



Os caminhos sertão à dentro:

Vias abertas por nativos e estradas de ribeiras no Ceará no século XVIII

Ana Isabel Parente Cortez*

Resumo: Nesta abordagem é analisada a constituição de caminhos e estradas no Ceará no século XVIII, considerando as relações estabelecidas entre conquistadores e nativos, bem como aspectos da hidrografia cearense que contribuíram na referida formação. Assim, é proposto aqui que a formação de tais percursos significou, em grande medida, o aproveitamento de vias abertas pelos nativos em seus deslocamentos pelo interior do território por colonizadores e, mais tarde, homens com suas tropas de boiadas, constituindo vias de comunicação que reuniam essas marcas no redesenhar das vias abertas na Capitania do Ceará. Os sinais desse desenho podem ser percebidos no discurso histórico, sobretudo numa historiografia do início do século XX que procurou descrever os traços do Ceará no século XVIII, como ainda em relatos de viajantes, entre outras fontes.

Palavras-Chave: História Ambiental. Estradas. Ceará.

Abstract: This approach analyzes the constitution of paths and roads in the Ceara in the century eighteen considering the relations between conquerors and natives, and aspects of the Ceara's hydrography who contributed in that training. Thus, it is proposed here that the formation of such routes meant a great extent, the use of roads open by the natives in their movements by inland by settlers and later, men with their herds troops, forming a palimpsest that gathered those marks on redesigning airway open in the Ceara's Captaincy. The signs of this drawing can be seen in historical discourse, especially in the historiography of the early twentieth century that sought to describe the Ceara's features in the century eighteen, but also in travelers' accounts, among other sources.

Keywords: Environmental History. Roads. Ceara.

A constituição das bases espaciais do Ceará no século XVIII¹, a partir dos jogos de poder estabelecidos entre nativos e colonizadores, engendrou uma geografia diferente para o

* Mestre em História. Professora do Departamento de História da Universidade Regional do Cariri.

¹ Conforme Sérgio Buarque de Holanda *et al* (1960, p. 27), a integração do território brasileiro havia sido “esboçada no século anterior [XVII] pela ocupação de quase todo o litoral, pelo devassamento dos sertões e pela



território. A entrada de colonizadores e expulsão dos grupos nativos de suas terras, através dos aldeamentos e catequese ou do extermínio pelas guerras, empreendeu um redimensionamento do território: o Ceará foi reocupado, suas divisões foram recalculadas na formação de novas estradas e na edificação de fazendas, vilas e cidades. Outro espaço foi construído naquele território, que passou a ter referências diferentes para os habitantes: uma reorganização das antigas paragens e das relações sociais que, como num palimpsesto, eram inscritas e reinscritas sobre tudo o que havia sido construído e reconstruído anteriormente pelos nativos, e ‘apagado’.

Diversas são as possibilidades de perceber indícios da constituição de caminhos no Ceará durante o século XVIII. Os sinais desse desenho podem ser percebidos em diversos documentos e discursos, entre os quais, o discurso histórico. Sobretudo porque, a partir da necessidade de formação da nação brasileira (que se estendeu para o período republicano), foi empreendido um esforço de construção de uma identidade para o Brasil que requeria também a compreensão de seus limites. Dessa maneira, há um esforço por parte de alguns intelectuais de apreensão do desenho do país e, conseqüentemente, de cada recanto dele.

Capistrano de Abreu em seus *Capítulos de História Colonial* (1907) relatou a ocupação do interior do território brasileiro (o sertão) com um elogio da conquista e colonização desse espaço pelo brasileiro mestiço, o bandeirante, não o português. Esse trabalho é uma das primeiras obras de historiografia brasileira que analisa as relações engendradas no interior do território durante o período colonial. E, mais precisamente, permite que sejam vislumbrados vários aspectos que contribuíram na constituição dos caminhos abertos interior à dentro. Para o referido autor, nas entradas de bandeirantes pelo interior do país progressivamente foi forjado o território e o povo brasileiro, por isso sua atenção maior com o sertão, e não com o litoral.

Também Sérgio Buarque de Holanda, com a publicação de *Caminhos e Fronteiras* (1947), participou do debate sobre a penetração dos bandeirantes no interior do território brasileiro. Nele, esse autor sugeriu o aproveitamento da experiência nativa em seus deslocamentos pelo interior do território, pelos bandeirantes a fim de alcançar seus interesses específicos. Descrevendo, inclusive, técnicas e práticas comuns aos nativos, como a marcação de caminhos como “o uso de dobrar os galhos e de golpear os troncos de árvores”

afirmação portuguesa nos extremos norte-oeste-sul (...) [e] praticamente concluída na primeira metade do século XVIII. Aqui é considerado, sobretudo, o século XVIII, período no qual as vias de comunicação do Ceará estavam constituídas (STUDART FILHO, 1937).



(HOLANDA, 1957, p. 15) que serviram aos conquistadores nas entradas no território brasileiro. E já sugerindo a importância de perceber a relação (quase sempre tensa) estabelecida entre nativos e conquistadores na constituição dos caminhos sertão à dentro.

No Ceará, durante os anos 1930, também existiu uma preocupação em repensar alguns aspectos da colonização desse espaço, compreendendo um olhar sobre caminhos, fronteiras e primeiros habitantes. Entretanto, numa escrita ainda atrelada ao Instituto do Ceará, a saber, tradicional/positivista, que, nesse momento, era o lugar que dominava a escrita historiográfica cearense.² O Instituto do Ceará publicou em seu periódico diversos textos que discutiam a história do Ceará, do Nordeste e do Brasil. Entre eles, se destacaram Thomaz Pompeu Sobrinho e Carlos Studart Filho que pareciam se alternar nas publicações da Revista com textos sobre o espaço cearense e as entradas portuguesas no interior dele. Tais estudos consistiam muitas vezes na descrição de diversos caminhos que cortaram o território desde sua existência como capitania.

Por outro lado, também deve ser considerado que o interesse em escrever sobre as entradas para o sertão e os caminhos constituídos durante os séculos anteriores no Ceará, assim como em outros estados, poderia estar relacionada às ideias que reverberavam no país na década de 1930. Como o famoso “Governar é abrir estradas”, lema de Washington Luís inicialmente utilizado em campanha eleitoral para a presidência do estado de São Paulo, em 1920, e posteriormente na presidência do país. Tal lema era uma espécie de contração da passagem “Governar é povoar, mas não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies; Governar é, pois, fazer estradas”, que elaborou estendendo a frase de Afonso Pena (outro ex-presidente, que havia dito, “Governar é povoar”) (DEBES, 2002).³

De todo modo, cabe reconhecer no esforço de estudo e descrição dos autores do Instituto do Ceará, e de outros que escreveram sobre os caminhos cearenses durante o período colonial e imperial, a construção de uma geografia para o Ceará. Nesses desenhos, ou narrativas deles, consta uma interpretação na qual preponderam os interesses e anseios

² A partir de 1930, o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, e, juntamente com ele os institutos estaduais, perdia a influência gozada outrora na construção do conhecimento histórico sobre o país. Em seu lugar, a universidade passava a exercer tal influência, construindo a interpretação do Brasil a partir de outras perspectivas teóricas. Esse processo contribuiu para a compreensão há muito arraigada de os textos ali produzidos não servirem mais a construção do conhecimento histórico. No entanto, os textos dos membros do Instituto são um esforço em retomar diversos aspectos relacionados à história brasileira e muito auxiliam na sugestão de fontes à construção de outras pesquisas.

