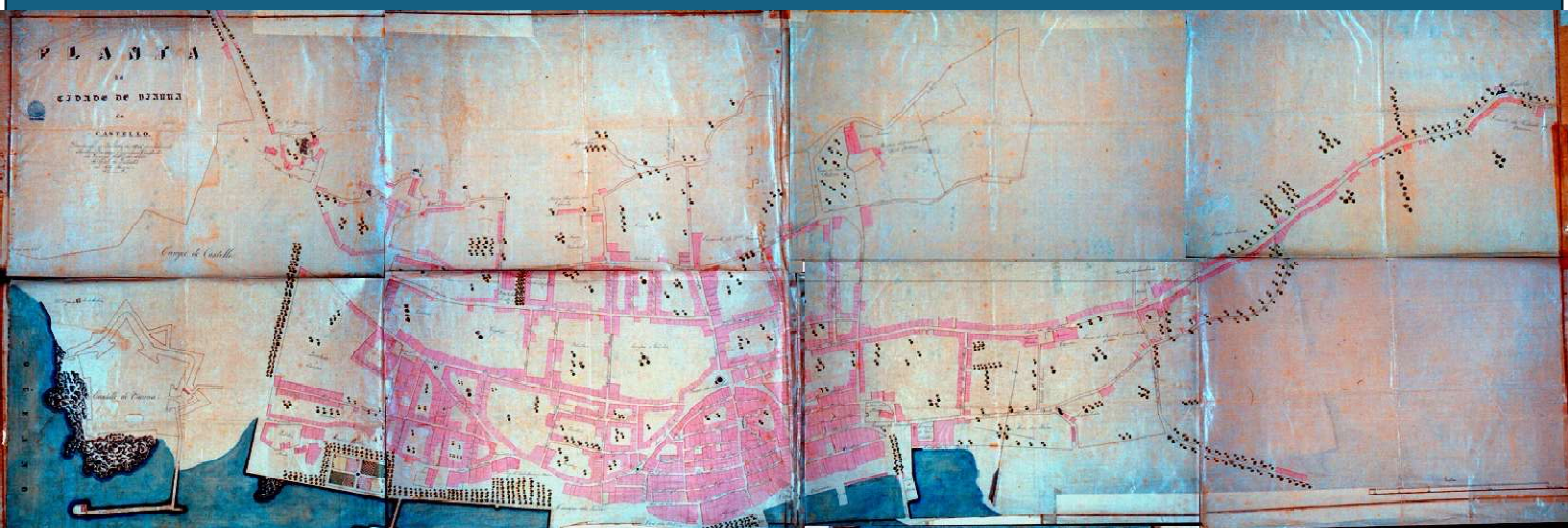


ATAS.

X Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica

5 a 7 + 8 de novembro de 2024

Viana do Castelo



Coordenação

Mário Gonçalves Fernandes

FLUP - 2024

ORGANIZAÇÃO



CÂMARA MUNICIPAL
VIANA DO CASTELO



APOIOS



Ficha Técnica

Título:

ATAS. X Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica

Coordenador:

Mário Gonçalves Fernandes

Autores

Vários

Edição:

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Ano de edição:

2024

Local de edição:

Porto

Suporte:

Eletrónico

ISBN: 978-989-9193-39-0

DOI: <https://doi.org/10.21747/978-989-9193-39-0/ata>

Alojado na Biblioteca Digital da FLUP

Imagem da capa:

Planta da Cidade de Vianna do Castello, Desenhada em Nov. de 1855 por Fortunato Anselmo Damazio, Engenheiro Conductor da Direcção Geral das Obras Publicas dos Districtos do Porto, Braga e Vianna, 1:1000 aprox., 250 x 83 cm, Biblioteca da Sociedade de Geografia de Lisboa.

PÁGINA INTENCIONALMENTE EM BRANCO

ÍNDICE

CRÉDITOS	8
NOTA DA ORGANIZAÇÃO	12
PROGRAMA GERAL	16
PROGRAMA DE APRESENTAÇÃO DE COMUNICAÇÕES.....	17
RESUMOS, RESUMOS ALARGADOS E TRABALHOS COMPLETOS	21
ÁREA TEMÁTICA 2 – CARTOGRAFIA DAS FRONTEIRAS E DOS LIMITES	22
Reflexões sobre os conflitos em relação aos limites territoriais no Brasil: o caso do Estado do Mato Grosso versus o Estado do Pará	23
Uma carta inacabada: a “Nova Lusitania” de 1817	31
A importância do Forte do Presépio na ocupação da Amazônia.....	56
Do Tratado de Limites à Ata Geral de Delimitação entre Portugal e Espanha - Cartografia e Contributos dos Militares para o estabelecimento da fronteira luso-espanhola	69
ÁREA TEMÁTICA 4 – CARTOGRAFIA URBANA: PLANOS E PROJETOS.....	82
Onde estão os rios petropolitanos da Planta de Petrópolis – 1846 ?	83
Freguesia de Jacarepaguá (cidade do Rio de Janeiro) – Reconstrução dos limites políticos-Administrativos históricos	91
As inundações nas adjacências do Palácio Imperial: uma leitura de cenários na área gênese de Petrópolis a partir de documentos cartográficos históricos e levantamentos contemporâneos	98
Viana do Castelo: planta e plano da cidade contemporânea	107
Atlas das Cidades do Norte de Portugal (ACINP): cartografia temática e plantas e projetos antigos	112
O Álbum das Plantas de tudo o que contem a Misericórdia da Villa de Vianna	117
A cartografia da cidade de São Paulo no século XIX: o espaço urbano em processo de transformação acelerado	123
Alterações da paisagem histórica urbana da área central do distrito federal (cidade do Rio de Janeiro) – 1ª metade do século XX	142
ÁREA TEMÁTICA 5 – CARTOGRAFIA TEMÁTICA E REPRESENTAÇÕES TERRITORIAIS.....	150

Santa Anna do Catú no mapa da ferrovia: o olhar cartográfico sobre as nuances do território	151
Dunas e floresta: Detalhes cartográficos entre a defesa costeira e a engenharia hidráulica do Noroeste de Portugal (século XVII-1869)	172
A influência da cartografia escolar alemã do século XIX em Portugal: o caso do <i>Atlas Escolar Portuguez</i> (1897) de Ricardo Lüddecke	191
As representações cartográficas do território Quilombola da Tabacaria no município de Palmeira dos Índios/Alagoas	193
O problema da localização da nova capital: o Plano de Viação Nacional e a narrativa cartográfica na década de 1940	203
Significados dos mapas e a construção de narrativas sobre os espaços turísticos do Rio de Janeiro	221
<i>O esforço do homem na bacia do Mondego</i> (1940) ou Alfredo Fernandes Martins “desenhando com rigor e finura e compondo mapas expressivos”	237
Os mapas da ‘Introdução geográfica’, de F. X. Silva Teles e a afirmação da Geografia científica em Portugal	249
A cartografia histórica e a expressão gráfica no apoio à divulgação do património itinerário: a reflexão comparada de uma via clássica com uma estrada moderna	252
Cartografia histórica como base para o questionamento sobre territórios, no encontro da arte, ciência e técnica	261
ÁREA TEMÁTICA 6 – CARTOGRAFIA E TOPONÍMIA HISTÓRICA	283
Fontes para a toponímia de Minas Gerais no Brasil do século XIX: os roteiros e perfis de Virgil von Helmreichen	284
Análise da toponímia de Angra dos Reis no estado do Rio de Janeiro	298
Análise toponímica comparativa dos encartes dos exemplares do mapa da Nova Lusitânia	305
Análise cartográfica-toponímica da carta da Nova Lusitânia – exemplar de Lisboa	311
Os mapas do rio Amazonas, Negro, Branco...: da Viagem Filosófica, 1783 até 1846, atribuídos a José Joaquim Freire	323
Os nomes geográficos da Imperial Cidade de Petrópolis/RJ – análise da dinâmica toponímica a partir de documentos cartográficos	337
ÁREA TEMÁTICA 7 – CARTOGRAFIA, ARQUIVOS E COLEÇÕES CARTOGRÁFICAS	345
Contribuição para a construção de uma história dos mapas táteis no Brasil	346
Os mapas mais influentes impressos do Brasil, segundo a obra de Max Justo Guedes: 1506-1922	348
Coleção Cartográfica da Mapoteca Histórica do Itamaraty: aspectos gerais do acervo e processo de catalogação	367
Paracatu nos mapas dos Setecentos e Oitocentos Joanino – Guia de Cartografia Histórica	385
Cartografia histórica da DGT - Arquivo e coleções	387
ÁREA TEMÁTICA 9 – CARTOGRAFIA HISTÓRICA E NOVAS TECNOLOGIAS	389

Análise do potencial da impressão 3D para a adaptação de mapas antigos para uso didáticos por pessoas com deficiência visual.	390
Aplicação de Realidade Virtual na divulgação e preservação do patrimônio histórico: Caso Forte do Raio, Itaguaí – RJ	392
Extract Map: a proposta de um aplicativo para a organização de documentos cartográficos antigos por meio da toponímia.....	413
A reconstituição do <i>Caminho dos Currais e Bahia</i> através do território do Distrito Federal com o auxílio da cartografia digital	416
O traçado das bandeiras paulistas entre o Vale do Ribeira e a região Planaltina Paulista	436

CRÉDITOS

ÁREA TEMÁTICA 2 – CARTOGRAFIA DAS FRONTEIRAS E DOS LIMITES

Reflexões sobre os conflitos em relação aos limites territoriais no Brasil: O caso do Estado do Mato Grosso versus o Estado do Pará

Fábio Lima, Fábria Zaloti, Manoel Couto Fernandes & Paulo Menezes

Uma carta inacabada: a “Nova Lusitania” de 1817

Francisco Corrêa-Martins

A importância do Forte do Presépio na ocupação da Amazônia

Graciete Guerra da Costa

Do Tratado de Limites à Ata Geral de Delimitação entre Portugal e Espanha

Nuno Vicente & Luisa Remédios

ÁREA TEMÁTICA 4 – CARTOGRAFIA URBANA: PLANOS E PROJETOS

Onde estão os rios da planta de Petropolis – 1846 traçados por Koeler nos dias de hoje (1846 – 1999)?

Alice Ayres de Jesus, Tainá Latea & Manoel Couto Fernandes

Freguesia de Jacarepaguá (Cidade do Rio de Janeiro) – reconstrução dos limites políticos-administrativos históricos

Gabriel Furtunato, Tainá Laeta & Paulo Menezes

As inundações nas adjacências do Palácio Imperial: uma leitura de cenários na área gênese de Petrópolis a partir de documentos cartográficos históricos e levantamentos contemporâneos

Manoel do Couto Fernandes, Miguel Alt, Fernando Antunes, Francisco Gomes & Paulo Menezes

Viana do Castelo: plantas e planos da cidade contemporânea em Portugal

Mário Gonçalves Fernandes

Atlas das Cidades do Norte de Portugal (ACINP): cartografia temática e plantas e projetos antigos

Mário Gonçalves Fernandes, Helder Marques & Luís Martins

O Álbum das Plantas de tudo o que contem a Misericórdia da Villa de Vianna

Mário Gonçalves Fernandes & Ana Rita Cunha

A cartografia da cidade de São Paulo no século XIX: o espaço urbano em processo de transformação acelerado
Paulo Assunção

Alterações da paisagem histórica urbana da área central do distrito federal (Cidade do Rio de Janeiro) – 1ª metade século XX

Tainá Laeta, Luiza Gusmão de Souza, Agelline Bulla & Paulo Menezes

ÁREA TEMÁTICA 5 – CARTOGRAFIA TEMÁTICA E REPRESENTAÇÕES TERRITORIAIS

Santa Anna do Catú no mapa da ferrovia: o olhar cartográfico sobre as nuances do território

Adriana Arnaut & Paulo Menezes

Dunas e floresta: Detalhes cartográficos entre a defesa costeira e a engenharia hidráulica do Noroeste de Portugal (século XVII-1869)

Ana Isabel Lopes

A influência da cartografia escolar alemã do século XIX em Portugal: o caso do Atlas Escolar Portuguez (1897) de Ricardo Lüddecke

Cristiana Martinha

As representações cartográficas do território Quilombola da Tabacaria no Município de Palmeira dos Índios/Alagoas

Francisca Neta e Denize dos Santos

O problema da localização da Nova Capital: o Plano de Viação Nacional e a Narrativa Cartográfica na década de 1940

Lenora de Castro Barbo

Significados dos mapas e a construção de narrativas sobre os espaços turísticos do Rio de Janeiro

Lohanne Ferreira

O esforço do homem na bacia do Mondego (1940) ou Alfredo Fernandes Martins “desenhando com rigor e finura e compondo mapas expressivos”

Mário Gonçalves Fernandes

Os mapas da ‘Introdução geográfica’, de F. X. Silva Teles e a afirmação da Geografia científica em Portugal

Mário Gonçalves Fernandes & José Ramiro Pimenta

A cartografia histórica e a expressão gráfica no apoio à divulgação do património itinerário: a reflexão comparada de uma via clássica com uma estrada moderna

Miguel Bandeira

A cartografia histórica como base para o questionamento sobre os territórios, no encontro da arte, ciência e técnica
Vasco Cardoso, Mário Gonçalves Fernandes & Carlos Rodrigues

ÁREA TEMÁTICA 6 – CARTOGRAFIA E TOPONÍMIA HISTÓRICA

Fontes para a toponímia de Minas Gerais no Brasil do século XIX: os roteiros e perfis de Virgil von Helmreichen
Antônio Gilberto Costa & Márcia Duarte dos Santos

Análise da toponímia de Angra dos Reis no estado do Rio de Janeiro
Fabia Antunes Zaloti, Lucas Reis & Paulo Menezes

Análise toponímica comparativa dos encartes dos exemplares do mapa da Nova Lusitânia
Gabriel Alves, Letícia Marques, Lucas Reis, Daniel Di Salvo, Tainá Laeta & Paulo Menezes

Análise Cartográfica-Toponímica da Carta da Nova Lusitânia-Exemplar de Lisboa
Paulo Menezes, Manoel Couto Fernandes, Francisco Corrêa-Martins, Tainá Laeta, Daniel Di Savo & Lucas Lanzaro

Os mapas do rio Amazonas, Negro, Branco...: da Viagem Filosófica, 1783 até 1846, atribuídos a José Joaquim Freire
Paulo Menezes, Manoel Couto Fernandes, Francisco Corrêa-Martins, Fabia Zaloti, Tainá Laeta & Lucas Reis

Os nomes geográficos da imperial cidade de Petrópolis/RJ – análise da dinâmica toponímica a partir de documentos cartográficos
Tainá Laeta & Manoel Couto Fernandes

ÁREA TEMÁTICA 7 – CARTOGRAFIA, ARQUIVOS E COLEÇÕES CARTOGRÁFICAS

Contribuição para a construção de uma história dos mapas táteis no Brasil
Waldirene do Carmo, Bárbara Jordão, Carla Sena & Diego Ribeiro

Os mapas mais influentes impressos do Brasil, segundo a obra de Max Justo Guedes
Leniza de Faria Lima Glad, Maria Dulce de Faria & Terezinha de Fátima Puppim dos Reis

Coleção Cartográfica da Mapoteca Histórica do Itamaraty: aspectos gerais do acervo e processo de catalogação
Lucas Figueiredo & Paulo Menezes

Paracatu nos mapas dos Setecentos e Oitocentos Joanino – Guia de Cartografia Histórica
Márcia Maria Santos

Cartografia histórica da DGT - Arquivo e coleções
Paula Camacho

ÁREA TEMÁTICA 9 – CARTOGRAFIA HISTÓRICA E NOVAS TECNOLOGIAS

Análise do potencial da impressão 3D para a adaptação de mapas antigos para uso didáticos por pessoas com deficiência visual

Carla Sena, Diego Ribeiro, Waldirene do Carmo & Bárbara Jordão

Aplicação de Realidade Virtual na divulgação e preservação do patrimônio histórico: Caso Forte do Raio, Itaguaí – RJ

Bernardo da Cunha & Juliana Fosse

Extract Map: a proposta de uma aplicação para a organização de documentos cartográficos antigos digitalizados por meio da extração da toponímia

Francisco Gomes & Paulo Menezes

A reconstituição do Caminho dos Currais e Bahia através do território do atual Distrito Federal com o auxílio da Cartografia Digital

Lenora de Castro Barbo & Jorge Cintra

O traçado das bandeiras paulistas entre o Vale do Ribeira e a Região Planaltina Paulista

Lucas Rios & Jorge Cintra

NOTA DA ORGANIZAÇÃO

Continuando a constituir-se como oportunidade de reunião de investigadores, professores e estudantes interessados na Cartografia Histórica e na História da Cartografia de matriz lusófona e visando o aprofundamento das relações entre a universidade e a sociedade, assim contribuindo para a descentralização da cultura e da divulgação científica, o X Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, realizou-se desta vez Viana do Castelo, na sequência das reuniões do Rio de Janeiro (2005), Lisboa (2007), Ouro Preto (2009), Porto (2011), Petrópolis (2013), Braga (2015), Rio de Janeiro de novo (2017), Chaves (2019 – partilhado com Porto e Baião) e S. Paulo (2022).

Com coordenação do Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, a organização do X.SLBCH foi partilhada com a Câmara Municipal de Viana do Castelo, decorrendo a totalidade dos eventos na cidade de Viana do Castelo.

Página web do X.SLBCH: <https://xslbcartografiahis.wixsite.com/edicao2024>

Comissão Organizadora:

Mário Gonçalves Fernandes (Faculdade de Letras da Universidade do Porto)
João Carlos Garcia (Faculdade de Letras da Universidade do Porto)
Vasco Cardoso (Faculdade de Belas Artes da Universidade do Porto)
Rui Paes Mendes (Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território)
Luís Miguel Moreira (Universidade do Minho)
Luís Nobre (Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo)
Manuel Vitorino (Vice-presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo)

Comissão Científica:

Antônio Gilberto Costa (Universidade Federal de Minas Gerais)
Beatriz Bueno (Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo)
Francisco José Corrêa Martins (Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro)
Helder Trigo Gomes Marques (Faculdade de Letras da Universidade do Porto)
João Carlos Garcia (Faculdade de Letras da Universidade do Porto)
Jorge Pimentel Cintra (Universidade de São Paulo)
Luís Miguel Moreira (Universidade do Minho)
Manuel C. Teixeira (Universidade Técnica de Lisboa)
Manoel do Couto Fernandes (Universidade Federal do Rio de Janeiro)

Márcia Maria Duarte do Santos (Universidade Federal de Minas Gerais)
Maria Angélica Silva (Universidade Federal de Alagoas)
Maria Dulce de Faria (Biblioteca Nacional do Brasil)
Mário Gonçalves Fernandes (Faculdade de Letras da Universidade do Porto)
Miguel Sopas Bandeira (Universidade do Minho)
Paulo Márcio Leal de Menezes (Universidade Federal do Rio de Janeiro)
Renata Araújo (Universidade do Algarve)
Walter Rossa (Universidade de Coimbra)

Áreas temáticas:

O conjunto de áreas temáticas acompanhou uma estruturação consolidada ao longo dos simpósios:

1. Cartografia dos viajantes e de viagens
2. Cartografia das fronteiras e dos limites
3. Cartografia topográfica e militar
4. Cartografia urbana: plantas e projetos
5. Cartografia temática e representações territoriais
6. Cartografia e toponímia histórica
7. Cartografia, arquivos e coleções cartográficas
8. Cartografia histórica: ensino e difusão
9. Cartografia histórica e novas tecnologias
10. Outras áreas temáticas

Vistas, revistas e aprovadas todas as propostas, em rigoroso processo de arbitragem, não se verificaram sugestões de comunicação adequadas às áreas temáticas 1, 3 e 8.

No âmbito do X.SLBCH foram inauguradas três exposições de cartografia, sendo que as duas da responsabilidade de Luís Miguel Moreira e do Centro de Informação Geoespacial do Exército (CIGE) se mantiveram abertas apenas durante o Simpósio e a exposição sobre cartografia da cidade de Viana do Castelo se manteve aberta à cidade entre os dias 6 e 22 de novembro:

Exposição "**Planta e Plano - Viana do Castelo s. XIX** - resultante de uma ideia, de um percurso e de uma circunstância. Imaginada em 1998, encontrou oportunidade na circunstância da organização do X Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica e na conjugação do apoio da Câmara Municipal de Viana do Castelo e da disponibilidade da Secretaria-Geral da Economia, em cujos arquivos se encontram os documentos originais mostrados: Carta Cadastral da Cidade de Vianna do Castello (1868/69) e Plano de Melhoramentos da Cidade de Viana do Castelo (1882)."

