

UM CANAL PARA O RIO SÃO FRANCISCO: DEBATES E PARTICULARIDADES DO PROJETO DE CANALIZAÇÃO NO SÉCULO XIX¹

 *Gabriel Pereira de Oliveira*^{2,3}

RESUMO

Tema polêmico nos últimos anos, a transposição do rio São Francisco não é de todo um projeto novo. Neste artigo, investigo as proposições de canais para o São Francisco no século XIX. Com base em fontes como estudos de engenheiros e anais parlamentares, analiso como as discussões sobre tal projeto se relacionaram com temas como os transportes e as secas, fazendo-se em meio a disputas acirradas na época.

PALAVRAS-CHAVE

Rio São Francisco – Brasil Império – História Ambiental.

1 Este artigo é um desdobramento da pesquisa desenvolvida pelo autor em curso de mestrado na UFMG sob a orientação da Professora Dra. Regina Horta Duarte entre 2013 e 2015, com apoio da CAPES e FAPEMIG.

2 Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte (IFRN). Natal – Rio Grande do Norte – Brasil.

3 Formação em História, com graduação pela Universidade Federal do Ceará e mestrado pela Universidade Federal de Minas Gerais. Professor do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte (IFRN), *campus* Pau dos Ferros; Doutorando no Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PPGHIS-UFRJ). E-mail: gabriel.oliveira@ifrn.edu.br.

A CANAL FOR THE SÃO FRANCISCO RIVER: DEBATES AND PARTICULARITIES OF THE CANALIZATION PROJECT IN NINETEENTH-CENTURY

ABSTRACT

A controversial topic in recent years, the transposition of the São Francisco River is not at all a new project. In this article, I investigate the propositions of canals for the São Francisco in the Nineteenth-Century. Based on sources such as engineering studies and parliamentary annals, I analyze how the discussions on this project were related to topics such as transport and droughts, taking place amid arduous disputes at that period.

KEYWORDS

São Francisco River – Brazilian Empire – Environmental History.

Império do Brasil, ano de 1842. Nas proximidades da vila de Sousa, na então província da Paraíba do Norte, um grupo de policiais interceptou um estudioso que seguia viagem por aqueles sertões. Ao revistarem a carga que o viajante transportava consigo, os policiais encontraram dois tipos de materiais que lhes pareceram bastante suspeitos. Um deles eram amostras de objetos mineralógicos, que acarretaram ao estudioso a denúncia de “condutor de petrechos bélicos”. Já os papéis com cálculos, medidas e desenhos foram apreendidos sob a hipótese de serem um “plano de rompimento revolucionário”. Apesar de tudo, para a sorte do viajante, esse equívoco foi desfeito pouco tempo depois, e ele foi logo liberado. Porém, jamais conseguiu ter de volta seus valiosos materiais que levava na viagem.⁴

Aquele início da década de 1840 foi um período muito conturbado no Brasil, em meio à continuidade de um forte clima de guerra civil que vinha dos anos anteriores. Diante de um quadro de agitação e de medo de insurreições, qualquer suspeita deveria merecer investigação ao Império, como ocorreu com o referido viajante. Seu nome era Marcos Antonio de Macedo.⁵ Bacharel em Direito e entusiasta das chamadas ciências naturais, ele seguia viagem do Crato ao Recife naquela ocasião. Na capital pernambucana, ele enviaria os fragmentos minerais, que carregava em sua viagem, para um amigo na Inglaterra – muito provavelmente o famoso naturalista George Gardner, que esteve no Ceará no fim dos anos 1830. Por sua vez, as anotações de Marcos Macedo com cálculos e delineamentos não se tratavam exatamente de um plano revolucionário, como temido pelo Estado Imperial brasileiro, mas de algo que, curiosamente, também ganhou repercussão nos debates da monarquia naqueles meados do século

4 MACEDO, Marcos Antonio de. A canalização do Rio S. Francisco ao Ceará. *Revista da Academia Cearense de Letras*, n. 18, p. 200-201. 1987.

5 Marcos Antonio de Macedo (1808-1872) nasceu em Jaicós, no Piauí. Formou-se em Ciências Jurídicas e Sociais na Academia de Olinda em 1836. Foi juiz de Direito da comarca do Crato e de Icó. Foi Deputado Provincial no Ceará (1846-1847). Pelo Piauí, foi Presidente da Província (1847-1848) e Deputado Geral (1848).

XIX. Tais papéis eram parte dos estudos que Marcos Macedo vinha fazendo desde 1839 sobre a possibilidade de abrir um canal desde o rio São Francisco ao rio Jaguaribe, no Ceará.⁶

Sim, a ideia hoje tão recorrente de levar águas do São Francisco para outros lugares dos sertões semiáridos do Brasil, cujas obras de construção tiveram início em 2007 no governo presidencial de Luiz Inácio Lula da Silva, não é de todo uma novidade do século XXI. Em vez de fenômeno recente e necessariamente ligado ao combate à seca, a atual transposição do São Francisco tem uma longa e tortuosa história, cheia de particularidades, como já sugere o próprio caso acima de Marcos Macedo. Ele mesmo dizia que desde sua infância ouvia falar da proposta de canalização do rio São Francisco, mas que ela era sempre relegada como inviável mesmo sem nunca ter sido analisada. E foi justamente para certificar-se sobre a viabilidade do projeto que ele se lançou a estudar o rio São Francisco. Mesmo tendo perdido suas anotações para os policiais em Sousa, o estudioso continuou sua empreitada e, ainda nos anos 1840, defendeu a real possibilidade do projeto de canalização, tornando-se uma referência valiosa para muitos dos defensores da obra naquela época.

Neste artigo, eu analisarei as particularidades das propostas de canalização do rio São Francisco ao longo do século XIX, quando tal projeto se tornou pauta importante em muitos debates científicos e parlamentares no Brasil. Mais especificamente, eu argumento que essa obra hidráulica assumiu diferentes sentidos e se articulou das mais variadas maneiras a projetos políticos no processo de construção da ordem imperial. Para além da questão das secas, a ideia de canalizar águas do São Francisco no Brasil monárquico envolveu também de modo muito especial o tema dos transportes. Em plena época de expansão do capital, aquele seria um canal de navegação em um dos principais rios do Brasil, proporcionando um elo efetivo de norte e sul do Império, de sertões isolados no interior com centros e mercados do litoral.

6 MACEDO, Marcos Antonio de. Op. Cit., p. 202.

É importante ressaltar, porém, que pensar a historicidade da ideia de dar outros rumos a águas do rio São Francisco não significa, necessariamente, procurar nas propostas do passado as supostas raízes ou mesmo a necessidade histórica do projeto atual de transposição, como se as demandas em torno da obra tivessem sido sempre idênticas. O contributo do campo da história a essa discussão tão importante nos dias de hoje no Brasil certamente não consiste em satisfazer uma obsessão pelos primórdios nem tampouco em ser um oráculo capaz de resolver em um passe de mágica os dilemas contemporâneos.⁷ Muito mais do que isso, trazer a perspectiva histórica é fundamental para aprofundar as discussões sobre a transposição do São Francisco, compreendendo como esse projeto, longe de ser óbvio ou natural, vai se desenhando sempre cheio de particularidades em diferentes épocas e lugares, envolvendo os mais variados fatores, humanos e não-humanos.

