

“Tentáculos” do Governo Imperial: as Capitais de Província e a centralização política – Fortaleza na trama das histórias conectadas

“Tentáculos” del Gobierno Imperial: las capitales provinciales y la centralización política – Fortaleza en la trama de las historias conectadas

E1_01 - Paisagens globais e transfronteiriças: histórias conectadas

Régis Leitão Sydrião
PPGHE – FFLCH/USP, Brasil
regisleitao@gmail.com

Resumo: O artigo analisa a centralização política do Segundo Reinado a partir da remodelação e da criação de capitais de província, compreendidas como estratégias de integração e controle do vasto território imperial. O foco recai sobre a consolidação da hegemonia de Fortaleza como capital do Ceará, examinando os processos de urbanização e de concentração de poder que, ao longo do século XIX, transformaram a antiga vila em um centro estratégico nos âmbitos econômico, político e militar. Essas transformações são situadas no contexto do fortalecimento das capitais de província no Brasil Imperial, interpretadas como “pontas de tentáculos” do governo central, isto é, representações materiais e simbólicas da Corte nas províncias. Tal processo implicou a priorização desses núcleos em detrimento de outras municipalidades, consolidando-os como polos estratégicos do poder monárquico. A centralização refletiu-se tanto nos planos de urbanização e nos ideais de monumentalidade das cidades capitais quanto na produção cartográfica em escala macroterritorial, bem como em sua articulação com grandes projetos de infraestrutura, como estradas de ferro, canais e portos, voltados simultaneamente à integração nacional e à atlantização das áreas mais remotas do Império. A circulação, transferência e adaptação de modelos globais — especialmente sob os paradigmas francês, inglês e norte-americano — influenciaram esse processo, mediadas por experiências sul-americanas, como Buenos Aires e Rio de Janeiro. Paralelamente, as elites locais articularam-se ao governo central e às instituições científicas para viabilizar projetos modernizadores, promovendo estratégias de territorialização que reforçaram a hegemonia das capitais provinciais. Nesse contexto, Fortaleza insere-se nas disputas por recursos e infraestrutura comuns às províncias do Império, evidenciando os impactos da centralização na estrutura urbana e nas paisagens brasileiras sob a ótica das histórias conectadas.

Palavras-chave: Capitais de província; centralização política; cartografia; obras públicas; Fortaleza.

Resumen: *El artículo analiza la centralización política del Segundo Reinado a partir de la remodelación y la creación de capitales provinciales, comprendidas como estrategias de integración y control del vasto territorio imperial. El foco se centra en la consolidación de la hegemonía de Fortaleza como capital de Ceará, examinando los procesos de urbanización y de concentración de poder que, a lo largo del siglo XIX, transformaron la antigua villa en un centro estratégico en los ámbitos económico, político y militar. Estas transformaciones se sitúan en el contexto del fortalecimiento de las capitales provinciales en el Brasil Imperial, interpretadas como “puntas de tentáculos” del gobierno central, es decir, representaciones materiales y simbólicas de la Corte en las provincias. Tal proceso implicó la priorización de estos núcleos en detrimento de otras municipalidades, consolidándolos como polos estratégicos del poder monárquico. La centralización se reflejó tanto en los planes de urbanización y en los ideales de monumentalidad de las ciudades capitales como en la producción cartográfica a escala macroterritorial, así como en su articulación con grandes proyectos de infraestructura, tales como ferrocarriles, canales y puertos, orientados simultáneamente a la integración nacional y a la atlantización de las áreas más remotas del Imperio. La circulación, transferencia y adaptación de modelos globales — especialmente bajo los paradigmas francés, inglés y norteamericano— influyeron en este proceso, mediadas por experiencias sudamericanas, como Buenos Aires y Río de Janeiro. Paralelamente, las élites locales se articularon con el gobierno central y con las instituciones científicas para viabilizar proyectos modernizadores, promoviendo estrategias de territorialización que reforzaron la hegemonía de las capitales provinciales. En este contexto, Fortaleza se inserta en las disputas por recursos e infraestructura comunes a las provincias del Imperio, evidenciando los impactos de la centralización en la estructura urbana y en los paisajes brasileños desde la perspectiva de las historias conectadas.*

Palabras-clave: Capitales provinciales; centralización política; cartografía; obras públicas; Fortaleza.

Introdução

A partir de meados do século XIX, a intensificação das trocas econômicas e a expansão dos sistemas de transporte e comunicação promoveram uma reorganização profunda das escalas de integração do mundo. A navegação a vapor, as estradas de ferro, os grandes canais interoceânicos e o telégrafo produziram uma aceleração dos fluxos e uma compressão espaço-temporal que transformaram a experiência histórica da distância e do tempo. Mais do que inovações técnicas, essas infraestruturas atuaram como dispositivos políticos fundamentais, ampliando a capacidade dos Estados nacionais de controlar, fiscalizar e integrar extensões territoriais cada vez maiores. Nesse contexto, consolidou-se uma espécie de “cartografia da velocidade”, na qual o espaço passou a ser concebido não apenas como superfície contínua, mas como um sistema articulado de fluxos, eixos e nós hierarquizados, incorporando infraestruturas técnicas, tempos de percurso e pontos estratégicos de conexão como portos, ferrovias, canais e centros urbanos, especialmente as cidades capitais. Obras literárias como *A Volta ao Mundo em 80 Dias* (1873), de Jules Verne, podem ser compreendidas não como exercícios ficcionais isolados, mas como sintomas culturais desse novo regime histórico de tempo-distância, no qual a circulação acelerada e a velocidade se afirmam como princípios centrais da organização territorial e da governabilidade moderna.