³ Certamente esta ideia não expressava uma novidade naquele instante, pois as câmaras de cidades do interior brasileiro já anunciavam que pela falta de estradas a cidade não poderia se desenvolver. No entanto, neste momento se trata de política pública.



colonizadores. Mas no desenho dos caminhos cearenses a memória nativa não foi de todo apagada, pois os relatos de caminhos também trazem indícios (talvez desapercivelmente) da participação e experiências de outros sujeitos, os primeiros habitantes dessas terras, sugerindo as diversas tensões envolvidas nas demarcações, à medida que indicam o aproveitamento dos percursos formados pelos nativos após seu aniquilamento por guerra ou catequese.

Um primeiro aspecto a pensar sobre a entrada num território desconhecido é a utilização de fronteiras e percursos ‘naturais’. É sabido que os rios geralmente eram por eles tratados e imaginados como estradas. Percorrer a região a ser explorada acompanhando a extensão das correntes de água parecia a atitude mais adequada a esses viajantes. Caio Prado Jr, em *História Econômica do Brasil*, afirma que as margens dos rios eram entendidas como caminho da penetração e única via possível de comunicações e transportes (...) (PRADO JUNIOR, 1984, p. 11).

Igualmente, Gilmar Arruda, estudando as relações estabelecidas entre o Governo do Paraná e os rios desse território, afirma que, esses “apareciam nas primeiras décadas da província como uma grande possibilidade para facilitar a penetração ao interior do território e estabelecer rotas de comunicação com a vizinha província do Mato Grosso” (ARRUDA, 2008, p. 159). De maneira que, era comum aos primeiros colonizadores pensar os rios como possíveis estradas e referência espacial no reconhecimento de novos territórios, além do que a proximidade de água podia garantir a sobrevivência de pessoas e animais. No que diz respeito ao Ceará, Thomaz Pompeu Sobrinho, em *Algumas Notas sobre a Hidrografia Cearense*, apresenta noção semelhante. Segundo o autor, “a penetração do interior era sobretudo facilitada pela disposição geral da hidrografia regional. Os rios não só indicavam e abriam o caminho do interior, como ainda forneciam preciosos elementos para a fixação do colonizador” (POMPEU SOBRINHO, 1967, p. 79).

No entanto, os rios localizados no Ceará nem sempre podiam servir como referência espacial e, principalmente, como “fornecedores de preciosos elementos para a fixação do colonizador” (POMPEU SOBRINHO, 1967, p. 79). Primeiramente é necessário considerar que, mesmo o Brasil sendo avaliado como um país rico em oferta de água doce, a distribuição desse recurso é irregular, tendo o Ceará, mais os oito estados do Nordeste, acesso a apenas 3% do recurso hídrico presente no território brasileiro (ALMEIDA, 2009). Mas, principalmente, é preciso considerar que a maior parte dos rios do Ceará não é perene, suas correntezas dependem de águas pluviais, o que restringe sua existência a alguns meses do ano.



No texto de Fried Katzer (1903, p. 294), consta que “a rigor o Ceará não possui corrente constante que se possa chamar rio: possui apenas vales numerosos que em tempos de chuva se enchem de água, no verão se dissolvem em tanques e poços e não tardão a seccar de todo”. Um século antes, na retificação de Dr. Liberato de Castro Carreira da *Descrição Geográfica Abreviada do Ceará* de Antonio Jozé da Silva Paulet, 1816, já era indicada a não perenidade das correntes de água ali localizadas:

O Ceará não tem rios correntes, os seus leitos são verdadeiros escoadores das águas pluviais; durante o inverno elles correm, alguns até caudalozamente, logo porem que cessam as chuvas secam e os seus leitos são aproveitados para a horticultura e outras pequenas lavouras” (CARREIRA, 1897, p. 110).

Da mesma forma, Pompeu Sobrinho (1967, p. 59), que afirmou a garantia pelos rios de ‘preciosos elementos para a fixação do colonizador’, descreveu a hidrografia continental cearense como ‘das mais pobres das Américas’ por que as águas correntes ‘não oferecem condições amplamente favoráveis ao desenvolvimento demográfico e ao seu pleno aperfeiçoamento tecnológico, nem a criação de um largo quadro cultural, sobretudo no campo econômico’ e apontou as ‘características mais salientes’ dessa hidrografia entre as quais destacam-se

1. Todas as águas correntes têm origem pluvial, estão pois estreita e diretamente ligadas às vicissitudes climáticas;
2. Consequentemente, em vista das especializações do nosso clima, os rios tem regime intermitente e torrencial;
3. A maior vazão na estação chuvosa se opõe a mínima, que, salvo, casos reduzidos de córregos em suas cabeceiras de alimentação de fontes perenes, é nula, no verão (POMPEU SOBRINHO, 1967, p. 72).

Sobre os rios do atual nordeste, o presidente e marechal de campo da Comissão da Carta Geral do Imperio, Henrique Beaurepaire Rohan, inferiu que alguns deles não poderiam ter essa denominação, em virtude do regime temporário de suas correntes de água. Em nota de 03 de julho de 1876, Henrique Beaurepaire Rohan criticou as produções topográficas do Brasil e destacou:

Nota-se, por exemplo, não só nas nossas cartas, como nos livros que se tem publicado sobre a topographia do Brasil, um grande defeito relativamente a certos accidentes naturaes, aos quais se insiste em dar a denominação de rios, quando em verdade ella não lhes cabe de modo algum. Refiro-me a esses sulcos torrencias, que se observam em algumas das nossas províncias, sobretudo desde a Bahia até o Maranhão, assim como na parte septentrional das de Minas Geraes e Goyaz, os quaes servem de escoadouro



às águas pluviais e ficam a secco, logo que passa a estação das chuvas. São elles muitas vezes de grandes dimensões, abrangendo até muitas dezenas de myriamétros de comprimento. Figural-os e descrevel-os como rios provindos de fontes nativas e dotados de curso permanente, é induzir em erro aquelles que procuram estudar seriamente a geographia physica do Brasil”.⁴

