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BRAGA, Renato. Um capítulo esquecido da economia pastoral no Nordeste. **Revista do Instituto do Ceará.** Fortaleza, v.61, p.149-162 jan/dez. 1944

BRASIL, Thomaz Pompeo de Souza. **Ensaio Estatístico da Província do Ceará.** Tomo I. Edição Fac-similar (1963). Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997.

CÂMARA, José Aurélio Saraiva. A província do Cariri Novo. **Itaytera**, Crato, v. 31, n. 6, p. 23-31, maio 1987

CAPEL, Horacio. Los ferro-carriles en la ciudad: redes técnicas y configuración del espacio urbano. Barcelona: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011.

CASTILHO, Denis. **Modernização Territorial e Redes Técnicas em Goiás.** 2. ed. Goiania: Editora Ufg, 2017. 232 p.

CORTEZ, Ana Isabel Parente; IRFFI, Ana Sara Parente Cortez. Cartografias históricas e modernização do território cearense na segunda metade do século XIX:: primeiros resultados de uma pesquisa. **Revista Porto**, Natal, v. 3, n. 4, p. 27-44, jun. 2016.

CORTEZ, Ana Isabel R. P.; CORTEZ, Ana Sara R. P.; IRFFI, Guilherme. atividades econômicas e trabalho escravo no sul do Ceará:: uma análise da segunda metade do século XIX. In: VII ENCONTRO – ECONOMIA DO CEARÁ EM DEBATE, 7., 2011, Fortaleza. **Mesas do VII Encontro – Economia do Ceará em Debate.** Fortaleza: IPECE/CE, 2011. p. 1-24.

CORTEZ, Ana Sara Ribeiro Parente. **Cabras, caboclos, negros e mulatos: a família escrava no cariri cearense (1850 - 1884).** 2008. 245 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História Social, Departamento de História, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2008. Disponível em: https://repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/2894/1/2008_dis_asrpcortez.pdf. Acesso em: 25 jun. 2021.

- COSTA, Iraci del Nero da. Pesos e medidas no período colonial brasileiro: denominações e relações. 2010. Disponível em: <http://www.ipeadata.gov.br/doc/pesos%20e%20medidas%20no%20periodo%20colonial%20brasileiro.pdf>. Acesso em: 04 mar. 2021.
- CUNHA, George Henrique de Moura. ENSAIOS SOBRE A ECONOMIA DA PROVÍNCIA DO CEARÁ DURANTE DO SÉCULO XIX. **Revista Economia Política do Desenvolvimento**, Maceió, v. 7, n. 5, p. 98-111, jun. 2018.
- CUNHA, Maria Soares da. **Pontos de (re) visão e explorações historiográficas da abordagem regional: exercício a partir do Cariri cearense (séculos XIX e XX)**. 2012. 231 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia Humana, Departamento de Geografia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2012.
- FERREIRA, Josetalmo Virgínio. **Conflitos jurisdicionais no sertão do Ceará (1650 – 1750)**. 2013. 139 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013.
- FIGUEREDO FILHO, J. de. Engenheiros de Rapadura do Cariri. Faculdade de Filosofia do Crato, Crato/CE, 2010.
- FIGUEREDO FILHO, J. de. História do Cariri. Edições UFC, V.1 Crato/CE, 2010.
- FIGUEREDO FILHO, J. de. História do Cariri. Edições UFC, V.2 Crato/CE, 2010.
- FIGUEREDO FILHO, J. de. História do Cariri. Edições UFC, V.3 Crato/CE, 2010.
- FONSECA FILHO, Júlio Cezar (org.). Registro de memoria dos principaes estabelecimentos: factos e casos raros acontecidos nesta villa de santa cruz do aracaty, feito segundo a ordem de s. m. de 27 de julho de 1782 pelo vereador manôel esteves de almeida desde a fundação da dita villa até o anno presente de 1795. **Revista do Instituto do Ceará**, Aracati, v. 1, n. 1, p. 81-86, mar. 1887. Anual.
- FONSECA, Cláudia Damasceno. **Arraiais e vilas d’el rei: espaço e poder nas minas setecentistas**. Belo Horizonte: Editora Ufmg, 2011. 731 p. Disponível em: <https://books.scielo.org/id/d55c7/pdf/fonseca-9788542303070.pdf>. Acesso em: 04 mar. 2021.
- FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil**. 34ª Ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- GARDNER, George. **Viagem no Brasil**: principalmente nas províncias do norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1942. 483 p. Tradução de Albertino Pinheiro.
- GIRÃO, Raimundo. **Evolução histórica cearense**. Documentos do Nordeste 5. Fortaleza, BNB. 1985,442p.
- GIRÃO, Raimundo. **Pequena História do Ceará**. 2ªed. Editora “Instituto do Ceará”, 1984, 292p.
- GIRÃO, Raimundo. Tentativa de interpretação do Cariri. **Instituto do Ceará**, Fortaleza, v. , n. 2, p. 34-41, jan. 1953. Anual.
- GIRÃO, Valdenice Carneiro. As Charqueadas. **Revista do Instituto do Ceará**. Tomo II. Fortaleza, Ceará, 1989.
- GUERRA, Maria Daniely Freire. **Veredas da Chapada do Araripe**:: contexto ecogeográfico de subespaços de exceção no semiárido do estado do Ceará, brasil. 2019.