Inserido de forma periférica e tardia nesse novo regime global da circulação, o Império do Brasil enfrentou desafios específicos para converter a aceleração dos fluxos em capacidade efetiva de governo. Estado marcado por uma economia primário-exportadora, pela vastidão territorial e por profundas desigualdades regionais, o país apresentava baixa articulação entre suas províncias, o que tornava particularmente complexo o controle administrativo, fiscal e político. A partir de meados do século XIX, sobretudo após 1850, a centralização do Estado imperial pode ser compreendida como resposta a esse problema estrutural, na medida em que buscou reorganizar o território segundo critérios de circulação, eficiência fiscal e controle estatal. Integrar o território tornou-se, assim, uma condição para governar. Esse movimento combinou reformas políticas e administrativas à formulação de planos de viação, projetos de infraestrutura e dispositivos técnicos de planejamento, que traduziram para a realidade brasileira os princípios da cartografia global fundada nos fluxos. Mais do que iniciativas isoladas, tais instrumentos expressaram uma tentativa sistemática de selecionar eixos estratégicos, articular espaços e reforçar a centralidade da Corte, transformando a integração territorial em fundamento da própria soberania imperial.

Nesse processo de reorganização conduzido pelo Estado imperial, as capitais de província assumiram papel estratégico central, operando como dispositivos privilegiados da centralização. Para além de sedes administrativas, essas cidades passaram a concentrar funções políticas, fiscais, técnicas e militares, configurando-se como pontos-chave das redes de circulação e de controle estatal. A centralização do Segundo Reinado não se efetivou apenas por meio de reformas institucionais ou de novas legislações, mas se materializou concretamente através do espaço, ao selecionar e fortalecer determinados centros urbanos capazes de mediar a relação entre a Corte e o interior das províncias. Nesse sentido, as capitais funcionaram como verdadeiros “tentáculos” do Governo Imperial, irradiando normas, técnicas, investimentos e autoridade sobre áreas mais amplas, ao mesmo tempo em que canalizavam fluxos econômicos, informações e recursos em direção ao centro do poder. Parte-se aqui da hipótese de que as capitais de província não apenas refletiram a centralização monárquica, mas atuaram ativamente

como instrumentos de sua operação, constituindo engrenagens fundamentais na construção de uma administração fundada na circulação e no controle seletivo do território imperial.

É a partir desse enquadramento que o artigo desloca o foco de análise para a escala provincial, tomando o Ceará como caso revelador para observar o funcionamento concreto desses mecanismos. Longe de constituir uma exceção, a trajetória de sua capital permite examinar como a centralização imperial, a lógica da circulação e a política de capitalidade se articularam na reorganização territorial das províncias, evidenciando os modos pelos quais o poder do Estado se materializou de forma seletiva por todo o Império.

A escolha de Fortaleza, sede da província do Ceará, como recorte de análise permite observar a política imperial de capitalidade em funcionamento. Inserida em uma província periférica do Império, distante dos principais centros decisórios da Corte, Fortaleza não se afirmou como centro dominante a partir de uma centralidade histórica consolidada, mas em um espaço marcado pela coexistência de múltiplas centralidades regionais, como Aracati, Sobral e Acaraú. Sua elevação e fortalecimento enquanto capital provincial não resultaram de uma imposição “natural” do espaço urbano, mas de um processo deliberado de seleção, investimento e hierarquização conduzido pelo Estado imperial em articulação com as elites locais. Ao mesmo tempo em que Fortaleza era progressivamente fortalecida como sede administrativa, nó de circulação e ponto de controle fiscal e técnico, outras centralidades históricas eram enfraquecidas ou deslocadas na nova configuração dos fluxos. O caso cearense permite, assim, apreender a capitalidade não como atributo estático, mas como instrumento político-territorial ativo, por meio do qual o poder imperial reorganizou seletivamente o espaço provincial.

Do ponto de vista teórico-metodológico, o artigo adota uma abordagem inspirada nas histórias conectadas, compreendendo a formação do território imperial como resultado de processos de circulação, tradução e transferência de modelos em diferentes escalas. A análise articula a circulação de modelos urbanos, territoriais e cartográficos, examinando como formas de conceber, representar e intervir no espaço — produzidas em contextos globais e imperiais — foram apropriadas e operacionalizadas no âmbito provincial. Mapas, planos de viação, projetos de obras públicas e relatórios técnicos são tratados não apenas como registros descritivos, mas como instrumentos ativos de produção do território. Ao articular cartografia, infraestruturas, atuação dos engenheiros e funcionamento das instituições imperiais, o artigo evidencia como o conhecimento técnico-científico e a ação estatal se combinaram na construção de uma governabilidade fundada na circulação e especialmente na integração nacional.

O artigo está organizado em partes que acompanham o movimento analítico delineado nesta introdução. Inicialmente, discute-se o enquadramento global da circulação e da aceleração dos fluxos no século XIX, destacando a emergência de uma cartografia da velocidade como princípio de organização territorial. Em seguida, examina-se a incorporação desse regime no Império do Brasil, com atenção às políticas de centralização, aos planos de viação e aos dispositivos técnico-administrativos voltados à integração do território. Na sequência, o foco se desloca para as capitais de província como instrumentos territoriais da centralização imperial, culminando na análise do caso do Ceará e da afirmação de Fortaleza como nó estratégico de circulação, administração e controle. Por fim, o artigo reflete sobre os efeitos dessa política de capitalidade na reorganização espacial provincial e na produção de hierarquias territoriais no interior do Império.

A aceleração oitocentista e a emergência de uma “cartografia da velocidade”

Ao longo do século XIX, as transformações técnicas associadas à circulação produziram efeitos diretos sobre as formas de representar e organizar o espaço. A expansão das ferrovias, da navegação a vapor, das redes telegráficas e das grandes obras de engenharia deslocou progressivamente o foco da cartografia da descrição estática das superfícies para a representação dos sistemas de circulação. Mapas passaram a incorporar eixos de transporte, conexões estratégicas e tempos de deslocamento, refletindo uma nova racionalidade territorial fundada na conectividade, na hierarquização dos fluxos e na mensuração da velocidade.

