

## Rede urbana colonial cearense: uma crítica à noção de rede dendrítica

EUSTÓGIO WANDERLEY CORREIA DANTAS\*

### Considerações iniciais

Nos estudos desenvolvidos sobre formação da rede urbana colonial indica-se lógica de estruturação do espaço denominada de rede dendrítica (CORRÊA, 1989). A rede dendrítica representa forma espacial simples que, adotada pelo colonizador europeu, atende demanda do comércio ultramarinho e de política de defesa dos territórios descobertos. Nesta perspectiva, ressalta-se a instauração de cidade primaz, situada junto ou próxima do mar, dispondo de forte e porto imprescindíveis no estabelecimento de contatos com a Europa (troca de bens materiais e imateriais), domínio da hinterlândia e defesa de ataques inimigos: índios e/ou europeus. Conforme La Blache (1995), trata-se de lógica que *convita o interior a se abrir*, efetuando-se a penetração a partir das vias naturais que conduzem ao mar: os estuários fluviais, os rios e, na falta destes pontos de penetração, outros de menor resistência.

No caso do Nordeste brasileiro simbolizaria lógica de ordenação espacial da zona da mata e do meio norte, representada por sistemas de cidades como os vinculados a Salvador, Recife e São Luís, todos especializados na captação de produtos no interior e drenagem dos mesmos para o mercado europeu: o açúcar na zona da mata e as especiarias no meio norte.

---

\*Professor Doutor do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Ceará  
Bolsista do CNPq.

Embora a lógica evidenciada anteriormente seja marcante no conjunto da colônia, quadro diferenciado de ocupação notado na capitania do Ceará nos induz a revê-la. A produção do açúcar ou a comercialização de especiarias destinadas à Europa, que culminaram na formação de redes de cidades dendríticas, restringem-se a domínios naturais específicos, alimentadores destas atividades e sobre os quais a atenção da Coroa portuguesa se voltava. No semi-árido nordestino associado estava um conjunto de imagens negativas, relacionado à semi-aridez e à natureza belicosa dos índios, que retardaram as expedições de ocupação e criaram dificuldades para sua consolidação. O Ceará, contido na quase totalidade neste domínio (93% de seu território), representa, portanto, quadro diverso cujas implicações far-se-ão sentir na formação de seu sistema de cidades. Nele a demanda externa não é um fator preponderante na organização espacial pretérita, nele não se dispõe de uma cidade primaz litorânea. Sua economia era, até meados do século XVIII, regional, atrelada à demanda da zona da mata. Não dispunha de uma cidade primaz, mas de conjunto de cidades interioranas, articuladas e especializadas na produção e comercialização da carne-seca, ficando sua capital litorânea isolada na zona costeira, sem estabelecer vínculos com outros centros urbanos coloniais.

Como vislumbrar estas características de ocupação, propiciando indicação de novos elementos para a teoria das cidades coloniais é nosso intento. Para tanto, proceder-se-á à análise fundada na abordagem cultural, buscando compreender como se apresenta modelo de organização característica do território cearense resultante das relações que os homens estabelecem entre eles e com seu meio, evidenciando disposição socioeconômica, tecnológica e simbólica ligada a um quadro natural que representa o factual em complemento com o fenomenológico – noção de *médiance* (BERQUE, 1995).

## **1 Não uniformidade da organização territorial brasileira: o factual em complemento com o fenomenológico**

O Brasil colonial aparece como quadro de ocupação representado, de um lado, por capitanias dispondo de condições ideais

para a exploração colonial e, de outro lado, por capitânias cujos obstáculos de toda sorte apontam uma exceção à regra. Conforme Alves,

as capitânias brasileiras não prosperaram uniformemente. Uma ofereceram menores possibilidades, por sua situação geográfica, pela riqueza de seu solo, pela facilidade de acesso ao interior, pela ajuda, finalmente, da índia na conquista da terra. Outras, ao contrário, apresentaram obstáculos de toda sorte ao colonizador. O índio, a esterilidade da terra, dificuldades de transporte, tudo concorreu para o abandono das instalações iniciadas, para o retardamento de sua ocupação definitiva (1982: 14).

A capitania da Bahia figura como exemplo do primeiro caso. Nela, a organização do espaço responde à demanda do grande comércio, suscitando a construção de um forte e de um porto que contribuem no desenvolvimento de Salvador, com conseqüente constituição de sistema urbano ligado principalmente à comercialização da cana-de-açúcar. Por dispor de um sítio que reunia condições ideais de atracagem e de salubridade, bem como de uma situação de defesa inigualável contra os ataques dos índios, corsários e piratas, Salvador torna-se um dos centros mais influentes do comércio transatlântico (FONSECA, 1993). Seu porto funciona como ponto de drenagem de mercadorias, dominando a Baía de Todos os Santos;<sup>1</sup> a cidade assegura assim o controle de passagem importante para as ligações com o recôncavo. Suas fortificações obedeciam a racionalidade própria, fundada em acrópole e dispondo de sistema defensivo reforçado que controlava a entrada da baía e a defesa do porto (VASCONCELOS, 1997).

O Ceará constitui exemplo do segundo caso. A ocupação desta capitania toma via diferenciada, associada exclusivamente à racionalidade militar e defensiva, cujo desdobramento torna impossível a penetração do interior a partir de Fortaleza.

<sup>1</sup> Conforme Jean-Ferdinand Denis (1980: 245), viajante francês que viveu no Brasil entre 1816-1831, trata-se de um grande lago, cujas águas procuram na costa as riquezas produzidas; e se as citadas águas não banham toda extensão do Recôncavo, pequenos rios navegáveis descem do interior e tomam forma de canais naturais que durante a jornada trazem novo tributo de abundância ao porto que os recebe.

### 1.1 Racionalidade militar e defensiva de organização do território cearense

A inadequação do clima desta capitania semi-árida à cana-de-açúcar excluiu o Ceará do grande domínio de exploração econômica existente no Nordeste brasileiro nos primórdios da colonização. Embora a historiografia tradicional associe este dado a limitação de ordem tecnológica, que não permitiu ao colonizador enfrentar os mares bravios destas paragens, é interessante considerar Alves (1982) ao indicar trabalhos de reconhecimento realizados pelos portugueses que evidenciavam esterilidade das terras do Ceará.

Um outro Nordeste começa a se desenhar em oposição àquele conhecido por meio da Carta de Vaz de Caminha. De imagem associada a um território fértil onde tudo poderia ser cultivado, passa-se, nos relatos dos colonizadores, a considerações relacionadas aos espaços semi-áridos. Nestes termos, o sertão se constitui como verdadeira barreira à exploração fundada exclusivamente na monocultura da cana-de-açúcar.

Tal dado é determinante da não realização de expedição visando a ocupação do Ceará. Esta capitania fica restrita ao litoral, zona considerada estéril e longínqua, habitada por índios belicosos e visitada por piratas ou traficantes à procura de âmbar-cinza, de animais exóticos e de madeiras de tinta. Trata-se de prática cujas fraca frequência e longa duração (aproximadamente um século) não possibilitaram o estabelecimento de feitorias, portos e fortalezas no litoral.