Também Ernesto Antônio Lassance Cunha, engenheiro da Estrada de Ferro de Baturité, em 1892, diferenciou os rios do Ceará em razão da perenidade ou não das correntes de água. Dessa forma, chamou de ravinas (grandes buracos de erosão causados pelas chuvas), por não serem perenes, rios como o Jaguaribe, Banabuyu, Pacoty, Acaraú, Quixeramobim, Choró, Poty, e Sitiá, sendo os quatro primeiros os maiores rios cearenses em volume de água.⁵

Nesse sentido, ao contrário “do movimento estampado no desenho de caminhos fluviais e terrestres que compunham” o perímetro de São Paulo, conforme indicou Denise A. Soares de Moura, e que lhe conferia uma vocação para a mobilidade (MOURA, 2005, p.27). Todos os aspectos ressaltados sobre a hidrografia cearense implicam numa impossibilidade de existir no seu interior a utilização de transportes fluviais. Pois, mesmo considerando a massa de água reunida ‘no maximo 4 mezes durante o ano, isto é, de Abril a Junho,’ nas grandes ravinas, a navegação de embarcações capazes de transportar maiores volumes de cargas ficava restrita aos espelhos d’água produzidos pelas barragens construídas ao longo dos rios para reter esse recurso por um período de tempo maior que os meses de inverno. Nesse caso, ficava arruinada a possibilidade de utilização do rio como estrada para a penetração no interior do território em canoas, tal como era possível em regiões com rios perenes.

Entretanto, não se pode compreender o Ceará como um espaço sem qualquer vocação para a mobilidade, ainda que ela pudesse ser desencorajada durante alguns períodos mais secos. As ribeiras dos rios auxiliavam mais nas incursões do que os próprios rios, já que os cursos de água cearenses não eram navegáveis ou não tinham água, pelo menos na maior parte do ano. Conforme indicou Studart Filho, “cada rio e riacho possuiu, desde cedo, a sua estrada de ribeira, desenrolando-se ora por uma, ora pela outra margem, da foz às cabeceiras, e ao longo das quais se edificavam os curraes, as casas dos vaqueiros e até as casas senhoriais”. E acrescenta:

⁴ Comissão da Carta Geral do Imperio em 03 de julho de 1876. Anexo do Ofício nº 12, de 22 de julho de 1876, do Ministério dos Negocios da Agricultura Commercio e Obras Publicas. APEC, Livro 30, Ano, 1876-1880.

⁵ Synopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité do Engenheiro Ernesto Antônio Lassance Cunha – Exposição Internacional de Artes, Indústrias Manufactureiras e produtos do Solo, das Minas e do Mar. Chicago, 1892.



A origem de taes caminhos reside, di-lo com razão Pompeu Sobrinho, no povoamento das sesmarias que eram concedidas, successivamente, rio acima. Por isto, elles se abriam de jusante para montante com raras excepções e tinham por fim estabelecer as ligações entre as fazendas situadas no valle da ribeira. Por esses caminhos andavam os cavalarianos que percorriam os sertões comprando equídeos para os engenhos de Pernambuco e as boiadas que procuravam as grandes estradas que conduziam aos centros consumidores do littoral (STUDART FILHO, 1937, p. 29, nota de rodapé).

A formação das estradas de ribeiras estaria relacionada à doação de sesmarias, cujas primeiras concessões dividiam, entre senhores, terras próximas às correntes de água, fato que aumentava as possibilidades de permanência dos colonos na terra. Na distribuição de sesmarias, entre os anos 1683 e 1730, é marcante a aglomeração de terras concedidas ao longo de rios. Conforme pesquisa de Maria Auxiliadora Lemenhe, são 134 no Jaguaribe, 131 no Banabuiú, 61 no Salgado, 102 no Acaraú, 38 no Quixeramobim, 52 no Choró e 72 em outras margens de rios (LEMENHE, 1991, p. 27). O que sugere que a ocupação do Ceará acompanhou os rios, em virtude de suas ribeiras: assim, eram as terras molhadas (em determinados períodos) os espaços mais valorizados, dado a escassez do recurso hídrico no local.

No entanto, logo em seguida, Studart Filho chamou atenção para outros autores atuantes na formação das estradas de ribeira: os grupos nativos. Conforme restante do texto:

Parece (...) que as estradas de ribeiras já existiam ao tempo em que nas nossas plagas somente dominavam índios. É certo que os tapuias do sertão desciam as praias quando os cajueiros fructificavam; além disto, outras necessidades determinavam uma certa circulação dos sertões para o littoral e vice-versa. Este movimento de certo se fazia ao longo das estradas em consideração, cujo traçado evitando o recesso das caatingas desprovidas de agua facil, se acostava aos leitos dos cursos d'agua onde o liquido precioso jamais faltava (STUDART FILHO, 1937, p. 29, nota de rodapé).

Da mesma forma, Capistrano de Abreu, em *Capítulos de História Colonial* (ABREU, ano, p. 37), mencionou que, nas margens do rio São Francisco, existiam numerosas tribos indígenas e com elas guerreou-se, entre outros motivos, “por não quererem ceder pacificamente as suas terras”. José de Figueiredo Filho, em estudo sobre o Cariri, também acentuou a presença dos povos nativos nas margens de rios que cortavam o atual nordeste brasileiro: “foi preciso que os atacassem no Rio São Francisco, no Jaguaribe, no Parnaíba” (FIGUEIREDO FILHO, 2010, p. 09). A simples presença nativa ao longo de ribeiras de rios



durante alguns dias certamente transformava aquele espaço. No mínimo, as margens do rio seriam um lugar para ir e vir às vezes necessárias para a organização do cotidiano do grupo.

Nesse sentido, perceber essa dinâmica de migrações de grupos nativos entre interior e litoral e encontrá-los nas ribeiras dos rios, implica percebê-los também como primeiros organizadores de caminhos. A apreensão desses percursos tem sido possível à medida que tais caminhos foram usados pelos colonizadores, pois, a descrição dos percursos inclui, muitas vezes, a alusão de partes deles como sendo o aproveitamento de vias marcadas pelos nativos. Tal como Studart Filho sugeriu na nota transcrita acima.

Especificando essa entrada pelos caminhos abertos por nativos, Capistrano de Abreu indicou que o avanço colonizador pelo interior do país através das bandeiras paulistas, obteve o sustento necessário durante tais incursões, no aproveitamento “das pobres roças dos índios [que] forneciam-lhes os suplementos necessários” com seu posterior aniquilamento porque entendiam que “destruí-las era um dos meios mais próprios para sujeitar os donos” (ABREU, ano, p. 66). Manoel Fernandes de Sousa Neto, em 2012, em seu estudo sobre os Planos de Viação o Brasil, afirmou que, “para aprisionar índios e constituir uma economia subsidiária àquela açucareira [no litoral], em muitas das trilhas feitas pelos próprios indígenas se fizeram muitos dos caminhos dos ‘colonizadores’” (SOUSA NETO, 2012, p. 37).