Essa inflexão cartográfica esteve intimamente ligada à consolidação da geografia como campo científico ao longo do Oitocentos. Em diferentes contextos nacionais, o conhecimento geográfico foi progressivamente institucionalizado como saber estratégico para o Estado, associado ao levantamento das riquezas naturais, à delimitação precisa dos territórios e à produção de cartas capazes de sustentar projetos de integração e controle. Como argumenta Antonio Carlos Robert de Moraes, a geografia moderna desempenhou papel central nos processos de legitimação territorial dos Estados nacionais, ao articular conhecimento científico e poder político na produção do espaço. Nesse sentido, o estudo do território tornou-se um componente fundamental da construção estatal, uma vez que, como observa o autor, a geografia passou a constituir “uma das disciplinas básicas para o processo ideológico de legitimação do Estado, mediante o estudo do território” (MORAES, 2005, p. 27).

As grandes obras de engenharia materializaram de forma exemplar esse novo regime de circulação. A ferrovia transcontinental norte-americana (1869), o Canal de Suez (1869), a ferrovia do Expresso do Oriente (1883) e, posteriormente, o Canal do Panamá (1914) não apenas encurtaram distâncias, mas redefiniram as rotas globais, reorganizando fluxos comerciais, militares e administrativos. Tais empreendimentos estavam profundamente vinculados a interesses econômicos e imperialistas e funcionaram como instrumentos concretos de integração seletiva do espaço mundial.

Essa aceleração dos fluxos não teve apenas efeitos econômicos ou técnicos, mas implicou uma transformação profunda nas formas de exercício do poder. Como argumenta Paul Virilio, ao longo do século XIX o domínio político e militar desloca-se progressivamente do controle extensivo do espaço para o controle do tempo e da velocidade. As infraestruturas de circulação passam a operar como dispositivos estratégicos capazes de organizar o território, antecipar movimentos e tornar governável a mobilidade, fazendo da velocidade um vetor central da racionalidade política moderna (VIRILIO, 1996, p. 30–33).

Esse processo de integração acelerada do mundo foi analisado de forma precisa por Eric Hobsbawm, ao destacar como, na segunda metade do século XIX, a expansão dos meios de transporte e comunicação transformou qualitativamente as relações espaciais em escala global.

O mundo em 1875 era, portanto, mais conhecido do que fora antes. Mesmo em nível nacional [Inglaterra] mapas detalhados (a maior parte iniciada por razões militares) não podiam ser encontrados na maioria dos países desenvolvidos [...] Porém mais importante que o mero conhecimento, as mais remotas partes do mundo estavam agora começando a ser interligadas por meios de comunicação que não tinham precedentes pela regularidade,

pela capacidade de transportar vastas quantidades de mercadorias e número de pessoas e, acima de tudo, pela velocidade: a estrada de ferro, o navio a vapor, o telégrafo. Por volta de 1872, os meios de comunicação tinham chegado ao triunfo previsto por Júlio Verne: a possibilidade de fazer a volta ao mundo em oitenta dias. (HOBBSAWM, 2014, p. 93)

Nesse mesmo sentido, a nova configuração técnica também se refletiu no plano cultural. *A Volta ao Mundo em 80 Dias* (1873), de Jules Verne, pode ser compreendida não como fantasia futurista, mas como expressão de uma racionalidade já em operação. A possibilidade narrativa de percorrer o globo em um tempo calculável pressupõe a existência de redes técnicas integradas e de uma representação do espaço baseada em trajetos, conexões e cronogramas. A obra evidencia a naturalização da ideia de que o domínio do tempo, mediado pelas infraestruturas de circulação, tornara-se elemento central da modernidade.

Ainda no contexto sociocultural, as Exposições Universais constituíram espaços privilegiados de visibilidade dessa nova ordem técnica e territorial. Nelas, mapas, redes ferroviárias e sistemas de circulação foram exibidos como símbolos do progresso e da capacidade dos Estados de organizar o espaço. A cartografia ocupou posição central nessas vitrines do progresso, funcionando como representação condensada de projetos territoriais e ambições políticas. Os mapas deixaram de ser apenas instrumentos de informação, antes muitas vezes sigilosos, para atuar como dispositivos de projeção imperialista e de legitimação de formas específicas de integração territorial.

A emergência de uma “cartografia da velocidade” deve, portanto, ser compreendida como parte de um processo mais amplo de transformação das formas de governar o espaço no século XIX. Mapas, planos e infraestruturas não apenas acompanharam as mudanças em curso, mas participaram ativamente da produção de novos territórios, orientando decisões políticas, investimentos e estratégias de controle. A aceleração oitocentista materializou-se, assim, em dispositivos técnicos e representacionais que redefiniram as relações entre circulação, poder e território, criando as condições para sua incorporação seletiva em contextos periféricos, onde esses dispositivos foram apropriados, adaptados e hierarquizados segundo lógicas próprias, a exemplo do Império do Brasil.

Governar pela integração: centralização, articulação e circulação no Império do Brasil

Inserido de forma periférica no regime global de circulação consolidado ao longo do século XIX, o Império do Brasil enfrentava dificuldades específicas para transformar a aceleração dos fluxos em capacidade efetiva de governo. A vastidão do território, as profundas desigualdades regionais e a baixa articulação entre as províncias impunham limites concretos à administração, à fiscalização e ao exercício do poder político à distância. Diferentemente dos Estados europeus centrais, a integração territorial não era um dado histórico consolidado, mas um problema a ser enfrentado.