Paradoxalmente, esta situação de abandono torna-se mola motriz de ocupação inicial do Ceará, haja vista suscitar interesse de países que se opunham ao Tratado de Tordesilhas. Países como a Holanda, a França e a Inglaterra ansiavam participar da divisão das terras descobertas (MARTINIÈRE; VIDAL, 1997). No caso de suas possessões no Brasil, os portugueses foram ameaçados inicialmente pelos franceses e posteriormente pelos holandeses, deslanchando primeiras ações de ocupação do litoral cearense e tentativas de penetração do sertão.

### 1.1.1 Situação de abandono: pressão francesa e holandesa suscitando ocupação do Ceará

As expedições francesas no Brasil voltaram-se para as zonas ainda não ocupadas pelos portugueses. Após fracasso de expedição no Rio de Janeiro eles se voltam para o Maranhão em 1560, buscando estabelecer uma colônia francesa em território português, a France Équinoxiale.

Tal dado denota determinação dos franceses em continuar no Brasil, constituindo elemento importante no deslanche de política de ocupação da capitania. Por colocar em xeque a soberania portuguesa nestas paragens, norteia política de defesa do território que culmina na organização de expedição visando expulsão dos invasores. Conseqüentemente, o Ceará apresenta-se como lócus estratégico de defesa territorial, um espaço tampão capaz de impedir provável expansão dos domínios franceses no Brasil.

Em 1603, Pero Coelho de Souza foi encarregado de expedição pioneira de conquista das terras encravadas entre as capitânias do Rio Grande do Norte e do Maranhão, tendo como objetivo principal a expulsão dos franceses da Ibiapaba. Embora consiga expulsar os franceses para o Maranhão e forçar a capitulação de seus aliados (os Tabajaras), os elementos naturais tornaram difícil a conquista da Ibiapaba e, associado à resistência dos índios, dá-se fracasso de tentativa de ocupação, após construção do forte Nova Lisboa na barra do rio Ceará (ARAGÃO, 1985).

Este fracasso reforça mais ainda a imagem do Ceará como terra imprópria ao desenvolvimento de atividades rentáveis, compondo assim quadro de imagens negativas fundado, notadamente, na semi-aridez.

Tal quadro de imagens negativas associado à semi-aridez foi reforçado pelos jesuítas que se aventuraram nestas terras para evangelizar os índios: *Missão do Maranhão*, organizada pela Companhia de Jesus em 1607. Seguindo o mesmo itinerário da expedição de Pero Coelho, ela também fracassa, conforme o padre Luís Figueira, um de seus participantes sobrevivente, em razão de combate com a natureza hostil e horda de índios Tapuias bárbaros (FIGUEIRA, 1967).

Os erros cometidos pelos portugueses neste ensaio de ocupação levaram-nos a repensar a estratégia implementada no Nordeste. Os resultados mostravam que o Ceará não reunia condições favoráveis para o desenvolvimento de cultura agrícola rentável, leia-se cana-de-açúcar, e não contava com quantidade de minérios que justificasse sua exploração. Ademais, os índios eram belicosos e não se deixavam dominar facilmente.

Esta situação adversa força o colonizador a adotar estratégia mais adequada às condições materiais e espirituais da época, com inclusão de lógica de defesa do espaço colonial. Nesta racionalidade militar, Martim Soares Moreno exerceu papel capital. Sua indicação a Capitão-Mor evidencia interesse do governador Diogo de Menezes em tornar o Ceará base estratégica de conquista do Maranhão. Conforme este governante, uma larga zona costeira deveria ser conquistada para apoiar as tropas que se dedicariam à conquista deste território ocupado, colocando-se como indispensável na empreitada à conquista da amizade dos índios (MENEZES, 1612 e 1619).

De um litoral concebido como ponto de penetração e de defesa se gesta outra lógica, baseada essencialmente no encontro entre duas culturas, obviamente com interesses militares. As cartas de Martim Soares Moreno são expressão maior desta assertiva. Elas indicam, com frequência, como os índios tornam-se importantes aliados e como suas informações e sua participação direta no conflito foram marcantes na conquista do Maranhão (MORENO, 1614, 1618a, 1618b, 1619, 1620, 1621, 1625, 1628, 1629 e 1905).

A expedição de conquista do Maranhão reforça o papel do Ceará como ponto estratégico, base das operações militares, que não convida o interior a se abrir. Tal papel muda com a derrota dos franceses, fazendo o Ceará perder importância para a Coroa portuguesa, que pensa, até mesmo, em evacuar a região. Entretanto, o Forte de São Sebastião foi conservado com o pretexto das condições de navegação particularmente perigosas desta parte da zona costeira (ABREU, 1899). O litoral semi-árido era ocupado por índios belicosos e atingido pelas monções que tornavam a navegação difícil, quicá impossível durante certos períodos do ano. Estes fatos justificavam por si só a existência de pontos estratégicos

de apoio para aqueles que efetuavam o percurso Pernambuco-Maranhão ou Maranhão-Pernambuco (MENEZES, 1619).

Independentemente do significativo papel das monções, que poderiam ter feito do Ceará um ponto estratégico no deslocamento do Maranhão para Pernambuco e vice-versa, as idas e vindas só ficam no domínio das possibilidades. Os fluxos não se deram em razão dos fracos vínculos econômicos existentes entre as capitanias brasileiras, dado tornado evidente na ausência de fretes (FERREIRA, 1693).

De importantes parceiros comerciais, os holandeses, no momento da dominação espanhola (1580-1640) em Portugal, passam a alimentar projetos de ocupação do Nordeste. Com a chegada de poderosa esquadra dominam, inicialmente, área compreendida na zona da cana-de-açúcar e, posteriormente, incorporam o Ceará (ARAGÃO, 1985).

Com intenções de caráter econômico, realizam-se trabalhos de prospecção de minérios, e escolhe-se melhor lugar para estabelecimento do Forte, menos suscetível aos ataques dos índios: local situado a três léguas do Forte São Sebastião, construído por Martim Soares Moreno, e ao lado do riacho Pajeú. Assim nasce o Forte Schoonenborch em 1649, situado próximo do mar, de uma fonte de água potável e em abundância (o riacho Pajeú) e dispendo de boas condições de defesa interna: contra os índios (ARAGÃO, 1985).

Com a descoberta de pequena jazida de prata que não justificava uma exploração econômica, a esperança de colonizar o Ceará se esvai. O novo fracasso inviabilizou empreendimento holandês no Ceará, dado consolidado com sua reintegração ao domínio português em 1654.

### *1.1.2 Reintegração da capitania ao domínio português: Capitanias Militares*

A reintegração do Ceará ao domínio português se funda administrativamente sob novo regime, o das Capitanias Militares. Neste novo regime, os portugueses adotaram estratégia visando garantir-se em face dos inimigos exteriores (as outras metrópoles) e dos índios, cuja lealdade à Coroa era questionada.