Exposição **“Do Amazonas ao Prata e do Atlântico aos contrafortes dos Andes. Os militares na construção da América Portuguesa”** - organizada por Luís Miguel Moreira e pelo Centro de Informação Geoespacial do Exército (CIGE) - também responsáveis pela autoria e edição do catálogo (1ª edição de novembro de 2022) – para a qual “foi selecionado um universo composto por quase seis dezenas de mapas que definem um friso cronológico que se estende desde meados do século XVI até 1824” e que abarca “um conjunto bastante heterogêneo, apresentando diversidade quanto aos modos de produção, tipologia e, sobretudo, nas escalas, que variam desde as mais pequenas, que representam toda a América do Sul, a plantas de grande escala, de fortificações ou de povoações brasileiras”.

Exposição **“Mapas das regiões de Portugal: mal se governa o país que não se conhece...”** - organizada por Luís Miguel Moreira e pelo Centro de Informação Geoespacial do Exército (CIGE) - também responsáveis pela autoria e edição do catálogo (1ª edição de novembro de 2020) – na qual se dá a conhecer “as perspetivas regionais/provinciais do nosso País, a partir de uma seleção de mapas, manuscritos e impressos, que, ao longo do tempo, serviram de ilustração às descrições coro-geográficas, ou suporte às decisões político-jurídico-administrativas e militares”. Muitos elaborados por militares, estes documentos são apresentados numa organização baseada “nas seis tradicionais (ou históricas) províncias portuguesas, a saber: Entre Douro e Minho, Trás-os-Montes, Beira, Estremadura, Alentejo e algarve, as quais se complementam com os territórios dos arquipélagos dos Açores e da Madeira, justamente porque, entre os séculos XVII e XIX, esta divisão regional era, simultaneamente, a divisão coro-geográfica e militar”.

O X.SLBCH foi [acreditado](#) pelo Conselho Científico-Pedagógico de Formação Contínua (CCPFC), com a atribuição de 1 crédito a professores do Ensino Básico e Secundário, Grupos de docência 200, 400 e 420, sendo gratuitas as inscrições de professores das escolas do município de Viana do Castelo.

No contexto das atividades do X.SLBCH, foi ainda promovido o concurso “O MEU MAPA DE VIANA”, visando incrementar a difusão da investigação e do ensino em cartografia entre alunos e professores das escolas portuguesas, públicas e privadas, do Ensino Básico e do Ensino Secundário, estimulando a elaboração de cartografia pelos estudantes, com o acompanhamento de docentes, podendo estes acompanhar e orientar a elaboração do mapa de cada estudante, de forma individualizada e isolada, e podendo também encarar o concurso como um instrumento a integrar nas estratégias de formação-aprendizagem para as suas turmas. A participação no concurso esteve aberta a todos os estudantes do 3º Ciclo do Ensino Básico e do Ensino Secundário das escolas portuguesas do Continente e Regiões Autónomas, assim como de escolas portuguesas sedeadas em países estrangeiros, podendo os concorrentes serem repartidos em duas categorias: alunos do 3º Ciclo do Ensino Básico (7º, 8º e 9º anos de escolaridade) e alunos do Ensino Secundário (10º, 11º e 12º anos de escolaridade). Infelizmente, devido ao reduzido número de trabalhos submetidos o concurso foi anulado, conforme previsto no Artº 8º, ponto 2, do regulamento - <https://xslbcartografiahis.wixsite.com/edicao2024/concursoescolar>

Finalmente, estando organizadas por área temática e, em cada uma, por ordem alfabética do primeiro nome do primeiro autor, as presentes atas refletem rigorosamente o programa concretizado, pelo que apenas contêm os contributos efetivamente apresentados durante o X.SLBCH.

PROGRAMA GERAL

05 novembro

09:00 – Abertura do secretariado - receção da Biblioteca Municipal de Viana do Castelo.

10:00 – Sessão de abertura – Biblioteca Municipal de Viana do Castelo - Sala Couto Viana.

11:00 – 18:00 - Sessões de apresentação de comunicações - Biblioteca Municipal de Viana do Castelo, sala Couto Viana.

18:15 – Abertura de exposições - hall da receção da Biblioteca Municipal de Viana do Castelo:

“Mapas das Regiões de Portugal: mal se governa o país que se não conhece...”

Luís Miguel Moreira e Centro de Informação Geoespacial do Exército (2020)

“Do Amazonas ao Prata e do Atlântico aos contrafortes dos Andes. Os militares na construção da América Portuguesa”

Luís Miguel Moreira e Centro de Informação Geoespacial do Exército (2022)

06 novembro

09.30 – 18:00 - Sessões de apresentação de comunicações - Biblioteca Municipal de Viana do Castelo, sala Couto Viana e sala de Formação.

18:30 – Abertura da exposição **“Planta e Plano Viana do Castelo s. XIX”** – Antigos Paços do Conselho.

07 novembro

09.30 – 18:00 - Sessões de apresentação de comunicações - Biblioteca Municipal de Viana do Castelo, sala Couto Viana.

20:00 – Jantar do Simpósio.

08 novembro

10:00 - Visita guiada ao centro histórico de Viana do Castelo (encontro no chafariz da Praça da República/Praça da Rainha/Campo do Forno).

PROGRAMA DE APRESENTAÇÃO DE COMUNICAÇÕES

05 novembro

Biblioteca Municipal de Viana do Castelo – Sala Couto Viana

11:00 – 12:30

2. Cartografia das fronteiras e dos limites

Moderação: Maria Dulce de Faria

- A importância do Forte do Presépio na ocupação da Amazônia - Graciete Guerra da Costa [apresentação de Lenora Barbo]
- Uma carta inacabada: a “Nova Lusitania” de 1817 - Francisco Corrêa-Martins
- Reflexões sobre os conflitos em relação aos limites territoriais no Brasil: O caso do Estado do Mato Grosso versus o Estado do Pará - Fábio Lima, Fábria Zaloti, Manoel Fernandes e Paulo Menezes

Almoço Livre

14:30 - 16:00

2. Cartografia das fronteiras e dos limites | 7. Cartografia, arquivos e coleções cartográficas

Moderação: Luís Moreira

- Do Tratado de Limites à Ata Geral de Delimitação entre Portugal e Espanha - Nuno Vicente
- Cartografia histórica da DGT: arquivo e coleções - Paula Camacho

Intervalo

16:30 – 18:00

7. Cartografia, arquivos e coleções cartográficas

Moderação: Antônio Gilberto Costa

- Coleção Cartográfica da Mapoteca Histórica do Itamaraty: aspectos gerais do acervo e processo de catalogação - Lucas Augusto Alves Figueiredo
- Os mapas mais influentes impressos do Brasil, segundo a obra de Max Justo Guedes - Leniza de Faria Lima Glad, Terezinha de Fátima Puppim dos Reis e Maria Dulce de Faria
- Paracatu nos mapas dos Setecentos e Oitocentos Joanino: Guia de Cartografia Histórica - Márcia Maria Santos
- Contribuição para a construção de uma história dos mapas táteis no Brasil - Carla Sena, Waldirene do Carmo, Bárbara Jordão e Diego Ribeiro

06 novembro

Biblioteca Municipal de Viana do Castelo – Sala Couto Viana

09:30 – 10:30

5. Cartografia Temática e Representações Territoriais

Moderação: Paulo Menezes

- O problema da localização da Nova Capital: o Plano de Viação Nacional e a Narrativa Cartográfica na década de 1940 - Lenora Barbo
- Santa Anna do Catú no mapa da ferrovia: o olhar cartográfico sobre as nuances do território - Adriana Arnaut e Paulo Menezes
- A cartografia histórica e a expressão gráfica no apoio à divulgação do património itinerário: a reflexão comparada de uma via clássica com uma estrada moderna - Miguel Bandeira

Intervalo

4. Cartografia urbana: plantas e projetos | 5. Cartografia Temática e Representações Territoriais

- A cartografia da cidade de São Paulo no século XIX: o espaço urbano em processo de transformação acelerado - Paulo Assunção
- A influência da cartografia escolar alemã do século XIX em Portugal: o caso do Atlas Escolar Portuguez (1897) de Ricardo Lüddecke - Cristiana Martinha
- Os mapas da 'Introdução geográfica', de F. X. Silva Teles e a afirmação da Geografia científica em Portugal - Mário Fernandes e José Ramiro Pimenta

Almoço Livre

14:30 - 16:00

5. Cartografia Temática e Representações Territoriais

Moderação: Helder Marques

- A cartografia histórica como base para o questionamento sobre os territórios, no encontro da arte, ciência e técnica - Vasco Cardoso, Mário Fernandes e Carlos Rodrigues
- Significados dos mapas e a construção de narrativas sobre os espaços turísticos do Rio de Janeiro - Lohanne Ferreira
- Dunas e floresta: Detalhes cartográficos entre a defesa costeira e a engenharia hidráulica do Noroeste de Portugal (século XVII-1869) - Ana Isabel Lopes
- As representações cartográficas do território Quilombola da Tabacaria no Município de Palmeira dos Índios/Alagoas - Francisca Neta e Denise dos Santos

Intervalo

16:30 – 18:00

4. Cartografia urbana: plantas e projetos

Moderação: Francisco Corrêa-Martins

- Freguesia de Jacarepaguá (Cidade do Rio de Janeiro) – reconstrução dos limites políticos-administrativos históricos - Gabriel Furtunato, Tainá Laeta e Paulo Menezes
- Atlas das Cidades do Norte de Portugal (ACINP): cartografia temática e plantas e projetos antigos - Mário Fernandes, Hélder Marques e Luís Martins
- O Álbum das Plantas de tudo o que contem a Mizericórdia da Villa de Vianna - Mário Fernandes e Ana Rita Cunha
- Viana do Castelo: plantas e planos da cidade contemporânea em Portugal - Mário Fernandes

07 novembro

Biblioteca Municipal de Viana do Castelo – Sala Couto Viana

9:30 – 11:00

6. Cartografia e toponímia histórica | 4. Cartografia urbana: plantas e projetos

Moderação: Márcia Duarte dos Santos

- Análise da toponímia de Angra dos Reis no estado do Rio de Janeiro - Fabia Antunes Zaloti [apresentação de Paulo Menezes]
- Análise Cartográfica-Toponímica da Carta da Nova Lusitânia-Exemplar de Lisboa - Paulo Menezes
- Os Rios Amazonas, Negro, Branco...: Os Mapas da Viagem Filosófica, Uma Análise Cartográfica e Toponímia - Paulo Menezes
- Onde estão os rios da planta de Petropolis – 1846 traçados por Koeler nos dias de hoje (1846 – 1999)? - Alice Ayres, Tainá Latea e Manoel Fernandes

Intervalo

11:30 – 12:30

6. Cartografia e toponímia histórica

Moderação: Manoel Fernandes

- Análise toponímica comparativa dos encartes dos exemplares do mapa da Nova Lusitânia - Gabriel Alves, Leticia Marques, Lucas Reis, Daniel Di Salvo, Tainá Laeta e Paulo Menezes
- Fontes para a toponímia de Minas Gerais no Brasil do século XIX: os roteiros e perfis de Virgil von Helmreichen - Antônio Gilberto Costa e Márcia Duarte dos Santos
- Os nomes geográficos da imperial cidade de Petrópolis/RJ – análise da dinâmica toponímica a partir de documentos cartográficos - Tainá Laeta

Almoço Livre

14:30 - 16:00

9. Cartografia histórica e novas tecnologias | 4. Cartografia urbana: plantas e projetos

Moderação: Vasco Cardoso

- Extract Map: a proposta de uma aplicação para a organização de documentos cartográficos antigos digitalizados por meio da extração da toponímia.- Francisco Gomes e Paulo Menezes
- Aplicação de Realidade Virtual na divulgação e preservação do patrimônio histórico: Caso Forte do Raio, Itaguaí – RJ - Bernardo da Cunha e Juliana Fosse
- A reconstituição do Caminho dos Currais e Bahia através do território do atual Distrito Federal com o auxílio da Cartografia Digital - Lenora Barbo e Jorge Cintra
- Alterações da paisagem histórica urbana da área central do distrito federal (Cidade do Rio de Janeiro) – 1ª metade século XX - Tainá Laeta, Luiza Gusmão de souza, Agelline Bulla e Paulo Menezes

Intervalo

16:30 – 18:00

9. Cartografia histórica e novas tecnologias | 5. Cartografia Temática e Representações Territoriais | 4. Cartografia urbana: plantas e projetos

Moderação: Mário Fernandes

- O traçado das bandeiras paulistas entre o Vale do Ribeira e a Região Planaltina Paulista - Lucas Rios e Jorge Cintra [apresentação de Lenora Barbo]
- Análise do potencial da impressão 3D para a adaptação de mapas antigos para uso didáticos por pessoas com deficiência visual. - Carla Sena, Waldirene do Carmo, Bárbara Jordão e Diego Ribeiro
- O esforço do homem na bacia do Mondego (1940) ou Alfredo Fernandes Martins “desenhando com rigor e finura e compondo mapas expressivos” - Mário Fernandes
- As inundações nas adjacências do Palácio Imperial: uma leitura de cenários na área gênese de Petrópolis a partir de documentos cartográficos históricos e levantamentos contemporâneos - Manoel do Couto Fernandes

RESUMOS, RESUMOS ALARGADOS E TRABALHOS COMPLETOS

ÁREA TEMÁTICA 2 – CARTOGRAFIA DAS FRONTERIAS E DOS LIMITES

Reflexões sobre os conflitos em relação aos limites territoriais no Brasil: o caso do Estado do Mato Grosso versus o Estado do Pará

Fábio da Silva Lima¹

Fábia Antunes Zaloti¹

Manoel do Couto Fernandes¹

Paulo Márcio Leal de Menezes¹

¹ GeoCart - UFRJ, Laboratório de Cartografia - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Avenida Athos da Silveira Ramos, nº.274 - Cidade Universitária - Ilha do Fundão, Rio de Janeiro - RJ, 21941-916

fabiolimageo@gmail.com; fabia.zaloti@gmail.com; manoel.fernandes@igeo.ufrj.br; pmenezes@acd.ufrj.br

Palavras-chave: mapas históricos, limites geográficos, toponímia e conflitos territoriais.

Introdução

Os conflitos espaciais no Brasil têm início nas discussões dos limites entre Capitanias, permaneceram na passagem destas para Províncias, e, posteriormente, de Províncias para Estados. Os limites territoriais sofreram variações ao longo do tempo, e a solução dos conflitos envolvem a composição em busca de acordos, assinatura de convênios, e, por fim, chegando ao judiciário. Os problemas históricos em relação aos limites territoriais, conforme apontado por Cândido Mendes (1868), ocorrem em função da instabilidade e constante modificação, soma-se a essa instabilidade a necessidade de resolução das disputas inerentes aos limites ainda não solucionadas, conforme apontado por Thiers Fleming (1917). O estudo busca apresentar uma reflexão cartográfica e histórica sobre os conflitos em relação aos limites territoriais no Brasil, usando como exemplo o caso do Estado do Mato Grosso *versus* o Estado do Pará, que se iniciou em 2004, na Ação Civil Ordinária (ACO) nº 714 (STF), ajuizada pelo Estado do Mato Grosso contra o Estado do Pará na qual se discute os limites geográficos entre os estados. O Estado do Mato Grosso, inconformado com a referida decisão, ajuizou a Ação Rescisória nº2.964 - Mato Grosso, em 2023, para alteração do limite geográfico e que fosse fixado o ponto conhecido como “Salto das Setes Quedas” da Carta de 1952. Mas, após a definição das coordenadas geográficas do “Salto da Sete Quedas” em trânsito em julgado, acarretará o fim deste conflito? Ou com a evolução das novas tecnologias, dos Sistemas de Informações Geográficas – SIG e num grande volume de bases cartográficas, um novo conflito pode surgir?

Histórico dos conflitos em relação aos limites territoriais

O Brasil, desde seu descobrimento é palco de conflitos em relação aos limites territoriais, o primeiro foi o traçado do Tratado de Tordesilhas, das quais se destacam o mapa de Lopo Homem (1519), com trajeto mais favorável a Portugal, e o de Alonso de Santa Cruz (1530), com trajeto mais favorável a Espanha. (Cortesão, 2009; Ugeda,

2017). No âmbito interno o território foi inicialmente dividido em Capitanias, entretanto, não foi possível delimitar de forma precisa onde as mesmas começavam ou terminavam.

A ocupação do território se intensificou em função da reivindicação da posse (pela observância do *uti-possidetis*), materializada internacionalmente nos tratados. No Brasil Império, teve início a produção de mapas e normas no território nacional, o surgimento da primeira constituição (1824), e a criação de uma instância no judiciário para julgar os conflitos entre as províncias.

Neste período, o Atlas do Império do Brasil de 1868, feito por Cândido Mendes de Almeida, já indicava alguns problemas em relação aos limites territoriais em função da instabilidade e constante modificação (Mendes, 1868) conforme as figuras 1 e 2, nota-se a divergência entre os limites entre as Províncias do Grão-Pará e do Mato Grosso.

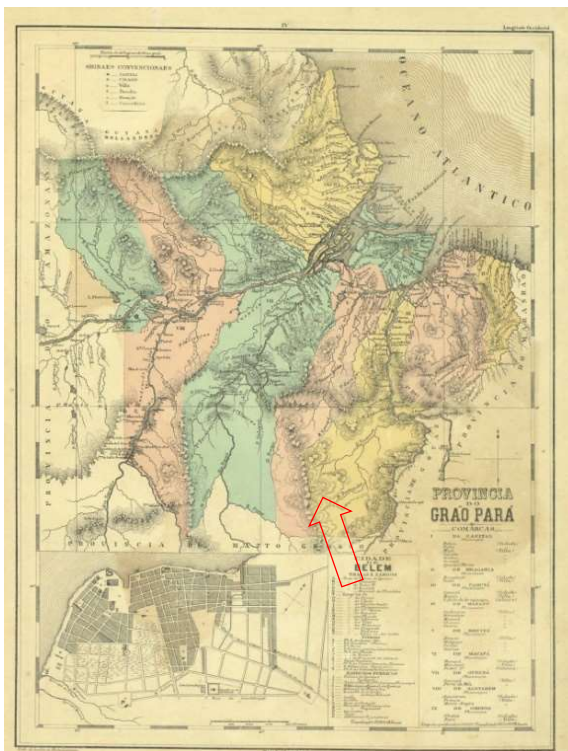


Figura 01 - Província do Grão-Pará

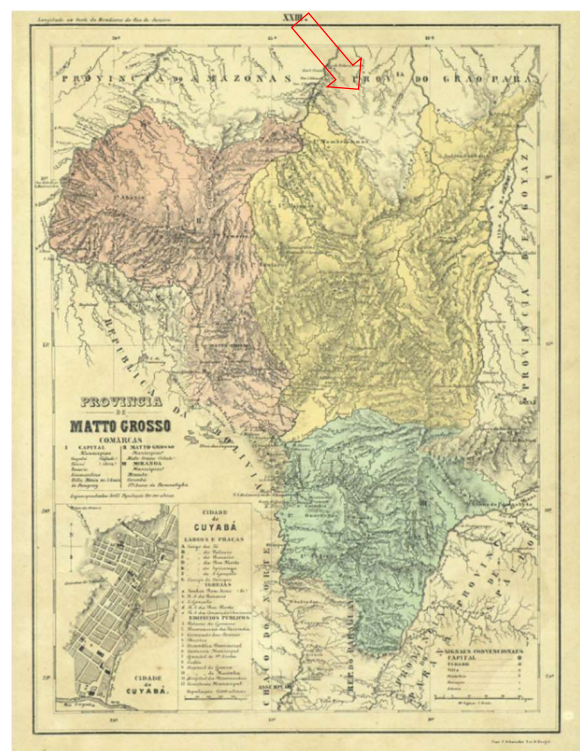


Figura 02 - Província de Mato Grosso

Fonte: Atlas do Brasil, 1868

A figura 01 apresenta a carta da província do Grão-Pará com a divisão judiciária nas seguintes comarcas, da Capital, de Bragança, de Camutá, de Marajó, de Breves, de Macapá, de Gurupá, de Santarém e de Obidos (com os municípios que as compõe). A figura 02 expõe a carta da província de Mato Grosso, com a divisão judiciária nas seguintes comarcas, da Capital, de Mato Grosso e de Miranda (com os municípios que as compõe).