Nesse contexto, governar o Império implicava lidar com extensos espaços pouco conectados, atravessados por circuitos econômicos fragmentados e por centralidades regionais historicamente consolidadas, muitas vezes relativamente autônomas em relação ao poder

central. A dificuldade de comunicação, transporte e circulação de informações comprometia tanto a arrecadação fiscal quanto o controle político e militar. A integração do território, portanto, não se apresentava apenas como um ideal modernizador, mas como uma condição prática para o funcionamento do Estado imperial.

A partir da segunda metade do século XIX, sobretudo após 1850, essa questão passou a ocupar posição central na agenda governamental. Integrar o território deixou de ser um objetivo abstrato e passou a orientar decisões administrativas, investimentos em infraestrutura e a reorganização das relações entre a Corte e as províncias. A circulação tornou-se, assim, um problema de governo.

A centralização política e administrativa do Segundo Reinado pode ser compreendida como uma resposta direta a esse desafio estrutural. Longe de se limitar a uma reorganização institucional, a centralização operou como uma estratégia territorial, voltada a articular o espaço imperial por meio da circulação de pessoas, mercadorias, informações e recursos. Como observa José Murilo de Carvalho, a consolidação do Estado imperial implicou a concentração progressiva de funções decisórias, administrativas e fiscais na Corte, condição considerada indispensável para assegurar a governabilidade de um espaço vasto, heterogêneo e historicamente pouco articulado, marcado por fortes tendências centrífugas herdadas do período colonial (CARVALHO, 2008, p. 152–156; 256–257).

Nesse sentido, a centralização não visava apenas reforçar o poder político do centro, mas criar condições materiais e administrativas para que a autoridade estatal pudesse efetivamente alcançar as províncias.

Essa dificuldade estrutural de fazer o poder irradiar-se pelo território foi expressa de forma particularmente elucidativa pelo Visconde do Uruguai, ao caracterizar o Estado imperial como um corpo “de cabeça enorme, quase sem braços e pernas”, cuja circulação não alcançava suas extremidades. A metáfora da macrocefalia sintetiza o problema central enfrentado pelo governo imperial: a concentração decisória na Corte contrastava com a fragilidade da presença administrativa e material do Estado no nível provincial e local. A centralização, nesse sentido, não dizia respeito apenas à acumulação de autoridade política no centro, mas à incapacidade de fazer essa autoridade alcançar efetivamente o território, chegando aos lugares mais distantes de onde irradiava o poder (CARVALHO, 2008, p. 152–154).

Diante desse diagnóstico, a circulação passou, assim, a ser concebida como meio privilegiado de integração e controle. Portos, estradas, ferrovias, navegação fluvial e redes telegráficas foram progressivamente incorporados à lógica de governo, não apenas como obras de fomento econômico, mas como instrumentos de ordenamento territorial e de fortalecimento da autoridade estatal (HOLANDA, 2005, p. 166–168; 35–38).

A infraestrutura deixou de ser um elemento acessório e passou a integrar o próprio mecanismo de funcionamento do Estado. Essa inflexão implicou uma mudança na forma de pensar o território imperial. O espaço deixou de ser entendido como um conjunto de províncias relativamente isoladas e passou a ser projetado como um sistema integrado de eixos, rotas e nós, orientado por critérios de eficiência fiscal, controle político e inserção nos circuitos do comércio internacional. Centralizar, nesse contexto, significava integrar seletivamente, produzindo conexões estratégicas e hierarquias espaciais (MELLO, 1999, p. 192-193; GIRÃO, 1947, p. 345–349).

A operacionalização dessa estratégia de integração exigiu a construção de uma estrutura técnico-administrativa capaz de planejar, normatizar e executar as políticas de circulação. A criação, em 1860, do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (MACOP) representou um marco nesse processo, ao concentrar sob uma mesma pasta a gestão de portos, ferrovias, navegação, telégrafos e obras públicas em geral (CABRAL, 2014; GABLER, 2012, p. 25).

Os planos de viação elaborados ao longo da segunda metade do século XIX constituem uma das expressões mais claras da nova racionalidade territorial em formação no Império. Mais do que projetos isolados, esses planos buscavam ordenar e hierarquizar rios, portos, caminhos terrestres e ferrovias, articulando o interior às capitais provinciais e destas ao mercado internacional, projetando o território como um sistema contínuo de circulação. Engenheiros ligados ao governo central passaram a formular propostas de integração em escala nacional, como os planos de Eduardo José de Moraes (1869), João Ramos de Queiroz (1874), André Rebouças (1874), Honório Bicalho (1882) e Antônio Bulhões (1882), que configuravam verdadeiras representações do espaço imperial orientadas por critérios de conectividade, velocidade e escoamento da produção. Nesse processo, a cartografia administrativa desempenhou papel central, funcionando como instrumento de diagnóstico, planejamento e projeção territorial (TELLES, 1984, p. 350–354; SOUSA NETO, 2012).

Embora nenhum desses planos tenha sido integralmente executado, sua importância histórica reside menos na materialização imediata das obras do que na consolidação de uma racionalidade estatal que passou a conceber a integração territorial como condição do progresso e da governabilidade. Como observa Manoel Fernandes de Sousa Neto, os planos de viação funcionaram como projetos de nação, articulando saber técnico, disputas políticas e representações do território em torno da modernização do Império (SOUSA NETO, 2012, p. 239–246).

A atuação de engenheiros e técnicos, frequentemente vinculados ao governo central e em circulação entre a Corte e as províncias, foi decisiva para tornar essa racionalidade operável. Relatórios, plantas, mapas e manuais técnicos não apenas descreviam o espaço, mas orientavam prioridades de investimento, hierarquizavam territórios e definiam pontos estratégicos de intervenção, contribuindo para a construção de uma malha seletiva de integração.