## 2 Organização espacial dos espaços semi-áridos

Em face destas condicionantes, fundadas em representações negativas do meio semi-árido, a opção de planejamento adotada na capitania apontava para o reforço de seu caráter militar e defensivo. Desta maneira a intervenção estatal reforça as representações supracitadas com uma organização espacial peculiar da zona costeira e que torna impossível o surgimento de novos movimentos de ocupação do sertão a partir do litoral.

A inércia evocada anteriormente dá origem a Fortaleza, cidade construída ao lado do Forte Schoonenborch. Em oposição ao modelo clássico de constituição das cidades litorâneas dos países em via de desenvolvimento (que se voltam para o interior, convidando-o a se abrir), Fortaleza permanece prisioneira do litoral.

Diante desta lacuna deixada pela capital, a ocupação da capitania dá-se a partir do sertão, ignorando o litoral. Trata-se do movimento de expansão das fazendas que se desenvolve em virtude de demanda da zona produtora de cana-de-açúcar (Zona da Mata). Dita expansão provoca a entrada de criadores no sertão do Ceará à procura de terras favoráveis à criação de gado. Esta migração suscita a distribuição das primeiras sesmarias no sertão, que datam do final do século XVII e, principalmente, da primeira metade do século XVIII (MENEZES, 1995).

Conforme Abreu (1960), esta expansão se efetua mediante dois movimentos de ocupação do *sertão*, o primeiro partindo da Bahia e o segundo de Pernambuco, atravessando, respectivamente, o *Sertão de Dentro* e o *Sertão de Fora*.

Com o acompanhamento dos principais rios à procura de pastos para a criação de gado, dá-se o povoamento do sertão, cujas implicações far-se-ão sentir na adoção de práticas genocidas e de evangelização, correspondendo a estratégia de controle e de integração das populações indígenas.

Ao implementar os aldeamentos, os jesuítas extenuavam oposição à prática de extermínio pura e simples das populações indígenas. Para aqueles, os custos humanos seriam elevados tanto para os índios como para os brancos, sendo a evangelização dos

primeiros mais profícua. A domesticação dos índios mostrou-se favorável em dois aspectos: a) facilitou contato entre as culturas, potencializada com a miscigenação; b) consolidou expressivos aglomerados humanos, germes iniciais de importantes núcleos urbanos. No Ceará os aldeamentos consolidaram-se nos municípios de Viçosa do Ceará (Missão d'Ibiapaba), de Fortaleza (Missão do Bom Jesus da Porangaba em Parangaba e Missão de Paupina em Messejana) e de Caucaia (Missão de Soure).

Embora se trate de prática associada aos interesses dos capitães-mores, a acumulação de patrimônio e as reformas realizadas pela Coroa portuguesa provocaram a dissolução da ordem dos jesuítas. As riquezas das terras exploradas pelas missões atraíam interesse da elite, fato que suscita instauração de política de erradicação da Companhia de Jesus pelo Marquês de Pombal. Com a expulsão dos jesuítas, a Igreja Secular entra em ação, substituindo o sistema de missões pelo de paróquias, marcando também a passagem de política de evangelização para uma política de simples transferência dos contingentes indígenas visando controle social. Nestes termos, são criadas as paróquias do Senhor do Bomfim da Vila de Arronches (Parangaba) e da Vila de Messejana (que integrou a paróquia de Paupina) em Fortaleza, a paróquia de Nossa Senhora dos Prazeres da Vila de Soure, em Caucaia, e a paróquia da Vila Viçosa Real, em Viçosa do Ceará (ARAGÃO, 1985).

As práticas evocadas anteriormente possibilitam o controle das populações indígenas e garantem forte processo de miscigenação que fornece mão-de-obra mestiça necessária ao estabelecimento das fazendas no sertão. Para Menezes (1995) os vaqueiros eram, com frequência, mestiços ainda ligados fortemente aos índios e à sua vida na caatinga, tendo sido utilizados pelos proprietários de terras para se implantarem mais facilmente na região. Trata-se da criação de sistema cultural qualificado por Capistrano de Abreu como *civilização do couro*, produzida em quadro socioespacial marcado por economia de subsistência que ganha força à medida que se distancia dos mercados consumidores de gado, notadamente as feiras de Pernambuco e da Bahia.

Este dado torna-se irrelevante com o desenvolvimento de técnicas de transformação dos animais abatidos em carne-seca (charqueadas) e de tratamento do couro, que suscitam, no final do século XVIII, a intensificação dos fluxos comerciais do Ceará com as capitanias de Pernambuco e da Bahia. A importância destes fluxos alimenta a construção de quadro específico de ocupação caracterizado por uma fragmentação espacial que evidencia dois espaços distintos no Ceará: o litoral e o sertão. Esta fragmentação foi seguida, com a constituição das charqueadas, de dominação do litoral pelo sertão.

### **3 Sistema de cidades interioranas: dominação do litoral pelo sertão**

Com as charqueadas estabelecem-se as primeiras relações do sertão com o litoral, baseadas em mercado interno que alimenta um comércio marítimo (transporte de cabotagem de exportação e importação) e reforça contatos com capitanias mais desenvolvidas economicamente. A produção da carne-seca dispõe de espaço relevante no desenvolvimento do Ceará, estabelecendo-se graças a uma demanda regional que se orienta para o sertão e se apóia: na criação de grandes fazendas especializadas na criação de gado e, principalmente, na estruturação de um sistema de cidades que justifica reforço dos centros situados tanto nos cruzamentos das vias antigas quanto nos lugares privilegiados em relação a zonas portuárias. Tal lógica de organização do espaço se materializa na construção de um sistema de vias característico do século XVIII e que percorrem o sertão, ligando as zonas produtoras de gado aos centros coletores e exportadores de carne-seca e couro (Figura 1).

Os centros urbanos representados pelas cidades de Aracati, Icó e Sobral, com função comercial, administrativa e de serviços, e Crato, com função agrícola, administrativa e industrial (Tabela 1), exerceram papel preponderante no quadro socioespacial do século XVIII, resultando a força destes centros das ligações estabelecidas, principalmente, com Pernambuco.