Uma estrada fluvial

Como maior leito fluvial a percorrer os sertões semiáridos do atual Nordeste do Brasil, a região onde menos chove no país, não é de estranhar o deslumbramento que o rio São Francisco vem despertando nas gentes de seu entorno ao longo do tempo. Apesar disso, e mesmo que hoje ainda tenda a parecer como algo indiscutível, a ideia de levar águas do chamado “Velho Chico” para áreas de maior escassez hídrica nem sempre se pautou pelo propósito de combater os efeitos das secas.

Para se ter uma ideia, Domingos Jaguaribe⁸, que defendeu o projeto de canal no final do século XIX, argumentava que essa obra havia sido sugerida, inicialmente, por mineradores ainda no período colonial que estavam no Ceará à procura de “minas riquíssimas”. Após

7 BLOCH, Marc. *Apologia da história, ou, o ofício do historiador*. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

8 Domingos José Nogueira Jaguaribe Filho (1847-1926) nasceu em Fortaleza. Foi médico, deputado provincial em São Paulo (1882-1883; 1888-1889) e deputado geral pelo Ceará (1886-1889).

vários problemas nas atividades exploratórias devido à dificuldade de acesso a fontes hídricas, eles teriam proposto um canal que lhes trouxesse água do lugar onde ela se mostrava mais farta na região, que seria justamente o rio São Francisco.⁹ A ideia de dar outros destinos para as águas desse rio teria, assim, um sentido extremamente diferente daquele que aparece hoje muitas vezes como claro e mesmo como o único possível. Enquanto atualmente a imagem do flagelo da seca parece ser a grande justificativa ao projeto, naqueles anos entre o fim do século XVIII e o início do XIX o grande motivo do canal seria a riqueza de minerais.

O já citado aqui Marcos Macedo também defendeu essa antiguidade do projeto. Segundo ele, o próprio rei de Portugal D. João VI teria demonstrado interesse no assunto durante seus últimos anos no Brasil, onde permaneceu entre 1808 e 1821. O monarca inclusive teria recomendado o canal a seu filho, aclamado em 1822 como imperador do Brasil com o título de D. Pedro I. Porém, as discussões sobre o canal só ganhariam mais força perto da metade do século XIX, já sob o governo de D. Pedro II e em um período menos conturbado para o poder monárquico brasileiro. Principalmente a partir de 1850, com o fim do tráfico de escravos pelo Atlântico e outros fatores também importantes como a criação do Código Comercial,¹⁰ o Império realizou maiores gastos no setor de obras públicas. A fala em 1852 do presidente de Minas Gerais foi bastante significativa do peso do

9 Fala de Domingos Jaguaribe, Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 20 de julho de 1886. p. 364. JAGUARIBE, Domingos. Contribuição para a canalização do Rio São Francisco ao Rio Jaguaribe pelo Dr. Domingos Jaguaribe acompanhado do mappa dos estudos feitos pelo Dr. Tristão F. de Alencar Lima. Bruxelles: Imp. Gustave Fischlin, 1894, p. 9-10; Jornal O Cearense. Fortaleza. 15 de agosto de 1854. n. 754. p. 2-3; Jornal Pedro II. Fortaleza. 6 de maio de 1854. n. 1343. p. 3.

10 Esse período, inclusive, ganhou a alcunha de “era dos melhoramentos materiais”. O Código Comercial foi criado com a Lei nº 556 de 25 de junho de 1850. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1824-1899/lei-556-25-junho-1850-501245-normaatualizada-pl.pdf>>. Acesso em 27 out. 2014. Sobre o conjunto de fatores a marcar aqueles meados do século XIX, ver: EL-KAREH, Almir Chaiban. Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865). Petrópolis: Editora Vozes, 1982; MATTOS, Ilmar Rohloff de. O Tempo Saquarema. 5. ed., São Paulo: Editora Hucitec, 2004.

São Francisco diante dessa conjuntura. Para ele, “na época em que a paz interna se vai firmando, e o furor político cedendo visivelmente o lugar à tendência para os verdadeiros e sólidos interesses, não era possível que o rio de S. Francisco, parecendo destinado a servir de canal ao comércio de tantas Províncias, ficasse esquecido”.¹¹

Essa ideia do rio como canal de comércio era bem emblemática daqueles meados do século XIX, quando a questão dos transportes se revestia de importância enorme para o chamado mundo moderno. Com a expansão dos negócios do capital e o incremento da produção industrial sobretudo na Inglaterra, houve uma circulação sem precedentes de matérias-primas e mercadorias industriais entre várias partes do planeta. Especialmente as estradas de ferro e a navegação a vapor tornaram-se objeto de encanto em face de um mercado capitalista cada vez mais amplo.¹² Esse fascínio também impulsionou a construção de vários canais de navegação, sendo o de Suez, inaugurado no Egito em 1869, um dos principais símbolos desse ideal de modernidade.¹³

No caso do Império do Brasil, cuja grande fonte de riqueza econômica se fundamentava na produção agrícola, sobretudo o café, bem se pode imaginar a importância da modernização dos transportes para acompanhar a demanda crescente da circulação do capital. Com dimensões continentais e sérias dificuldades de deslocamento naqueles idos do século XIX, o grande desafio para aumentar a pro-

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

12 MACEDO, Marcos Antonio de. Op. Cit., p. 201; GRAHAM, Richard. Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850-1914). Trad. de Roberto Machado de Almeida. São Paulo: Brasiliense, 1973, p. 13-15; HOBBSAWM, Eric. A era do capital. 1848-1875. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 50-55.

13 HADDAD, Emily A. Digging to India: Modernity, Imperialism, and the Suez Canal. *Victorian Studies*. v. 47, n. 3, Spring 2005. p. 371-372, DOI: 10.1353/vic.2005.0095; HARDMAN, Francisco Foot. Trem Fantasma: a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.p. 36; MANTOUX, Paul. The industrial revolution in the eighteenth century: an outline of the beginnings of the modern factory system in England. London: Jonathan Cape, 1961. p. 120-125.

dução do país era expandir as comunicações entre centros agrícolas e portos escoadores, centros comerciais. E os leitos fluviais despontaram como um trunfo muito especial no Brasil, detentor de inúmeras bacias hidrográficas em seu território. Os rios seriam supostamente caminhos já prontos ou a exigir pequenos reparos para interligar várias porções do país.

O rio São Francisco foi um dos principais, senão o de maior destaque, nesse sentido. Com uma extensão de aproximadamente 2.900 quilômetros de extensão, esse era o maior curso d'água situado inteiramente no território brasileiro, percorrendo cinco províncias de Norte a Sul do país. A ideia, na época, era que, caso contasse com os modernos meios de transporte, aquele rio supostamente poderia ser uma grande estrada fluvial. Para o presidente da província de Minas Gerais em 1869, isso geraria “torrentes de prosperidade sobre este ubérrimo solo, que só pede vias de comunicação para que a riqueza pública cresça”.¹⁴

Além de Sergipe e Alagoas, é importante ressaltar também que três das províncias percorridas pelo São Francisco, que ganhou na época o apelido de “Mediterrâneo” ou “Nilo brasileiro”, eram de enorme envergadura política e econômica, como Minas Gerais, Bahia e Pernambuco. Não por acaso, a ideia de tornar aquele rio uma via moderna de comunicação foi também uma ferramenta política estratégica. Por um lado, esse era um projeto primordial para criar vínculos entre as mais variadas partes de um território monárquico

¹⁴ Relatório apresentado à Assembléa Legislativa Provincial de Minas-Geraes na sessão ordinária de 1869 pelo presidente da mesma província, dr. José Maria Corrêa de Sá e Benavides. Rio de Janeiro, Typ. Universal de Laemmert, 1870. p. 23.

gigantesco e bastante fragmentado.¹⁵ Daí a fala de Christiano Ottoni¹⁶ em 1859 de que o São Francisco seria “a 1ª chave da união entre o Norte e o Sul e como tal deve o seu vale representar para o futuro papel importante na rede das vias de comunicação”.¹⁷ Ainda hoje, aliás, esse curso d’água é conhecido também como o “rio da integração nacional” ou “rio da unidade nacional”.