É nesse quadro que as capitais de província passam a assumir posição estratégica como nós privilegiados dessa rede em formação. Ao concentrar funções administrativas, fiscais, técnicas e militares, elas se afirmaram como pontos de ancoragem da centralização no território, preparando o terreno para compreendê-las como verdadeiros dispositivos territoriais do Estado imperial no interior dessa racionalidade integradora.

Tentáculos do governo imperial: capitais de província como dispositivos territoriais da centralização política

A consolidação da centralização imperial no século XIX não se efetivou apenas por meio da concentração decisória na Corte, mas sobretudo através da organização de uma rede territorial capaz de materializar o poder do Estado nas províncias. Nesse processo, as capitais provinciais assumiram papel estratégico como pontos de ancoragem da autoridade imperial, funcionando

como verdadeiros dispositivos territoriais da centralização política. Mais do que simples sedes administrativas, essas cidades operaram como “tentáculos” do governo imperial, por meio dos quais a circulação de recursos, normas, técnicos e investimentos passou a ser organizada e controlada (CARVALHO, 2008, p. 152–154).

Como indicam os debates administrativos e os relatórios ministeriais da segunda metade do século XIX, a presença efetiva do Estado no território raramente ultrapassava os limites das capitais de província. Era nelas que se concentravam os serviços fiscais, militares, jurídicos e técnicos, bem como os investimentos em obras públicas e melhoramentos materiais. Nesse sentido, a centralização “prática” do Império não se dava pela ação direta da Corte sobre a totalidade do espaço imperial, mas pela mediação das capitais, que funcionavam como cabeças fiscais, políticas e militares de cada província, articulando o poder central aos espaços provinciais e locais (CARVALHO, 2008, p. 154).

Essa lógica respondia a um duplo objetivo. Por um lado, buscava-se reduzir a autonomia das municipalidades e conter o poder dos potentados locais, frequentemente associados a circuitos econômicos regionais pouco articulados ao projeto imperial. Por outro, pretendia-se criar centros urbanos capazes de representar simbolicamente a presença da Corte nas províncias, projetando uma imagem de ordem, progresso e autoridade estatal.

Essa concepção centralizadora teve consequências diretas sobre a organização territorial do Estado imperial. Longe de se limitar à concentração decisória na Corte, ela se traduziu em um projeto sistemático de esvaziamento das municipalidades e de fortalecimento das capitais de província como principais pontos de irradiação da ação estatal. Ao retomar a metáfora do Estado macrocéfalo formulada pelo Visconde do Uruguai, José Murilo de Carvalho observa que:

As afirmações de Uruguai têm validade plena no que se refere às tarefas distributivas ligadas ao desenvolvimento social, à promoção da educação e da saúde, e ao desenvolvimento econômico, como a construção de obras públicas, a assistência técnica e creditícia etc. Para tais tarefas a ação do governo central parava nas capitais das províncias, com as únicas exceções dos serviços de correios e das incipientes estradas de ferro. Os únicos agentes do governo central no nível local eram os párocos que, no entanto, se limitavam às tarefas de registro de nascimentos, casamentos e óbitos. A ação dos párocos era mais importante na área político-eleitoral do que na administrativa. Os próprios municípios, aliás, não possuíam um Executivo independente do Legislativo. Daí ficar a ação distributiva na dependência da iniciativa dos poderosos locais (CARVALHO, 2008, p. 154).

Como consequência desse arranjo, a centralização imperial produziu não apenas a concentração funcional da ação estatal nas capitais, mas também o esvaziamento deliberado das instâncias municipais. Como observa Sérgio Buarque de Holanda, esse movimento implicou a progressiva nulificação dos corpos municipais, cuja capacidade política e administrativa foi sendo reduzida em favor das unidades territoriais mais amplas e, sobretudo, das capitais provinciais, responsáveis por mediar a relação entre o poder central e o território (HOLANDA, 2005, p. 24).

A centralização política consolidada após 1850 forneceu as condições institucionais para a operacionalização dessa estratégia territorial. A especialização ministerial, a padronização técnica, a subordinação das repartições provinciais ao governo central e o redirecionamento de capitais disponíveis após o fim do tráfico atlântico permitiram ao Estado intervir de forma seletiva sobre o território, transformando a desigualdade espacial em instrumento de governo. Nesse contexto, integrar não significava homogeneizar, mas hierarquizar o espaço imperial a partir de prioridades fiscais, econômicas e estratégicas.

A infraestrutura, longe de ser distribuída de maneira uniforme, seguiu prioritariamente os eixos exportadores — café, algodão e outros produtos primários —, concentrando investimentos em portos, ferrovias, telégrafos, canais de navegação e obras hidráulicas. A lógica fiscal tornou-se, assim, um princípio de ordenamento territorial: regiões com maior capacidade arrecadatória tendiam a atrair novos investimentos, enquanto áreas consideradas pouco rentáveis permaneciam marginalizadas. Essa assimetria não foi acidental, mas deliberada, compondo uma política territorial que produziu hierarquias espaciais e reforçou o papel das capitais como nós privilegiados da integração imperial.

Nesse sentido, as capitais de província foram fortalecidas como centros administrativos e de circulação, ao passo que cidades médias e antigos polos regionais perderam centralidade. Como demonstra Evaldo Cabral de Mello, esse processo esteve associado à provincialização do comércio e à concentração das atividades econômicas nas capitais, em detrimento de antigos entrepostos herdados do período colonial, consolidando essas cidades como polos administrativos, fiscais e logísticos do Império (MELLO, 1999, p. 221–222).

A racionalidade que sustentava esse projeto foi explicitada de forma clara pelo Visconde do Uruguai, para quem a centralização era condição indispensável à própria existência do Império. Sem ela, argumentava, seria impossível articular o território, uniformizar a moeda, administrar o Exército, melhorar portos ou construir estradas. A centralização política e administrativa aparecia, assim, como o mecanismo capaz de concentrar em um único pulso a direção dos interesses comuns da nação, garantindo o funcionamento da “máquina constitucional” e a governabilidade de um espaço vasto e heterogêneo (SOUSA, 1862).