Assim, e ao que tudo indica, os primeiros caminhos no Ceará demarcados pelos colonizadores eram, na maior parte, aproveitamento de caminhos nativos: posto que já estavam nas ribeiras de rios e seus caminhos e roças foram usados nas estratégias de entrada para um interior mais profundo do território, durante o século XVIII. As descrições de viajantes do percurso das principais estradas, e investigadas por intelectuais cearenses sugerem esse uso.

Um primeiro caminho instituído pelo passo colonizador de que se tem notícia na capitania do Ceará foi a chamada Estrada Velha, arranjado quando da conquista do Ceará e demarcado pela necessidade de ligar o Maranhão ao Pernambuco, por terra, pois, conforme informa Pe. Vieira, por mar a comunicação era dificultada pela “pertinácia dos ventos e perpetua correnteza das águas” (STUDART FILHO, 1937, p. 19). Por ser uma estrada primitiva, sua organização era limitada “à limpeza de alguns trechos, desvio de banhados, e, quanto ao mais, seguiam todas as sinuosidades do terreno (...)”. Outra característica desses caminhos era somente serem “indicados na paisagem pela frequência do trânsito de pessoas e animais”, sem maior demarcação do leito destinado ao tráfego ou de valetas para escoamento lateral das



águas das chuvas (MARTINS, 2006, p. 154). A descrição de Studart Filho⁶ para a Estrada Velha parece corresponder a essas indicações:

Foi o conduto por onde penetraram nas invias glebas nordestinas os pioneiros da truculenta civilização ocidental. Percorrendo ora a praia rasa pela estreita faixa arenosa que as vagas humideciam a cada instante, ora as terras chans dos taboleiros, **era, a princípio, uma vereda mal definida, perceptível só aos olhares perscrutadores dos índios tupis, aos quais servira de trilha** quando algumas de suas malocas se haviam deslocado para o norte, avassalando, destarte, áreas continentaes sempre maiores. Por ela transitavam certamente os mercantes portugueses que, já ao declinar do século XVI, ousavam perulstrar, acompanhados de pequenas escoltas de nativos mansos, as nossas praias, á cata do precioso âmbar gris, producto intensamente procurado dos mercados de além-mar (STUDART FILHO, 1937, p. 15).

O conhecimento dos caminhos possíveis para percorrer o território cearense outorgava poder a quem o detinha. Nessa descrição de Studart Filho, assim como em outros relatos, foi insinuada a dependência dos colonizadores das ‘escoltas de nativos mansos’ capazes de perceber ‘veredas mal definidas’ naquele território. Todos os representantes da Coroa que adentraram o Ceará tinham, junto de si, um grupo de nativos ‘amigos’ que guiavam as expedições: Pero Coelho escravizou e arregimentou nativos para lutarem consigo; os padres jesuítas habitaram com os tabajaras e Martim Soares Moreno teria contribuído para a convivência entre colonizadores e nativos. O que sugere que, sem o auxílio desses primeiros habitantes do Ceará, teria sido muito mais difícil a colonização portuguesa nessas terras, mesmo porque seriam presas fáceis dos nativos ‘não-mansos’.

José de Figueiredo Filho ao trabalhar a colonização sul cearense também indica o aproveitamento dos caminhos abertos pelo homem nativo. Conforme o autor, o Cariri, região Sul do Ceará, foi alcançado por colonos já brasileiros que “vieram da Bahia, de Sergipe e Pernambuco pelo mesmo caminho palmilhado outrora pelo selvícolas na pré-história – o São francisco” (FIGUEIREDO FILHO, 2010, p. 18). Esse autor, em sua pesquisa sobre a história do Cariri, publicada posteriormente em quatro volumes, provavelmente sofreu influência dos apontamentos que João Brígido propusera, em meados do século XIX, para o povoamento dessa região. Afinal, Figueiredo Filho, além de cratense, ou seja, de ter tido oportunidade de escutar relatos sobre a fundação de Crato, considerada principal cidade do Cariri no século

⁶ Carlos Studart Filho, num esforço de compendiar essas *vias de comunicação do Ceará Colonial*, descreve as trajetórias da Estrada Velha, Estrada da Taquara, Estrada Camucim-Ibiapaba, Estrada Geral do Jaguaribe, Estrada Nova das Boiadas, Estrada das Boiadas, Estrada da Caiçara, Estrada Crato-Piancó, Estrada Crato-Oeiras e outras que chamou de Estradas Novas.



XIX, também era ‘discípulo’ de Irineu Pinheiro que empreendeu muitos estudos em antigos documentos produzidos na região, como inventários e jornais, dentre outros relatos para escrever obras como *O Cariri: seu descobrimento, povoamento, costumes e Efemérides do Cariri* (PINHEIRO, 1963).

João Brígido, nos seus apontamentos para a história do Cariri, publicado no jornal O Araripe e, posteriormente, organizado em livro, sugere também que a entrada no Ceará (aqui a chegada no Cariri) foi possível em razão das vias abertas pelo grupo nativo que ali estava: os Cariri. Segundo Brígido,

Sabe-se que um negro, escravo da casa da Torre, residente em uma fazenda de criar, na margem de S. Francisco, pertencente então á aquella casa, em idade tenra, cahindo em poder dos selvagens Cariry, em uma das suas excursões, fora trazido para aqui, onde os recursos de sua intelligencia lhe ganharão a affeição desses selvagens sobre quem tinha o ascendente dos hábitos contrahidos em seo captiveiro, e levaram vantagem no conhecimento de algumas das artes mais necessárias á vida. Foi este escravo, quem ensinou aos portuguezes o caminho do Cariry, e quem para aqui os conduzio através as hordas feroses selvas impenetráveis e innumeraveis pântanos e ribeiras.⁷

Essa não é a única versão desse jornalista para o povoamento do Cariri. Há uma segunda na qual os próprios nativos ensinam o caminho para o vale caririense aos colonizadores. Para ambas, conforme João Brígido adverte nas linhas anteriores a versão em destaque, não fora possível encontrar documentos de confirmação, apenas se baseara em relatos que ouviu de antigos moradores da região, aspecto que concedia às versões a classificação de *dissertação*, e não uma *verdade histórica*.