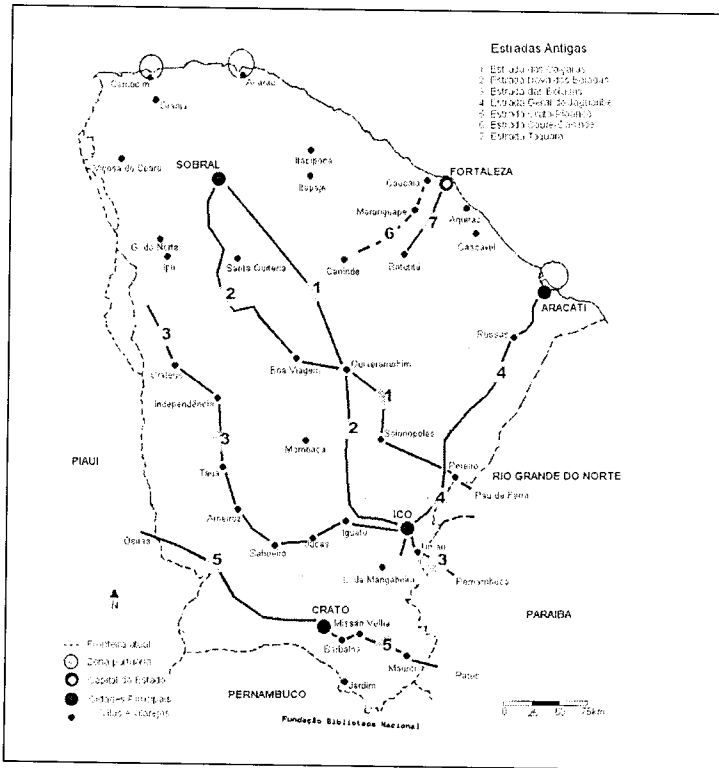


Figura 1- Principais cidades e sistema de vias no século XVIII.

Fonte: Dantas, 2000

Tabela 1- Configuração urbana no século XVIII

|              | Ordem de importância | Função de base                     |
|--------------|----------------------|------------------------------------|
| Aracati      | 1                    | Comercial/administrativa/serviços  |
| Icó          | 1                    | Comercial/administrativa/serviços  |
| Sobral       | 1                    | Comercial/administrativa/serviços  |
| Crato        | 1                    | Agrícola/administrativa/industrial |
| Camocim      | 2                    | Comercial/industrial               |
| Acarau       | 2                    | Comercial/industrial               |
| Quixeramobim | 2                    | Comercial/serviços de base         |
| Fortaleza    | 3                    | Administrativa                     |
| Aquiraz      | 3                    | Administrativa                     |
| Granja       | 3                    | Industrial                         |

Fonte: SUDENE/SUDEC, *Estruturação do espaço urbano e regional no Ceará: uma abordagem histórica*, Fortaleza: 1974 (Mimeo.).

A primeira cidade, Aracati, dispunha de porto marítimo mais próximo de Pernambuco e de Salvador, situando-se a jusante do rio Jaguaribe – ao longo do qual foi construída a Estrada Geral do Jaguaribe. Ela torna-se, antes mesmo de receber o status de cidade em 1748, o centro do espaço de produção da carne-seca, evidenciado na construção das primeiras oficinas de carne. Estas indústrias eram alimentadas pelas tropas vindas do sertão do Jaguaribe, cujo fluxo anual era da ordem de 20.000 a 25.000 cabeças (ALMEIDA, 1887), e, no final do século XVIII, de mais de 50.000 cabeças (STUDART, 1892).

A este fluxo acrescentam-se outros produtos exportados pelo porto no final das chuvas. Conforme Brígido (1979: 50-51), eram exportados a partir de seu porto, antes da seca de 1792,

[...] de 25 a 30 mil couros salgados, de 50 a 60 mil meias de sola e vaqueta, 30 a 65 mil couros de cabra, 2 a 3 mil pelicas (camurça) que costumavam fabricar nos sertões. Tudo isso dava para manter na praça uma importação de fazendas, que antes de 1792 já era orçada em 400.000 cruzados.

Tributária deste fluxo, Aracati torna-se o mais destacado centro urbano da época, dado indicador de sua importância em relação à bacia do Jaguaribe, que fornecia produtos à exportação e contava com 59.628 pessoas suscetíveis a consumir produtos provenientes de Pernambuco e através de seu porto. Este contingente representava nada menos que 47,37% dos habitantes da capitania (BRÍGIDO, 1979).

O papel exercido por esta cidade é sublinhado por Paulet, em sua *Descrição geográfica abreviada da capitania do Ceará*, e por Menezes, em relatório redigido em 1814.

Paulet (1898: 13-14), evoca, sobretudo, seu caráter portuário e descreve uma cidade

[...] situada á margem do rio Jaguaribe, [...] 3 leguas distante da costa. É a mais opulenta da capitania, de mais população dentro da villa, e aonde se acham cazas de sobrado ; o que é devido a ser ponto de embarque das produções dos algodões e sólas do seo termo, das villas das Russas ou de São Bernardo, Campo Maior, Icó e de todo Jaguaribe, e da villa de Monte-mor o Novo, em parte. Consequentemente é o porto de desembarque dos generos, que de Pernambuco vem para este lado da capitania.

Em descrição de aspectos notados na cidade, Menezes (apud BRÍGIDO, 1979: 47-48) afirmava que:

Aracati continha nos seus muros uma população de mais de 20.000 almas, sendo de 5.333 a do seu termo e freguesia. Apurava uma grande renda municipal, tinha quatro templos, casa de Câmara a melhor, mais asseada e mobiliada da capitania; casa de inspeção do algodão, melhor que a da capital; um açougue magnífico, dizia ele, o melhor que tinha visto. Eram dignas também de atenção naquela vila as casas dos principais negociantes [...]. Como ficavam na rua principal, de grande extensão e largura, faziam uma perspectiva muito agradável. Estes negociantes em numero não pequeno, eram não só os mais ricos, como também os mais polidos e bem educados da capitania.

Esta descrição revela uma cidade cuja participação de estrangeiros suscita transformações: a) no plano arquitetural, após a construção de casarões de *dois ou três andares, decorados de azulejos caros* (FERNANDES, 1977), e b) no plano social, graças a trocas estabelecidos entre os habitantes da cidade e os estrangeiros que, conforme Braga (1947: 154), *poliu os Aracatienses, a ponto de se tornarem os homens mais notáveis da capitania*. Deste dado, entende-se por que o governador Azevedo Montauray, já afirmava em 1787 que

das vilas todas da Capitania só esta do Aracaty merece o nome, e até os mesmos habitantes della, ou porque sejam a maior parte delles forasteiros, que vem de outras partes trazerem o seu negócio, ou porque a Providência assim o permite, são os mais quietos e pacíficos d'esta Capitania (apud STUDART, 1891: 23).

Aos habitantes de Aracati nesta época era atribuído o mesmo valor de um português ou, na linguagem popular, de um marinho. Tratava-se, segundo Brígido (1979), da população mais civilizada do Ceará.

A segunda cidade, Icó, exercia papel complementar àquele de Aracati. As duas cidades, situadas no vale do Jaguaribe, viviam em perfeita simbiose, apresentando Icó como renomado centro coletor e distribuidor no sertão: dominando uma imensa zona que abarcava o vale do rio Salgado, o médio e alto Jaguaribe bem como o sertão da Paraíba (SILVA, 2000).