- 211 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2019.
- HOBBSAWM, Eric- J. A era das revoluções. São Paulo: Paz e Terra, 2010. JOLY, Fernand. A Cartografia. 10ed. Campinas: Papirus, 1990.
- JUCÁ NETO, Clovis Ramiro. **A Urbanização do Ceará setecentista**: As vilas de Nossa Senhora da Expectação do Icó e de Santa Cruz do Aracati. Salvador: Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia, 2007. 531p. (Tese de Doutorado)
- JUCÁ NETO, Clovis Ramiro. **A Urbanização do Ceará setecentista**: As vilas de Nossa Senhora da Expectação do Icó e de Santa Cruz do Aracati. Salvador: Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia, 2007. 531p. (Tese de Doutorado)
- LEITE, Maria Jorge dos Santos. A influência das revoltas liberais no Cariri cearense e a “sedição de Pinto Madeira”. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 27., 2013, Natal. **Anais [...]**. Natal: Anpuh, 2013. p. 1-14. Disponível em: [Http://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1370911412_ARQUIVO_PintoMad eira.pdf](http://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1370911412_ARQUIVO_PintoMad eira.pdf). Acesso em: 04 set. 2019.
- LEMENHE, Maria Auxiliadora. A economia Pastoril e as vilas coloniais no Ceará. **Revista de ciências sociais**. Fortaleza 75-106, 1982.
- LEMENHE, Maria Auxiliadora. **As razões de uma cidade**: Fortaleza em questão. Fortaleza: Stylus Comunicações 1991. 131p.
- MORAES, Antônio Carlos Robert de. O Sertão: o "outro" geográfico. **Terra Brasilis**: Revista da rede Brasileira de história da Geografia e Geografia Histórica, Rio de Janeiro, v. 5, n. 4, p. 11-23, jan. 2003. Disponível em: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/341>. Acesso em: 26 mar. 2019.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. **Bases da formação territorial do Brasil**: o território colônia brasileiro no "longo" século XVI. São Paulo: Hucitec, 2000. 432 p
- MORAES, Antonio Carlos Robert. O sertão. **Terra Brasilis** [online]. 4-5, 2003, disponível em: <http://journals.openeditinon.org/terrabrasilis/341>. Acessado em 12 de outubro de 2020.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. **Território e história no Brasil**. 3ª. Ed. São Paulo: Annablume, 2008. 154p
- OLIVEIRA, Antonio José de. **Engenhos de rapadura do Cariri**": trabalho e cotidiano (1790-1850). 2003. 153 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História Social, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2003
- OLIVEIRA, J. B. Perdigão de. A vila de Quixeramobim. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, n. 4, p. 273-396, set. 1890. Trimestral.
- PAULET, Antonio José da Silva. Descrição Geográfica Abreviada da Capitania do Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**. Tomo XII. Fortaleza. 1898. P. 5- 33
- PEREIRA JÚNIOR, Edilson. Restruturação territorial e produtiva: as demandas da nova configuração de acumulação capitalista. In: PEREIRA JÚNIOR, **Edilson. Território e economia política: uma abordagem do novo processo de industrialização no Ceará**. São Paulo: Cultura Acadêmica Editora, 2013. Cap. 2. p. 117-226.

PINHEIRO, Irineu. Efemérides do Cariri. Fortaleza: Imprensa Universitária do Ceará, 1963.