No entanto, importa perceber, a insistência de que o passo colonizador fora guiado pelo nativo em suas vias abertas. Mesmo o relevo do Cariri contendo ‘inumeráveis ribeiras’, o que poderia servir de referência espacial e fornecedor de mantimentos aos conquistadores, a escolta de nativos, ou de alguém treinado por eles, é necessária na indicação de caminhos. O reconhecimento de uma dependência invasora do auxílio dos primeiros donos da terra provavelmente tornou forçoso, desde o início, transformar aquelas estradas primitivas nas vias de comunicação do Ceará, interiorizando, desde já, a Metrópole.

No entanto, a insistência de que tais veredas apenas eram perceptíveis *aos olhares perscrutadores dos índios* sugere as marcas da relação que esses grupos mantinham com o ambiente. Henry Koster, ao percorrer partes do Ceará, por volta de 1810, sempre

⁷ O Araripe, 26/02/1859, p. 01.



acompanhado de pelo menos dois nativos, além de outro guia para o cuidado dos animais da tropa, se impressionou com os *olhares perscrutadores* dos aborígenes. Conforme:

O instinto, porque não sei como chamar, que esses indígenas possuem, acima dos outros viajantes, para encontrar seu caminho através da floresta e chegar a lugar certo, sem marcas e estradas, é surpreendente. Encontram pegadas impressas nas folhas murchas, tombadas das árvores. Os mensageiros, de uma para outra província, são, em maioria indígenas e pelo hábito que os faz resistir às grandes fadigas, são capazes de andar, dia após dia, quase um mês, com pequenos repousos. Tenho-os encontrado, com sua sacola de pele de cabra ao ombro, pisando com passo rítmico, nada o detendo do que poderia embaraçar o caminho (KOSTER, 2003, p. 179).

É certo que os nativos distinguiam um caminho na paisagem, pois havia um percurso que era *seu caminho através da floresta* e que levava *a lugar certo*. O estranhamento do viajante inglês quanto a tais vias provavelmente estava na ausência de marcos mais perceptíveis para ele, que denotassem um trabalho mais sistematizado na instituição do caminho, como uma abertura, um pouco mais nítida, do percurso (nas dimensões de uma estrada primitiva), ao contrário de apenas algumas *pegadas impressas nas folhas murchas, tombadas das árvores*. Por essa razão, o viajante, assim como o escritor, não enxerga nesses percursos uma estrada de fato, nem mesmo uma estrada primitiva, sendo, quando muito, uma vereda.

Nesse sentido, é preciso considerar que as passagens abertas pelos nativos no interior do território obedeciam a lógicas diversas das operadas pelos colonizadores. Para os primeiros habitantes, o território em si não consistia numa fonte de riquezas a ser explorada de forma sistemática e transformada em lucro. Pelo contrário, era o local de sua habitação, que fornecia sua alimentação (colheitas e caças) e onde também estavam seus antepassados, espalhados numa simbologia encarnada naquele ambiente. As trilhas eram vias suficientes para a movimentação que empreendiam e, em certa medida, invisíveis a outros olhos mais ou menos perscrutadores que os deles, num cuidado com a própria segurança do grupo, haja vista a concorrência também com nativos rivais. Mas não apenas isso. A natureza fazia parte de seus corpos, ou, o ambiente era também seu corpo, à medida que mantinha uma estreita relação com ele. Nenhuma distinção era considerada pelos nativos entre eles, o chão que pisavam, a vegetação que os rodeava, os animais e rios, entre outros elementos.

Conforme Merleau-Ponty, a compreensão do corpo como uma individualidade e sua diferenciação de outros corpos foi construído pela modernidade cristã-européia, ela não se tratava de uma essência do ser humano (MERLEAU-PONTY, 2006). Anterior a



modernidade, e o conceito de indivíduo, não era possível pensar uma separação entre homens e mundo, numa cosmogonia que sugere uma relação intensa e estreita com a natureza e sustentada numa cooperação mútua: oferendas eram apresentadas, chuvas eram concedidas; rituais eram realizados, guerras eram vencidas, entre outros exemplos. Era uma convivência, por ora cooperada, por ora tensa. Nesse sentido, a compreensão de mundo dos nativos, que ignoravam a modernidade e individualidade, levava-os a perceber os caminhos como constituintes de si mesmos. E, à medida que a via não era um objeto, já que o nativo não era um indivíduo, não havia necessidade de severas demarcações que o destacassem na paisagem. A mata era sua conhecida. Tanto que pequenos sinais de uso eram necessários para que ele identificasse o percurso a seguir e, ao mesmo tempo, não fosse perceptível aos outros, por mais atenciosos que eles fossem.

No entanto, o fato dos caminhos abertos por nativos terem dimensões estreitas, posto que fossem ‘veredas’, não as destituem da condição de estrada para o período colonial, à medida que essa signifique um caminho que ligue um lugar a outro. Como também porque se trata de uma alteração da paisagem, ainda que extremamente rústica. Elas passam a ser classificadas como apenas caminhos ou veredas a partir do momento que o colonizador hierarquiza os percursos de acordo com a funcionalidade que apresentam. Ora, a estrada para o colonizador é substituição de um ambiente por outro artificializado ou instrumentalizado através de alguma técnica. Nessas estradas, mesmo nas primitivas, havia um cuidado em destacar o seu leito. De maneira que, quanto mais nítido era o leito do percurso para o viajante, mais chances havia de se considerar o caminho em estrada.

Também a historiografia cearense do início do século XX apresenta essa mesma diferenciação para caminhos abertos por nativos – chamados de trilhas ou sendas – e as *vias de comunicação coloniais*. Thomaz Pompeu Sobrinho, por exemplo, destacou que no nordeste “quase todos os caminhos que serviram nos tempos coloniais provieram das veredas dos índios aproveitadas pelos primeiros exploradores, pelas expedições contra os indígenas rebelados e pelos fazendeiros que se situaram às margens dos rios e riachos”. E ainda acrescentou que “somente muito mais tarde é que apareceram, e isto rarissimamente, os caminhos de origem política, os quais nada mais foram, em geral, do que o melhoramento de alguns dos já existentes” (POMPEU SOBRINHO, 1937, p. 334).

Pompeu Sobrinho, e outros intelectuais que escreviam na década de 1930, estavam influenciados pela própria ideia de Estradas de Rodagem, bem comum nas falas dos Governadores dos Estados, que eram definidas também pela capacidade de dar passagem a



veículos. Como também é flagrante nessas palavras de Pompeu Sobrinho um estudo mais profundo e fora de preconceitos dos nativos, ainda que estivesse falando do *Homem do Nordeste*. Nesse bojo, não surpreende que Pompeu Sobrinho diferencie os caminhos que serviram aos colonizadores daquilo que ele chama de ‘veredas de índios’, mesmo reconhecendo que não havia tantas diferenças entre eles: sinais da perpetuação de uma visão que desconsidera a cultura dos primeiros habitantes e reputa como inferior sua organização espacial.