Já o período da República, com ênfase no contexto internacional e na Constituição de 1891, motivou estudos sobre os limites interestaduais (Fleming, 1917) e a elaboração da Carta Internacional do Brasil ao Milionésimo de 1922 (Bhering, 1922). A figura 03 apresenta a folha Juruena articulação SC-21, Carta do Brasil ao Milionésimo de 1922, nessa figura consta a divisão dos Estados do Amazonas, Mato Grosso e do Pará.

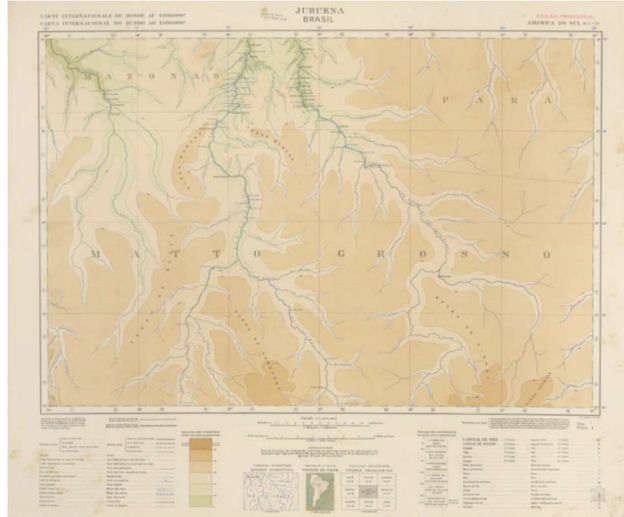


Figura 03 – Folha Juruena - SC-21.

Fonte: Carta do Brasil ao Milionésimo de Bhering de 1922.

E, a posteriori, na elaboração da Carta de Mato Grosso e Regiões Circunvizinhas de 1952 (Brasil, 1952; Rondon, 1952), sob o prisma da Constituição de 1946. A figura 04 apresenta a Folha nº02, da Carta de Mato Grosso e Regiões Circunvizinhas de 1952, nessa figura consta a divisão dos Estados do Amazonas, Mato Grosso e do Pará.

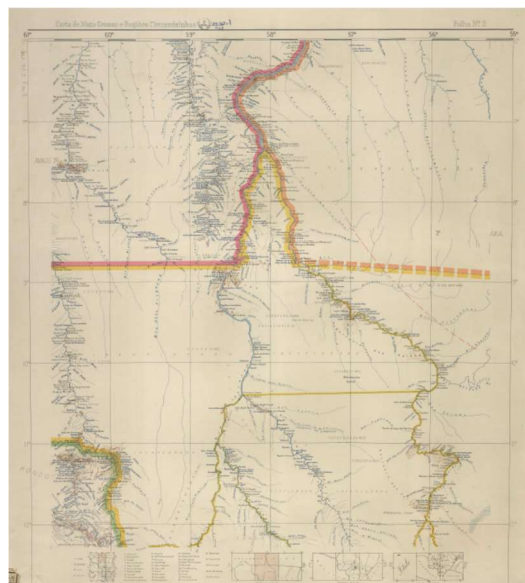


Figura 04 – Folha nº2 da Carta de 1952.

Fonte: Carta de Mato Grosso e Regiões Circunvizinhas de Brasil e Rondon de 1952.

A resolução dos conflitos espaciais se iniciou entre as Capitânicas, na passagem destas para Províncias, e, posteriormente, de Províncias para Estados com variações ao longo do tempo, partindo da composição em busca de acordos, convenções, e chegando ao judiciário, em um primeiro momento com a criação do Supremo Tribunal de Justiça (Constituição de 1824), conferindo-lhe atribuições de resolução de conflitos entre as Províncias (atuais Estados), e, a partir daí, até os dias atuais no Supremo Tribunal Federal (STF) nas Constituições seguintes (1891 à 1988).

Estudo de caso: Estado do Mato Grosso versus o Estado do Pará

O presente trabalho analisa um caso que se iniciou em 2004, na Ação Civil Ordinária (ACO) nº 714 (STF), sob o prisma da Constituição de 1988, ajuizada pelo Estado do Mato Grosso contra o Estado do Pará na qual se discute os limites geográficos entre os estados. O conflito surgiu com a divergência de localização e de toponímia entre a “Cachoeira das Sete Quedas” e o “Salto das Sete Quedas” entre a Carta de 1922 e a Carta de 1952, e da convenção dos limites entre os Estados do Mato Grosso e Pará.

A figura 05 corresponde ao recorte da folha Juruena da Carta do Brasil ao Milionésimo de 1922, no qual pode-se identificar que na parte superior fica localizada a Cachoeira das 7 Quedas, e na parte inferior do mesmo fica localizada o Salto das 7 Quedas.

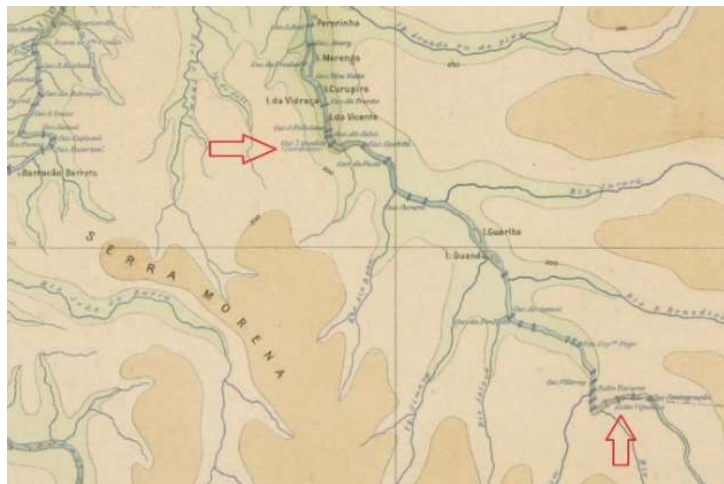


Figura 05 – Recorte da Folha Juruena - SC-21 de 1922.

Fonte: Carta do Brasil ao Milionésimo de Bhering de 1922.

A figura 06 corresponde a um recorte da Folha nº02 da Carta de Mato Grosso e Regiões Circunvizinhas de 1952, podemos identificar que na parte superior do recorte fica localizado o Salto das 7 Quedas, e na parte inferior do mesmo fica localizada a Cachoeira das 7 Quedas.

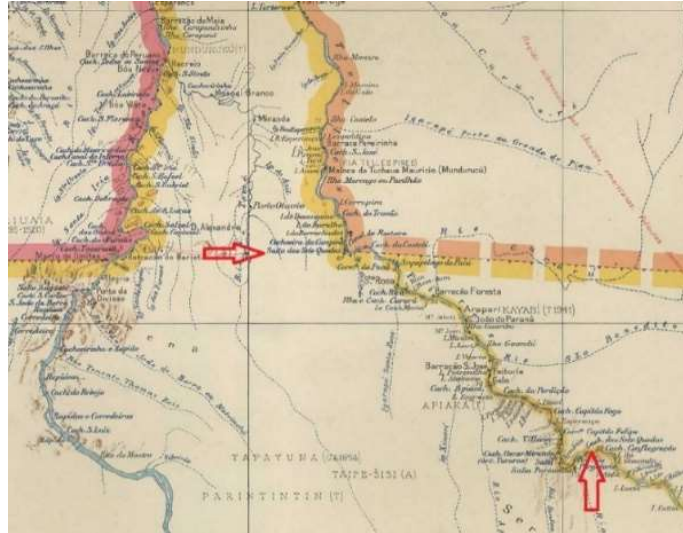


Figura 06 - Recorte da Folha nº2 da Carta de 1952.

Fonte: Carta de Mato Grosso e Regiões Circunvizinhas de Brasil e Rondon de 1952.

Em relação aos limites interestaduais, Thiers Fleming (1917) já apontava a necessidade de resolução das disputas inerentes aos limites ainda não solucionadas, assim “*urge que o Serviço Geográfico do Exército demarque as fronteiras, quanto antes, definitivamente, evitando que como a Fênix ainda renasçam essas questões...*” (Fleming, 1939).

A figura 07 apresenta o estudo dos limites do Pará feito por Thiers Fleming (1917), antes do advento das cartas de 1922 e 1952, que já apresenta diversas áreas contestadas, inclusive a divisão entre os Estados do Pará e Mato Grosso, em especial o trajeto entre a Cachoeira das Sete Quedas e a Ilha do Bananal, que para ela tal divergência já havia sido resolvida pelo convênio de 7 de dezembro de 1900 (Fleming, 1917).

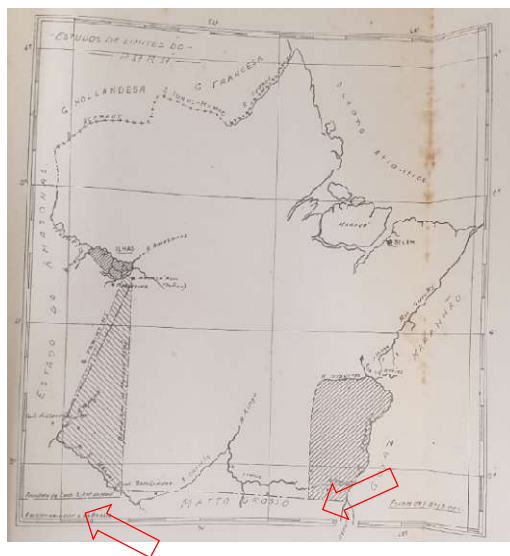


Figura 07 – Estudo dos Limites do Pará de 1917.

Fonte: Fleming, 1917.

Mas a Fênix renasceu, e após quase vinte anos do litígio iniciado em 2004, com a participação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e do Serviço Geográfico do Exército (SGE), foram proferidas 15 decisões monocráticas e 5 acórdãos no STF, sendo que o último acórdão foi responsável por esclarecer razão aos dados contidos na Carta de 1922 e a perícia realizada pelo Serviço Geográfico do Exército (SGE).

O Estado do Mato Grosso, inconformado com a referida decisão, ajuizou a Ação Rescisória nº2.964 - Mato Grosso, em 2023, para alteração do limite geográfico e que fosse fixado o ponto conhecido como “Salto das Setes Quedas” da Carta de 1952. Ainda em 2023, o Ministro Relator, em decisão monocrática, decidiu que “o ajuizamento da ação rescisória revelou mero inconformismo do Estado do Mato Grosso com o resultado da ACO nº714”, tendo em vista o mérito ter sido julgado por unanimidade pelo Plenário do STF e de acordo com o parecer da Procuradoria-Geral da República (PGR). Assim com “base nos princípios da proteção da coisa julgada e do convencimento motivado do juiz” o relator rejeitou o cabimento da ação rescisória.

Cabe salientar que foi apresentado um Agravo Regimental em 2024 contra a decisão, para que o caso seja examinado por uma das Turmas ou pelo Plenário, que decidirão se mantêm ou modificam a decisão, assim chegando ao acórdão definitivo acerca do referido litígio.

Conclusões

Após quase vinte anos do litígio, e com a definição das coordenadas geográficas do “Salto da Sete Quedas” em trânsito em julgado, e com a evolução das novas tecnologias, dos Sistemas de Informações Geográficas – SIG, e na produção de um grande volume de bases cartográficas, de diversas fontes e escalas, (Osofsky, 2007; Ugeda, 2017, Castiglione, 2021; Menezes et. al. 2021), eis que chegamos à conclusão de que uma nova Fênix possa vir a surgir nos próximos anos, com a materialização desta decisão para o ajuste das bases cartográficas, que envolvem inclusive a participação autônoma do legislativo.

Referências Bibliográficas

BHERING, Francisco. “A geografia no Centenário de Independência. Resumo da conferência feita pelo professor Francisco Bhering na Sociedade de Geografia em 07 de dezembro de 1917”. Revista da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro. RJ, tomos. 25-26-27, 1912-1922, 1922, p. 31.

BRASIL. Constituição Política do Império do Brasil, elaborada por um Conselho de Estado e outorgada pelo Imperador D. Pedro I, Carta de Lei de 25 de março de 1824. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao24.htm>. Acesso em: 31 Mai. 2024.

BRASIL. Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil 1891. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao91.htm>. Acesso em: 31 Mai. 2024..

BRASIL. Constituição dos Estados Unidos do Brasil de 1946. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao46.htm>. Acesso em: 31 Mai. 2024.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 31 Mai. 2024.

BRASIL. Ministério da Guerra. Serviço de Conclusão da Carta de Mato Grosso. Carta do Estado de Mato Grosso e regiões circunvizinhas. Rio de Janeiro, RJ: Ministério da Guerra, 1952. 1 mapa em 8 f, 88 x 78. Escala 1:1.000.000, projeção policônica americana. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart341767/cart341767.pdf. Acesso em: 30 Aug. 2023. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart341767/cart341767.html. Acesso em: 31 Mai. 2024.

CASTIGLIONE, Luiz Henrique G. Prefácio. Evolução histórica da geoinformação. In: Cartografias do ontem, hoje e amanhã. MENEZES, Paulo Márcio Leal de, FERNANDES, Manoel do Couto, CRUZ, Carla Bernadete Madureira (org.). 1. ed. Curitiba: Appris, 2021. 529 p, 2021

CORTESÃO, Jaime. História do Brasil nos Velhos Mapas - Obras Completas de Jaime Cortesão - Vol. XI - Tomo I. Imprensa Nacional – Casa da Moeda, Lisboa, Portugal, 2009

FLEMING, Thiers. Limites interestaduaes. Rio de Janeiro, Imprensa Naval: il., mapas (dobrados); 27cm. 184 p, 1917.

FLEMING, Thiers. Pelo Brasil Unido. (Reminiscências da Solução da Questão do Contestado). Revista da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro. Tomo XLVI, 1939.

HOMEM, L. et al. Nautical Atlas of the World. [s.l: s.n.]. Disponível em: <https://www.loc.gov/item/2021668719>. Acesso em: 15 jul. 2024.

MENEZES, Paulo Márcio Leal de, FERNANDES, Manoel do Couto, CRUZ, Carla Bernadete Madureira (org.). Cartografias do ontem, hoje e amanhã. 1. ed. Curitiba: Appris, 2021. 529 p, 2021

MENDES, Cândido. Atlas do Imperio do Brazil comprehendendo as respectivas divisões administrativas, ecclesiasticas, eleitoraes e judicarias: dedicado a Sua Magestade o Imperador o Senhor D. Pedro II, destinado à instrucção publica do Imperio, com especialidade á dos alumnos do Imperial Collegio de Pedro II, 36, xxiii, [1] il., mapas color.; 50 x 33cm, 1868. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/179473>. Acesso em: 31 Mai. 2024.

OSOFSKY, Hari M., A Law and Geography Perspective on the New Haven School, 32 Yale Journal of International Law. 421, 2007.

RONDON, Cândido Mariano da Silva. Carta do Estado de Mato Grosso e Regiões Circunvizinhas. (1952) Serviço de Conclusão da Carta de Mato Grosso - Ministério da Guerra – Estado Maior do Exército. São Paulo: Companhia Litográfica Ipiranga. 1 mapa, colorido, 2,30 m X 1,98 m. Projeção policônica americana. Escala 1:1.000.000.

SANTA CRUZ, A. DE. Islario general de todas las islas del mundo. [Manuscrito]. Disponível em: <https://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000149359&page=1>. Acesso em: 06 Set. 2024.

STF. Supremo Tribunal Federal. Portal do Supremo Tribunal Federal. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=2213720>. Acesso em: 31 Mai. 2024.

UGEDA, Luiz. Direito Administrativo Geográfico: Fundamentos na Geografia e na Cartografia Oficial. Instituto Geodireito. 2017

Uma carta inacabada: a “Nova Lusitania” de 1817

Francisco José Corrêa-Martins

Departamento de Geociências – Instituto de Geociências – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

correa_martins@ufrj.br

Resumo

No século XVIII a Coroa Portuguesa buscou ajustar os limites de sua colônia na América do Sul com outros dois estados europeus, a Espanha e a França. Para tanto a Administração Real incumbiu alguns de seus súditos, com conhecimento astronômico e matemático, para realizar reconhecimentos no território da colônia sul-americana, traçando cartas e mapas daquelas terras, além de realizar observações para determinações geográficas. No final daquela centúria, o conjunto de dados astronômicos e de documentos cartográficos produzidos permitiu que, a partir de uma fração deles, fosse construída uma composição representativa de todo o território da colônia brasileira com uma precisão cartográfica e matemática então inédita, a qual é mais conhecida simplesmente como “Nova Lusitania”. Três espécimes dessa carta, projetada por Antonio Pires da Silva Pontes Leme, foram desenhados por José Joaquim Freire e Manuel Tavares da Fonseca em 1797, 1798, e 1803. Além desses, outros dois exemplares foram reportados. Sobre um deles, o exemplar do Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar (GEAEM), pairavam uma série de questões, tal como a data em que fora elaborado e por quem fora desenhado. Esta pesquisa, iniciada em 2019, e desenvolvida sobre cerca de uma centena de documentos cartográficos, além de documentação administrativa, permitiu estabelecer que esse exemplar foi elaborado no Real Archivo Militar (RAM) em Lisboa em 1817, tendo como base o espécime de 1797, que estava nas mãos de um particular. Ela foi desenhada pelos já mencionados Freire e Fonseca, que trabalhavam naquele arquivo, além de Carlos Joze Correa Botelho. A “Nova Lusitania de 1817” visava preencher a falta de documentos cartográficos sobre o Brasil que aquele órgão possuía então.

Palavras-chave: Real Archivo Militar, Coleções, Cartografia histórica, Portugal, Brasil

Abstract

In the 18th century, the Portuguese Crown sought to adjust the boundaries of its colony in South America with two other European states, Spain and France. To this end, the Royal Administration sent commissioners with astronomical and mathematical knowledge to conduct reconnaissance of the territory of the South American colony, drawing up charts and maps of those lands, in addition to carrying out observations for geographic determinations. At the end of that century, the set of astronomical data and cartographic documents produced allowed, from a fraction of them, the construction of a composition representative of the entire territory of the Brazilian colony with unprecedented cartographic and mathematical precision, best known simply as “Nova Lusitania”. José Joaquim Freire and Manuel Tavares da Fonseca drew three copies of this map, designed by Antonio Pires da Silva Pontes Leme, in 1797, 1798, and 1803. In addition to these, there are two other specimens on record. One of them, the copy from the Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar (GEAEM), was the subject of a series of questions, such as the date it was drawn and by whom it was drawn. This research, which began in 2019 and developed on around a hundred cartographic documents, in addition to administrative documentation, has allowed us to establish that this copy was prepared in the Real Archivo Militar (RAM) in Lisbon in 1817, based on the 1797 specimen, which belonged to a private owner. The same Freire and Fonseca, who worked in that archive, in addition to Carlos Joze Correa Botelho, drew it. The “Nova Lusitania de 1817” aimed to fill the gap in cartographic documents about Brazil that RAM had at the time.

Key words: Real Archivo Militar, Collections, Historical cartography, Portugal, Brazil

Introdução

A carta conhecida como “Nova Lusitania” representa, na cartografia luso-brasileira, a síntese do conhecimento relativo ao território da então colônia portuguesa na América, bem como de suas fronteiras com as possessões de outros países europeus.

Ela foi planejada e elaborada sob a direção de Antonio Pires da Silva Pontes Leme, astrônomo e geógrafo, com base em um conjunto de cartas então existentes no Depósito da Secretaria de Estado da Marinha em Lisboa, além de observações astronômicas realizadas no território da colônia do Brasil, para a determinação de latitude e longitude.

A partir do projeto estabelecido por Pontes Leme, José Joaquim Freire e Manuel Tavares da Fonseca desenharam os três exemplares daquela carta foram produzidos no Real Jardim Botânico de Lisboa entre o final da década de 1790 e início do século XIX, cada um deles com encartes, legendas e dimensões distintas (CORRÊA-MARTINS, 2011, p. 3-12).