POMPEU SOBRINHO, Thomaz. O povoamento do Cariri cearense. **Revista da Academia Cearense de Letras**, Fortaleza, v. 27, p. 195-205, jan. 1956.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. 30ed. São Paulo: Brasiliense, 1984

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993. p.143-163.

REIS JÚNIOR, Darlan de Oliveira. A região como artefato: o cariri na segunda metade dos oitocentos. **Cadernos de História**, [S.L.], v. 17, n. 27, p. 342, 1 dez. 2016. Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais.

REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez. O Ceará em linha reta: espaço e tempo na produção da moderna nação brasileira. **História Unisinos**, [S.L.], v. 20, n. 2, p. 201-212, 30 jun. 2016. UNISINOS - Universidade do Vale do Rio Dos Sinos.

REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez. **O espaço a serviço do tempo: a estrada de ferro de Baturité e a invenção do Ceará**. 2015. 402 f. Tese (Doutorado) - Curso de História Social, Departamento de História, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015.

RIBEIRO JÚNIOR, Jose. **Colonização e monopólio no Nordeste brasileiro: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, 1759-1780**. São Paulo. HUCITEC, 1976.

RODRIGUES, Glauco Bruce. Geografia Histórica. **Terra Brasilis**, [S.L.], n. 12, p. 01-20, 29 dez. 2019. OpenEdition. <http://dx.doi.org/10.4000/terrabilis.4578>. Disponível em: <https://journals.openedition.org/terrabilis/4578>. Acesso em: 26 mar. 2022.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: espaço e tempo: razão e emoção**. 4ª edição. São Paulo: EDUSP, 2009.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira Da. Pecuária e formação do mercado interno no Brasil-colônia. **Estudos Sociedade e Agricultura**, 1997: 119-156

SILVA, Francisco Carlos Teixeira Da. Pecuária e formação do mercado interno no Brasil-colônia. **Estudos Sociedade e Agricultura**, 1997: 119-156

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

SOUZA, Marcelo Lopes de. Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2018. 320 p.

STUDART FILHO, Carlos. Vias de comunicação do Ceará colonial. **Revista do Instituto do Ceará**. Tomo LI. Fortaleza, Ceará, 1937.

STUDART, Guilherme, Barão. Francisco Pinto e Luíz Figueira. In: **Revista do Instituto do Ceará**. Tomo VII, Typ. Minerva, 1903.

STUDART, Guilherme. **NOTAS PARA A HISTÓRIA DO CEARÁ**. 29. ed. Brasília: Senado Federal, 2004. 504 p.

FONTES

Center for Research Libraries, University of Chicago (CRL)

Relatórios dos presidentes da Província do Ceará (1844 – 1889) e Mensagem do Governo de Estado (1889-1927). Disponível em:
<<http://ddsnext.crl.edu/titles/166#?c=0&m=1&s=0&cv=3&r=0&xywh=-1710%2C-395%2C5339%2C3766>>

Biblioteca Nacional (Hemeroteca e Acervo Cartográfico)

Periódicos: O Cearense (1870-1895) e Jornal O Araripe (1855 -1864)

THÉBERGE, P. **Carta chorographica da Província do Ceará com divisão eclesiastica e indicação da civil judiciária até hoje.** 1861. 1 mapa. Disponível em:
<http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart249878/cart249878.jpg.
Acesso em: 01 jul. 2022.>

PAULET, Antonio José da Silva. **Carta da capitania do Ceará:** levantada por ordem do Governador Manoel Ignacio de Sampaio por seu ajudante e ordens Antonio José da S. Paulet. Rio de Janeiro, RJ: Arch. Militar, 1818. 1 mapa, litografado. Disponível em:
<http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart170577/cart170577.jpg. Acesso em: 01 jul. 2022.>

VILLIERS DE L'ILE-ADAM, J. de. **Carta topographica e administrativa da provincia do Ceara:** Erigida sobre os documentos mais modernos pelo Vcde. J. de Villiers de L'le Adam. Rio de Janeiro, RJ: Garnier Irmãos, 1849. 1 mapa, col. Disponível em:
http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart67925/cart67925_4.jpg. Acesso em: 01 jul. 2022.>

MACEDO, M. A. de. **Mappa topographico da comarca do Crato provincia do Ceará.** Rio de Janeiro, 1800-1840. Disponível em:
http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart537652/cart537652.jpg. Acesso em: 01 jul. 2022.