Essa formulação ajuda a compreender o caráter macrocéfalo do Estado imperial, no qual a concentração decisória na Corte contrastava com a limitada capilaridade administrativa no território. Como ressaltou o próprio Uruguai, tratava-se de um corpo “cuja circulação não chegava às extremidades”, no qual a ação efetiva do governo se interrompia, em grande medida, nas capitais provinciais. Essas cidades tornaram-se, assim, os principais pontos de difusão da autoridade estatal, inibindo a autonomia irrestrita das oligarquias locais e canalizando as demandas provinciais para o centro.

A materialização dessa estratégia também se expressou na reorganização das capitais de província ao longo do século XIX. A transferência ou fundação de novas capitais, como Cuiabá, Maceió, Manaus, Teresina, Curitiba e Aracaju, seguiu critérios técnicos, econômicos e estratégicos, buscando romper com heranças coloniais e instituir centros urbanos capazes de representar, nas províncias, a própria imagem da Corte. Portos, estradas, condições de navegabilidade, disputas oligárquicas e potencial econômico orientaram essas escolhas, revelando um padrão de intervenção territorial coerente com o projeto centralizador do Império.

Paralelamente, as capitais tornaram-se espaços privilegiados de ações modernizadoras. Projetos urbanos, edifícios públicos, praças, jardins e infraestruturas técnicas foram mobilizados como instrumentos de civilização e progresso, conferindo materialidade simbólica à presença do Estado. A velocidade da circulação, de mercadorias, pessoas, informações e capitais, passou a ser concebida como forma de poder, capaz de atravessar territórios considerados atrasados, superar obstáculos naturais e integrar seletivamente regiões periféricas ao projeto imperial.

Nesse contexto, o fortalecimento das capitais de província também se expressou no plano das representações técnicas e visuais do território. À medida que essas cidades se consolidavam como núcleos estratégicos da ação estatal, passaram a ocupar posição de destaque crescente na produção cartográfica, em planos urbanos, plantas administrativas e outros registros gráficos que explicitavam, ou sugeriam, sua centralidade política e territorial. A valorização das capitais não se dava apenas por meio de investimentos materiais, mas também pela forma como eram concebidas, projetadas e representadas.

Como observa Ulpiano Toledo Bezerra de Menezes, esse processo articulava-se à circulação internacional de modelos urbanos associados à modernidade do século XIX, em especial à difusão do paradigma haussmanniano. Originado nas reformas empreendidas em Paris durante o Segundo Império francês, esse modelo urbano respondia às transformações sociais, econômicas e políticas da industrialização, combinando racionalização do espaço, monumentalidade, abertura de eixos viários e maior legibilidade urbana. Sua exportação para outras cidades, europeias ou não, acompanhou a circulação de ideias técnicas e científicas próprias do capitalismo industrial, tornando-se referência para intervenções urbanas em diversas capitais (MENEZES, 2001, p. 9–16).

No entanto, essa valorização cartográfica e simbólica das capitais coexistiu com um interesse limitado do Governo Imperial na produção sistemática de mapas detalhados das províncias como um todo. Segundo Antônio Gilberto Costa, essa lacuna esteve associada tanto à priorização das questões de fronteira quanto à escassez de quadros técnicos em número suficiente para atender às múltiplas demandas do Estado, o que resultou em escolhas seletivas sobre o que mapear, representar e conhecer com maior precisão. A produção cartográfica refletia, assim, não apenas limites técnicos, mas decisões políticas sobre a gestão e a visibilidade do território (COSTA, 2007, p. 168).

No caso brasileiro, a apropriação seletiva desse repertório urbanístico contribuiu para reforçar o papel das capitais de província como vitrines do progresso e da autoridade estatal. Reformas urbanas, abertura de avenidas, criação de praças e implantação de edifícios públicos respondiam não apenas a demandas funcionais, mas também ao objetivo de tornar visível o controle do Estado sobre a cidade e seu território, promovendo o comércio, a circulação e formas de controle social baseadas na visibilidade e na ordenação do espaço urbano.

Esse movimento esteve diretamente associado à intensificação do planejamento urbano e da produção cartográfica ao longo da segunda metade do século XIX. Mapas, plantas e projetos urbanos passaram a funcionar como instrumentos de diagnóstico, projeção e intervenção sobre o espaço, ao mesmo tempo em que reforçavam a centralidade das capitais como nós privilegiados da organização territorial do Império.

Diante das escolhas seletivas do Estado, tanto no investimento em obras públicas quanto na produção de conhecimento técnico sobre o território, iniciativas privadas também

desempenharam papel relevante. Grupos de empresários e agentes locais passaram a produzir atlas e levantamentos mais detalhados, contribuindo para suprir lacunas existentes, sobretudo em relação às províncias mais distantes e menos conhecidas pela Corte. Esses materiais, ao mesmo tempo em que respondiam a interesses econômicos específicos, reforçavam a centralidade das capitais como pontos privilegiados de representação e organização do território imperial.

Dessa forma, as capitais de província podem ser compreendidas como elementos centrais na engrenagem territorial do Império. Elas materializaram, em escala urbana, a racionalidade integradora do Estado imperial, funcionando como pontos de condensação da centralização política, da circulação econômica e da difusão de modelos técnicos e administrativos. Ao operar como “tentáculos” do governo imperial, essas cidades tornaram possível a incorporação seletiva do território às lógicas de governo, estruturando uma geografia do poder fundada na articulação entre centralização política e desigualdade espacial como princípios constitutivos do Estado imperial brasileiro.