Por outro lado, aproveitar tal curso fluvial com a navegação a vapor era passo decisivo para a defesa do Império como parte do mundo moderno ao mesmo tempo em que era também uma peça-chave para espriar a autoridade e o controle monárquico pelo território do país. Sob a imagem de um navio a vapor sulcando um grande rio, o aparato estatal poderia especialmente fazer-se mais presente nos sertões, lugares supostamente ermos, atrasados e distantes do ideal de nação.¹⁸ Tamanha a importância dessa questão que tal empenho pela navegação a vapor ocorreu em conjunto com projetos para vários outros rios pelos sertões do Império, não obstante o destaque em torno do São Francisco.¹⁹

Houve inclusive propostas de criação de novas províncias com esse mesmo intuito de tornar o poder imperial mais atuante e pró-

15 HOLANDA, Sérgio Buarque de. “A Herança Colonial – sua desagregação”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.). *História Geral da Civilização Brasileira – O Brasil Monárquico*. t. II, O Brasil monárquico. Vol. 1 – O processo de emancipação. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1962. p. 9-39; JANCÓS, Istvan; PIMENTA, João Paulo G. Peças de um mosaico (ou apontamentos para o estudo da emergência da identidade nacional brasileira). In: MOTA, Carlos Guilherme (org.) *Viagem incompleta: A experiência brasileira (1500-2000)*. Formação: histórias. 2. ed. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2000, p. 174.

16 Christiano Benedicto Ottoni (1811-1896) nasceu no Serro, em Minas Gerais. Formou-se em Engenharia na Academia Militar do Rio de Janeiro. Foi o primeiro presidente da Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II.

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

18 LIMA, Nísia Trindade. Um sertão chamado Brasil: intelectuais e representação geográfica da identidade nacional. Rio de Janeiro: Revan: IUPERJ, UCAM, 1999; MATTOS, op. cit., p. 45-47.

19 Um dos casos a esse respeito foi o projeto de modernização do vale do Mucuri. Ver a esse respeito: DUARTE, Regina Horta (org.); OTTONI, Teófilo. *Notícia sobre os selvagens do Mucuri*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2002.

ximo nos sertões. Além do surgimento de Amazonas e Paraná, existiram várias outras propostas que não foram efetivadas, como foi o caso de uma nova província que abarcaria parte considerável do próprio vale do rio São Francisco. Ora, dificilmente algum governo provincial iria abrir mão de uma porção de território como essa, bastante cobiçada pelo seu potencial econômico a ser aproveitado com os transportes modernos.²⁰

O rio São Francisco era, em suma, profundamente estratégico no Brasil do século XIX. De modo bastante sintomático, o famoso geólogo canadense Charles Hartt relatou em 1870 que o São Francisco era o rio do Império brasileiro que havia sido mais cuidadosamente estudado e mapeado até então. Ele era alvo do interesse de diferentes grupos de partes variadas do Brasil em busca de controlar a produção e o comércio em torno desse “Mediterrâneo brasileiro”, que envolvia especialmente produtos da pecuária, café, sal, algodão, açúcar ou até minerais.²¹

Contudo, mesmo com todo esse encanto, o rio São Francisco não era simplesmente uma via já apta e somente à espera dos navios a vapor. Havia vários elementos ao longo do rio que dificultavam os planos de sua navegação em direção ao mar. O grande obstáculo nesse sentido era a pujante cachoeira de Paulo Afonso, que impedia completamente a navegação e tendia a isolar os trechos acima e abaixo da queda d’água. Realizar reparos e buscar alternativas com base no

²⁰ GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Dividindo as províncias do Império: a emancipação do Amazonas e do Paraná e o sistema representativo na construção do Estado nacional Brasileiro (1826-1854)*. Tese (Doutorado em História Econômica). Tese (Doutorado em História Econômica). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012; RAMALHO, Juliana Pereira. *Minas Novas: um projeto de província nos sertões – povoamento e concentração fundiária na Freguesia de São Pedro do Fanado (1834-1857)*. Tese (Doutorado em História). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal de Ouro Preto, Mariana, 2018. Sobre o caso do São Francisco, ver: *Anais da Câmara dos Deputados*. Sessões de 19 de julho de 1850, 20 de agosto de 1851, 16 de junho de 1857, 10 e 12 de maio de 1873.

²¹ HARTT, Charles. *F. Geology and Physical Geography of Brazil*. Boston: Fields, Osgood, & Co, 1870. p. 275. REBOUÇAS, André. *Garantia de Juros: estudos para sua aplicação às empresas de utilidade pública no Brasil*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1874. p. 204.

saber científico era a saída para tornar o São Francisco uma via moderna de navegação entre os sertões e o litoral. A meta era oferecer caminhos que não precisassem passar pelos obstáculos do rio, sobretudo a cachoeira de Paulo Afonso.

A partir sobretudo dos anos 1850, houve grandes projetos para fazer essa ligação do São Francisco com o litoral. Logicamente, a região que conseguisse escoar essa produção interiorana e fazer de sua costa litorânea a porta de entrada e saída para as circulações daquele importante rio do território brasileiro passaria a ter grande prestígio. Sob o interesse de poderosas províncias, ocorreu ao longo da segunda metade do século XIX a construção das ferrovias de Pernambuco, da Bahia e, acima de tudo, da Estrada de Ferro de D. Pedro II, que abarcaria parte do Rio de Janeiro e de Minas Gerais.²²

Porém, houve vários outros projetos na disputa por esses fluxos em torno do rio São Francisco que não conseguiram ser encampados naquela época. Uma dessas propostas foi justamente a de canais navegáveis (ver alguns dos projetos ferroviários e de canais na figura 1). Houve desde planos de canais para contornar a cachoeira de Paulo Afonso até outros para levar as águas do São Francisco para a província da Paraíba do Norte ou mesmo para o Piauí, interligando-o ao rio Parnaíba ou ao Ceará. Embora hoje a abertura de um canal para levar água para Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco tenda a aparecer óbvia, um olhar sobre os debates da canalização no século XIX mostra o quanto os possíveis destinos das águas não foram nada consensuais, mas constituíram o cerne de profundos embates entre várias propostas para o rio São Francisco.

Mesmo que suas obras não tenham sido realizadas, estudar as propostas de canais para o São Francisco no século XIX é fundamental para compreender a complexidade Império brasileiro para além dos projetos do Rio de Janeiro ou de outras províncias de peso, como

22 OLIVEIRA, Gabriel Pereira de. *A corrida pelo rio: projetos de canais para o Rio São Francisco e disputas territoriais no Império brasileiro (1846-1886)*. Recife: Fundação Joaquim Nabuco/ Editora Massangana, 2019.

Minas Gerais, Bahia e Pernambuco. Perceber a multiplicidade desses projetos nos ajuda a compreender como as circulações pelo São Francisco e consequentemente as conformações do território brasileiro – com a definição de seus centros comerciais e políticos – estavam em jogo.



Fig. 1 – ROJAS, Facundo; OLIVEIRA, Gabriel Pereira de. Projetos para o rio São Francisco no século XIX. Fortaleza, 2015. 1 mapa, color. Escala 1:8.500.000.