Por outro lado, conforme as palavras de Pompeu Sobrinho, as modificações nas estradas aproveitadas pareciam alterar timidamente a paisagem, já que tais caminhos “nada mais foram, em geral, do que o melhoramento de alguns dos já existentes”. O que leva a crer que a instituição de um caminho político, nos séculos XVIII e XIX, estava mais relacionada a uma demarcação dos colonizadores, na prerrogativa dos interesses por ela atendidos, do que na instrumentalização do espaço por meio de técnicas mais elaboradas. Por certo, a abertura de estradas durante esse período, permaneceu a mesma, se chama popularmente de picadas: geralmente, a abertura de uma passagem na vegetação a golpes de facas ou foices. Somente com a construção de estradas de ferro foi utilizado um conjunto de técnicas e conhecimentos científicos que alterou essa forma de abrir caminhos em ambientes, ainda que não aboliu a picada. De maneira que, e as palavras de Pompeu Sobrinho ajudam a pensar dessa forma: a definição de uma estrada, ou de um caminho de origem política estava amparada no reconhecimento de uma movimentação que atendia primeiramente os interesses econômicos da terra.

Nesse caso, deve-se considerar o intercâmbio das tropas que levavam o gado para feiras, o charque produzido para porto a fim de ser exportado, nos caminhos do Ceará no período colonial. Sobre isso, Capistrano de Abreu (1900) sugeriu que os colonizadores do Ceará eram, em sua maioria, os criadores de gado que vieram para o interior do território à medida que eram afastados das plantações de cana de açúcar. Conforme indicação de Lemenhe (1991, p. 27), as sesmarias doadas entre 1683 e 1730, já referidas, eram requeridas para a prática da pecuária que encontrava nos sertões a disponibilidade de terras que não tinham no litoral em virtude da economia açucareira. Indicação corroborada por Caio Prado Jr, em *Formação do Brasil Contemporâneo*, no qual acrescenta outros aspectos que contribuíram para o desenvolvimento da atividade criatória no sertão, entre os quais, os tipos de remuneração do trabalho (quarta), sistema de criação e a existência no litoral de mercado consumidor. De outro lado, a concessão de sesmarias no interior para a prática da pecuária é



apontada por Lemenhe como uma atividade que estimulava o controle sobre terras não ocupadas e reafirmava o domínio colonialista (LEMENHE, 1991, p. 25-26). Dessa maneira, independente das motivações, o passo do gado, como já havia sugerido Capistrano de Abreu, ajudou a demarcar caminhos e, nesse ínterim, apagou pegadas de nativos quando aproveitou aqueles primeiros percursos. Os caminhos abertos no Ceará terão essas marcas insinuadas na sua extensão.

À medida que os caminhos eram utilizados por um número maior de pessoas, elas eram entendidas como estradas. Aspecto que estava relacionado ao crescimento da economia regional e o incremento do fluxo de viajantes e caravanas. Nesse sentido, é compreendida a diferenciação feita por Figueiredo Filho:

As veredas indígenas, em seguida, estradas dos brancos, JAGUARIBE – CARIRI, VILA BELA – CARIRI, CABROBÓ – CARIRI⁸, conduziram desbravadores e povoadores para esta região; pernambucanos, sergipanos e baianos, entre outros (FIGUEIREDO FILHO, 2010, p. 21).

A Estrada Geral do Jaguaribe⁹, conforme Figueiredo Filho destacou acima, era uma ‘vereda indígena’ que passou a ser ‘estrada dos brancos’. Ao que tudo indica, essa transformação na forma de ver o caminho que seguia às margens do Jaguaribe se deu quando, por ela foi iniciado um movimento de construção de fazendas e currais no decorrer de seu percurso, animado pelo crescimento da prática da pecuária e instrumentalizado na concessão de sesmarias. A partir desse momento, ela passou a ser, segundo Clovis Jucá, a principal via de comunicação do Ceará, pois, era

(...) por onde eram levadas as mercadorias para o sertão, vindas de Aracati, provenientes das demais capitanias. Por ela também eram carregados os produtos das salinas cearenses para as regiões do rio São Francisco (JUCÁ NETO, 2009, p. 85).

No sentido contrário, rumo ao Aracati, era transportada a produção do vale do Jaguaribe: na maioria das vezes, “couros salgados e espichados e alguma pellica das que se trabalhavam em todo o sertão cearense”. Também as boiadas seguiam nesse sentido para o abate e para ser salgadas nas principais oficinas de charque do Ceará, no século XVIII. Logo

⁸ As veredas VILA BELA – CARIRI, CABROBÓ – CARIRI levavam a cidade de Jardim e das atuais Porteiras, Brejo Santo, Milagres, Mauriti e Missão Velha. Cf. (FIGUEIREDO FILHO, 2010, p. 21).

⁹ Esta via tinha início no principal porto da Província durante o século XVIII, Aracati. Acompanhando o rio Jaguaribe, passava Russas e Icó, em seguida, descia o rio Salgado, após o qual encontrava a Chapada do Araripe. Superando essa serra se chegava ao Pernambuco pela “LADEIRA DA GAMELEIRA, rampa produzida pela erosão pluvial e sucessivamente usada pelos índios e brancos”. Após o Pernambuco se chegava à Bahia. Cf. (JUCÁ NETO, 2009).



após, esse produto era transportado para as cidades de Recife, Salvador e Rio de Janeiro. No que diz respeito ao escoamento da produção cearense no sertão, a cidade de Icó funcionava como ponto de passagem e de escoamento para gado e charque, principalmente. E, em virtude desse intenso comércio que mantinham, eram consideradas as principais vilas do Ceará (JUCÁ NETO, 2009, p. 85).

Em *Primórdios da Rede Urbana Cearense* (JUCÁ NETO, 2009), Clovis Jucá aponta a Estrada Geral do Jaguaribe como o principal caminho para o interior, o que explica a partir da via desembocar no principal porto da província, até o início do século XIX. A importância da Estrada Geral do Jaguaribe poderia também estar em outros fatores, como o fato de ser povoada. Conforme Marcos Lobato Martins, “os caminhos mais movimentados e seguros eram justamente aqueles cercados por fazendas e sítios, nos quais os viajantes poderiam encontrar hospedagem, algum comércio e lavouras” (MARTINS, 2006, p. 149). A estrada na ribeira do rio Jaguaribe, nesse caso poderia ser considerada um caminho seguro à medida que, em 1782, suas margens já contavam com 240 fazendas – com 1613 fogos.¹⁰