Fortaleza na trama das histórias conectadas: capital provincial e integração seletiva do território

Ao longo do século XIX, o território cearense estruturava-se a partir de eixos econômicos cuja origem remontava, em grande medida, ao período colonial. Esses circuitos, inicialmente forjados pela circulação de boiadas, pelo comércio de gêneros agrícolas e pela articulação entre sertão e litoral, conformaram uma malha territorial descentralizada, marcada pela coexistência de múltiplas centralidades regionais relativamente autônomas. Núcleos como Sobral, Camocim, Granja e Acaraú, ao norte e oeste; Aracati e Icó, articulados ao sul e ao Cariri; bem como o eixo Fortaleza–Baturité–Quixeramobim–Crato, no centro-sul da província, organizavam fluxos que respondiam mais a dinâmicas regionais do que a um comando político centralizado.

Partindo desse quadro, já amplamente analisado pela historiografia sobre a formação territorial e econômica do Ceará, a análise aqui se concentra menos na reconstituição dessas dinâmicas e mais na forma como o Estado imperial apropriou, reorganizou e hierarquizou esses eixos preexistentes.

Esses eixos, contudo, não desapareceram com a consolidação do Estado imperial. Ao contrário, muitos deles seriam posteriormente apropriados, reconfigurados e hierarquizados pelo projeto centralizador do Império, servindo de base para a implantação das futuras estradas de ferro a partir da década de 1870. O que se observa, portanto, não é uma ruptura abrupta com a lógica territorial herdada, mas um processo de reorganização seletiva das rotas existentes, subordinando-as a uma nova racionalidade orientada pela centralização política, pela fiscalidade e pela inserção nos circuitos nacionais e internacionais de circulação.

Nesse contexto, as imposições centralizadoras da Coroa atuaram de maneira decisiva sobre a organização espacial da província. O fortalecimento das capitais de província, e, no caso cearense, de Fortaleza, esteve diretamente associado à tentativa de reduzir a autonomia das elites oligárquicas regionais e de subordinar os antigos eixos econômicos a um centro provincial alinhado ao governo central. Esse processo não se deu sem resistências. Elites locais frequentemente se opuseram às diretrizes centralizadoras, e revoltas de caráter anti-monárquico ou autonomista contribuíram, em alguns casos, para o enfraquecimento ou a marginalização de determinados circuitos regionais. Tornava-se cada vez mais evidente que a permanência e o fortalecimento de um eixo de circulação dependiam de seu grau de alinhamento, ainda que parcial, à política centralizadora do Império.

É nesse quadro que Fortaleza se afirma progressivamente como núcleo irradiador da reorganização territorial da província. Tal fortalecimento não foi espontâneo nem exclusivamente local, mas induzido pelo governo central, que passou a concentrar na capital provincial privilégios administrativos, incentivos fiscais, investimentos em obras públicas e funções estratégicas de controle político, militar e comercial. A centralização provincial, nesse sentido, articulava-se diretamente à centralização do Estado imperial, transformando Fortaleza em um centro intermediário fundamental entre a Corte e o interior do Ceará.

Os chamados “melhoramentos materiais”, como portos, estradas, edifícios públicos, serviços técnicos e, posteriormente, ferrovias, desempenharam papel central nesse processo. Longe de constituírem apenas iniciativas de embelezamento urbano ou de estímulo econômico, essas intervenções integravam uma estratégia mais ampla de afirmação da autoridade estatal no território. Ao concentrar tais investimentos, Fortaleza passou a encarnar, em escala provincial, a presença institucional do governo imperial, funcionando como espaço privilegiado de racionalização administrativa, organização da circulação e visibilidade do poder.

Nesse sentido, a aceleração dos fluxos, de mercadorias, pessoas, informações e capitais, não se apresentava apenas como um objetivo técnico, mas como instrumento político. Reduzir distâncias, reorganizar trajetos e integrar seletivamente o território significava reforçar a governabilidade e subordinar regiões consideradas periféricas às lógicas centrais do Império, especialmente nas províncias do Norte, frequentemente associadas, nos discursos oficiais, à ideia de atraso, dispersão e desarticulação territorial.

A ferrovia emerge, nesse contexto, como elemento-chave da estratégia integradora. Mais do que um simples meio de transporte, ela foi concebida como instrumento de articulação política, social e territorial. Essa concepção aparece de forma particularmente explícita nos relatórios apresentados à Assembleia Legislativa Provincial do Ceará ainda na década de 1860. Ao discutir a viabilidade e os efeitos da ligação ferroviária entre Fortaleza, Baturité e o Cariri, o então presidente da província afirmava:

Um caminho de ferro, que, partindo d’esta capital, atravessasse Baturité e demandasse o Cariry, serviria a um extenso trafego, capaz de largamente compensar os capitais immobilizados. A produção actual das zonas que aquelle caminho teria de cortar já é sufficiente para alimentar o movimento ordinário de uma via férrea; o rumor, porém, da locomotiva despertando a actividade dos agricultores e abrindo-lhes largos horisontes teria o effeito mágico de centuplical-a. E o grandioso futuro de uma semelhante empreza, não ficaria restringido dentro dos limites da provincia. Do Crato ella poderá prolongar um braço as margens do S. Francisco, e prender-se assim a gigantesca rede de caminhos de ferro, projectados ao sul do imperio, e aos quaes servirá de centro o magestoso canal d’aquelle rio. (CEARÁ, 1864, p.40)

Relatórios provinciais da década de 1860 revelam com clareza essa lógica ao defenderem a ligação ferroviária entre Fortaleza, Baturité e o Cariri. A conexão das zonas cafeeiras à capital era apresentada não apenas como solução econômica, mas como etapa de um projeto mais amplo de integração territorial, capaz de inserir o Ceará em um sistema ferroviário nacional.