Esta pesquisa, iniciada em 2019, enfoca o exemplar sob guarda do Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar (GEAEM), da Direção de Infraestruturas do Exército Português, e outros documentos cartográficos a ele associados, por ser esse espécime considerado como o primeiro desenho ou modelo da “Nova Lusitania”.

O exemplar do GEAEM e o conjunto documental associado

Atualmente, de acordo com as fichas técnicas do GEAEM, disponibilizadas *online* na Biblioteca Digital do Exército¹, a documentação ora em análise é constituída da “Carta geographica de projecção esférica ortogonal da Nova Luzitânia ou América Portuguesa e Estado do Brazil” (título atribuído) cota PT-GEAEM-9994-3-38-52,² (Figura 1) e de um grupo documental composto pelos subconjuntos que o constituem, todos com títulos atribuídos, de “Carta Geral do Brasil: Esboços; Bacia do Amazonas: Esboços; Carta da Fronteira Oeste do Brasil: Esboços; Pormenores do litoral Brasileiro: Esboços”, cota PT-GEAEM-9993-1A-9A-99.³

Esses subconjuntos são compostos da seguinte forma: “Carta Geral do Brasil: Esboços”, com a lista de coordenadas geográficas e a folha de articulação, além de 49 minutas; “Bacia do Amazonas: Esboços”, com 19

¹ <https://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?profile=bde>

² <https://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?&profile=bdn&uri=full=3100024~!285800~!0> Informações disponíveis no formato UNIMARC.

³ <https://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?&profile=bdn&uri=full=3100024~!285607~!0> Informações disponíveis no formato UNIMARC.

minutas, “Carta da Fronteira Oeste do Brasil: Esboços”, com oito minutas,⁴ e por fim, “Pormenores do litoral Brasileiro: Esboços”, com sete minutas⁵. Com exceção das minutas 5216-1A-9A-99, 5263-1A-9A-99 e 5268-1A-9A-99, todos os demais documentos do conjunto documental não apresentam título ou data.



Figura 1 – “Carta Geral do Brasil” – “Nova Lusitania” de 1817. Dimensões: 202 (larg) x 199 (alt) cm. Cota PT-GEAEM-9994-3-38-52. Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar, Direcção de Infra-Estruturas do Exército, Lisboa. Imagem do GEAEM.

⁴<https://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?session=17240P7X17053.23167&menu=home&aspect=subtab11&npp=20&ipp=20&spp=20&profile=bdn&ri=1&source=%7E%21dglb&index=.GW&term=Carta+da+Fronteira+Oeste+do+Brasil%3A+Esbo%C3%A7os&x=0&y=0&aspect=subtab11>

⁵<https://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?session=17240P7X17053.23167&menu=home&aspect=subtab11&npp=20&ipp=20&spp=20&profile=bdn&ri=5&source=%7E%21dglb&index=.GW&term=Pormenores+do+litoral+Brasileiro&x=0&y=0&aspect=subtab11>

Estudos anteriores sobre o acervo documental cartográfico associado ao exemplar do GEAEM

A primeira menção ao “exemplar lisboeta” parece ser aquela realizada por Duarte da Ponte Ribeiro (1876, p. 24) que, em uma nota sobre o exemplar da “Carta geographica de projecção esférica orthogonal da Nova Lusitania ou Estado do Brazil, e parte da America Meridional” [sic], que hoje está na Mapoteca do Itamaraty (ERE-Rio)⁶ afirmou: “Esta Carta em quatro folhas de grande escala é cópia do original certificada pelo Director do Archivo do Ministerio da Guerra do Reino de Portugal onde ella se conserva”.

Uma descrição mais alentada foi realizada pelo então capitão de fragata Ernesto de Vasconcellos, na época Secretário Geral da Sociedade de Geografia de Lisboa, no catálogo relativo à exposição realizada na capital portuguesa em dezembro de 1903, e que foi publicado no ano seguinte. Deve ser ressaltado que alguns dos pontos dessa descrição também apareceram na Terceira Memória Brasileira relativa à questão dos limites fronteiriços entre o Brasil e a Guiana Inglesa em 1904 (CORRÊA-MARTINS, 2011, p. 11).

Ernesto de Vasconcellos registrou, sob o número 1057, a “Carta Geral do Brazil [sic]. Escala de 1 grau equivalente a 0^m, 043. Manuscrito colorido sem título, nem data ou nome do autor”. Que “Contém as plantas seguintes: ‘Barra do Rio Grande’ levantada em 1779 pelo brigadeiro eng^o José Custodio de Sá e Faria”; da “Barra do Rio de Janeiro”; da “Praia da Pescaria, ilhas, pontas e praias próximas”, “Planta hydrographica do Porto de Pernambuco” e da “Barra da Bahia”, informações essas oriundas da então “Direcção Geral dos Serviços de Engenharia” do Exército Português (DGSE).⁷

Contudo, para além da comparação feita com a reprodução do exemplar de 1803 parcialmente preservado em Paris, e impresso no atlas relativo à já mencionada questão de limites (CORRÊA-MARTINS, 2011, p. 11), Ernesto de Vasconcellos se convencera de que esse era um exemplar da *Nova Lusitania* porque, na mesma exposição, estava um mapa, apresentado sob o número 1080, também da DGSE, referido como “Carta da bacia do Rio Amazonas desde o Rio Tocantins até ao Rio Madeira” [sic],⁸ com “Escala de 1 grau equivalente a 0^m, 046”, no qual, na porção inferior da carta, fora da moldura da mesma, depois da explicação de signaes, equivalentes ao itinerário percorrido pela Real Expedição Philosophica Botanica, lê - se:

“Este Mappa foi copiado, e reduzido, por José Joaquim Freire Dezenhador da quella Expedição; e cujo original era o Mappa Ge\ral do Brazil, que foi igualmente feito, por Freire, no anno de 1797. Foi copiada no Archivo Militar, pelo dito Freire Tenente Coronel do Exercito:

⁶ CORRÊA-MARTINS (2011, p. 14). Grifos nossos

⁷ VASCONCELLOS (1904, p. 234-235). Grifos nossos.

⁸ Atualmente esse exemplar tem o título atribuído de “Itinerário da Real Expedição Filosófica Botânica”, e está catalogado sob a cota 4583-3-38-52, pertencendo ao GEAEM, conforme <https://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?session=17W375382X8N1.15900&menu=search&aspect=subtab11&npp=20&ipp=20&spp=20&profile=bdn&ri=6&source=%7E%21dglb&index=.GW&term=Itiner%C3%A1rio+da+Real+Expedi%C3%A7%C3%A3o+Filos%C3%B3fica+Bot%C3%A2nica&x=0&y=0&aspect=subtab11>

contando oitenta e seis annos de idade e de effectivo serviço sessenta e seis annos, inclusos dois annos de campanha na Guerra Peninsular.”⁹

Portanto, para Ernesto de Vasconcellos, este “mappa [i.e., a Carta Geral do Brazil], que, pela forma e maneira do traçado e pela letra, parece um trabalho do desenhador José Joaquim Freire”. Lembrava ainda em nota que “folhas originaes de detalhe ou minutas¹⁰ d’esta carta “em grande numero”, e que decerto serviram para a sua coordenação e desenho final” estavam na DGSE, junto com “uma relação de coordenadas geographicas dos principaes pontos da carta e uma reduçção da quadricula em graus e longitude para mostrar a area abrangida pelas folhas da carta geral” (VASCONCELLLOS, 1904, p. 234).

Assim, à vista da documentação apresentada pelo governo brasileiro na questão de limites com a Guiana Inglesa, que referiu o exemplar de 1798, Ernesto de Vasconcellos considerou a “Carta Geral do Brazil” ou “exemplar de Lisboa”¹¹ como feito em 1797, com base nas informações e no traçado da carta que ele chamou de “Carta da bacia do Rio Amazonas desde o Rio Tocantins até ao Rio Madeira” (já que ela não tem título), eram trabalhos do desenhador José Joaquim Freire. Foi com base nessas considerações que Ernesto de Vasconcellos considerou que o exemplar que analisava “é talvez o primeiro desenho da carta *Nova Lusitania*”, por “Freire ter feito o mappa geral do Brasil em 1797”.¹²

Décadas depois, Jaime Cortesão (1945) se referiu ao exemplar lisboeta como um dos “dois exemplares desta carta [i.e., a “Nova Lusitania”]”, sendo o outro exemplar referido aquele datado de 1798, hoje conservado no Arquivo Histórico do Exército, no Rio de Janeiro (CORRÊA-MARTINS, 2011, p. 6). Posteriormente, em um livro de Jaime Cortesão (1965, p. 372) publicado *post-mortem*, aquele exemplar foi novamente mencionado: “Conhecem-se dois exemplares desta carta, um em Lisboa e outro, que se guarda com todos os cuidados e honras, devidos a um monumento histórico nacional, na Diretoria do Serviço Geográfico, Ministério da Guerra, Brasil”.

Porém, no acervo do Exército Português, ela permanecia sendo referida como “Carta Geral do Brasil”, e com esse título foi exibida, juntamente com todo o conjunto de minutas cartográficas já mencionadas, além da lista de coordenadas geográficas e da folha de articulação, na exposição realizada em Lisboa, integrada às comemorações henriquinas (PORTUGAL, 1960, p. 114-142).

A manutenção do título constante do catálogo de 1903 é confirmada na ficha do GEFOMA¹³, onde ela está registrada como “Carta Geral do Brasil”, embora constasse “(Sem titulo)”, informando ainda que a mesma “contém 5 desenhos cartográficos correspondentes às regiões de: Recife, Baía de Todos os Santos, Baía da Guanabará [sic] [,] Cabo Frio, barra do Rio Grande do Sul, e, neste ultimo, tem os dizeres: Levantádo [sic] em 1779 pelo

⁹ VASCONCELLOS (1904, p. 239). Grifos nossos.

¹⁰ Na cartografia, a minuta é um documento original, feito com precisão, destinado a orientar a elaboração de um mapa ou carta (OLIVEIRA, 1993, p. 362).

¹¹ CORRÊA-MARTINS (2011, p. 14)

¹² CORRÊA-MARTINS (2011, p. 14)

¹³ Gabinete de Estudos das Fortificações e das Obras Militares Antigas, uma das antigas denominações do GEAEM. Informações do Coronel José Paulo Berger, chefe deste.

Brigadeiro Engenheiro José Custodio de Sá e Faria”. Listava também as fortificações encontradas tanto na “Carta Geral” como nos encartes antes mencionados. Porém, talvez por desatenção, o espaço referente à data da carta foi preenchido como “1779” e do autor como “Faria (José Custodio de Sá e) Brig. Engenheiro”, dados esses, como exposto, referentes ao encarte da barra do Rio Grande do Sul, mas não à “Carta Geral do Brasil”.

Por isso, quando esse espécime, assim como 18 minutas do conjunto ora estudado, foram expostos na Cordoaria em Lisboa, no âmbito do XVII Congresso Internacional de História da Cartografia¹⁴, o exemplar do GEAEM foi apresentado como “Carta Geral do Brasil”, tendo atribuídas equivocadamente tanto a autoria, para José Custódio de Sá e Faria, como a data, 1779 (MAGALHÃES et al., 1997, p. 93), conforme constava na ficha do GEFOMA acima mencionada.

No início dos anos 2000, André Ferrand de Almeida e João Carlos Garcia, sob a direção de Maria Helena Dias, realizaram a verificação dos registros relativos à coleção de mapas da Direção dos Serviços de Engenharia (DSE), na ocasião em que a mesma era, simultaneamente, tratada do ponto de vista documental e completamente digitalizada, no âmbito do Projeto SIDCarta (Sistema de Informação para Documentação Cartográfica: o espólio da engenharia militar portuguesa), para serem disponibilizados *online*.¹⁵ Os registros existentes nas fichas pré-existentes na DSE, ou seja, do GEAEM, foram “melhorados pelos investigadores que, com base nas suas pesquisas, completaram e/ou adicionaram informação relevante (data, autoria, antecedentes bibliográficos e obras relacionadas)”, ações essas que foram limitadas pelo tempo e recursos técnicos disponíveis para a execução do projeto (ALMEIDA, GARCIA, 2011, p. 2 e 3; ALMEIDA, GARCIA, 2012, p. 77).

Nesse contexto, com base em pesquisa bibliográfica¹⁶, André Ferrand de Almeida e João Carlos Garcia atribuíram ao exemplar do GEAEM o título de “Carta geographica de projecção esférica ortogonal da Nova Luzitânia ou América Portuguesa e Estado do Brazil”, tendo como autor “António Pires da Silva Pontes Leme”, datando-o como de “1798”, e informando em nota que “Existe um exemplar idêntico, datado e autografado na Mapoteca do Serviço Geográfico do Exército, Rio de Janeiro”.¹⁷

Com relação ao conjunto de minutas, eles atribuíram o intervalo temporal “[1794-1823]” como o período na qual elas teriam sido confeccionadas, estabelecendo esse período “com base nas informações constantes nos documentos, sob as cotas: 4973-3-38-52; 9991-1A-9A-99”¹⁸.

Cabe esclarecer que o documento sob a cota 4973-3-38-52 tem o título atribuído com anterioridade de “Oleados do mappa, que representa a entrada da barra do Pará; e de todo o terreno que percorreu [sic] a Real Expedição

¹⁴ MAGALHÃES et al. (1997, p. 67, 68, 71, 75, 83, 87, 89, 90, 91, 93, 94, 96 e 98).

¹⁵ O Projeto SIDCarta foi absorvido pela Biblioteca Digital do Exército Português, e hoje integra a Rede de Bibliotecas da Defesa Nacional, cujo endereço na rede mundial de computadores está na nota 1 desta pesquisa.

¹⁶ Especificamente Isa Adonias (V1, p. 45-49), Miguel Figueira de Faria (2001, p. 197-200) e Ernesto de Vasconcellos (1904, p. 233-235 e 239-240).

¹⁷ <https://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?&profile=bdn&uri=full=3100024~!285800~!0> Informações disponíveis no formato UNIMARC.

¹⁸ <https://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?&profile=bdn&uri=full=3100024~!285607~!0> Informações disponíveis no formato UNIMARC.

Philosophica, nos annos de 1783, a 1793 / feito por José Joaquim Freire: empregado que foi daquela expedição”¹⁹, e conta com “14 mapas”. Já o documento de cota 9991-1A-9A-99 tem o título atribuído de “Quadro de junção dos esboços da Carta Geral do Brasil” [sic] no qual, sobre os retângulos “no 10, 11, 16 e 17 é referido: ‘Forão remetidos p.^a o Ministro da Guerra em 23 de Abril de 1823’ (no quadro)”²⁰.

Por isso, entre as informações referentes ao conjunto de minutas, intitulado “Carta Geral do Brasil: Esboços; Bacia do Amazonas: Esboços; Carta da Fronteira Oeste do Brasil: Esboços; Pormenores do litoral Brasileiro: Esboços”, cota PT-GEAEM-9993-1A-9A-99, consta que “não existem os mapas com a numeração: 10, 11, 16, 17 e F [sic], ausência justificada no documento, sob a cota 9991-1A-9A-99”.²¹

Ao que tudo indica, a primeira vez que o exemplar lisboeta teve sua imagem reproduzida foi em COSTA (2007, p. 44-45), ainda como “Carta Geral do Brasil”, datada de 1779 e atribuída a José Custódio de Sá e Faria. Pouco depois foi publicada novamente em KANTOR (2010, p. 114), como “Carta Geographica de Projecção Espherica da Nova Lusitania ou America Portuguesa e Estado do Brazil”, tendo como autor Antonio Pires da Silva Pontes Leme, mas datada de “1797” (sic).

A partir dos cinco exemplares manuscritos conhecidos da “Nova Lusitania”, e das declarações presentes em um requerimento apresentado em 1803 por José Joaquim Freire²², que atuou no desenho de alguns deles, Francisco José Corrêa-Martins (2011, p. 4-11) analisou e apresentou imagens daquelas cartas, determinando quais eram os exemplares mencionados no documento citado. O exemplar elaborado em 1797 está em Coimbra, o de 1798 no Rio de Janeiro, e o de 1803 está parcialmente conservado em Paris.

Por esses fatos, conclui-se que o exemplar do GEAEM não foi elaborado em 1797. Foi estabelecido que o espécime que está na Mapoteca do Ministério das Relações Exteriores (Palácio do Itamaraty, ERERIO) no Rio de Janeiro, é uma cópia do “exemplar lisboeta”, finalizada em 1866, na qual foram feitos acréscimos textuais *a posteriori*. Desse modo, a nota referente a este espécime, de que “Existe um exemplar idêntico, datado e autografado na Mapoteca do Serviço Geográfico do Exército, Rio de Janeiro”, que está no sítio do catálogo da Rede de Bibliotecas da Defesa Nacional de Portugal²³ é equivocada, porque o exemplar do GEAEM é diferente do exemplar de 1798, hoje depositado na Mapoteca do Arquivo Histórico do Exército, no Rio de Janeiro (AHEx), seja, entre outros aspectos, pelas dimensões e encartes, bem como pelo fato do cartucho do exemplar hoje no GEAEM nunca ter sido preenchido, em contraste com o espécime que está no ERERIO.

¹⁹ <https://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?&profile=bdn&uri=full=3100024~!285536~!0> Informações disponíveis no formato UNIMARC.

²⁰ <https://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?&profile=bdn&uri=full=3100024~!285608~!0> Informações disponíveis no formato UNIMARC.

²¹ <https://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?&profile=bdn&uri=full=3100024~!285607~!0> Informações disponíveis no formato UNIMARC.

²² FARIA (2001, p. 223-224).

²³ https://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?session=17197X4382HG5.5611&limitbox_6=LOC01+%3D+BDE&menu=search&aspect=subtab260&npp=20&ipp=20&sp=20&profile=bde&ri=1&source=%7E%21dglb&index=.GW&term=nova+lusitania&x=0&y=0&aspect=subtab260 .

Do conjunto de minutas cartográficas mencionadas anteriormente, 50 foram inicialmente estudadas por MENEZES et al. (2022, p. 201-204), comparando-as com o exemplar de 1797. Verificou-se que as minutas correspondem à áreas de 5° X 5°, e que “existem diversos quadrângulos de mesmas áreas, porém, com conteúdo cartográfico diferente, em que um foi utilizado e o outro não”. A análise permitiu constatar “que existe uma grande similaridade” entre as minutas e o espécime do GEAEM, embora existam algumas diferenças.

O uso de algumas minutas desse conjunto para operações militares foi estudado por CORRÊA-MARTINS (2022, p. 214-216), no contexto da chamada Guerra de Independência do Brasil (1822-1823). O envio de quatro minutas, concernentes à partes das capitanias do Ceará, Piauí e Maranhão, em abril de 1823, respondeu à solicitação do Ministro da Guerra, visando o planejamento do envio de forças militares para atender o pedido de socorro da Junta Governativa do Maranhão.

Análise da “Carta geographica de projecção esférica ortogonal da Nova Luzitânia ou América Portuguesa e Estado do Brazil” (título atribuído) cota PT-GEAEM-9994-3-38-52, e do grupo documental “Carta Geral do Brasil: Esboços; Bacia do Amazonas: Esboços; Carta da Fronteira Oeste do Brasil: Esboços; Pormenores do litoral Brasileiro: Esboços” (título atribuído), cota PT-GEAEM-9993-1A-9A-99

A partir da constatação por MENEZES et al. (2022), de que há grande similitude entre as minutas e o exemplar do GEAEM, nossa análise se concentrou sobre elas, na medida em que a minuta, embora seja um documento cartográfico que requer precisão, por não ser o produto final, frequentemente é descartado ao final do processo (AXELSSON, 2016, p. 23).

O grupo denominado de “Carta Geral do Brasil: Esboços; Bacia do Amazonas: Esboços; Carta da Fronteira Oeste do Brasil: Esboços; Pormenores do litoral Brasileiro: Esboços”, títulos atribuídos, consta de 83 minutas cartográficas e dois documentos textuais.

A lista de coordenadas geográficas, 9992-1A-9A-99, manuscrita em um papel de folha dupla ao qual foi colada uma terceira folha, traz a latitude de mais de uma centena de localidades da Capitania de Minas Gerais, e de quase 60 pares de latitudes e longitudes relativas aos portos no Brasil, de Buenos Aires e de Montevideo, das desembocaduras de alguns rios da Região Amazônica e de algumas povoações no interior da colônia. Em relação à Cuiabá, traz a seguinte informação “Long. contada da Ilha do Ferro, e a 20° de Paris. tendo a Magnetica devariação [sic] naquelle lugar p.^a NE 10° tudo segundo as Abservaçoens [sic] Artronicas [sic] q. nella se fizerão em 1786”.