Em virtude de sua localização privilegiada, para onde se dirigiam as vias mais importantes da época (a via do Jaguaribe partindo de Aracati, a via das Caiçaras partindo de Sobral e a via das Boiadas, proveniente de Pernambuco), Icó rivalizava em importância com Aracati. A cidade contava, conforme Barba Alardo de Menezes, com 17.689 habitantes e seu *budget* municipal era de 335 \$ 075 réis. Esta influência se traduz também em seu quadro arquitetural: *no Icó há, além de boa casa da Câmara, quatro igrejas, inclusive a matriz, uma das mais ricas da capitania* (BRÍGIDO, 1979: 47).

Conforme Paulet no início do século XIX,

este termo é o mais povoado e civilizado da comarca e a villa de muito commercio, em proporção das demais villas [...] pela produção do gado nas duas margens do Jaguaribe, bem que as secas têm tornado muitas fazendas pela plantação de algodão [...]; e mais serio seo commercio si as serras não fossem tão faltas de nascentes ; o que obriga os habitantes a carregarem agua para beberem de uma legua e mais (1898:27).

A terceira cidade, Sobral, dominava o vale do Acaraú,

grande ribeira (que toda he da distinta Real Vila de Sobral, excepto a serra de Tabainha ou da Ibiapaba) tem setenta e cinco legoas de Costa principiando da parte do Norte dos Matoens da Parnaíba [...] e mais de sessenta do Certão, até confinar com a serra de Quixeramobim que pertence à Ribeira de Jaguaribe, ficando-lhe a um lado a da Tabainha, e a dos casos que fazem extremas com a Capitania do Piauí. Nesta ribeira ha tres portos a que costumão vir hum por outros vinte barcos a carregar de carne-secas, couros e Paú Violeta, e fazem florente o seu commercio, e também da Capitania do Piauí, da qual se vem vender aqui muitos gados (MENEZES, *apud* GIRÃO, 1984: 117).

Como grande centro de distribuição e de recepção de mercadorias provenientes de sua zona de influência, Sobral torna-se cidade prestigiada com população de 14.620 habitantes (ALBERNAZ, *apud* BRÍGIDO 1979). Esta importância dá-se em decorrência de sua posição estratégica em relação às vias antigas e ao controle de zonas portuárias. Sobral se caracteriza assim como grande centro coletor e distribuidor do noroeste do Ceará (e mesmo de

parte do Piauí), papel reforçado pela via das Caiçaras e via Nova das Boiadas bem como pelas zonas portuárias de Camocim, e principalmente de Acaraú. Segundo Girão (1984), para o porto do Acaraú, vindo de Sobral, durante a safra, rumavam as boiadas, os carros de bois cheios de carnes, de couro e sola; dali transportados em sumacas, para os principais portos da Colônia, principalmente Pernambuco.

Este papel de centro repercute no quadro socioespacial, como indica Bezerra no curso da segunda metade do século XIX:

a maior parte das casas e sobrados são vistosos e elegantes, sendo sua construção admiravelmente sólida. [...] Os sons de piano por toda parte, o rumor e atividade nos estabelecimentos comerciais, certa correção nos trajes, um pouco mais que asseio no arranjo interno das habitações, agitação, vozeria [...] tudo anuncia que se chega a uma terra laboriosa e civilizada (1965: 306).

A quarta cidade, Crato, dominava o vale do Cariri. Situada na base da chapada do Araripe, esta cidade era atendida pela via Crato-Piancó, que partia de Patos (Paraíba) para Oeiras (antiga capital do Piauí). Ademais, considerando suas condições climáticas e seu solo, sua história é ligada principalmente àquela da produção da cana-de-açúcar. A cidade especializa-se na produção de rapadura, produto freqüentemente consumido pelos habitantes do sertão.

Em fim de conta, Aracati, Icó, Sobral e Crato constituem um quadro espacial que sublinha o isolamento de Fortaleza. Limitada a funções administrativas, esta cidade permanece isolada no litoral. Para Studart Filho, este isolamento deve-se à ausência de vias ligando a cidade às zonas produtoras do sertão. Para ele,

encurtando distâncias e desviando [...] o trânsito do litoral para o sertão, o caminho novo concorreu grandemente para o isolamento em que por muito tempo permaneceu a sede administrativa da capitania, isoladamente mercê do qual ela vegetaria insignificante e mesquinha, enquanto outras vilas cearenses se opulentavam e progrediam (1957: 30).

Fortaleza continua isolada, limitada à sua faixa litorânea e de municípios vizinhos, notadamente Baturité, Canindé e Urubu-

retama. A inexistência de produto nobre para exportação na área considerada justifica o não desenvolvimento das atividades portuárias comerciais, dado que acentua, por sua vez, o isolamento e o fraco desenvolvimento da capital.

Este estado de desenvolvimento, classificado pelo cronista como medíocre, é atribuído freqüentemente a Fortaleza, cidade onde,

[...] ao contrário das outras, a geografia [...] amofinava-a. Como se incurável o seu raquitismo. Continuava, como diziam os oficiais da Câmara de 1700, sem porto bom, de ladeira acima e ladeira abaixo, bebendo água ruim de cacimbas. Os ventos remitentes boliam sem cessar as dunas circundantes, atrapalhando cada vez mais o perfil do terreno. O local da vila era realmente impróprio e a situação realmente infeliz (GIRÃO, 1954: 46).

Este quadro se encontra de tal maneira consolidado que o primeiro governador do Ceará (após sua independência de Pernambuco em 1799), Bernardo de Manuel de Vasconcelos (apud GIRÃO, 1954: 46-47) afirma que Fortaleza era

um montão de areia profunda, apresentando dos lados casas térreas, onde há falta absoluta de todas as coisas de primeira necessidade e a riqueza se retrai para as mãos de dois ou três de seus moradores, reputados ricos por possuírem 25 ou 30 mil cruzados, dos quais parte consiste em algumas roças de mandioca, outra muito tênue em dinheiro e o resto em dívidas, umas pouco seguras e outras dependentes ainda das decisões de leis e opiniões forenses Um quadro completamente diferenciado das principais cidades da capitania reduzia Fortaleza a uma função meramente burocrática e política e a uma fraca função comercial e cultural. Tratava-se de uma cidade isolada e medíocre, construída sobre a areia e sem porto.

Com fundamento no apresentado até então, pode-se considerar que Fortaleza foi planejada de acordo com a concepção relativa aos espaços semi-áridos nordestinos. Tal concepção, própria da sociedade do século XVIII, estava relacionada, conforme indicado anteriormente, a um quadro de imagens negativas que apresentavam estes espaços como impróprios ao desenvolvimento

de atividades rentáveis. Esta representação determina a ação da sociedade no meio via trabalhos de planejamento que conferem a Fortaleza uma função exclusivamente administrativa e militar. A maneira de ver e de agir recai, portanto, sobre o planejamento, que, a seu turno, condiciona a maneira como a cidade apresenta-se à sociedade. Trata-se da indicação de princípio metodológico apontado por Augustin Berque (1995: 15-16) ao afirmar que *em nenhuma sociedade, [...] o olhar não é independente do que fazemos, nem da maneira como fazemos; não menos que o inverso*. O planejamento, como transformação física da realidade, fornece elementos-chaves das descrições elaboradas pelos viajantes no primeiro decênio do século XIX. Inserem-se neste quadro, descrições feitas por Henry Koster e L. F. Tollenare, viajantes que publicaram trabalhos sobre Fortaleza.