Canal do Ceará

Entre os projetos de canalização, a proposta mais recorrente naqueles meados do século XIX foi, sem dúvida, a de comunicar o São Francisco com o rio Jaguaribe, no Ceará. Como visto há pouco, um dos principais articuladores desse projeto naquela época foi Marcos Macedo.²³ O canal deveria partir do entorno da vila da Boa Vista, na chamada margem esquerda ou pernambucana do São Francisco. Em seguida, o novo braço d'água seguiria em direção ao Cariri cearense, passando pelo riacho dos Porcos, que desaguava no rio Salgado, indo para o rio Jaguaribe, que chegava ao Oceano pouco depois da vila do Aracati. Com as águas do canal, todos esses riachos e rios do sertão deixariam de ser intermitentes e adquiririam correntes perenes de água com o aporte do São Francisco. Mais do que isso, eles se tornariam navegáveis, possibilitando uma longa via de comunicação independente da estação do ano entre vastos sertões do Brasil e o litoral.

O ano de 1846 foi um momento importante nessas reivindicações pela canalização do São Francisco. Então deputado provincial no Ceará, Marcos Macedo sugeriu na sessão parlamentar de 5 de agosto daquele ano que se encaminhasse “à Assembleia Geral [do Império] uma representação pedindo fundos para abertura de um canal que comunique o Rio de S. Francisco com o Jaguaribe”.²⁴ A ideia era que o poder legislativo cearense pressionasse o Estado Imperial para a realização da referida obra hidráulica. E já alguns dias antes dessa discussão na Assembleia do Ceará, o deputado geral pela província da Paraíba do Norte conhecido como França Leite²⁵ havia apresentado na Câmara do Império a mesma proposta de canalização.

23 MACEDO, Marcos Antonio. Op. Cit., p. 201.

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

25 Nicolau Rodrigues dos Santos França e Leite (1803-1867) nasceu em Piancó, na Paraíba, e bacharelou-se em Ciências Jurídicas e Sociais na Academia de Olinda em 1834. Foi Deputado Geral pela Paraíba.

França Leite, que era amigo de Marcos Macedo e inclusive estudou na mesma época que ele na Academia de Direito de Olinda,²⁶ defendeu o canal do São Francisco na sessão de 24 de julho de 1846 com base na questão dos transportes, tão cara ao Império naquela época. Em suas palavras, esse canal relativamente curto, com menos de 50 léguas, possibilitaria “uma navegação de 600 a 700 léguas pelo interior” do Império ao litoral. As circulações em torno dos sertões do vale do São Francisco se direcionariam, assim, não a Minas Gerais, Rio de Janeiro, Bahia ou Pernambuco. Em vez disso, para superar a barreira de Paulo Afonso, o fluxo do rio deveria ir rumo ao Ceará.²⁷

Este território Sr. presidente, não se acha muito longe do Rio de S. Francisco, rio que todos nós sabemos é o segundo no Brasil; a sua navegação é inteiramente sem resultado; a grande cachoeira de Paulo Afonso faz com que não se possa navegar da sua foz ao interior do país; mas este rio se tornará de uma riqueza considerável para o país; e facilitará o comércio do interior se com um pequeno sacrifício se abrir um canal que desse parte de suas águas ao Cariri. [...] Feito este canal se pode dar uma navegação desde a cidade de Aracati até Minas Gerais.²⁸

Inspirado em várias obras da Europa, o projeto de canalização do São Francisco seria um marco galante da modernidade. Nas palavras de França Leite, “basta fazer um canal como se acham na Bélgica: valas, isto não é tão difícil, porque cavar e atirar a terra para os lados, pouco custa. As mesmas águas que correm farão o resto”.²⁹ A obra seria viável em termos tanto econômicos quanto de engenharia. Para o deputado paraibano, além de as elevações existentes na região serem poucas e “sempre uma montanha de barro”, o São Francisco era “tão

26 MACEDO, Marcos Antonio de. *Op. Cit.*

27 Fala de França Leite. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 24 de julho de 1846. p. 316. Ver também: Anais do Senado do Império. Sessão de 1º de Julho de 1847. Livro 2. p. 1; Jornal O Cearense. Fortaleza. n. 685. 2 de dezembro de 1853. p. 1-2.

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

29 *Ibid.* p. 317.

abundante de água que ela pode ser em grande abundância desviada sem grande diferença do rio principal para a província do Ceará”.³⁰ É interessante pensar que esse é um argumento ainda hoje frequente para alguns defensores da transposição, embora essa seja atualmente uma opinião bem mais complicada em decorrência dos impactos que essa bacia hidrográfica vem sofrendo nas últimas décadas e do cenário de mudanças climáticas.³¹

Ao conciliar esse conjunto de premissas, um dos principais fundamentos para a defesa da canalização do rio São Francisco foi o mapa elaborado em 1848 por Marcos Macedo.³² Ele desenhou a região entre o São Francisco e o sul do Ceará (ver figura 2), mostrando a área a receber o projeto de canalização com todas suas supostas vantagens. Sob o ideário do progresso e de objetividade da ciência, a cartografia despontava naqueles anos como espelho fidedigno do território e poderia ser um grande artifício em disputas como aquela pelo São Francisco. O mapa de Marcos Macedo seria, assim, uma prova supostamente irrefutável de que o canal era condizente com os traços da natureza e de que, portanto, constituía uma obra viável.³³

30 Ibid. p. 316.

31 Entrevista com João Suassuna: A polêmica da transposição. In: *EcoDebate*. Disponível em: <<https://www.ecodebate.com.br/2008/02/12/entrevista-com-joao-suassuna-a-polemica-da-transposicao/>>. Acesso em: 5 jun. 2012; AMBRIZZI, T.; ARAUJO, M. (eds.). Base científica das mudanças climáticas. Contribuição do Grupo de Trabalho 1 do Painel Brasileiro de Mudanças Climáticas ao Primeiro Relatório da Avaliação Nacional sobre Mudanças Climáticas. Rio de Janeiro: COPPE, UFRJ, 2014.

32 Não consta nos dados do mapa a data de sua publicação. Todavia, adoto aqui a data da 1848. Ver: MACEDO, Marcos Antonio de. Op. Cit., p. 202; CAVALCANTI, José Pompeu de A. *Chorographia da Província do Ceará*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1888, p. 192; STUDART, Guilherme. *Geographia do Ceará*. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2010, p. 360-361. CASTRO, José Liberal de. Cartografia cearense no Arquivo Histórico do Exército. *Revista do Instituto do Ceará*. n. 111. Fortaleza, p. 69-70. 1997.

33 HARLEY, John Brian. *The New Nature of Maps: Essays in The History of Cartography*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2001; FURTADO, Júnia Ferreira. *Oráculos da geografia iluminista: Dom Luís da Cunha e Jean-Baptiste Bourguignon D'Anville na construção da cartografia do Brasil*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012; OLIVEIRA, Gabriel Pereira de. “Basta olhar para o mapa”: cartografia e história ambiental nas disputas pelo rio São Francisco

Um dos aspectos que Marcos Macedo buscou demonstrar no mapa foi a existência de terrenos rebaixados nas cercanias da vila do Jardim, que eram imprescindíveis para a passagem das águas do canal. O estudioso, no entanto, não achou suficiente apenas indicar tais declives por meio de seu desenho, mas também destacou por escrito no mapa a existência de “planícies muito baixas” justamente na região por onde o canal passaria (ver figura 3). Ele até mesmo reconheceu que “no mapa não vem figurada nem uma destas serrotas por serem de pouca importância nem também a natural eminência d’onde pendem as águas para o S. Francisco e o riacho dos Porcos: asseguro entretanto que esta não é de muita elevação”.³⁴ Sua meta, afinal, era construir a imagem daquela região como um terreno limpo e livre de obstáculos, completamente apto para receber as águas do canal do São Francisco.

em meados do século XIX. Revista HALAC. 5, 1., p. 57-72. sep 2015 – feb 2016. doi: <http://dx.doi.org/10.5935/2237-2717.20150004>.