Na folha de articulação, 9991-1A-9A-99, estão escritas, entre outras informações, as longitudes de Quito, “Truxillo” (sic) e Cuenca, no Peru, bem como a informação “2° de Lat.^e da Carta redigida no Archivo”. Identificamos o “Archivo” mencionado como o “Archivo Militar”, antecessor do GEAEM. A única data presente nesse documento é aquela relativa a 1823, escrita a grafite, já exposta anteriormente. Há outros dados que serão analisados mais adiante.

As minutas cartográficas, cujas dimensões, segundo constam nas fichas antigas, e mantidas no catálogo *online* variam, em sua quase totalidade, entre 35 X 35 a 36 X 36 cm. Porém, o exame da documentação revelou que essas medidas não são das minutas, mas sim do pedaço de papel mais espesso sobre as quais elas foram coladas, base essa identificada como “papel cenográfico” (sic) nas fichas antigas e conservado no catálogo *online*. Foi constatada a existência de diversas minutas de uma mesma área cartografada, formando pares, sendo uma ampliação da outra (p.e. 5241-1A-9A-99 apresenta a mesma área geográfica de 5251-1A-9A-99, ampliada duas vezes). Além das minutas possuírem dimensões variáveis, há uma distinção de cores do papel, com 78 minutas de cor clara (bege) e outro, menor, de cinco minutas com uma cor amarelo escuro, muito semelhante (se não igual), aos “oleados” do conjunto de cota 4973-3-38-52.

Cabe registrar que, embora na folha de articulação das minutas, 9991-1A-9A-99, exista um “X” esboçado sobre os retângulos de números 10, 11, 16 e 17, sugerindo que essas minutas teriam sido perdidas, localizamos duas delas, 5211-1A-9A-99 e 5252-1A-9A-99, relativas, respectivamente, aos números 10 e 11. Portanto, estão de fato extraviadas as de números 16 e 17 somente.

Foi constatado que há no grupo minutas que não tem relação como o exemplar do GEAEM. Um exemplo é a “minuta” 5263-1A-9A-99²⁴ que, segundo sua ficha *online*, “corresponde a uma das janelas da ‘Carta Geral do Brasil’, sob a cota: 9994-3-38-52”, o que é incorreto, pois a minuta relativa à janela mencionada é de cota 5198-1A-9A-99.

O exame do conjunto revelou que tanto o exemplar do GEAEM como o grupo documental sofreram intervenções após sua elaboração.

Por exemplo, a “Nova Lusitania” lisboeta foi inicialmente desenhada sobre 16 folhas que, depois de unidas em quatro, formaram os quadrantes NO, NE, SO e SE. O exemplar estava nessa condição entre 1865 e 1866, quando foi realizada a cópia que hoje está na Mapoteca do Itamaraty, do Ministério das Relações Exteriores, no Rio de Janeiro (ERE-Rio) (CORRÊA-MARTINS, 2011, p. 15). E assim permanecia em 1903, pois que Ernesto de Vasconcellos (1904, p. 234) escreveu sobre “a area abrangida pelas folhas da carta geral”²⁵, continuando assim em 1922.²⁶

Essas conclusões são respaldadas pelo fato de que nos quatros quadrantes foram aplicados carimbos à tinta, muito provavelmente durante o século XIX. Os números “1”, “2”, “3” e “4” foram aplicados em tinta preta, respectivamente, às folhas NE, SE, NO e SO. Cada uma dessas folhas recebeu um carimbo na mesma cor com o número “42”, e uma decalcomania²⁷ relativa ao “Archivo Militar”. Posteriormente, ao que tudo indica, também foi

²⁴ Com dimensões de 42 x 53 cm, e cor amarelo escuro, tem a seguinte anotação à tinta nanquim “Plano Hydrographico da Enceada do Rio de Janeiro Copiado no Anno de 1792”. Dados disponíveis em <https://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?&profile=bdn&uri=full=3100024~!285665~!0> Informações existentes no formato UNIMARC.

²⁵ Grifos nossos.

²⁶ SOCIEDADE GEOGRÁFICA DE LISBOA (1922, p. 6-8). Com exceção do parágrafo inicial, trata-se da reprodução do que foi publicado por VASCONCELLOS (1904, p. 234-235).

²⁷ <https://www.moma.org/collection/terms/decalcomania>

aplicado em cada quadrante, um carimbo à tinta azul, do “Commando Geral D’Engenharia Archivo de Desenhos N°”, nos quais foi escrito “7” em cor vermelha.

Já as minutas, cada uma delas feitas “em folhas de papel fino proprio para o decalque”, segundo as palavras de Ernesto de Vasconcellos (1904, p. 234), recebeu carimbos à tinta na cor preta: o do “Archivo Militar”, sobre o qual foi aplicado outro, com número “42”, identificador do conjunto, além de outro numérico, variando de 1 a 83, de forma aleatória. Já a lista de coordenadas geográficas e a folha de articulação, receberam somente os carimbos do “Archivo Militar” e o de número “42” em tinta preta.

Consideramos poder afirmar que tanto os carimbos do “Archivo Militar” quantos os numéricos foram aplicados aos documentos ora analisados provavelmente na segunda metade do século XIX, porque a já mencionada cópia da “Nova Lusitana” que está na Mapoteca do Itamaraty (ERE-Rio) tem o mesmo carimbo à tinta preta do “Archivo Militar” aplicado em cada uma das quatro folhas que o constituem.

Já o momento em que as minutas foram coladas sobre pedaços de “papel cenográfico” (sic) ocorreu no decorrer do século XX, provavelmente após 1922, pois a minuta 5197-1A-9A-99 foi colada ao contrário, mostrando o conjunto de carimbos invertido.

A quase totalidade das minutas não traz qualquer identificação, autoria ou data. As exceções são 5268-1A-9A-99, onde está escrito acima da mancha cartográfica “Barra do Rio Grande de S. Pedro Lat^e. 32.°2'. Sul – Long^e. 325.° 21.”. E dentro da dita mancha, “Levantada em 1779 pelo Brigad.^o Engenh.^o Jozé Custodio de Sá e Faria”, e minuta 5216-1A-9A-99 onde, além dos dados de legenda, consta que “A Planta da Cidade [do Recife] foi levantada em 1759 1773. pelo Padre José Caetano, Jesuita.”, e “Planta hydrografica do Porto de Pernambuco, redigida no Real Archivo Militar em 1817”, o que, além de confirmar que o exemplar do GEAEM ter sido elaborado na organização militar que o precedeu, coloca em questão o limite inferior temporal como sendo 1794.

O conjunto de cota 4973-3-38-52

Foi com base nesse conjunto e em documentação do GEAEM, e que foi seguida por André Ferrand de Almeida e João Carlos Garcia, foi atribuída a data de criação como “1794”. Assim, foi analisado o conjunto com título atribuído “Oleados do mappa, que representa a entrada da barra do Pará; e de todo o terreno que percorreu [sic] a Real Expedição Philosophica, nos annos de 1783, a 1793 / feito por José Joaquim Freire: empregado que foi daquella expedição”²⁸, e conta com “14 mapas”.

O exame revelou que, ao contrário do que indica sua ficha *online*, não há qualquer indício que permita estabelecer sua autoria, além da maioria deles ser constituídas de papel fino que apresenta uma cor amarelo escuro, que será abordada mais adiante, e estão colados sobre um pedaço de “papel cenográfico” (sic). Cada documento do grupo apresenta medidas distintas, variando de 23 X 23 até 63 X 118 cm. E, diferente do título atribuído, há no conjunto

²⁸ <https://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?&profile=bdn&uri=full=3100024~!285536~!0> Informações disponíveis no formato UNIMARC.

documentos cartográficos relativos à região sul da América Meridional, tais como 4564_III-3-38-52, 4564_X-3-38-52 e 4564_XIV-3-38-52, e da costa do Pacífico, 4564_IX-3-38-52, locais que não foram objeto da expedição liderada por Alexandre Rodrigues Ferreira. Além disso, tanto nesses esboços como em outros relativos à Região Amazônica, foi possível identificar números e letras, como em 4564_VIII-3-38-52, 4564_XII-3-38-52 e 4564_XIII-3-38-52, que estão presentes na folha de articulação 9992-1A-9A-99 já mencionada.

	B	A	1	2	3	4	5	6
	5243	5210	5260	5258	5241 (X2) 5251 (X1)	Mar	Mar	Mar
	<u>4564 XII</u>		<u>4564 IV</u>	<u>4564 IV</u> <u>4564 VI</u>	<u>4564 IV</u> <u>4564 VI</u>			
	<u>9962</u>	<u>9962</u>	<u>9962</u>	<u>9962</u>	<u>9962</u>			
	D	C	7	8	9	10	11	12
	5247 (X2) 5220 (X1)	5249 (X2) 5190 (X1)	5259 (X2) 5254 (X1)	5257 (X2) 5261 (X1)	5256 (X2) 5208 (X1)	? 5211(X1)	5252 5200 (igual - anulado)	5203 (X2) 5193 (X1)
			<u>4564 IV</u>	<u>4564 IV</u> <u>4564 XI</u>	<u>4564 IV</u> <u>4564 XI</u>	<u>4564 XI</u>		
	<u>9962</u>	<u>9962</u>	<u>9962</u>	<u>9962</u>	<u>9962</u>			
	F	E	13	14	15	16	17	18
	5189	5248 (X2) 5213 (X1)	5221 (X2) 5206 (x1)	5223 (X2) 5270 (X1)	5262 (X2) 5219 (X1)	Falta	Falta	5230 (X2) 5191 (X1)
		<u>9962</u>	<u>9962</u>	<u>9962</u>				
I (?)	H	G	19	20	21	22	23	24
5239	5240	5253	5229	5231	5232	5222 (X2)	5224	5217
M (?)	L	K	25	26	27	28	29	30
5214 5214 <u>4564 IX</u>	5226 5194 <u>4564 IX</u>	5227	5201 <u>4564 VIII</u>	5225	5228	5215	5266	Mar
	M	N	31	32	33	34	35	36
	5214	5233	5267 <u>4564 VIII</u>	5265 <u>4564 XIII</u>	5212	5264	5271	Mar
	O	P	37	38	39	40	41	42
	5237	5235 <u>4564 X</u>	5245 <u>4564 III</u>	5196 <u>4564 III</u>	5246 <u>4564 III</u>	Mar	Mar	Mar
	Q	R	43	44	45	46	47	48
	5236	5234 <u>4564 X</u>	5250 <u>4564 III</u>	5238 <u>4564 III</u>	5244 <u>4564 III</u>	Mar	Mar	Mar

Legenda: Números com o algarismo de milhar 5: minutas em papel de desenho; Números sublinhados: relativo aos papéis oleados empregados na cópia do original. Números e/ou letras em vermelho: ausentes ou com erro; Mar: áreas do Oceano Atlântico sem porção de terra representada.

Figura 2 – Quadro de distribuição das minutas e oelados utilizados na construção da “Carta Geral do Brasil” – “Nova Lusitania” de 1817. Baseado no “Quadro de junção dos esboços da Carta Geral do Brasil”, Cota 9991-1A-9A-99, acervo do GEAEM.

Portanto, consideramos que, contrariamente ao que está registrado, este conjunto não tem relação com a expedição que percorreu partes das capitanias do Grão-Pará, São José do Rio Negro e Mato Grosso no século XVIII e que, na realidade, parte dele, como 4564_III-3-38-52, 4564_IV-3-38-52, 4564_VI-3-38-52, 4564_VIII-3-38-52, 4564_IX-3-38-52, 4564_X-3-38-52, 4564_XI-3-38-52, 4564_XII-3-38-52 e 4564_XIII-3-38-52 foram empregadas na execução na do exemplar do GEAEM, enquanto os oleados 4564_I-3-38-52, 4564_II-3-38-52 estão ligados à carta 4583-3-38-52, copiada por José Joaquim Freire em 1846 (MENEZES et Al., 2024b).

Em síntese, verificamos que o exemplar do GEAEM e a grande maioria das minutas estão relacionados, mas não todas, como pode ser visualizado na Figura 2. E que uma das minutas do conjunto, e que foi utilizada na elaboração do “espécime lisboeta”, traz a data de 1817, o que confronta o limite temporal inferior proposto anteriormente.

Análise das marcas d’água

Visando melhorar a estimativa de datação do conjunto ora em exame, foi realizada uma pesquisa sobre as marcas d’água presentes em suas minutas, posto que a documentação do GEAEM indica a presença delas.

O estudo das marcas d’água ou filigranas se insere na história da indústria do papel no mundo ocidental, surgida no século XIII, permitindo obter informações sobre regiões de produção e circulação comercial, possibilitando ainda “determinar e controlar a idade e a origem da maior parte dos documentos manuscritos e impressos” (MELO, 1926, p. 5-6).

O estudo das marcas d’água avançou durante o século XX e, atualmente já existem bases de informações *online* que permitem o acesso a diversas coleções e bancos de dados que reúnem espécimes delas encontradas em acervos notadamente europeus. São exemplos o Portal Bernstein²⁹, e o projeto “Conservación, Análisis, e (sic) História del Papel” (CAHIP)³⁰,

Desde que o documento possua marca(s) d’água, visível(is) através de uma fonte de luz transmitida, é necessário caracterizar os detalhes de sua forma (como ornamentos ou letras, entre outros) ou buscar um elemento distintivo dela (por exemplo, uma mão aberta, uma flor de lis ou outro desenho qualquer) e iniciar a busca de filigranas semelhantes nas base de dados mencionadas, ou mesmo em livros especializados.

Principiando pelo “Quadro de junção dos esboços da Carta Geral do Brasil” [sic], cota 9991-1A-9A-99³¹, consta em nota e sua ficha *online* que há “Marca de água do fabricante G. B. F”. De fato, quase no centro da folha onde o quadro foi traçado está a marca d’água, constituída por um escudo, ornamentado, com uma torre encimada por um estrela de seis pontas, com três letras, “G B F”, em contorno duplo, sob o escudo que, segundo José Carlos Balmaceda (*apud* GONÇALVES, 2021, p. 162-163) identifica o fabricante do papel como G.B. Fabiani, da região de Voltri, Gênova, Itália. Existem diversas delas nos bancos de dados, algumas remontando ao século XVIII.

²⁹ <http://memoryofpaper.eu>

³⁰ <http://www.cahip.org/archivo/busfilib.asp>

³¹ <https://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?&profile=bdn&uri=full=3100024~!285608~!0>. Informações disponíveis no formato UNIMARC.

Porém, a que apresenta maior semelhança é aquela que está em um manuscrito datado de 1815, que encontramos no Portal Bernstein (Nº de referência 1569) (Figura 3).

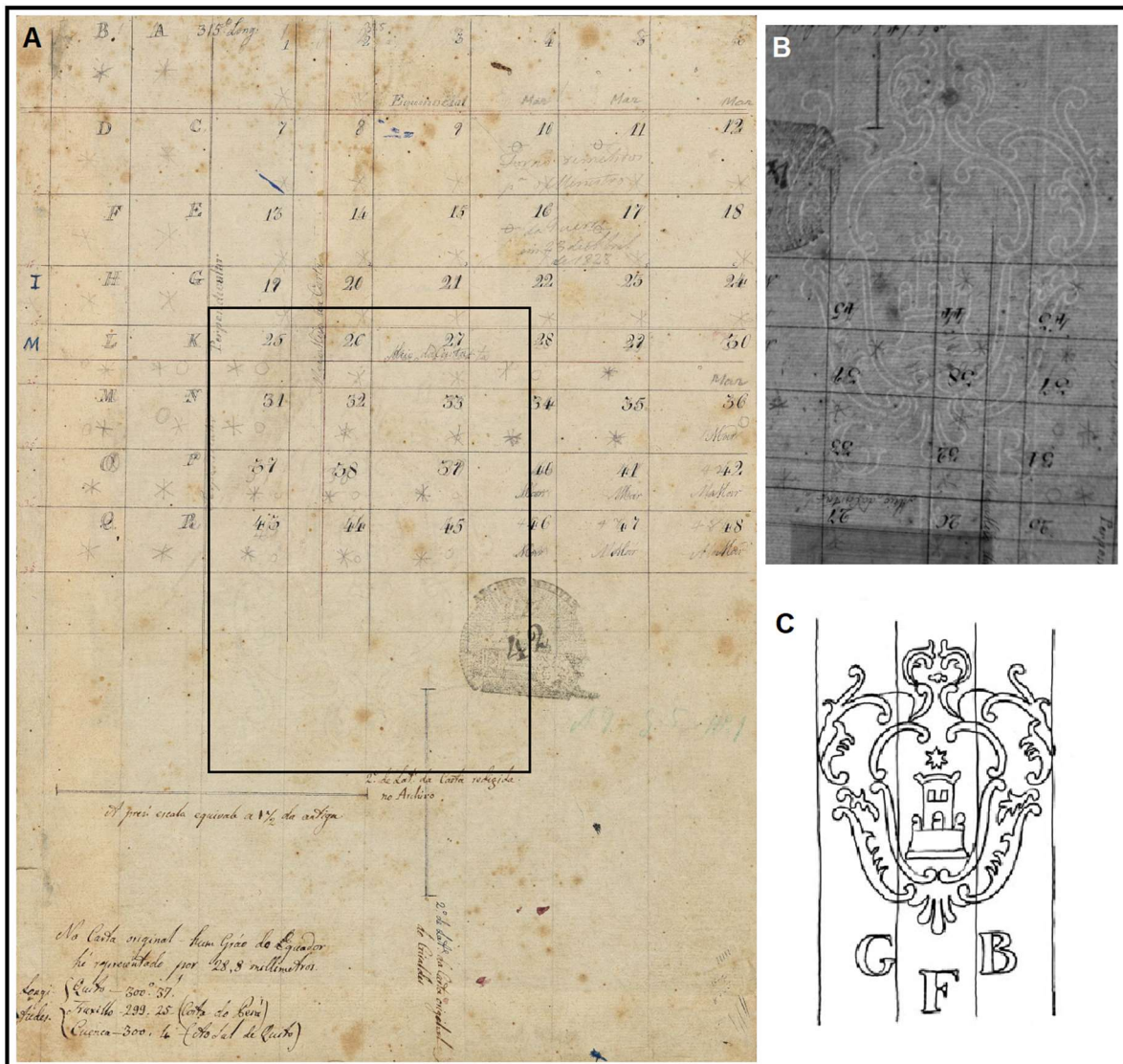


Figura 3 – A – “Quadro de junção dos esboços da Carta Geral do Brasil”, Cota 9991-1A-9A-99, acervo do GEAM, ressaltando a área do documento que contém a marca d’água. B – Imagem da marca d’água GBF encontrada, obtida por luz transmitida (imagem tratada digitalmente). C – Imagem da mesma marca, localizada através do Portal Bernstein.

Apesar de não constar referência sobre a presença de marca d’água no “Quadro de coordenadas geográficas de diversos locais no Brasil”, cota 9992-1A-9A-99³², de acordo com o catálogo da exposição realizado durante as comemorações henriquinas, consta “Papel AP” (PORTUGAL, 1960, p. 142). Nosso exame revelou a presença de uma marca d’água, na forma de um escudo alongado, ornamentado lateralmente, encimado por uma coroa, com uma faixa diagonal com a palavra ‘LIBERTAS’ em letras maiúsculas e, sob o escudo, as letras “AP” em maiúsculas

³² <https://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?&profile=bdn&uri=full=3100024~!285609~!0>. Informações disponíveis no formato UNIMARC.

e contorno duplo. Relacionamos essa marca com um membro dos Polleri, da República de Gênova. Porém, não parece possível determinar o fabricante, se Andrea Maria Pollera (SABBATINI, 1988: p. 98), ou Antonio M. Pollera (SANTOS, 2015: p. 91), pois ambos utilizavam o monograma “AP”. Foram encontradas diversas filigranas, sendo a que parece mais se aproximar a que está em um documento datado de 1807³³ (Figura 4).