George Gardner, naturalista escocês, visitou algumas províncias do Brasil entre os anos de 1836-1841, quando desenvolveu um demorado trabalho de identificação de vegetais e animais. No Ceará, fez a viagem para o interior partindo da cidade de Aracati em direção ao Sul do Ceará pela Estrada Geral do Jaguaribe. As suas anotações sugerem que a escolha de tal estrada era importante para o sucesso da viagem porque o abastecimento de mantimentos e descanso de homens e animais dependiam da existência de sítios e cidades, sem os quais a travessia de regiões mais secas era muito arriscada. Gardner indicou que era costume parar em casas próximas ao caminho que percorriam. Após deixar a cidade de Lavras, próxima ao sul do Ceará, narrou:

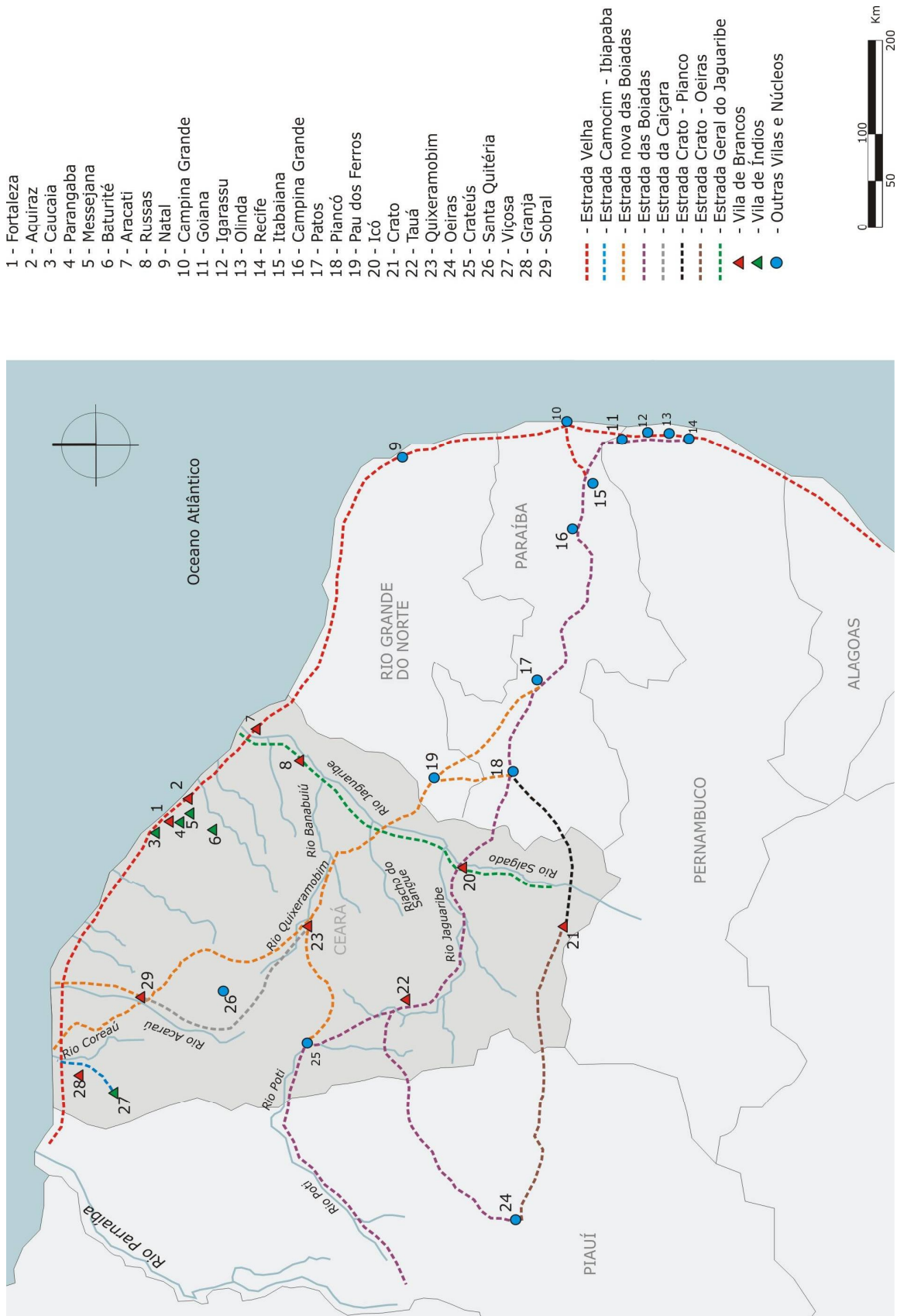
Tudo finalmente arranjado, continuamos viagem chegando ao meio dia a uma à margem do rio e perto da estrada, onde pedi licença, **como de costume**, para passar as horas de calma do dia, sendo, porém, informado de que meia légua além encontraríamos melhores acomodações. Esta foi a primeira vez que topei com uma recusa e só me lembra mais outra igual em todas as minhas viagens (GARDNER, 1975, p. 89).

Conforme Emerson Ribeiro, em estudo sobre a constituição de caminhos em Sorocaba - SP: os “caminhos e trilhas indígenas foram decisivos para a fundação de inúmeros povoados

¹⁰ Nesse momento, havia mais três estradas de ribeira no Ceará, a saber, a Ribeira do Ceará, com 93 fazendas e 2491 fogos; a ribeira do Acaracu, com 325 fazendas e 3404 fogos e a ribeira do Icó com 972 fazendas e 9731 fogos (SILVA, 2002, p. 32).



e cidades que mais tarde serviria de pouso para os tropeiros e suas mulas que viria servir ao Império para a extração de matérias-primas (...)” (RIBEIRO, 2009, p.112). Semelhante a esse aspecto percebido para a antiga São Vicente de Piratininga, o estabelecimento dos caminhos no Ceará era adequação das estradas abertas pelos nativos aos interesses mercantis dos que chegavam. Como, de outro lado, era requerido pelo crescimento da população e economia locais: nesse caso, a atividade criatória e a produção do charque. No mapa abaixo, é perceptível as estradas passarem por cidades que, durante o século XVIII, tinham suas classes senhoriais envolvidas com essas atividades. Mesmo porque a criação de algumas delas corresponde à expansão da pecuária, como é o caso de Icó, criada em 1838, e Aracati, em 1748.



Mapa: Caminho das boiadas. In: JUCÁ NETO, 2009, p. 86.