³⁴ MACEDO, Marcos Antonio de. Op. Cit., p. 203.



Fig. 2 – BNRJ. MACEDO, Marcos Antonio de. Mappa topographico da comarca do Crato provincia do Ceará indicando a possibilidade de hum canal tirado do rio de S. Francisco no lugar da villa de Boa Vista para comunicar com o rio Jaguaribe, pelo riacho dos Porcos e o rio Salgado e figurando a planta de huma estrada para Ico, e a tapagem do Boqueirão no rio Salgado. Rio de Janeiro: Lithographia Archivo Militar, [s. d.]. 1 mapa. 33 x 24 cm.

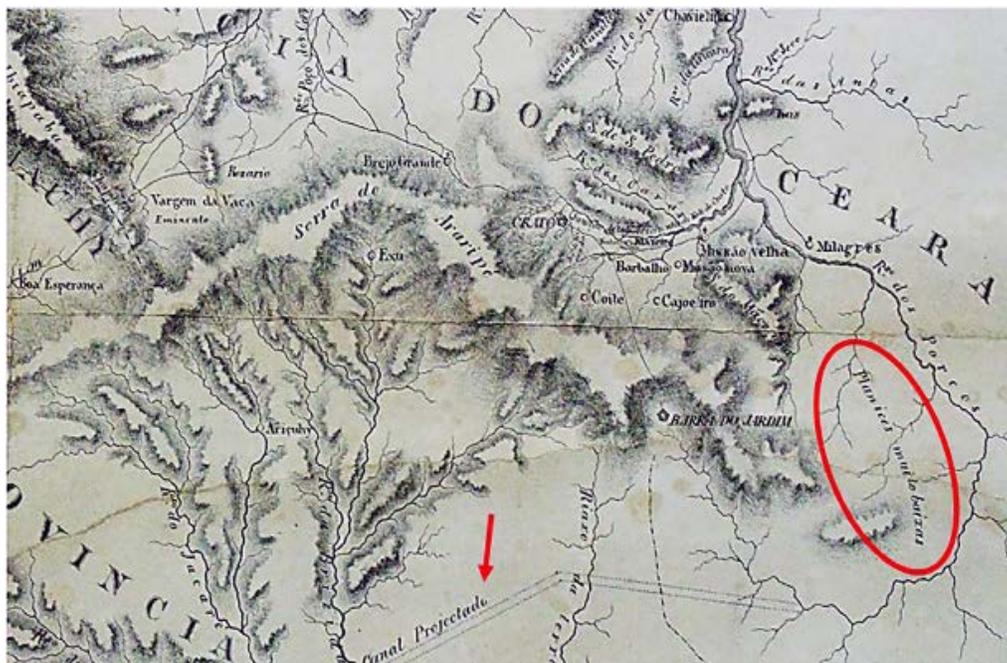


Fig. 3 e 4 – Trechos ampliados de: BNRJ. MACEDO, Marcos Antonio. Op. Cit.

Além disso, o mapa mostra todos os obstáculos no rio São Francisco, como ilhas e bancos de areia, apenas nos trechos abaixo do ponto de abertura do canal. Esse aspecto era fundamental ao ideal de aproveitamento do São Francisco e de seu canal para a navegação a vapor. Afinal, de acordo com o documento cartográfico, os obstáculos ao deslocamento dos navios começariam somente após o trecho canalizado. Embora houvesse uma série de pequenos e mesmo de alguns grandes embaraços, Marcos Macedo optou estrategicamente por desenhar o canal como uma via moderna de comunicação entre Minas Gerais e o Ceará sem maiores dificuldades à navegação (ver figura 4).

Nas décadas seguintes, apesar de Marcos Macedo não estar mais envolvido tão diretamente nas reivindicações do canal por ter adoecido e viajado para a Europa para tratar sua saúde,³⁵ a defesa desse projeto hidráulico continuou a ocorrer nos meios parlamentares do Império. Nos anos 1870, por exemplo, o deputado geral pelo Ceará Tristão de Alencar Araripe³⁶ defendeu que o canal para o Ceará era não somente viável, mas também uma obra óbvia e natural para o rio São Francisco. Em suas palavras, “quem lança os olhos para a carta geográfica do nosso país reconhece que este rio destinava-se a ir depor as suas águas em paragens mui diversas daquelas onde foi findar o seu curso”. O São Francisco “seguindo em direção, que indicava ir ter às plagas cearenses, de repente desvia-se, e volve-se para leste, quando até então seguia o caminho de nordeste”.³⁷ O caminho correto do rio não seria fruto de interesses arbitrários do deputado cearense, mas sim da natureza. Essa suposta verdade estaria evidente

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

36 Tristão de Alencar Araripe (1821-1908) nasceu em Icó, no Ceará. Formou-se em Direito pela Faculdade de São Paulo em 1845. Atuou como juiz, desembargador, chefe de polícia, deputado, além de presidir algumas províncias e de ter sido ministro.

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

nos próprios mapas do Brasil, que seriam pretensos retratos fiéis da realidade geográfica.

Até mesmo a cachoeira de Paulo Afonso, que impedia as circulações da costa aos sertões, mostraria o quão inadequado era o caminho do rio São Francisco em direção a Alagoas e Sergipe. No entanto, Alencar Araripe buscou encontrar um sentido para esse suposto equívoco do mundo natural e concluiu que a queda d'água de Paulo Afonso foi feita “como se a natureza, arrependida de franquear-nos o ingresso nessas terras, quisesse ocultar-nos pasmosas riquezas, que só o trabalho humano devia conseguir”. O percurso supostamente equivocadamente do rio não seria resultado de algum pequeno deslizamento da natureza, mas sim de sua sabedoria. Ao deixar muito explícita a necessidade de obras de engenharia no rio São Francisco e até indicar qual seria o pretenso caminho correto para o leito fluvial, a natureza estimularia o progresso com a construção de grandes obras modernas. Assim, o novo braço do São Francisco em direção ao rio Jaguaribe seria uma verdadeira “conquista da indústria humana” que possibilitaria uma “navegação aberta desde o sul da província de Minas até as costas do Atlântico no Ceará, atravessando 400 léguas de fertilíssimos terrenos, onde prosperam variados gêneros de produção”. Em vez de pautada em interesses políticos ou econômicos de certos grupos sociais, a obra se justificaria em função das próprias leis “neutras e objetivas” da natureza.³⁸

Na década seguinte, mais precisamente em um discurso na Câmara dos Deputados em 1886, o também deputado cearense Dominó Jaguaribe seguiu essa mesma linha de raciocínio de um caminho natural do São Francisco para justificar o canal em direção ao Ceará. Para ele, o percurso do rio por Paulo Afonso, Alagoas e Sergipe era um equívoco. Com bases em preceitos geológicos, ele argumentou que a ocorrência de um terreno plano e o rebaixamento da chapada do Araripe na área por onde passaria o canal seriam a prova evidente “sobre