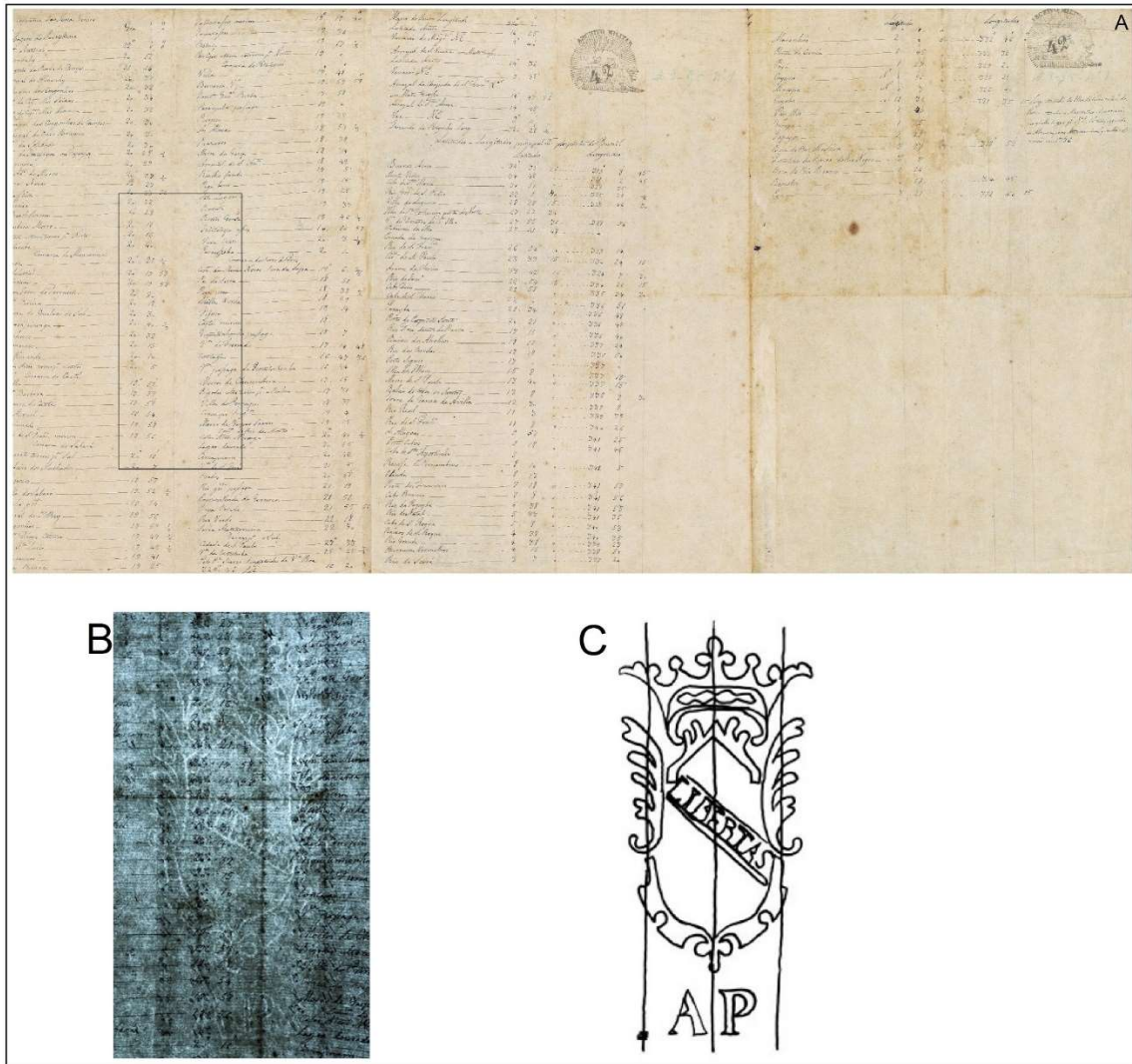


Figura 4 - A - “Quadro de coordenadas geográficas de diversos locais no Brasil”, cota 9992-1A-9A-99, acervo do GEAEM, ressaltando a área do documento que contém a marca d’água. B – Imagem da marca d’água com a palavra “Libertas” encontrada, obtida por luz transmitida (imagem tratada digitalmente). C – Imagem da mesma marca, localizada através do Portal Bernstein.

Passando às minutas com desenho cartográfico, foram nelas identificados dois conjuntos de filigranas.

Uma delas é constituída por um escudo ornamentado, no qual há uma trompa ou corneta de caça, encimado por uma coroa e tendo embaixo, em letras iniciais maiúsculas, com contorno duplo, “C & I Honig”, foi encontrada, de forma parcial ou completa, tanto no Subconjunto “Pormenores do litoral Brasileiro: Esboços”³⁴ como no conjunto

³³ <https://memoryofpaper.eu/tecnicelpa/tecnicelpa.php?id=2371>

³⁴ 5197-1A-9A-99, 5198-1A-9A-99 e 5199-1A-9A-99.

de cota 4973-3-38-52³⁵. De acordo com OFFENBERG (2002), essa marca está relacionada à família Honig, que foi proprietária de diversos moinhos de papel em Zaandijk, ao noroeste de Amsterdã, nos Países Baixos, e ativa por muitos anos. Segundo KLEPIKOV (1972), essa marca é encontrada nos papéis fabricados entre 1741 e 1822. Na consulta à base de dados do Portal Bernstein, encontramos diversas dela, sendo a encontrada em um documento de 1817³⁶ muito semelhante aquelas presentes na documentação ora investigada (Figura 5).

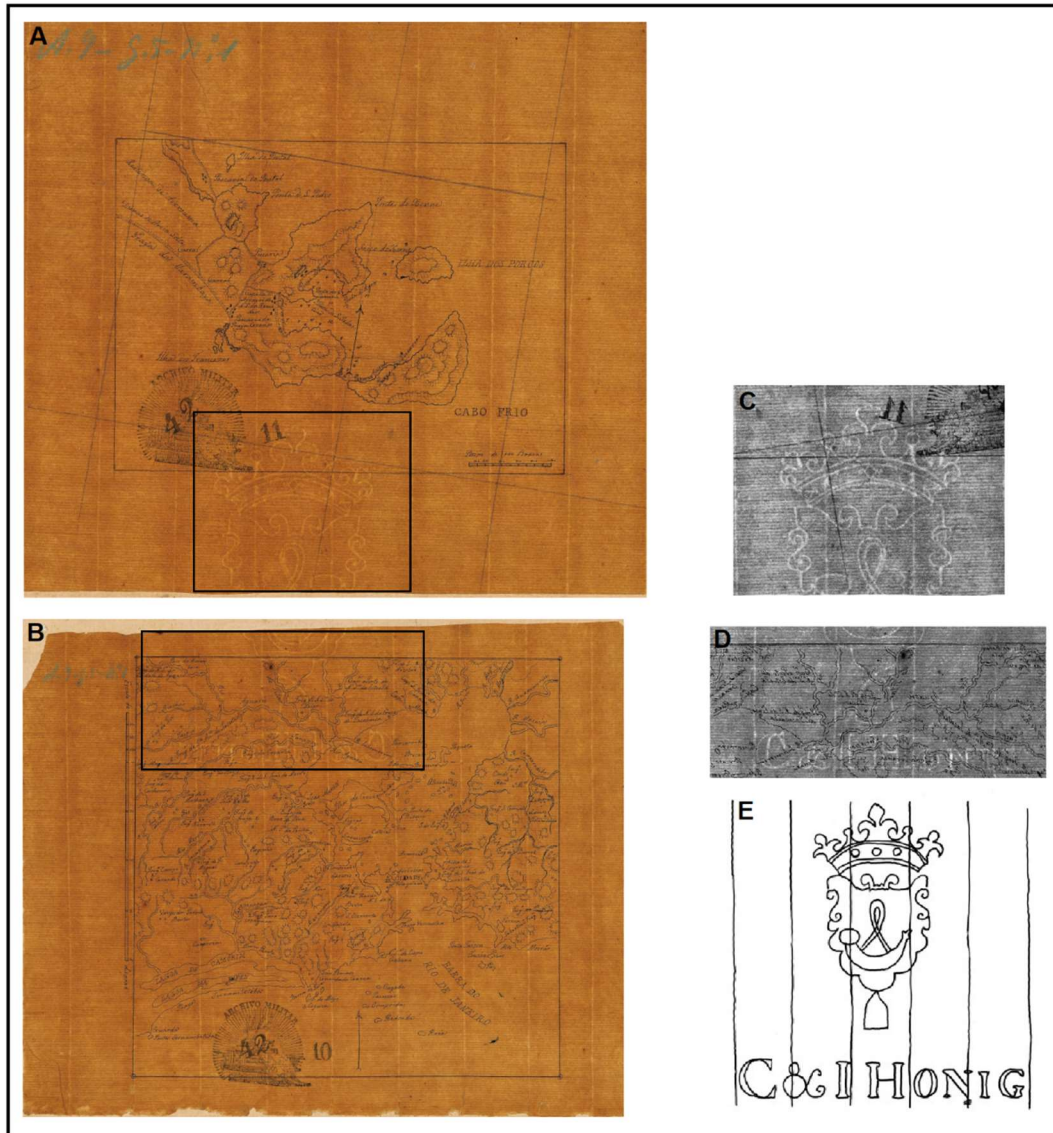


Figura 5 - A – Oleado 5199-1A-9A-99 e B Oleado 5198-1A-9A-99, ressaltando as áreas dos documentos que contém a marca d’água, C e D, Imagens parciais da marca d’água de C & I Honig encontrada, obtida por luz transmitida (imagem tratada digitalmente). E - Imagem da mesma marca, localizada através do Portal Bernstein.

A outra filigrana encontrada é constituída pelo nome dos fabricantes, com as primeiras letras em maiúsculas, com contorno duplo, “Ruse & Turners”, tendo o ano de fabricação do papel embaixo, em algarismos arábicos. Deve-se ressaltar que, apesar de constar no já mencionado catálogo que todas as minutas cartográficas do conjunto “Carta

³⁵ 4564_VIII-3-38-52, 4564_IX-3-38-52, 4564_X-3-38-52, 4564_XII-3-38-52 e 4564_XIII-3-38-52.

³⁶ <https://memoryofpaper.eu/tecnicelpa/tecnicelpa.php?id=2560>

Geral do Brasil: Esboços; Bacia do Amazonas: Esboços; Carta da Fronteira Oeste do Brasil: Esboços; Pormenores do litoral Brasileiro: Esboços”, cota PT-GEAEM-9993-1A-9A-99, teriam a marca d’água “Ruse & Turners 1814” (PORTUGAL, 1960, p. 114-141), essa afirmação não é confirmada na consulta às fichas existentes *online* relativas aos exemplares. No exame que realizamos desse conjunto documental, detectamos em 14 delas a presença da marca d’água, parciais ou inteiras, de Ruse & Turners³⁷, bem como em 10 delas encontramos o ano de confecção do papel, no caso, 1814³⁸. O moinho de papel dos ingleses Joseph Ruse e Richard Turners ficava em Maidstone, no Condado de Kent, ao sudeste de Londres, e esteve em atividade entre 1805 e 1845 (REAL ACADEMIA DE BELLAS ARTES DE SAN FERNANDO, 2017-2024; BALMACEDA, 2016; CHURCHILL, 1935, p. 53) (Figura 6)



Figura 6 - A – Oleado 5263-1A-9A-99, ressaltando as áreas dos documentos que contém a marca d’água, C e D, Imagens parciais da marca d’água de Ruse & Turners, 1814, encontrada, obtida por luz transmitida (imagem tratada digitalmente). E - Imagem da mesma marca, localizada no Portal CAHIP.

³⁷ 5195-1A-9A-99, 5211-1A-9A-99 e 5218-1A-9A-99.

³⁸ 5209-1A-9A-99, 5224-1A-9A-99, 5234-1A-9A-99, 5236-1A-9A-99, 5237-1A-9A-99, 5238-1A-9A-99, 5239-1A-9A-99, 5243-1A-9A-99, 5245-1A-9A-99 e 5258-1A-9A-99.

Portanto, a pesquisa do conjunto de marcas d'água encontradas no conjunto documental, especialmente aquelas dos fabricantes Ruse & Turners, fundamenta situar o limite temporal mínimo de produção dessa documentação como sendo o ano de 1814.

Nas origens a solução: a “Nova Lusitania” de 1817

O exame do conjunto documental permitiu encontrar informações e elementos que confirmam que ele foi elaborado no Real Archivo Militar, como também melhorar a estimativa do período em que foram produzidos. As filigranas presentes do conjunto documental apontam uma data não anterior a 1814 e uma minuta traz a afirmação de ter sido copiada em 1817.

É oportuno esclarecer que o Archivo Militar, criado em Lisboa em 4 de setembro de 1802, tinha inicialmente como finalidades reunir as cartas, mapas militares e planos de defesa produzidos pelo Inspetor das Fronteiras e Costas Marítimas do reino, e “tambem todas as Memorias, Cartas, e Planos Militares existentes, assim as que respeitam a esta Monarchia e suas Colonias, como os que forem relativos aos Paizes Estrangeiros” (SILVA, 1826, p. 109-110).

Portanto, buscou-se a documentação do Archivo Militar/Real Archivo Militar porventura existente no Arquivo Histórico Militar (AHM), que é a instituição arquivística do Exército Português³⁹, tendo como balizamento temporal inicial os anos acima aludidos.

Na pesquisa realizada no AHM encontramos, em uma mesma pasta, dois documentos que revelaram uma nova perspectiva sobre o exemplar do GEAEM e suas minutas.

No documento relativo aos trabalhos realizados em março de 1817, assinado em 1º de abril de 1817 por seu diretor, o Tenente General Mathias José Dias Azedo, Comandante do Real Corpo de Engenheiros, consta que Manoel Tavares da Fonseca, Capitão adido ao Real Corpo de Engenheiros, “Dezenhador de 1ª Classe”, além de outra carta, trabalhava “Na copia da Carta Geral do Reino do Brazil”, especificando que a partir de 16 de março daquele ano “começou com a copia da Carta do Brazil”, e que José Joaquim Freire, também Capitão adido ao Real Corpo de Engenheiros e “Dezenhador de 1ª Classe”, realizava a cópia da Carta do Reconhecimento Militar do curso do rio Guadiana e que, “nos intervalos occupou-se tão bem na copia da Carta do Brazil”.

Em nota, o Diretor do Real Archivo Militar afirmava que a “Carta Geografica do Brazil’ mencionada era então “o trabalho mais completo q. possuímos [sic]”. Sua escala era de “Hum grao de 20 Legoas he [sic] representados p.^a hum espaço equivalente a 1/7 de palmo”, e media “de comprido 9 palmos, e de 7 [sic] de Largura”.

Essa “Carta Geografica do Brazil’, que é o exemplar do GEAEM ora estudado, estava sendo copiada de uma carta que, de acordo com o Tenente General Matheus Azedo, era “o resultado colligido de 72 [sic] Mappas das diversas

³⁹ <https://ahm-exercito.defesa.gov.pt/>

Capitanias Levantados pelos Mathematicos empregados na demarcação dos Limites [sic], e pode-se dizer q. reuna todos os trabalhos q. em diferentes eppocas se tem executado p.ºr Ordem superior, naquela vasta Região”.

Ele considerava que “Há todos os indícios de q. os sobred.^{os} 72 [sic] Mappas se desencaminhão e p.ºr tanto se torna tanto mais preciosa a Carta q. os reúne”. E explicava que os detalhes particulares, são “tao amiudados em algũas Capitanias q. foi necessário duplicar a escala p.ª obter o espaço necessario á sua escripturação”^{ou} seja, para o seu desenho. Isso significa que a carta resultante da cópia foi ampliada em relação ao original que serviu de base.

A partir do mapa de trabalhos realizados em junho de 1817, verificamos que, entre março e algum momento daquele mês, Manoel Tavares da Fonseca e José Joaquim Freire realizaram a “redução a escala dupla”⁴⁰, tendo até então “copeados as 3/5p.^{es} da Sobred.^a Carta”. Além deles que, recordamos, já haviam atuado como desenhistas dos exemplares de 1797, 1798 e 1803, somou-se na tarefa, Carlos Joze Correa Botelho, “Dezenhador de 2ª Classe” que também realizou o “dezenho da Planta do Porto de Pernambuco”, que é a minuta 5216-1A-9A-99 já comentada por trazer o ano de sua elaboração e o local.

Faltavam ainda 40% a serem reproduzidos quando o “Proprietario [sic] da Carta G.^{al} do Brazil” a pediu de volta. O que restava a ser copiado o foi, por Fonseca e Freire⁴¹, sobre “oleados” e, a partir deles Botelho reduziu “a ponto duplo huma parte dos oleados” mencionados.

O termo oleado ou oleados, que já apareceu algumas vezes nesta pesquisa, é uma simplificação de “papel oleado” ou *oiled paper*. Trata-se de uma folha de papel que foi impregnada com óleos ou resinas, de origem animal, vegetal ou mineral, com a finalidade de torná-la translúcida, para que pudesse ser utilizada principalmente em desenhos.⁴² Devido a esse processo, com o tempo o papel se degrada, e sofre oxidação e acidificação, se tornando quebradiço, além de mudar de cor, variando “de um amarelo pálido a um castanho-escuro” (COSTA, 2011, p. 46), o que explica as cores diferentes observadas nos papéis analisados.

Quanto aos oleados que representam os 2/5 que faltavam ser copiados da carta base, identificamos um deles como sendo o 4564_III-3-38-52, que abarca partes dos atuais territórios do sul do Brasil e do Paraguai, do leste da Argentina e o Uruguai por completo. E outro é muito provavelmente o documento cartográfico 9962-3-38-52⁴³, não relacionado anteriormente ao conjunto ora em análise, que cobre grande parte da região da Bacia Amazônica, encontrado em pesquisa no sítio da Rede de Bibliotecas da Defesa

⁴⁰ É evidente aqui que a palavra “redução” não está sendo empregada como sinônimo de “diminuição”, mas sim de “mudança”.

⁴¹ Freire também realizava então uma cópia da Planta do Porto da Paraíba.

⁴² LAROQUE (2000, p. 21-22; 2004, p.18-19). A impregnação do papel, visando aumentar sua transparência, foi empregada praticamente desde que o papel de trapo passou a ser produzido, no final da Idade Média, até os anos 1850, quando o papel vegetal foi inventado.

⁴³ Esse oleado possui também a marca dos fabricantes, Ruse & Turners, mas o ano é 1815. E essa informação consta do catálogo da exposição realizada durante as comemorações henriquinas (PORTUGAL, 1960, p. 143).

No mencionado mapa, assinado pelo Diretor do Real Archivo Militar em 30 de junho de 1817, foi informado em nota que, quando concluída as ampliações a partir dos oleados, se passaria “á reunião G.^{al} dos 38 [sic] quadrados que compõem aquelle grande Mappa”.⁴⁴

Quando observamos a “minuta” 9991-1A-9A-99, que tem o título atribuído de “Quadro de junção dos esboços da Carta Geral do Brasil”, verificamos que na parte superior da folha há um diagrama com nove colunas e oito linhas, representando uma malha de 5° X 5°, nos quais as seis colunas mais à direita estão numeradas de 1 a 48, enquanto as três junto à esquerda receberam letras, de “A” até “R” exceto a letra “J”, com a repetição da letra “M”, e não completando todos os alvéolos. A parte à direita, numerada, representa o território do Brasil na época, totalizando 37⁴⁵ alvéolos, enquanto os demais, sobre porções do Oceano Atlântico, e sem ilhas representadas, somam 11. As colunas à esquerda são relativas aos territórios da Coroa espanhola, dos quais 18 receberam registram representação cartográfica (Letra A da Figura 7).