O primeiro viajante, Henry Koster, afirma em sua obra *Travels in Brazil*, publicada em 1818 ser a cidade de Fortaleza

edificada sobre areias formando um retângulo, com quatro ruas que partem de uma praça e uma outra grande rua, que se espalha paralelamente no lado setentrional da citada praça. As casas existentes são térreas. Não existem calçadas. A cidade possui três igrejas, o Palácio do Governador, a Casa do Conselho, a Prisão, a Alfândega e o Tesouro Público. O número de habitantes [...] é de 1.000 a 1.200. A fortaleza de onde a cidade retira o nome encontra-se edificada sobre um monte de areia próximo da cidade e consiste em muralha do lado do mar e de forte palanque voltado para o interior. Percebe-se nela quatro ou cinco canhões de diversos calibres voltados para diversos pontos. Notei que o de maior calibre voltava-se para o interior, sendo aqueles voltados para o mar muito pequenos para atingir uma embarcação que por acaso ancorasse no porto. O galpão de pólvora situava-se em outro ponto da duna, em frente do porto. Torna-se difícil justificar a preferência dada a esta cidade, tornada capital, que não possui rio, nem porto e cuja costa é de acesso difícil. O mar atinge violentamente toda a costa e os recifes não oferecem comodidade, nem abrigo seguro para as embarcações. Em sua origem, esta fundação encontrava-se três léguas ao norte, próxima de um pequeno rio [rio Ceará] onde só encontramos ruínas do antigo forte. A costa é escarpada, dado que propicia uma impiedosa ressaca atingindo os navios que desejam lançar âncora [...]. A ancoragem é péssima e exposta

aos ventos que, por sorte, sopram sempre do sul para o leste, caso fossem variáveis, a ancoragem de um navio na costa seria mais difícil. Os recifes formam uma cadeia regular distanciada da terra e vislumbrada na maré baixa.

O segundo viajante, L. F. Tollenare, estabelece-se no Brasil em 17 de novembro de 1816. Cobrindo quase o mesmo percurso de Henry Koster, sua obra é pioneira do gênero relativo à indicação das riquezas do sertão e vinculado à demanda de comerciantes e da indústria européia (ALVES, 1982). Na obra *Notes dominicales*, L. F. Tollenare (1971-1973) menciona Fortaleza, cidade que dispõe de

... 1.100 a 1.200 habitantes; seu porto é péssimo, a ancoragem não oferece as mesmas garantias que aquele de Pernambuco, porque o recife de pedra, submerso em alto mar, permite que as ondas atinjam as embarcações. As secas, um péssimo porto, os rudimentares meios de comunicação com o interior, são os obstáculos à prosperidade do Ceará, que [...] poderia produzir em abundância algodão, e não açúcar.

Tais relatos de viagem, pautados na organização espacial característica do século XIX, reforçam imagem existente nos documentos oficiais dos séculos XVII e XVIII, exprimindo surpresas em face de Fortaleza ter sido escolhida como capital do estado. Para eles, este papel era injustificável, haja vista a cidade não reunir, como as *cidades do sertão*, condições mínimas em termos urbanístico e social. Os prédios públicos encontravam-se em estado miserável, as residências nada comparáveis às de Aracati e Icó, assim como suas vias, seu comércio e porto.

Os dois movimentos de ocupação supracitados, representativos do litoral e do sertão, caracterizam organização espacial típica do Ceará colonial: o primeiro, fruto de lógica militar de defesa adotada pelos portugueses no litoral e o segundo, fruto da expansão das fazendas no sertão.

Conseqüentemente, difere de quadro encontrado em capitâneas como Bahia e Pernambuco, cuja imbricação entre lógica militar de defesa e de exploração econômica, cria espaços contíguos em face da necessidade de transformação da natureza. No Ceará, o litoral não se instaura como ponto de penetração. Em-

bora a ocupação inicial se realize a partir deste espaço, os aspectos tecnológicos, naturais e simbólicos apresentam quadro impróprio à penetração e justificador do fraco desenvolvimento desta zona em relação ao sertão. O litoral torna-se assim uma presa fácil do sertão. A singularidade em relação ao conjunto do Nordeste colonial é o cerne do processo de construção do que Menezes (1995) denominou de *outro Nordeste*. A existência de espaço marcado pela ausência da zona da mata e de qualquer zona de transição suscitou a construção de espaço dominado pela criação de gado (o sertão) e cuja hegemonia atingia o litoral.

Por constituir-se, o litoral, como tributário e dependente do sertão, o estabelecimento de portos no Ceará e das cidades que os controlavam (Aracati com sua zona portuária, situada a três léguas desta cidade, e Sobral dominando os portos de Camocim e Acaraú a partir do sertão) resulta do reforço do sertão como zona produtora de carne-seca e de outros produtos destinados ao mercado regional. O litoral caracteriza-se essencialmente como território da pesca, evidenciando-se paisagem característica das regiões litorâneas semi-áridas, nas quais a pesca reina de maneira quase absoluta com uma fraca agricultura de subsistência (a mandioca, o algodão, os cereais...). Fortaleza, embora capital do Ceará, restringe-se ao litoral, pobre e sem expressão em relação ao sertão, quadro bem diferente do existente em outras capitânias, cujas capitais litorâneas exerciam papel importante na organização do espaço. Não é à toa que Brígido (1910: 172), a classifica, no final do século XVIII e início do século XIX, como [...] *pequenino arraial de pescadores, onde residia o capitão-mor governador, alguns mercadores portugueses, e uma pequena força destacada de Pernambuco*.

## Considerações finais

O exposto anteriormente explicita vinculação do factual com o fenomenológico. Num primeiro momento, o meio (semi-árido) suscitando representações (idéia de inviabilidade econômica relacionada às noções de esterilidade e hostilidade, em suma, inadequada à produção canavieira) que justificam lógica de orga-

nização espacial característica das regiões semi-áridas nordestinas (atribuindo a Fortaleza função meramente administrativa e militar) e, num segundo momento, a organização espacial reforçando representação determinista que lhe deu origem (quadro sociourbano precário resultaria diretamente da ausência de condições geográficas favoráveis: vias de penetração, zonas de ancoragem, semi-aridez etc. dado responsável pela falta de contato com outras zonas e outros povos, além daqueles de sua vizinhança, e pelo impedimento de sua instauração)<sup>2</sup>.

Tal quadro de dominação do litoral pelo sertão, que culminou na constituição de sua capital de uma forma modesta e desarticulada do sistema das principais cidades do estado, só é sobreposto no século XIX com conjunto de mudanças de ordem político-administrativa e tecnológica.

No primeiro domínio inscreve-se a independência jurisdicional do Ceará em relação a Pernambuco e à abertura dos portos às nações amigas.