Da Estrada Geral do Jaguaribe partiam outras estradas que acompanhando afluentes desse rio, cortavam o Ceará no sentido Leste-Oeste. Eram: a Estrada das boiadas, que vinda de Pernambuco passava por Icó, Iguatu, S. Mateus, Saboeiro, Arneirós e Tauá para alcançar as terras do médio Parnaíba; a Estrada nova das boiadas, que ligava cidades do centro do Ceará (Quixeramobim, Boa Viagem e Sobral) com o Piauí; a Estrada Camocim-Ibiapaba, a Estrada Crato-Oeiras e a Estrada Crato-Piancó (vide mapa abaixo). Muito embora os braços do Rio Jaguaribe fossem secos durante parte do ano, característica que deu ao rio o epíteto de ‘maior rio seco do mundo’, esses caminhos estavam relacionados ao transporte das boiadas para produção de charque ou a venda do gado em feiras. Isso obrigava uma organização do transporte em dias mais favoráveis e numa economia de tempo que garantisse a chegada à cidade de Quixeramobim (meio caminho da Estrada Nova das Boiadas onde havia água e pasto¹¹) com o gado ainda vivo, apesar de esqualido e exausto.

Essas atividades econômicas, a atividade criatória e a produção do charque, contribuíam para a formação de uma rede de circulação no território porque a sua realização se dava em espaços diferentes. A própria atividade criatória implicava uma mobilidade dos animais que buscavam pasto em outras terras em tempos de seca e que periodicamente se encaminhava para os locais de feira. Já as charqueadas, proporcionavam uma divisão do trabalho em espaços diferentes. Conforme Lemenhe, era necessária a organização de três espaços distintos: uma fazenda de criar, uma área de salga e outra de comercialização externa (LEMENHE, 1991, p. 35), de preferência próxima dos pontos de exportação ou longe dos povoados o mínimo de quatrocentas braças¹². Num sentido inverso, esses caminhos serviam para a distribuição no interior do território dos produtos que entravam pelo porto do Ceará.

Esses percursos, francamente utilizados no período colonial com a atividade criatória e a charqueada, eram demarcados pela necessidade e frequência de seu uso, sem maiores planejamentos quanto a destino, largura e especificações outras. Tais caminhos, como visto, aproveitaram as vias anteriormente abertas pelos nativos, em virtude da ausência de rios navegáveis nesse território, sobrepondo-se a elas e relegando essas experiências nativas ao esquecimento. Mas, nos diversos indícios espalhados na escrita da história e noutras fontes, como relatos de viajantes, foi insinuado tal aproveitamento. Sugerindo que a constituição de caminhos no Ceará durante o século XVIII consistiu na produção de uma geografia que reunia

¹¹ Conforme Studart Filho, as “ricas pastagens de mimoso” de Quixeramobim “era o único ponto onde as reses derreadas pela canícula e pela fome podiam refazer-se na longa travessia”. (JUCÁ NETO, 2009, p. 33).

¹² Leis Provinciais, 06 de outubro de 1836, p. 105.



as marcas das passagens de nativos e das tropas que levavam o gado pelas vias abertas no território.

REFERÊNCIAS

ABREU, Capistrano de. **Capítulos de História Colonial**, 1907. Disponível em: http://www.4shared.com/office/NKrq5vvx/capistrano_de_abreu_captulos.html. Acesso em 01.02.2012.

ALMEIDA, Flávio G de. & SOARES, Luiz Antonio A. **Ordenamento territorial: coletânea de textos com diferentes abordagens no contexto brasileiro**. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 2009.

ARRUDA, Gilmar. Rios e Governos no Estado do Paraná. **Varia historia**, Belo Horizonte, vol. 24, nº 39: p.153-175, jan/jun, pp. 153-175, 2008.

CANABRAVA FILHO, Paulo, Adhemar de Barros. **Trajatória e Realizações**. Editora Terceiro Nome, 2004.

CARREIRA, Liberato de Castro. *Descrição Geográfica Abreviada do Ceará pelo Coronel de Engenheiros A. J. da Silva Paulet retificada pelo Dr. Liberato de Castro Carreira*. In: **Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Tomo LX, Parte II, 3º e 4º semestres. Rio de Janeiro: Companhia Typographica do Brazil, 1897.

DEBES, Célio. **Washington Luís**. IMESP, São Paulo, 2 volumes, 2002.

FIGUEIREDO FILHO, José de. **História do Cariri**. Vol. 1. Fac-símile da edição de 1964, publicada pela Faculdade de Filosofia do Crato. Coedição Secult/Edições URCA. Fortaleza: Edições UFC, 2010.

GARDNER, George. **Viagem ao interior do Brasil** (1835). Edição fac-similar. São Paulo, EDUSP, 1975.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Caminhos e Fronteiras**. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1957.

_____. *et al.* **História Geral da Civilização Brasileira** – tomo I A época colonial – vol. 2 administração, economia, sociedade. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1960.

JUCÁ NETO, Clovis Ramiro. Primórdios da Rede Urbana Cearense. Mercator - **Revista de Geografia da UFC**, ano 08, número 16, pp. 77-102, 2009.

KATZER, Fried. Paizagens do Ceara (tradução de Capistrano de Abreu). **Revista do Instituto do Ceará**, pp. 291-298, 1903.

KOSTER, Henry. **Viagens ao nordeste do Brasil**. Vol. 01. 12 ed. Tradução, prefácio e comentários de Luis da Câmara Cascudo. Edição fac-similar. Rio – São Paulo – Fortaleza: ABC Editora, 2003.



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

MARTINS, Marcos Lobato. As variáveis ambientais, as estradas regionais e o fluxo das tropas em Diamantina, MG: 1870-1930. **Revista Brasileira de História.** São Paulo, v. 26, nº 51, pp. 141-169, 2006.

MERLEAU-PONTY, Maurice. **Fenomenologia da Percepção.** São Paulo: Martins Fontes, 2006.

MOURA, Denise A. Soares de. **Sociedade Movediça: economia, cultura e relações sociais em São Paulo (1808-1850).** São Paulo: Editora Unesp, 2005.

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

_____. **Efemérides do Cariri.** Fortaleza: Imprensa Universitária do Ceará, 1963.

POMPEU SOBRINHO, Thomaz. Algumas notas sobre a hidrografia cearense. **Revista Aspectos.** Ano 1, nº 1, 1967.

POMPEU SOBRINHO, Thomaz. **O homem do Nordeste.** In: **Revista do Instituto do Ceará,** pp. 321-388, 1937.

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

RIBEIRO, Emerson. **Caminhos e Descaminhos: a ferrovia e a rodovia no bairro Barcelona em Sorocaba/SP - a produção espacial no processo de industrialização e urbanização em Sorocaba.** São Paulo: Annablume; Prefeitura de Sorocaba, 2009.

SILVA, Pedro Alberto de Oliveira. **A História da Escravidão no Ceará. Das Origens à Extinção.** Fortaleza: Instituto do Ceará, 2002.

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

STUDART FILHO, Carlos. Vias de Comunicação do Ceará Colonial. In: **Revista do Instituto do Ceará,** Fortaleza, 1937.

Recebido em Abril de 2013

Aprovado em Junho de 2013