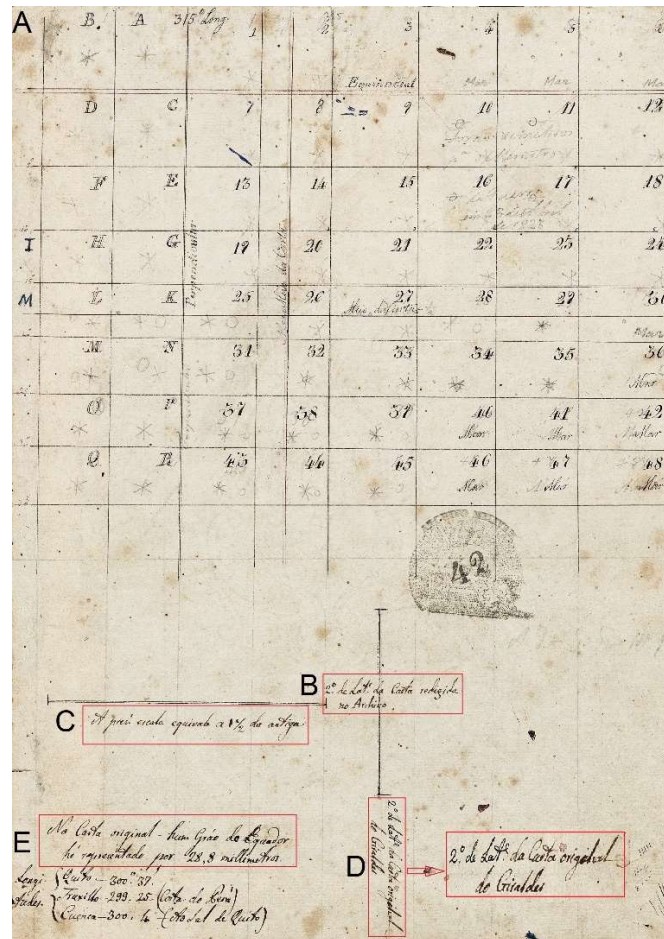


Figura 7 - Quadro de junção dos esboços da Carta Geral do Brasil”, Cota 9991-1A-9A-99, acervo do GEAEM. A – Quadro de articulação das minutas, B – Escala da carta desenhada no RAM, C – Escala gráfica referente a 1,5 vezes a da carta original, D – Escala gráfica relativa a 2° de latitude da “Carta original do Giraldes”, E – Informação sobre a medida de um grau no Equador da carta original, a “Nova Lusitania” de 1797.

⁴⁴ Real Archivo Militar, PT/AHM/DIV/3/30/2/66. Contém: dez mapas com os trabalhos executados no Real Arquivo Militar, nos meses de Janeiro, Fevereiro, Abril [sic], Maio, Julho [sic], Agosto, Setembro, Outubro, Novembro e Dezembro de 1817. Grifos nossos.

⁴⁵ O que significa dizer o Tenente General Azedo se equivocou ao escrever que eram “38”.

Além da articulação, esse documento traz também duas escalas gráficas, ambas de 2° graus de latitude, uma da “Carta redigida [sic] no Archivo”, que “equivale a 1½ da antiga”, e a outra da “Carta original do Giraldes [sic]”. E, logo abaixo, está que “Na Carta original – hum Grão do Equador hé representado por 28,8 millímetros” (Letras B, C, D e E da Figura 7).

Em todo o conjunto examinado, é somente nesse que há essa única menção ao “Giraldes”, sobrenome de quem detinha o original que serviu de base para o exemplar do GEAEM.

Como ficou evidenciado pelas transcrições da documentação, o “exemplar lisboeta” recebeu inicialmente vários nomes, fixando-se em “Carta Geral do Brasil”, pois que, desde o estabelecimento da Família Real Portuguesa na colônia americana, frente às ações napoleônicas, esta convertera-se na sede da Administração Real, situação essa consolidada com a elevação do Brasil à condição de Estado, como constituinte de um Reino Unido, junto com Portugal e Algarves, em 16 de dezembro de 1815.

O espécime do GEAEM foi copiado de uma carta pré-existente, cujo proprietário a emprestou ao Real Archivo Militar para este a copiar e passar a ter a carta mais completa que aquele órgão possuía sobre o Brasil, já que a quase totalidade das cartas e mapas existentes em Portugal relativos ao Brasil havia sido levada junto com a Família Real quando da transmigração para a América.

A carta de um certo “Giraldes” resultara da reunião dos dados de “72 [sic] Mappas das diversas Capitánias”, mapas estes resultantes dos trabalhos realizados “pelos Mathematicos empregados na demarcação dos Lmites [sic]”, mas não só, já que, segundo o Tenente General Azedo, “pode-se dizer q. reuna todos os trabalhos q. em diferentes eppocas se tem executado p.ºr Ordem superior, naquela vasta Região”.

Essas características, certamente presentes no cartucho da carta que foi copiada, a disposição da representação cartográfica, somada aos encartes presentes, permitem afirmar que, de fato, a carta que serviu de base é um exemplar da “Nova Lusitania”. Mas qual seria esse espécime?

O exemplar de 1798 é descartado por dois motivos: depois de sua ida para o Brasil, não consta que de lá tenha saído e seu cartucho traz claramente que é o resultado, entre outros dados, “de oitenta e seis cartas” (CORRÊA-MARTINS, 2011, p. 6). O exemplar de 1803, por não ter escapado do saque perpetrado por aqueles que acompanharam as tropas francesas quando da 1ª invasão em 1807, foi levado para Paris, onde está até os dias atuais (CORRÊA-MARTINS, 2011, p. 6, 11-12).

Portanto, foi o exemplar da “Nova Lusitania” de 1797, que hoje está em Coimbra, que serviu de modelo para o espécime do GEAEM. E isto é confirmado pela medidas das escalas já mencionadas constantes no “Quadro de junção dos esboços da Carta Geral do Brasil” (9991-1A-9A-99).

Porém, a observação dos exemplares de Coimbra e Lisboa revela que a “Nova Lusitania” de 1817 não é uma simples cópia do exemplar coimbrão. Além dos dados expostos presentes nos documentos do AHM, o exame dos espécimes mencionados revelaram outras circunstâncias a serem abordadas.

Um dos aspectos que chama a atenção é que o espécime copiado e ampliado no Real Archivo Militar, ao contrário dos exemplares de 1797, 1798 e 1803, mostra a costa oeste da América do Sul cartografada de forma incompleta. É muito provável que o objetivo da direção do Real Archivo Militar fosse ter “o trabalho mais completo” sobre a ex-colônia, e daí a decisão de se concentrar no território do Brasil. Recordemos que então a carta era conhecida como “Carta Geografica do Brazil”.

Porém, a análise do que foi representado cartograficamente do litoral da costa sul-americana revelou uma configuração distinta em relação aos exemplares de 1797, 1798 e 1803. A análise de topônimos levou MENEZES et al. (2024a) à duas cartas produzidas e impressas por ordem da Coroa Espanhola no final do século XVIII, uma relativa ao Peru⁴⁶ e a outra Chile⁴⁷.

Ao que tudo indica, após a devolução da “Nova Lusitania” de 1797 ao seu “proprietário”, foi considerado necessário representar a região banhada pelo Oceano Pacífico.⁴⁸ Assim, para completar a faixa litorânea entre 10 e 38° de latitude sul, os desenhistas do Real Archivo Militar empregaram aquelas duas cartas que estavam em seu acervo e que possuíam a mesma projeção cartográfica⁴⁹ da “Nova Lusitania” de 1817.

Apesar das palavras do Diretor do Real Archivo Militar, tudo indica que o esforço inicial para conclusão da “Nova Lusitania” de 1817 foi perdendo força. Não há menções a ela depois de 1817 na documentação arquivada no AHM. Uma parcela importante dos topônimos não foi escrita junto à localidades, rios e outros pontos representados na carta.⁵⁰ E o cartucho, destinado ao título e outras informações, não foi preenchido.

Conclusões

Dos exemplares conhecido como sendo projetados por Antonio Pires da Silva Pontes Leme, no projeto cartográfico conhecido como “Nova Lusitania”, síntese da cartografia oitocentista, o exemplar do GEAEM era aquele sobre o qual persistiam dúvidas principalmente sobre quando teria sido elaborado.

Esta pesquisa, que perdurou por quase cinco anos e envolveu o exame de mais de uma centena de documentos, cartográficos ou não, permitiu estabelecer que esse exemplar teve como base o espécime de 1797, hoje no acervo

⁴⁶Carta Esferica de una parte de la Costa del Perú desde el Paralelo de 7. grados hasta el de 21 grados 45. minutos de Latitud S. Levantada de Orden del Rey en el año de 1790 por varios Oficiales de su Real Armada: Presentada á S.M. Por Mano del Exmo Sr. D. Juan de Langar, Langara Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina. Año de 1798. Fern[and]º Selma la grabó; Bauza fecit; Pedro Man[oe]. Gangoiti la escr[ib]º. 5954-5-62-65. <https://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?&profile=bdn&uri=full=3100024~!278563~!0> Formato UNIMARC.

⁴⁷ Carta Esferica de las costas del Reyno de Chile comprendidas entre los Paralelos de 38 y 22° de Latitud Sur. Levantada de Orden del Rey en el año de 1790 por varios Oficiales de su Real Armada, presentada a S.M. por mano del Exmo. Señor D. Juan de Langara Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina; Juan Moreno Tejada la grabó; F. Bauzá la delineó; P. [edro]. M.[anoel] Gangoiti la escribio. 5952-5-62-65. <https://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?&profile=bdn&uri=full=3100024~!278561~!0> Formato UNIMARC.

⁴⁸ Esclarecemos que não encontramos qualquer informação de explique a razão da alteração.

⁴⁹ A projeção esférica, ou de Sanson-Flamsteed (MENEZES et al., 2021, p. 66).

⁵⁰ Em uma comparação deste exemplar com o de 1798, MENEZES et al. (2024a) verificaram a ausência de cerca de 20% no espécime de 1817.

da Coleção Museológica do Observatório Geofísico e Astronómico da Universidade de Coimbra. E que, surpreendentemente, estava na posse de uma pessoa de sobrenome “Giraldes” em 1817.

A “Carta Geral do Brazil” destinava-se a suprir a lacuna que o Real Archivo Militar tinha em relação à documentação cartográfica relativa ao território brasileiro, já que a maior parte das cartas e mapas havia sido levada pela Família Real, junto com outros bens culturais, quando para lá foi em 1807.

Não deixa de ser surpreendente que, passados 15 anos da confecção do “exemplar parisiense”, novamente José Joaquim Freire e Manoel Tavares da Fonseca, os desenhistas dos três exemplares autógrafos, em um lugar totalmente distinto, novamente se vissem a braços com uma velha tarefa, ajudados por alguém certamente mais jovem, Carlos Joze Correa Botelho.

Mas a “Carta Geral do Brazil” não era exatamente uma cópia do exemplar de 1797. Suas dimensões são maiores que o exemplar coimbrão. E, como exposto, exhibe parte da linha da costa pacífica da América Meridional distinta dos espécimes de 1797, 1798 e 1803.

Porém, a “Nova Lusitania” de 1817 nunca foi acabada. Por que? Teria relação com a instabilidade econômica de Portugal, frente à preponderância da antiga colônia? A surda oposição contra os desmandos do governo militar do marechal Beresford, patenteados pela “conspiração de 1817”, com violenta repressão, teria atingido também o RAM? Só podemos conjecturar sobre os motivos, já que a documentação existente não nos esclarece a respeito.

O que podemos afirmar é que o exemplar hoje sob guarda do Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar (GEAEM), da Direção de Infraestruturas do Exército Português, não foi o primeiro desenho ou modelo da “Nova Lusitania”, mas sim o último a ser realizado em 1817, tendo executado dois dos três responsáveis pelo projeto da “Nova Lusitania”, pondo fim, quiçá melancólico, a um ciclo de 30 anos.

Ainda assim, uma questão resta: quem era o “Giraldes”, então proprietário do exemplar da “Nova Lusitania” de 1797?

Agradecimentos

Aos senhores Coronel José Paulo Ribeiro Berger e Sargento Chefe Paulo Jorge dos Santos Almeida do Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar, Direção de Infraestruturas do Exército Português, pelo acesso ao conjunto documental relacionado à “Carta Feral do Brazil” - “Nova Lusitania” de 1817, pertencente ao seu acervo.

Referências bibliográficas

[ADONIAS, Isa]. Mapas e planos manuscritos relativos ao Brasil Colonial: 1500-1822. Vol. 1. Brasília: Ministério das Relações Exteriores, Serviço de Documentação, 1960.

ALMEIDA, André Ferrand de, GARCIA, João Carlos. Os mapas do Brasil na engenharia militar portuguesa (1750-1822). In: Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica, 1, Paraty, 2011. *Anais ...* Disponível em [https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/simposio/ALMEIDA ANDRE FERRAND E GARCIA JOAO CARLOS.pdf](https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/simposio/ALMEIDA_ANDRE_FERRAND_E_GARCIA_JOAO_CARLOS.pdf)

ALMEIDA, André Ferrand de, GARCIA, João Carlos. Os mapas do Brasil na engenharia militar portuguesa (1750-1822). *Navigator*, v. 8 n. 15, p. 75-81. 2012.

AXELSSON, Kathleen Mühlen. Transparent papers: A review of the history and manufacturing processes. *Paper History*, v.20, n.1, p. 21-30, 2016.

BALMACEDA, José Carlos. *La marca invisible: filigranas papeleras europeas en Hispanoamérica*. Málaga: Conservación Análisis Historia del Papel, 2016.

CHURCHILL, W.[illiam] A.[lgermon]. *Watermarks in Paper: In Holland, France, England, etc., in the XVII and XVIII Centuries and their Interconnection*. Amsterdam: Menno Hertzberger & Co., 1935.

CORRÊA-MARTINS, Francisco José. As várias “faces” da “Nova Lusitania”, de Antonio Pires da Silva Pontes Leme. In: Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, 4, Porto, 2011, Porto. *Anais ...* Disponível em <http://eventos.lettras.up.pt/ivslbch/comunicacoes/79.pdf>

CORRÊA-MARTINS, Francisco José. Ao serviço do inimigo: o uso das minutas da “Nova Lusitania” durante a Guerra da Independência do Brasil (1822-1823). In: Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, 9, e Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica, 4, São Paulo 2022. *Anais ...* Disponível em <http://bit.ly/3XvAhSc>

CORTESÃO, Jaime [Zuzarte]. Aula de 10 de outubro de 1945 – A síntese cartográfica e geográfica do Brasil Colonial – Curso de História da Cartografia Política do Brasil. [Rio de Janeiro]: Instituto Rio Branco, 1945. Mimeo.

CORTESÃO, Jaime [Zuzarte], *História do Brasil nos velhos mapas. Vol. 2. Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores, Instituto Rio Branco, 1965.*

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

COSTA, Sofia Vargas. *Caracterização de suportes em papel vegetal*. Tomar: Instituto Politécnico de Tomar. Dissertação de Mestrado em Conservação e Restauro. 2011.

FARIA, Miguel Figueira de. *A Imagem útil – José Joaquim Freire (1760-1847) desenhador topográfico e de história natural: arte, ciência e razão de estado no final do Antigo Regime*. Lisboa, Universidade Autónoma Editora, 2001.

GONÇALVES, MARINA FURTADO. 2021. *Fazer e usar papel: caracterização material da documentação avulsa da Coleção Casa dos Contos do Arquivo Público Mineiro (1750-1800)*. Belo Horizonte: Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais. Tese de doutorado.

KANTOR, Íris. Mapas em trânsito: projeções cartográficas e processo de emancipação política do Brasil (1779-1822). Sevilla, *Araucaria*, XII, 24, p. 110-123, 2010.

KLEPIKOV, S.[okrat] A.[leksandrovih]. Some information over the "Honig" watermarks. *IPH Information. Bulletin of the International Association of Paper Historians (IPH)*, v. 6, 1 (January), 10-13, 1972.

LAROQUE, Claude. Transparent papers: a technological outline and conservation review. *Reviews in Conservation*, 1, p. 21-31, 2000.

LAROQUE, Claude. History and analysis of transparent papers. *The Paper Conservator*, volume 28, 1, p. 17-32, 2004.

MAGALHÃES, Joaquim Romero de; GARCIA, João Carlos, FLORES, Jorge Manuel. *Cartografia e diplomacia no Brasil do século XVIII* [Catálogo de exposição]. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1997.

MELO, Arnaldo Faria de Ataíde e. *O papel como elemento de identificação*. Lisboa; Oficinas Gráficas da Biblioteca Nacional, 1926.

MENEZES, Paulo Márcio Leal de, SILVA-SANTOS, Kairo da, LAETA, Tainá, CORRÊA-MARTINS, Francisco José, FERNANDES, Manoel do Couto, SANTOS, José Gomes dos, LAPAINE, Miljenko. Map Projection Analysis of the Nova Lusitania Map. *Cartography & Geoinformation / Kartografija i geoinformacije*, V. 20, 35, 49–69, 2021.

MENEZES, Paulo Márcio Leal de, CORRÊA-MARTINS, Francisco José, FERNANDES, Manoel do Couto, LAETA, Tainá, DI SALVO, Daniel, FERREIRA Gabriela Calafate. Estudos comparativos de exemplares da “Nova Lusitânia” e das minutas atribuídas ao seu desenvolvimento. In: Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, 9, e Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica, 4, São Paulo, 2022. *Anais ...* Disponível em <http://bit.ly/3XvAhSc>

MENEZES, Paulo Márcio Leal de, FERNANDES, Manoel do Couto, CORRÊA-MARTINS, Francisco José, LAETA, Tainá, DI SALVO, Daniel, REIS, Lucas Lanzaro. Análise Cartográfica-Toponímica da Carta da Nova Lusitânia – Exemplar de Lisboa. In: Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, X, Viana do Castelo, 2024a.

MENEZES, Paulo Márcio Leal de, FERNANDES, Manoel do Couto, CORRÊA-MARTINS, Francisco José, ZALOTI, Fábria Antunes, LAETA, Tainá, REIS, Lucas Lanzaro. Os Mapas do Rio Amazonas, Negro, Branco ... da Viagem Filosófica, 1783 até 1846, atribuídos a José Joaquim Freire. In: Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, X, Viana do Castelo, 2024b.

OFFENBERG, Adri K. (2002). An important Megillah with engraved illustrations and text. Disponível em <https://www.christies.com/en/lot/lot-3932182>.

OLIVEIRA, Cêurio de. Dicionário Cartográfico. 4^a ed. Rio de Janeiro, IBGE, 1993.

[PORTUGAL]. *A Engenharia Militar no Brasil e no Ultramar português antigo e moderno*. Exposição. [Lisboa]: [Estado-Maior do Exército], 1960.

REAL ACADEMIA DE BELLAS ARTES DE SAN FERNANDO, Andrade Yáñez, Alejo, Sección MN de Gabinete de Historia Natural. <https://www.academiacoleccion.com/dibujos/inventario.php?id=A-0064> 2017-2024.

RIBEIRO, Barão [Duarte] da Ponte. *Catalogo dos Mappas que possui a Secretaria de estado dos Negocios Estrangeiros. Organizado com a respectiva classificação e anotações pelo Conselheiro Barão da Ponte Ribeiro.* Rio de Janeiro, Typographia Universal de E. & H. Laemmert, 1876.

SABBATINI, Renzo. *La manufatura dela carta in Etá Moderna: il caso Toscano.* Firenze: Istituto Universitario Europeo. Tesi di dottorato, 1988.

SANTOS, Maria José Ferreira dos. *Marcas de água: séculos XIV-XIX: coleção TECNICELPA.* [Tomar]: TECNICELPA - Associação Portuguesa dos Técnicos das Indústrias de Celulose e Papel; Santa Maria da Feira: Câmara Municipal de Santa Maria da Feira, 2015

SILVA, Antonio Delgado da. *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações – Legislação de 1802 a 1810.* Lisboa, Typografia Maignense, 1826.

[SOCIEDADE GEOGRÁFICA DE LISBOA]. *Colecção Fotográfica de Diferentes cartas, mapas, plantas e projectos reerentes ao Brasil anteriormente à sua independência na quási totalidade.* Lisboa: Serviços Gráficos do Exército, 1922.

VASCONCELLOS, Ernesto [Julio] de [Carvalho e] [Secretario Geral da Sociedade de Geographia de Lisboa] (dir). *Exposição de Cartographia Nacional (1903-1904) – Catalogo.* Lisboa, A Liberal, Officina typographica, 1904.