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

haver, em tempos imemoriais, passado por aqueles lugares um grande rio”. A própria fertilidade do sul do Ceará e o fato de sua vegetação peculiar ser bem similar a das margens do São Francisco, além da existência em comum de fósseis paleontológicos de peixes em tais regiões, mostrariam que elas tiveram as mesmas águas em outras eras. Por fim, o deputado argumentou que “o rio S. Francisco, de Boa Vista até o Oceano tem mais de 900 quilômetros, ao passo que a distância, do mesmo ponto ao Aracati, pelos lugares indicados que são o atual leito do Jaguaribe, é de 600 quilômetros, quando muito”.³⁹ Ou seja, o percurso pelo Ceará não somente estaria livre da cachoeira de Paulo Afonso, mas era também um caminho muito mais curto para se chegar à costa litorânea. Bastaria fazer um pequeno canal para dar ao rio São Francisco aquele que seria supostamente o seu caminho correto. Domingos Jaguaribe, entretanto, defendeu o canal do São Francisco não tanto sob o viés dos transportes, mas especialmente como um meio de irrigação, de combate à aridez, que foi outro ponto muito importante dos debates sobre essa obra no decorrer do século XIX.

O canal e a seca

Embora a questão dos transportes tenha tido grande centralidade nas discussões sobre o canal do São Francisco no século XIX, o tema das secas, tão associado à transposição atualmente, também foi relevante nas discussões da obra naquela época. Mesmo antes da chamada “grande seca” de 1877, alguns adeptos do canal recorreram das mais variadas maneiras à aridez para defender o canal do São Francisco. Muitos desses, inclusive, buscaram associar o canal à seca e à função de navegação. Não foi mero acaso que Marcos Macedo e França Leite tenham requerido a obra de maneira mais incisiva em 1846. Aquele foi justamente mais um ano da forte estiagem que assolava algumas das chamadas províncias do Norte do Império desde 1844.

39 JAGUARIBE, Domingos. Op. Cit., p. 14.

Em meio a uma comoção em que até D. Pedro II se dispôs a “atenuar os males que afligiram os súditos” em “províncias do norte, principalmente a do Ceará”,⁴⁰ aquela seca de meados da década de 1840 tornava-se momento oportuno para pleitear uma grande obra como o canal em províncias sem tanta força política e econômica. Como disse o deputado Francisco Silva,⁴¹ o governo “tem feito quanto pode, remetendo a tempo o mantimento e mais socorros; e se não tem lançado mão de outros meios lembrados nesta casa, como a canalização do Rio de S. Francisco [...] é porque não está autorizado”.⁴² Os defensores da canalização buscavam, então, aproveitar toda essa conjuntura favorável para angariar apoio fosse da Corte, fosse das bancadas parlamentares de outras províncias.

Em 1850, por exemplo, o deputado cearense Araujo Lima⁴³ defendeu o canal do São Francisco para sua província exatamente como um meio de salvá-la das ameaças de seca. Ao garantir a existência de águas em todos os meses do ano, a canalização seria a maneira de garantir a própria sobrevivência do Ceará, livrando-o de tornar-se um lugar estéril e desabitado. Em debate sobre o incremento nos salários dos magistrados, Araujo Lima argumentou que a grande carência no Ceará não dizia respeito aos trabalhos dos juizes, mas à necessidade clara de assegurar a oferta de água.

40 Fala do trono na abertura da Assembléia Geral em 3 de maio – 1846; Fala do trono na abertura da Assembléia Geral em 3 de maio – 1847. Ver também Fala do trono no encerramento da Assembléia Geral em 18 de setembro – 1847; Projeto de voto de graças apresentado em sessão de 16 de maio – 1846; Projeto de voto de graças apresentado em sessão de 21 de maio – 1847.

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

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

43 Raymundo Ferreira de Araujo Lima (1818-1908), nasceu em Lavras, Ceará. Formou-se em Direito pela Academia de Olinda. Foi juiz e deputado geral pela província do Ceará.

[...] se acaso o Ceará for despovoado, for reduzido a um deserto, como entendo que está condenado na falência de melhoramentos materiais que ponham termo à calamidade de que falei, o Ceará dispensa vantagens de uma boa magistratura, porque os desertos não precisam nem de bom nem de má administração de justiça.⁴⁴

Vários outros deputados também defenderam o canal com base nesse fator climático. Em 1851, o pernambucano Rezende⁴⁵ alegou que o “canal seria mesmo mais proveitoso para o Brasil do que a navegação do rio de S. Francisco, porque levaria a fertilidade e a vida a muitas províncias que sofrem periodicamente por causa da seca”.⁴⁶ Até o engenheiro encarregado pelo governo imperial de analisar a navegação pelo rio São Francisco, o germânico Fernando Halfeld, também associou o canal à seca. Com o empenho de reunir “todos os esclarecimentos que puder obter sobre a canalização”,⁴⁷ ele considerou essa obra hidráulica tanto sob seus aspectos de navegação quanto de combate aos efeitos da escassez de água na região.

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

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

45 Venâncio Henriques de Rezende (1784-1866) nasceu em Serinhaém, em Pernambuco. Ordenou-se padre e participou da chamada Revolução Pernambucana de 1817, além de atuar como deputado.

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

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

a indústria, que em profundo letargo jaz naquelas regiões, e de promover a felicidade dos seus habitantes.⁴⁸

Naqueles anos 1850, também uma figura importante da cúpula imperial, o então Ministro dos Negócios do Império, Luiz Pedreira do Couto Ferraz, garantiu nomear “hábeis engenheiros” para “proceder às explorações e nivelamento dos respectivos terrenos, a fim de reconhecer-se a possibilidade da abertura de um canal desde aquele rio [o São Francisco] até o Jaguaribe no ponto que for mais conveniente na província do Ceará”.⁴⁹ Essa obra funcionaria não somente como uma “importante via de comunicação entre grande parte dos férteis sertões do Ceará e das províncias do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, e Piauí, senão também como meio de diminuir a intensidade do flagelo das secas”,⁵⁰ perenizando o rio Jaguaribe e alguns de seus afluentes com as águas do São Francisco.

Porém, o envio de fato por parte do governo imperial de engenheiros para analisar especificamente obras como o canal do São Francisco e medidas de combate ao flagelo das secas no Norte do Império só ocorreu com a grande estiagem iniciada em 1877. Naquele ano, já com a existência de um centro importante de engenharia como o Instituto Polytechnico Brasileiro,⁵¹ o governo imperial patrocinou o envio de uma comissão com a finalidade de analisar a viabi-

48 HALFELD, Henrique Guilherme Fernando. Atlas e relatório concernente a exploração do Rio de S. Francisco desde a Cachoeira da Pirapora até ao Oceano Atlântico: levantado por Ordem do Governo de S. M. I. O Senhor Dom Pedro II. Rio de Janeiro: Typ. Moderna de Georges Bertrand, 1860, p. 36

49 Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da Nona Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio Luiz Pedreira do Couto Ferraz. Rio de Janeiro: Typ. do Diario, 1854. p. 29; Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 12 de junho de 1854. p. 121.

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

51 MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. *A Engenharia Imperial: O instituto Politécnico Brasileiro (1862 – 1880)*. Dissertação (Mestrado em História). Niterói, Universidade Federal, Fluminense, 2002.

lidade e a conveniência de certas medidas “para remediar as tristes condições das províncias assoladas pela seca”. Além de poços artesianos, vias de comunicação, açudes e represamento de rios, havia dentre os itens a serem averiguados a indicação da “abertura de um canal que comunique as águas do rio S. Francisco com o Salgado, ou outros rios de Ceará”.⁵² Porém, as conclusões da comissão rejeitaram o projeto de canal do São Francisco.