A independência jurisdicional reúne condições ideais para o estabelecimento de um novo regime de governo no Ceará (Ciclo dos Governadores – 1799 a 1821), cujo cerne era o questionamento da fragilidade da capital em relação às cidades interioranas e, principalmente, às outras capitais nordestinas, leia-se Recife. Um dos principais responsáveis deste questionamento foi Luís Barba Alardo de Menezes, governador do Ceará de 1806 a 1812, que insistia sobre a existência de quadro de imagens negativas do qual Pernambuco soube tirar proveito:

A Capitania do Ceará [...] foi primeiramente sujeita ao estado do Maranhão e depois a Pernambuco pela capitulação dos holandeses firmada no Recife a 26 de janeiro de 1654; porém obteve a sua independência [...] por Carta Regia de 17 de Janeiro de 1799. Pode-se seguramente afirmar que até esse tempo era desconhecida e considerada como árida e estéril, e por isso não teve nunca donatário, de cuja falsa opinião não tirou pequeno

---

<sup>2</sup> É por esta razão que Girão (1984) acredita ter Fortaleza se feito *isolada, sem cosmopolitismo, pura prata de casa, cearense cem por cento, onde o estrangeiro era motivo de curiosidade*.

partido a praça de Pernambuco, que ainda della tira avultadissimas sommas, não só com prejuizo dos seus habitantes, mas até da Real Fazenda, como tenho por vezes mostrado (1897: 39).

A abertura dos portos às nações amigas, pelo rei de Portugal D. João VI, ocorre na mesma época. Luís Barba Alardo de Menezes, evocando boas condições de navegação intercontinental em Fortaleza, implementa projetos de abertura de Fortaleza à comercialização direta com a Europa, colocando em xeque, no curso de sua realização, o sistema de comunicação anterior, fundado nas vias antigas e que beneficiava determinados portos e, no caso do Ceará, suscitava intermediação vantajosa para Pernambuco.

A associação dos fatores indicados conduz a uma animação das zonas de praia, com conseqüente abertura de Fortaleza para o mar. Abertura tímida e tardia, iniciada mediante envio de barco carregado de mercadorias locais e de algodão para Londres, em 1809 (BRÍGIDO, 1979).

Aproveitando-se de crise de abastecimento internacional, com a guerra civil americana, a abertura de Fortaleza para o mar potencializou a cultura algodoeira no estado, reforçando fluxo de barcos que ligavam a capital diretamente à Inglaterra. Fortaleza apresenta-se, portanto, como a principal beneficiária da intensificação da cultura algodoeira, provocando, à medida que seu porto adquire importância, dominação das regiões produtoras de algodão. Tal dominação, restrita inicialmente à vizinhança de Fortaleza, permite afirmação da capital no quadro urbano estatal. De uma cidade de terceira ordem e classificada em oitava posição no século XVIII, ela torna-se, no século XIX, cidade de primeira ordem e situada em segundo lugar, após Sobral, principal cidade do Ceará entre 1800-1850.

É somente neste período que Fortaleza começa a se conformar ao modelo clássico das cidades litorâneas, ocupando papel de capital. O objetivo era o de transformar a cidade em ponto de drenagem de mercadorias do sertão.

Entretanto, a existência de um quadro urbano bem estruturado no sertão torna a "evolução" mais difícil do que a ocorrida em outras capitais do Nordeste. Se nestas capitais o fenômeno de estruturação de sistema de cidades dá-se a partir de um espaço

virgem, facilitador da construção de um quadro urbano partindo destas cidades e possibilitando controle do sertão, no Ceará dá-se sob quadro já bem definido, contando com a presença de núcleos urbanos consolidados.

A constatação da existência de núcleos urbanos bem consolidados pode ajudar na compreensão das peculiaridades do processo de constituição do sistema de cidades tendo Fortaleza como núcleo de primeira ordem.

Ao contrário de outras cidades litorâneas nordestinas, fala-se de uma reestruturação do espaço e de cidade situada no litoral que se nutre de imaginário social sertanejo.

Quando se fala de reestruturação, remete-se à viva concorrência entre as principais cidades do estado. Para atingir o status atual, Fortaleza concorreu com as cidades mais influentes da época colonial, rivalizando e enfraquecendo os centros urbanos que se inscreviam em lógica antiga de comunicação e eram tributários de Pernambuco, notadamente Aracati, Icó e Crato. Este enfraquecimento chega a níveis alarmantes, a ponto de gerar macrocefalia reinante no sistema de cidades do Ceará, dado bem diferente do registrado na grande maioria dos outros estados, cuja participação das cidades secundárias é relevante tanto em termos econômicos como demográficos.

## Referências bibliográficas

ABREU, José Capistrano de. Sobre a história do Ceará. *Revista do Instituto do Ceará*, t. XIII, Fortaleza, 1899.

\_\_\_\_\_. *Os caminhos antigos e o povoamento do Brasil*. Fortaleza: Livraria Briguiet, 1960.

ABREU, Maurício de Almeida. A apropriação territorial no Brasil colonial. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). *Explorações geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

ALMEIDA, Manuel Esteves de. Registro de memória. *Revista do Instituto do Ceará*, t. 1, Fortaleza, 1887.

ALVES, Joaquim. *História das secas (séculos XVII a XIX)*. Mossoró: Col. Mossoroense, vol. CCXXV, 1982.

- ANDRADE, Francisco Alves de. Geografia ativa do pastoreio. *Revista do Instituto do Ceará*, v.93, Fortaleza, 1974.
- ANDRADE, Manuel Correia de. *A terra e o homem no Nordeste*. São Paulo: Editora Atlas, 1986.
- ARAGÃO, Raimundo Batista. *História do Ceará*. Fortaleza: Imprensa Oficial do Ceará, 1985.
- BERQUE, Augustin. *Les raisons du paysage*. Paris: Éditions Hazan, 1995.
- BEZERRA, Antônio. *Notas de viagem*. Fortaleza: Imprensa Universitária, 1965.
- BRAGA, Renato. Um capítulo esquecido da economia pastoril do Nordeste. *Revista do Instituto do Ceará*, t.LXI, Fortaleza, 1947.
- BRÍGIDO, João. *A Fortaleza em 1810*. Fortaleza: 1979.
- \_\_\_\_\_. *O Ceará - lado cômico*. Fortaleza: 1900.
- \_\_\_\_\_. A Capitania do Ceará : seu comércio. *Revista do Instituto do Ceará*, t. 24, Fortaleza, 1910.
- CLAVAL, Paul. *La géographie culturelle*. Paris: Nathan, 1995.
- \_\_\_\_\_. *La logique des villes - essai d'urbanologie*. Paris: LITEC, 1981.
- CORRÊA, Roberto Lobato. *Rede urbana*. São Paulo: Ática, 1989.
- DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. Construção da imagem turística de Fortaleza. *MERCATOR: revista de Geografia da UFC*, ano 1, n.1, Fortaleza, 2002a.
- \_\_\_\_\_. *Mar à vista : estudo da maritimidade em Fortaleza*. Fortaleza: Museu do Ceará, 2002b
- \_\_\_\_\_. *Fortaleza et le Ceará. Essai de géopolitique d'un pays de colonisation tardive : de la decouverte à la mutation touristique contemporaine*. Paris, (Tese de doutorado), 2000.
- DENIS, Jean-Ferdinand. *Brasil*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1980.
- FERNANDES, Yaco. *Notícias do povo cearense*. Fortaleza : Imprensa Universitária da UFC, 1977.
- FERREIRA, João de Souza. América abreviada. *Revista do Instituto Histórico Geográfico*, t.57, Rio de Janeiro, 1693.
- FIGUEIRA, Luís. Relação do Maranhão. *Três documentos do Ceará Colonial*, Introduction, notes et commentaires de Thomaz Pompeu Sobrinho. Fortaleza: Departamento de Imprensa Oficial, 1967.
- FONSECA, Humberto José. Urbanismo renascentista: a construção do espaço colonial (o caso de Salvador). *Con(s)ciência: revista cultural, técnica e científica*, n. 4, Vitória da Conquista, 1993.