Nesse sentido, a documentação administrativa da província explicita com clareza a dimensão política e social atribuída aos projetos ferroviários. No relatório de transmissão da presidência

provincial de 1868, a ligação entre Fortaleza, Baturité e o Cariri é apresentada como parte de um projeto territorial mais amplo, voltado à integração do Ceará aos grandes eixos de circulação do Império:

Baturité e os municípios adjacentes, tão importantes pela cultura do café, que alli se desenvolve em grande escala não é somente sob o ponto de vista do comércio e da industria que convém ser ligados a capital, mas especialmente sob o ponto de vista social e político. A linha que se dirigir a Baturité hade ser necessariamente uma secção do traço de outra mais extensa que se encaminhar ao Crato, e esta por sua vez hade aspirar entroncar-se n'alguma grande linha, que fizer parte do systema geral, quando realizar-se o grande pensamento de ligar ao Rio de Janeiro às províncias do Império. (CEARÁ, 1868, p. 2–3)

A ideia de integração Norte–Sul aparece, assim, como horizonte estratégico recorrente na documentação oficial. A partir do Crato, projetava-se o prolongamento da ferrovia em direção ao vale do São Francisco, onde a navegação a vapor permitiria novas conexões com as grandes linhas ferroviárias do Sul do país. Ainda que tais projetos não tenham sido plenamente executados, sua recorrência nos relatórios de presidentes de província, ministros e engenheiros indica a existência de uma racionalidade compartilhada, na qual velocidade, circulação e unidade territorial eram pensadas de forma articulada. Enquanto a malha ferroviária nacional permanecia incompleta, essas propostas expressavam a ambição de transformar as próprias estradas de ferro em extensões dos “tentáculos” do governo imperial, conectando diretamente as províncias à Corte.

Nesse processo, o território cearense foi atravessado por uma lógica seletiva de integração. Áreas consideradas produtivas ou estratégicas foram priorizadas, enquanto outras permaneceram à margem dos investimentos estatais. A travessia do semiárido, da caatinga e das zonas afetadas por eventos climáticos extremos — como a grande seca de 1877–1879 — passou a ser reinterpretada como desafio técnico e oportunidade modernizadora. Obras ferroviárias, açudes e intervenções infraestruturais apresentavam-se como instrumentos capazes de “corrigir” a natureza, mascarar a pobreza estrutural e reinscrever essas regiões em um discurso de progresso e integração.

Fortaleza, nesse sentido, não se configurou apenas como um ponto terminal ou como simples sede administrativa, mas como eixo articulador de um projeto territorial mais amplo. Ao concentrar funções políticas, fiscais, técnicas e simbólicas, a capital provincial tornou-se peça-chave na trama das histórias conectadas que ligavam o interior cearense, as demais províncias e, em última instância, a Corte imperial. A integração seletiva do território não apenas redefiniu os fluxos econômicos da província, mas consolidou Fortaleza como dispositivo territorial central da política imperial no Ceará, evidenciando como a centralização do Estado brasileiro no século XIX se construiu, materialmente, a partir da articulação entre circulação, hierarquização espacial e poder.

Referências

Documentação primária:

CEARÁ. Relatório apresentado à assembleia legislativa provincial do Ceará pelo excellentíssimo senhor Dr. Lafayette Rodrigues Pereira por ocasião da instalação da mesma assembléa no 1º de outubro de 1864)

CEARÁ. Relatório com que o Excelentíssimo Senhor Doutor Pedro Leão Vellozo passou a administração da Província ao Excellentíssimo Senhor 1º Vice-Presidente Dr. Antonio Joaquim Rodrigues Junior, no dia 22 de abril de 1868 (anexo 3), p. 2-3.)

Visconde do Uruguai (Paulino José Soares de Sousa, 1862). Ensaio sobre o Direito Administrativo. Edição fac-similar. Brasília: Senado Federal, 1997.

Bibliográfica:

CABRAL, Dilma. Secretaria de Estado dos Negócios do Império. Memória da Administração Pública Brasileira, 2014. Disponível em: .Acesso em: 25 nov. 2025.

CARVALHO, José Murilo de. A Construção da Ordem: a elite política imperial. Teatro das Sombras: a política imperial. 4ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

COSTA, Antônio Gilberto (org). Roteiro Prático de Cartografia: da América Portuguesa ao Brasil Império. Belo Horizonte: UFMG, 2007.

GABLER, Louise. A Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e a modernização do Império (1860-1891). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2012, p.25. Disponível em: <https://goo.gl/b3hukz>. Acesso em: 25 nov. 2025.

GIRÃO, Raimundo. História Econômica do Ceará. Fortaleza: Editora “Instituto do Ceará”, 1947.

HOBBSAWM. Eric J. A Era do Capital (1848-1875). 21ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2014.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. Reações e Transações. In: Idem (org.). História geral da civilização brasileira. O Brasil Monárquico. Tomo II. Vol.3. 2ª Ed. São Paulo: DIEL, 2005.

MELLO, Evaldo Cabral de. O norte agrário e o Império. Rio de Janeiro:Topbooks: 1999, p.26.

MENEZES, Ulpiano Toledo Bezerra de. Prefácio: Cidade Capital, Hoje? In: SALGUEIRO, Heliana Angotti (org.). Cidades Capitais do Século XIX: Racionalidade, cosmopolitismo e transferência de modelos.. São Paulo: Edusp, 2001

MORAES, Antonio Carlos Robert. Território e História no Brasil. 2ª ed. São Paulo: Annablume, 2005.

SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. Planos para o Império: Os planos de viação para o Segundo Reinado (1869-1889). São Paulo, Alameda, 2012.

SYDRIÃO, Régis Leitão. *Melhoramentos materiais: obras públicas e cartografia do Ceará (c. 1850–1930)*. 2024. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da Engenharia no Brasil: Séculos XVI a XIX*. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1984.

VIRILIO, Paul. *Velocidade e Política*. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