Esse peso da seca em 1877 ficou evidente na mudança de alguns aspectos da argumentação do deputado Tristão de Alencar Araripe, que, como visto há pouco, associou em 1873 o canal à demanda por navegação. Quatro anos depois, porém, ele deu à seca um papel preponderante na defesa do canal. A falta d’água seria o grande problema daquela porção do Império, onde até mesmo os rios só existiriam em épocas de chuvas. Um meio para solucionar tudo isso seria levar a essas áreas as águas do São Francisco por meio de sua canalização. Segundo Alencar Araripe, o próprio São Francisco parecia ter essa finalidade, pois seu percurso ia de Minas Gerais em direção ao norte do Império como se fosse levar “o tributo de suas águas em benefício de um solo tão necessitado delas”. Porém, de repente, ele se desviou dos sertões áridos e tomou a direção ao leste, indo para o Oceano entre Alagoas e Sergipe.

Para Alencar Araripe, reverter esse quadro e levar as águas para onde elas eram mais necessárias seria uma missão do “homem civilizado”. Em suas palavras, “se a natureza não nos prodigalizou esse bem, nem por isso tira-nos a esperança de possui-lo”. Sob a forte crença no ideal de progresso supostamente capaz de dominar a natureza, ele argumentou que “a providência, aproximando de nós o benefício, quis estimular-nos a consegui-lo pelo perseverante esforço da indústria”. Um canal moderno seria a saída para reparar “o erro da natureza” e levar as águas do São Francisco para o seu destino “corre-

52 Representação ao Governo Imperial. 22 de outubro de 1877. Revista do Instituto Polytechnico Brasileiro. Atas 1877. p. 48.

to”,⁵³ salvando aquela porção do território brasileiro ameaçada periodicamente por secas.

Embora ainda ocorresse em alguns anos logo após a seca de 1877, a ideia de canalizar as águas do São Francisco para algumas províncias do Norte ia gradualmente se desvencilhando da questão dos transportes. Naquele fim do século XIX, além da crise do Império, a concorrência com os vários projetos ferroviários na disputa pelo São Francisco e pelas conformações do território monárquico enfraqueceu bastante as propostas de canal de navegação para escoar a produção daquele vale do centro do Brasil. Ao mesmo tempo, a defesa da canalização como meio de atenuar ou até resolver os efeitos da seca também passou a encontrar forte resistência em função do peso de outros projetos, especialmente os açudes. Porém, esse já seria assunto para outras reflexões.

Conclusão

Apesar do grande destaque neste início de século XXI com o começo das obras, o projeto de levar águas do São Francisco para outras paragens do Brasil está, portanto, muito longe de ser uma ideia recente. Nessa longa história, tal plano de intervenção no leito do rio foi ganhando os mais variados sentidos, desde ser um meio para alimentar os sonhos de ouro e riquezas minerais até ao de ser um caminho fluvial símbolo da modernidade do país ou mesmo uma salvação ao problema crônico das secas.

Em um momento de grande importância do rio São Francisco no processo de formação do Estado Imperial brasileiro e de profunda demanda por meios de transportes diante da expansão da produção capitalista, os debates em torno dos projetos de canalização em seus mais variados formatos envolveram múltiplos protagonistas de variadas províncias e mesmo da Corte do Império. Além disso, essas

53 Fala de Tristão de Alencar Araripe. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 27 de junho de 1877. p. 14-16.

propostas hidráulicas foram apenas um dos tipos de projeto de aproveitamento das águas daquele rio tão importante nascido na serra da Canastra, em Minas Gerais. E, ao contrário de alguns planos como os de estradas de ferro, o sonho da abertura de um grande canal no São Francisco não se concretizou naqueles idos do século XIX, enfrentando uma forte oposição de grupos de diferentes províncias.

Porém, ainda que não tenham efetivamente sido realizados, os planos de canalização do São Francisco foram parte muito importante nas disputas em torno desse rio e, conseqüentemente, no processo de conformação do território monárquico brasileiro. Analisar os debates sobre esses projetos ajuda não só a entender as propostas multifacetadas para arranjos de poder e de circulação de gentes e mercadorias no Império, mas também é fundamental para ter posturas mais críticas nos debates atuais sobre a transposição do São Francisco. Perceber a historicidade desse projeto possibilita, sem dúvida, entender melhor a complexidade de como se foi buscando legitimar tal obra ao longo do tempo, com os mais variados agentes. Longe de ter alguma justificativa óbvia ou natural, a ideia de canalizar águas do São Francisco foi-se fazendo repleta de peculiaridades e surpresas, tal qual os meandros do São Francisco. E, no fim das contas, os papéis com os cálculos de Marcos Macedo apreendidos em Sousa seriam sim muito perigosos, mas não no sentido imaginado pelos policiais daqueles sertões. Em vez de plano de levante revolucionário, os desenhos do canal do São Francisco eram uma nova proposta de arranjo territorial do Brasil tecida desde os sertões distantes e fora do controle da Corte.

Referências

Impressos

ACTAS da Assembleia Provincial do Ceara. Assembleia Legislativa do Estado do Ceara, 1844.

CASTRO, Jose Liberal de. Cartografia cearense no Arquivo Historico do Exercito. Revista do Instituto do Ceara. n. 111. Fortaleza. 1997. p. 9-79.

CAVALCANTI, Jose Pompeu de A. Chorographia da Provincia do Ceara. Rio

- de Janeiro: Imprensa Nacional, 1888.
- O CEARENSE, Fortaleza, n. 754 – 15 de agosto de 1854. Biblioteca Nacional. Rio de Janeiro. Secao Hemeroteca. <http://hemerotecadigital.bn.br/>
- COLECAO dos Anais da Camara dos Deputados do Brasil, (1846-1886).
- COLECAO dos Anais do Senado do Imperio do Brasil. 1847.
- CORREIO Mercantil. Rio de Janeiro. n. 168. 20 de junho de 1861. Biblioteca Nacional. Rio de Janeiro. Secao Hemeroteca. <http://hemerotecadigital.bn.br/>
- FALAS do Trono: desde o ano de 1823 ate o ano de 1889 acompanhadas dos respectivos votos de graca da Camara Temporaria e de diferentes informacoes e esclarecimentos sobre todas as secoes extraordinarias, adiamentos, dissolucoes, sessoes secretas e fusoes com um quadro das epocas e motivos que deram lugar a reuniao das duas camaras e competente historico. Belo Horizonte, Rio de Janeiro: Editora Itatiaia Limitada, 1993.
- HALFELD, Henrique Guilherme Fernando. Atlas e relatorio concernente a exploracao do Rio de S. Francisco desde a Cachoeira da Pirapora ate ao Oceano Atlantico: levantado por Ordem do Governo de S. M. I. O Senhor Dom Pedro II. Rio de Janeiro: Typ. Moderna de Georges Bertrand, 1860.
- HARTT, Charles. F. Geology and Physical Geography of Brazil. Boston: Fields, Osgood, & Co, 1870.
- JAGUARIBE, Domingos. Contribuicao para a canalizacao do Rio Sao Francisco ao Rio Jaguaribe pelo Dr. Domingos Jaguaribe acompanhado do mappa dos estudos feitos pelo Dr. Tristao F. de Alencar Lima. Bruxelles: Imp. Gustave Fischlin, 1894.
- JORNAL Pedro II, Fortaleza, n.1343. 6 de maio de 1854. Biblioteca Nacional. Rio de Janeiro. Secao Hemeroteca. <http://hemerotecadigital.bn.br/>
- MACEDO, Marcos Antonio de. Mappa topographico da comarca do Crato provincia do Ceara indicando a possibilidade de hum canal tirado do rio de S. Francisco no lugar da villa de Boa Vista para comunicar com o rio Jagoaribe, pelo riixo dos Porcos e o rio Salgado e figurando a planta de huma estrada para Ico, e a tapagem do Boqueirao no rio Salgado. Rio de Janeiro: Lithographia Archivo Militar, [s. d.]. 1 mapa. 33 x 24 cm.
- MACEDO, Marcos Antonio de. A canalizacao do Rio S. Francisco ao Ceara. Um inedito de Marcos Antonio de Macedo. Revista da Academia Cearense. Tomo II. Fortaleza, 1897. p. 199-206.