FRANCO, Afonso Arinos de Melo. *Desenvolvimento da civilização material no Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1944.

GIRÃO, Raimundo, Interpretação de Fortaleza. In: MIRANDA, Ubatuba de; GIRÃO, Raimundo (org.). *Retrato de Fortaleza*. Fortaleza: Editora do Instituto do Ceará, 1954.

\_\_\_\_\_. *Fortaleza e a crônica histórica*. Fortaleza: UFC, 1997.

GIRÃO, Valdelice Carneiro. *As oficinas ou charqueadas no Ceará*. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1984.

GONZALES, Henrique. Versão livre de carta de Mathias Beck sobre o Ceará. *Revista do Instituto do Ceará*, t. XCI, Fortaleza, 1977.

KOSTER, Henry. *Voyage dans la partie septentrionale du Brasil*. Paris: Imp. Defain, 1818

LA BLACHE, Paul Vidal de. *Principes de géographie humaine*. Paris: Éditions UTZ, 1995.

LEBLANC, Vincent. *Les voyages fameux du Sieur Vincent Leblanc*. Traduction de Doria Escragnole. *Revista da Academia Cearense de Letras*, t. 17, Fortaleza, 1912.

LEMENHE, Maria Auxiliadora. *As razões de uma cidade*. Fortaleza: Stylos Comunicações, 1991.

MARTINIERE, Guy; VIDAL, Laurent. *Les européens et la mer au XVIII<sup>ème</sup> siècle*. Paris: Éditions Ophrys, 1997.

MENEZES, Jozé Cezar de. Idéia da população da capitania de Pernambuco, e das suas annexas, extensão de suas Costas, rios e povoações notáveis, agricultura, numero dos engenhos, contractos e rendimentos reaes. In: GIRÃO, Valdelice Carneiro. *As oficinas ou charqueadas no Ceará*. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1984.

MENEZES, Djacir. *O outro Nordeste*. Fortaleza: UFC, 1995.

MENEZES, Luís Barba Alardo de. Memória sobre a capitania independente do Ceará Grande. *Revista do Instituto do Ceará*, t. 11, Fortaleza, 1897.

MORENO, Martim Soares, Relação do Ceará. Document publié et corrigé par Barão de Studart. *Revista do Instituto do Ceará*, Fortaleza, Typ. Minerva-Assis Bezerra, 1905.

OLIVEIRA, Francisco de. *Elegia para uma re(li)gião*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

PAULET, Antonio José da Silva. Descrição geográfica abreviada da capitania do Ceará. *Revista do Instituto do Ceará*, t. XII, Fortaleza, Typographia Studart, 1898.

SILVA, José Borzacchiello da. *Os incomodados não se retiram*. Fortaleza: Multigraf Editora, 1992.

\_\_\_\_\_. A cidade contemporânea no Ceará. In: *Uma nova história do Ceará*. Fortaleza: Fund. Demócrito Rocha, 2000.

STUDART FILHO, Carlos. Vias de Comunicação do Ceará Colonial. *Revista do Instituto do Ceará*, t.LI, Fortaleza, 1957

STUDART, Barão de (org.). Documentos para a história de Martim Soares Moreno. *Revista do Instituto do Ceará*, Fortaleza, Typ. Minerva-Assis Bezerra, 1905.

\_\_\_\_\_. *Notas para a história do Ceará*. Lisboa: 1892.

STUDART, Guilherme. Azevedo de Montauray e seu Governo no Ceará. *Revista do Instituto do Ceará*, v. 5, n.1, 1891.

TOLLENARE, L. F. *Notes dominicales, prise d'un voyage en Portugal et au Brasil en 1816, 1817 et 1818*. Paris: Presses Universitaires de France, 1971-1973.

VASCONCELOS, Pedro. Os agentes modeladores das cidades brasileiras no período colonial. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa ; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). *Explorações Geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

## Documentos do período colonial

BECK, Mathias. 1654 – Carta de Matias Becke sobre o Ceará.

MENEZES, D. Diogo de. 1 de março de 1612 – Carta de D. Diogo de Menezes para «El-Rei» versando sobre conquista do Maranhão, da distribuição das terras, da expedição de Martins Soares no Ceará, etc.

\_\_\_\_\_. 25 de maio de 1619 – Carta de D. Diogo de Menezes tratando das solicitações de Martim Soares Moreno, nomeado Capitão-mor do Ceará.

MORENO, Martins Soares. 27 de abril de 1614 – Carta de Martim Soares para Gaspar de Sousa relatando suas experiências de viagem ao Maranhão. Chegada nas Índias e em Sevilha.

\_\_\_\_\_. 1618a - Carta de Martim Soares Moreno ao El-Rei solicitando reembolso de perdas.

\_\_\_\_\_. 1618b – Carta de Martim Soares Moreno endereçada ao «El-Rei», tratando de seus serviços no Ceará e no Maranhão e solicitando ajuda financeira.

\_\_\_\_\_. 1619 – Carta de Martim Soares Moreno solicitando recursos para ocupar o Ceará.

\_\_\_\_\_. 1620 – Carta de Martim Soares Moreno solicitando objetos para a igreja do vilarejo do Ceará.

\_\_\_\_\_. 1 novembro de 1621 – Carta de Martim Soares Moreno ao El-Rei relatando a situação da capitania e propondo medidas a adotar.

\_\_\_\_\_. 1625 – Carta de Martim Soares Moreno solicitando que o Ceará continue na dependência do governo do Brasil (Bahia) e não do Maranhão.

\_\_\_\_\_. 17 de outubro de 1628 – Carta de Martim Soares Moreno ao El-Rei se lamentando dos governadores do Brasil.

\_\_\_\_\_. 10 de outubro de 1629 – Carta de Martim Soares Moreno solicitando que o Ceará continue dependente do governo do Brasil.