OTTONI, Christiano Benedicto. O futuro das estradas de ferro no Brasil. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1859.

REBOUCAS, Andre. Garantia de Juros: estudos para sua applicacao as em-
prezas de utilidade publica no Brasil. Rio de Janeiro, Typographia Na-
cional, 1874.

RELATORIO apresentado a Assembleia Geral Legislativa na quarta sessao
da Oitava Legislatura pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios
do Imperio. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1852. <http://www.crl.edu/brazil>

RELATORIO apresentado a Assembleia Geral Legislativa na segunda sessao
da Nona Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios
do Imperio Luiz Pedreira do Couto Ferraz. Rio de Janeiro: Typ. do Dia-
rio, 1854. p. 29; Anais da Camara dos Deputados. Sessao de 12 de junho
de 1854. <http://www.crl.edu/brazil>

RELATORIO apresentado a Assembleia Geral Legislativa na terceira sessao
da Nona Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios
do Imperio Luiz Pedreira do Coutto Ferraz. Rio de Janeiro: Typ. Univer-
sal de Laemmert, 1855. <http://www.crl.edu/brazil>

RELATORIO apresentado a Assembleia Legislativa Provincial de Minas-Ge-
raes na sessao ordinaria de 1869 pelo presidente da mesma provincia,
dr. Jose Maria Correa de Sa e Benavides. Rio de Janeiro, Typ. Universal
de Laemmert, 1870. <http://www.crl.edu/brazil>

REVISTA do Instituto Polytechnico Brasileiro. Rio de Janeiro. Atas 1877. Bi-
blioteca Nacional. Rio de Janeiro. Secao Hemeroteca. [http://hemerote-
cadigital.bn.br/](http://hemerote-
cadigital.bn.br/)

STUDART, Guilherme. Geographia do Ceara. Fortaleza: Expressao Grafica,
2010.

Bibliografia

AMBRIZZI, T.; ARAUJO, M. (eds.). Base cientifica das mudancas climaticas.
Contribuicao do Grupo de Trabalho 1 do Painel Brasileiro de Mudancas
Climaticas ao Primeiro Relatorio da Avaliacao Nacional sobre Mudan-
cas Climaticas. Rio de Janeiro: COPPE, UFRJ, 2014.

BLOCH, Marc. Apologia da historia, ou, o officio do historiador. Rio de Ja-
neiro: Zahar, 2001

DUARTE, Regina Horta. Conquista e civilizacao nas Minas Oitocentistas.
In: DUARTE, Regina Horta (org.); OTTONI, Teofilo. Noticia sobre os

- selvagens do Mucuri. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2002.
- EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mae preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petropolis: Editora Vozes, 1982.
- ENTREVISTA com Joao Suassuna: A polemica da transposicao. In: *EcoDebate*. Disponível em: <<https://www.ecodebate.com.br/2008/02/12/entrevista-com-joao-suassuna-a-polemica-da-transposicao/>>. Acesso em: 5 jun. 2012
- FURTADO, Junia Ferreira. *Oraculos da geografia iluminista: Dom Luis da Cunha e Jean-Baptiste Bourguignon DANville na construcao da cartografia do Brasil*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012
- GRAHAM, Richard. *Gra-Bretanha e o inicio da modernizacao no Brasil (1850-1914)*. Trad. de Roberto Machado de Almeida. Sao Paulo: Brasiliense, 1973.
- GREGORIO, Vitor Marcos. *Dividindo as provincias do Imperio: a emancipacao do Amazonas e do Parana e o sistema representativo na construcao do Estado nacional Brasileiro (1826-1854)*. Tese (Doutorado em Historia Economica). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciencias Humanas, Universidade de Sao Paulo, Sao Paulo, 2012.
- HADDAD, Emily A. Digging to India: Modernity, Imperialism, and the Suez Canal. *Victorian Studies*. v. 47, n. 3, p. 363-396. Spring 2005. doi: 10.1353/vic.2005.0095.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma: a modernidade na selva*. Sao Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- HARLEY, John Brian. *The New Nature of Maps: Essays in The History of Cartography*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2001
- HOBSBAWM, Eric. *A era do capital. 1848-1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- HOLANDA, Sergio Buarque de. "A Heranca Colonial – sua desagregacao". In: HOLANDA, Sergio Buarque de. *Historia Geral da Civilizacao Brasileira – O Brasil Monarquico*. t. II, Brasil Monarquico. Vol. 1 – O processo de emancipacao. Sao Paulo: Difusao Europeia do Livro, 1962. p. 9-39.
- JANCOSO, Istvan; PIMENTA, Joao Paulo G. *Pecas de um mosaico (ou apontamentos para o estudo da emergencia da identidade nacional brasileira)*. In: MOTA, Carlos Guilherme (org.) *Viagem incompleta: A experiencia brasileira (1500-2000)*. Formacao: historias. 2. ed. Sao Paulo: Editora SENAC Sao Paulo, 2000. p. 127-175.

- LIMA, Nisia Trindade. Um sertão chamado Brasil: intelectuais e representação geográfica da identidade nacional. Rio de Janeiro: Revan: IUPERJ, UCAM, 1999
- MANTOUX, Paul. The industrial revolution in the eighteenth century: an outline of the beginnings of the modern factory system in England. London: Jonathan Cape, 1961.
- MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. A Engenharia Imperial: O Instituto Politécnico Brasileiro (1862 – 1880). Dissertação (Mestrado em História). Niterói, Universidade Federal Fluminense, 2002
- MATTOS, Ilmar Rohloff de. O Tempo Saquarema. 5. ed., São Paulo: Editora Hucitec, 2004.
- OLIVEIRA, Gabriel Pereira de. Basta olhar para o mapa: cartografia e história ambiental nas disputas pelo rio São Francisco em meados do século XIX. *Revista HALAC*. 5, 1., p. 57-72. Sep 2015 – fev 2016. doi: <http://dx.doi.org/10.5935/2237-2717.20150004>.
- _____. A corrida pelo rio: projetos de canais para o Rio São Francisco e disputas territoriais no Império brasileiro (1846-1886). Recife: Fundação Joaquim Nabuco/Editora Massangana, 2019.
- PADUA, José Augusto. Um Sopro de Destruição: Pensamento Político e Crítica Ambiental no Brasil Escravista – 1786 - 1888. 2. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004
- RAMALHO, Juliana Pereira. Minas Novas: um projeto de província nos sertões – povoamento e concentração fundiária na Freguesia de São Pedro do Fanado (1834-1857). Tese (Doutorado em História). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal de Ouro Preto, Mariana, 2018.

Recebido em: 01/11/2018 – 23/09/2019