A importância do Forte do Presépio na ocupação da Amazônia

Graciete Guerra da Costa

Pós-doutora, Professora da Universidade Federal de Roraima – UFRR

gracietegcosta@gmail.com

Resumo

O trabalho estuda as informações sobre as doze Fortificações na Amazônia, a maioria delas esquecidas da história, ajudará a esclarecer a geopolítica e as relações internacionais da Região. O texto privilegiará o Forte do Presépio (Belém-PA) entre as doze fortificações do arco arquitetado pelos portugueses. As fortalezas erguidas nos séculos XVII e XVIII representaram a estratégia ibérica, a favor de eficientes políticas de defesa. Os portugueses enfrentaram a resistência da população indígena. Lutas, massacres e mortes dos verdadeiros donos da terra, presos pelas Tropas de Resgate compõem a memória das fortificações do Forte do Presépio (Belém-PA). A abordagem sobre os religiosos e o seu poder na sociedade colonial ilustra a influência da Igreja. Por ordem cronológica a pesquisa estuda a chegada dos portugueses na Amazônia, do Leste para Oeste, e do Sul para o Norte. O estudo se concentrará no início da ocupação com as fortificações erigidas de 1616 a 1697. O objetivo desse trabalho foi fortalecer a Cartografia Histórica e o estudo da região Norte do Brasil. O Forte do Presépio recebeu diversos nomes ao longo da história: Forte do Presépio de Belém, Forte do Castelo do Senhor Santo Cristo, Forte do Senhor Santo Cristo e Forte do Castelo. Atualmente é denominado Forte do Presépio, nome dado pelos portugueses. Localizado na ponta de Maúri, na confluência do Rio Guamá com a Baía de Guajará, a área em que está situado na entrada do porto e do canal circunda a Ilha das Onças, Belém, Estado do Pará. A fundação de Belém antecedeu a grande cruzada das monarquias ibéricas, resultado da acomodação europeia inscrita na “Westphalian Order” de 1648. A viagem ao Grão-Pará e ao Rio das Amazonas não se entende fora do contexto do estabelecimento dos franceses no Maranhão iniciado a partir de uma feitoria fundada por Charles de Vaux e Jacques Riffaut, em 1594, na Ilha de São Luís²¹. O medo português de que os invasores se estabelecessem na entrada do grande rio foi o motivo para a conquista de São Luís, para a imediata partida ao Norte e fundação de Belém. Partindo de São Luís do Maranhão em 25 de dezembro de 1615, Francisco Caldeira Castelo Branco capitaneou uma expedição de 200 homens. Transportados em três embarcações, ele dirigiu-se à Foz do Rio Amazonas, com o objetivo de fortificá-la. Levou consigo o francês Charles de Vaux como piloto e intérprete, e o piloto-mor de Pernambuco, Vicente Cochado. Os exploradores portugueses acreditaram que a Estrela de Belém guiaria o capitão Castelo Branco a bom porto – *Transeamus usque Bethlem* - (Vamos até Belém), segundo o Evangelho de São Lucas. Após dezoito dias de viagem, a 12 de janeiro de 1616, desembarcaram nas tabas Tupinambá, onde ergueram uma fortificação denominada de Forte do Presépio, e batizaram a região de “Feliz Luzitânia”. Essa viagem serviu de trampolim para a ocupação do vasto e desconhecido território a Oeste. Ajudados pelos Tupinambás, os conquistadores levantaram uma dupla linha de paliçada, repleta de areia, formando um parapeito do lado do mar, onde montaram dez peças da artilharia das que trouxeram da frota.

Palavras-chave: Amazônia Setentrional, Cartografia topográfica e militar, Forte do Presépio, Cartografia Histórica.

Abstract

The work studies information about the twelve Fortifications in the Amazon, most of them forgotten in history, will help clarify the region's geopolitics and international relations. The text will focus on Forte do Presépio (Belém-PA) among the twelve arch fortifications designed by the Portuguese. The fortresses built in the 17th and 18th centuries represented the Iberian strategy, in favor of efficient defense policies. The Portuguese faced resistance from the indigenous population. Fights, massacres and deaths of the true owners of the land, arrested by the Rescue Troops make up the memory of the fortifications of Forte do Presépio (Belém-PA). The approach to religious people and their power in colonial society illustrates the influence of the Church. In chronological order, the research studies

the arrival of the Portuguese in the Amazon, from East to West, and from South to North. The study will focus on the beginning of the occupation with the fortifications erected from 1616 to 1697. The objective of this work was to strengthen Historical Cartography and the study of the Northern region of Brazil. Forte do Presépio has received several names throughout history: Forte do Presépio de Belém, Forte do Castelo do Senhor Santo Cristo, Forte do Senhor Santo Cristo and Forte do Castelo. It is currently called Forte do Presépio, a name given by the Portuguese. Located at the tip of Maúri, at the confluence of the Guamá River with the Guajará Bay, the area in which it is located at the entrance to the port and canal surrounds Ilha das Onças, Belém, State of Pará. The foundation of Belém preceded the great crusade of the Iberian monarchies, a result of European accommodation inscribed in the "Westphalian Order" of 1648. The trip to Grão-Pará and the Rio das Amazonas cannot be understood outside the context of the establishment of the French in Maranhão, initiated from a trading post founded by Charles de Vaux and Jacques Riffaut, in 1594, on the Island of São Luís²¹. The Portuguese fear that the invaders would establish themselves at the entrance to the great river was the reason for the conquest of São Luís, for the immediate departure to the North and the founding of Belém. Leaving São Luís do Maranhão on December 25, 1615, Francisco Caldeira Castelo Branco captained an expedition of 200 men. Transported in three vessels, he headed to the mouth of the Amazon River, with the aim of fortifying it. He took with him the Frenchman Charles de Vaux as pilot and interpreter, and the chief pilot of Pernambuco, Vicente Cochado. The Portuguese explorers believed that the Star of Belém would guide Captain Castelo Branco to good port – Transeamus usque Bethlem - (Let's go to Belém), according to the Gospel of Saint Luke. After eighteen days of travel, on January 12, 1616, they disembarked at the Tupinambá tabas, where they built a fortification called Forte do Presépio, and named the region "Feliz Luzitânia". This trip served as a springboard for the occupation of the vast and unknown territory to the West. Helped by the Tupinambás, the conquerors erected a double palisade line, filled with sand, forming a parapet on the seaside, where they mounted ten artillery pieces that they brought from the fleet.

Keywords: Northern Amazon, Topographic and military cartography, Forte do Presépio, Historical Cartography.

INTRODUÇÃO

A busca de informações sobre as Fortificações da Amazônia, algumas esquecidas da história das relações internacionais, ajudará a esclarecer a geopolítica da Hileia. A cobiça europeia trouxe para a Amazônia sertanistas, colonos, religiosos, e militares de diferentes nacionalidades, na busca das Drogas do Sertão⁵¹. Portugueses, espanhóis, franceses, holandeses e ingleses subiam e desciam os rios distanciando-se léguas e léguas do litoral. Esse movimento desencadeou resistência contra o domínio e a ocupação das terras indígenas e a exploração da força de trabalho dos nativos⁵².

O texto privilegiará o Forte do Presépio (Belém - PA), uma das doze fortificações do arco arquitetado pelos portugueses. Considerando o peso simbólico de tais edificações na segurança colonial, a pesquisa procurou pontuar os limites setentrionais das posses lusitanas e as dificuldades para defendê-las.

As fortalezas erguidas na Amazônia nos séculos XVII e XVIII representaram a estratégia ibérica, a favor de eficientes políticas de Defesa.

Os portugueses enfrentaram a resistência da população indígena. Lutas, massacres e mortes dos verdadeiros donos da terra, presos pelas Tropas de Resgate compõem a memória das fortificações: Forte do Presépio (Belém

⁵¹ **Drogas do sertão** – Produtos nativos da região amazônica, conhecidos como especiarias, entre eles: cacau, cravo, urucum, salsaparrilha, canela, puxuri, baunilha, anil e óleos vegetais como andiroba e copaíba. A coleta e o comércio desses produtos foram a base da economia mercantilista, no início da ocupação amazônica pelos europeus. Fonte: REIS, 1956, p. 45-46.

⁵² SANTOS, Francisco Jorge dos. **Além da Conquista: guerras e rebeliões indígenas na Amazônia pombalina**. Manaus: Editora da Universidade do Amazonas, 2002, p. 21-23.

- PA); Santo Antonio de Gurupá (Gurupá - PA); Fortaleza da Barra (Manaus - AM); Forte de Fortaleza do Tapajós (Santarém - PA); Forte de Paru (Almeirim - PA); Forte dos Pauxis (Óbidos - PA); Forte Nossa Senhora da Conceição - RO; Forte de São Gabriel da Cachoeira - AM; São Joaquim do Rio Branco (Boa Vista); São Francisco Xavier (Tabatinga - AM); Forte Príncipe da Beira (Costa Marques – RO) e Fortaleza de Macapá - PA.

Figura 1: Mapa da Amazônia com a localização dos 11 fortes⁵³.



Fonte: Exército Brasileiro, CMA, 2013.

A descrição e localização dos fortes não era precisa. Por exemplo, afirmar que estavam “na margem esquerda do rio...”. Por isso, a opção de trabalhar com as coordenadas geográficas das fortificações, para solucionar dúvidas quanto à localização e a geonímia.

A abordagem sobre os religiosos e o seu poder de comunicação mostrará a influência da Igreja. Por ordem cronológica a pesquisa estudou a chegada dos portugueses na Amazônia, do Leste para Oeste, e do Sul para o Norte. O estudo se concentrará no início da ocupação com a primeira fortificação erigidas em 1616.

⁵³ Mapas gentilmente cedidos pelo CMA em Manaus.

Forte do Presépio ou Forte do Castelo, Belém – PA (1616)

Coordenadas geográficas: 01° 27' 16" S 048° 30' 19" W

O Forte⁵⁴ do Presépio⁵⁵ teve diversos nomes ao longo da história: Forte do Presépio de Belém, Forte do Castelo do Senhor Santo Cristo, Forte do Senhor Santo Cristo e Forte do Castelo. Atualmente é denominado Forte do Presépio, nome dado pelos portugueses.

Figura 2: Símbolo da fundação de Belém em 1616, nele aparece a fortificação com o brasão da Coroa Portuguesa.



Fonte: MEIRELLES FILHO, João. Grandes expedições à Amazônia brasileira. São Paulo: Metalivros, 2009.

Localizado na ponta de Maúri, na confluência do Rio Guamá com a Baía de Guajará, a área em que está situado na entrada do porto e do canal circunda a Ilha das Onças, Belém, Estado do Pará⁵⁶.

A fundação de Belém⁵⁷ culminou com a grande cruzada das monarquias ibéricas, resultado da acomodação

⁵⁴ **Forte** - É a fortificação constituída de uma ou mais baterias de artilharia, localizadas, porém na mesma obra. (Ver Glossário)

⁵⁵ VIANNA, Arthur. "As Fortificações da Amazônia". **Annaes da Biblioteca e Archivo Público do Pará. Tomo IV**, 1905. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro em 07/01/2015. (Loc. II, 459, 2, 26), p. 230.

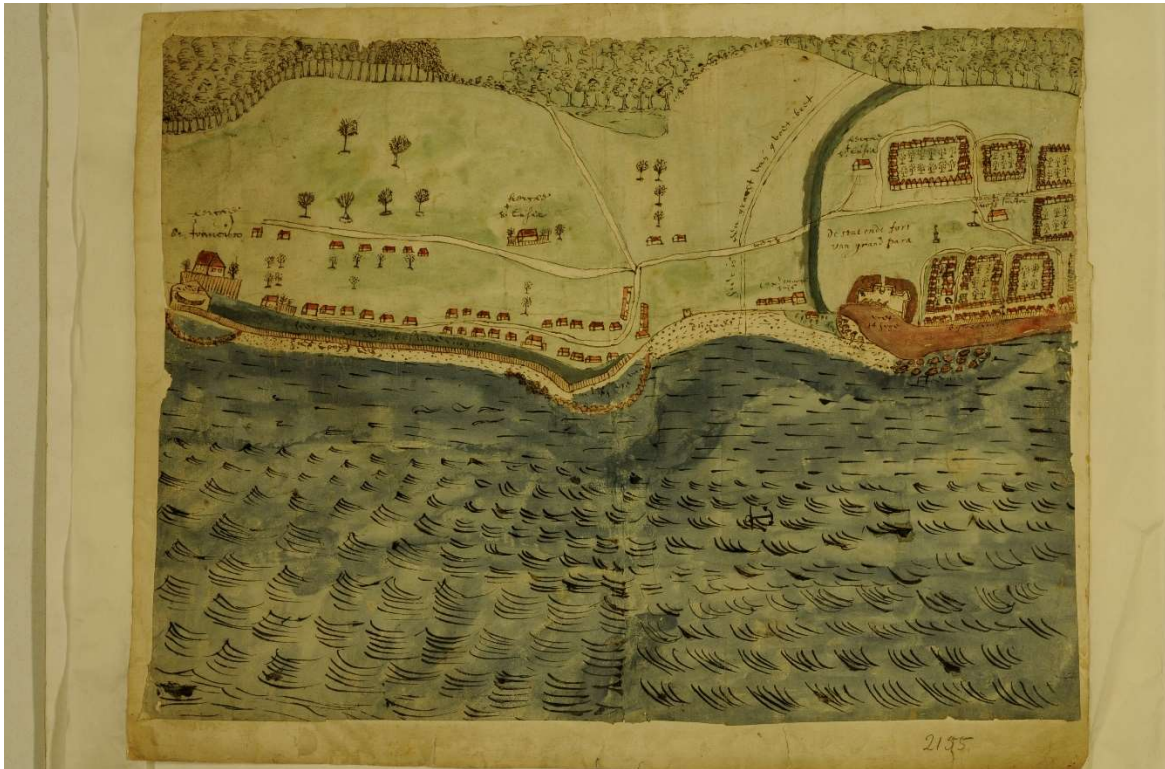
⁵⁶ TEIXEIRA, Paulo Roberto Rodrigues. "Forte do Presépio". In: **DaCultura, ANO X, Nº 17**. p. 45 - 55.

⁵⁷ Prefeitura Municipal de Belém. **Os caminhos de Belém**. Belém: AGIR S.A. Editora. 1996, p.17.

européia inscrita na "Westphalian Order" de 1648. A viagem ao Grão-Pará⁵⁸ e ao Rio das Amazonas não pode ser entendida fora do contexto do estabelecimento dos franceses no Maranhão, que começou a partir de uma feitoria fundada por Charles de Vaux e Jacques Riffaut, em 1594, na Ilha de São Luís⁵⁹.

O medo que os portugueses tinham de que invasores pudessem se estabelecer na entrada do grande rio foi o motivo real para a conquista de São Luís e da imediata partida rumo ao Norte com a fundação de Belém.

Figura 3: Planta Geral da Cidade de Belém Do Pará. É um original manuscrito de meados do Século XVII (presumivelmente, por volta de 1640), Arquivo Real de Haia, Países Baixos.



Fonte: FERREIRA, In: I Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, 2006.

O mapa da Figura 3 é um original manuscrito de meados do Século XVII (1640), obra de navegadores holandeses e provavelmente a primeira representação conhecida da cidade de Belém. Hoje ele é parte do Arquivo Real de Haia, Países Baixos.

Partindo de São Luís do Maranhão em 25 de dezembro de 1615, Francisco Caldeira Castelo Branco capitaneou uma expedição de 200 homens. Transportados em três embarcações, ele dirigiu-se à Foz do Rio Amazonas, com

⁵⁸ O termo "Nossa Senhora de Belém do Grão-Pará", a misericórdia da Santa e a grandeza do rio Pará. *Parauassú*, na linguagem dos Tupinambás, significa "rio grande" abreviado para Rio Pará é o desaguadouro dos rios Moju, Acará e Guamã, formando a Baía de Guajará no ponto em que se ergueu a cidade de Belém.

⁵⁹ ARAÚJO, Renata Malcher de. *As Cidades da Amazônia no Século XVIII Belém, Macapá e Mazagão*. Porto: FAUP, 1998, p. 77.

o objetivo de fortificá-la. Levou consigo o francês Charles de Vaux como piloto e intérprete, e o piloto-mor de Pernambuco, Vicente Cochado. Os exploradores portugueses acreditaram que a Estrela de Belém guiaria o capitão Castelo Branco a bom porto – *Transeamus usque Bethlem (Vamos até Belém)*, segundo o Evangelho de São Lucas⁶⁰. Após 18 dias de viagem, a 12 de janeiro de 1616, desembarcaram nas tabas Tupinambá⁶¹, onde ergueram uma fortificação denominada de Forte do Presépio, e batizaram a região de “Feliz Luzitânia”⁶². Essa viagem serviu de trampolim para a ocupação do vasto território desconhecido a Oeste.

Figura 4: Planta da Cidade de Belém, fortificada pelo método mais simples.



Autor: Sargtº Mor Engº Gaspar João Geraldo de Gronfeld, s/d.

Fonte: AHEx – Arquivo Histórico do Exército, Rio de Janeiro

Ajudados pelos Tupinambás, levantaram uma dupla linha de paliçada, repleta de areia, formando um parapeito do lado do mar, onde montaram dez peças da artilharia das que trouxeram da frota. Essa descrição acha-se em

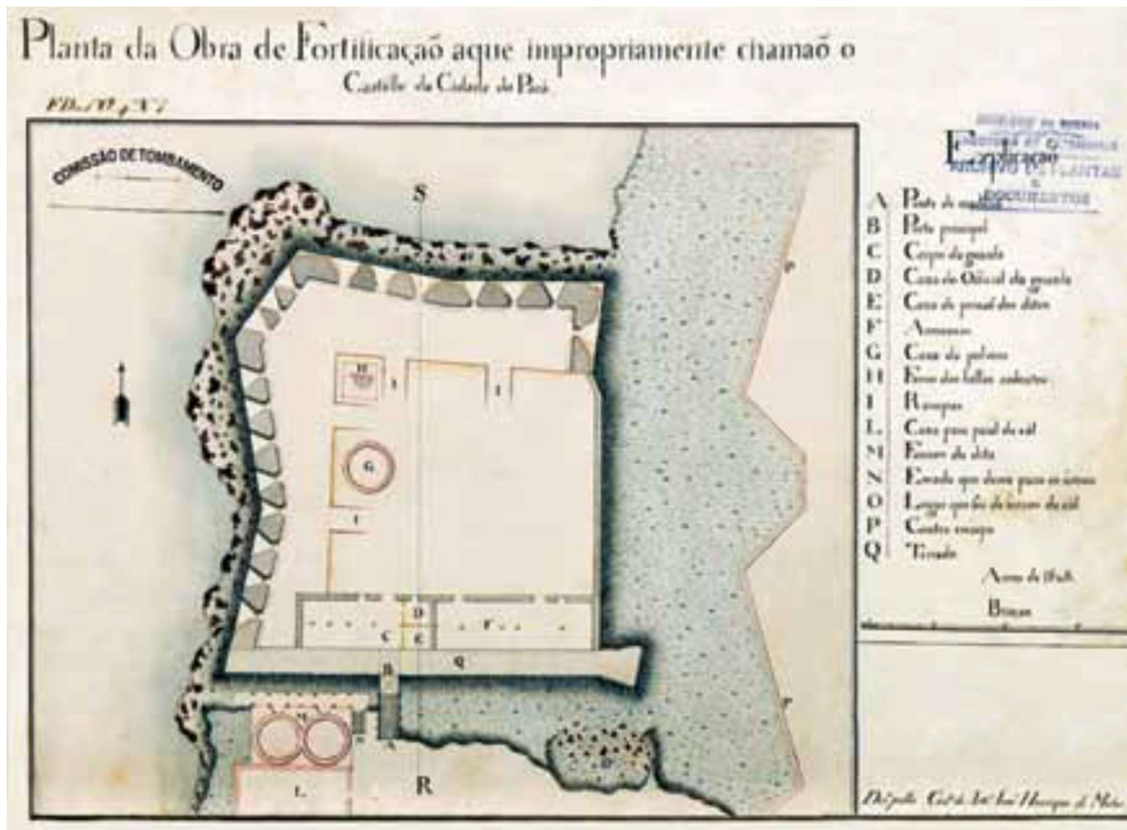
⁶⁰ AZEVEDO, João Lúcio de. **Os jesuítas no Grão-Pará**. Lisboa, 1901.

⁶¹ **Tupinambá** – Era uma gigantesca tribo indígena, conhecida pela sua valentia nas guerras, ocupavam as duas margens da grande ilha (provavelmente a Ilha do Marajó). Espalhavam-se por todo o litoral brasileiro, do Sudeste ao Pará. Possuíam várias aldeias do Caju, Mortiguara e Iguape. Eram exímios no arco e flecha, e com destreza dispararam. São tão temidos, que só em ouvir o nome, não há quem não se rendesse. Fonte: ACUÑA, 1994, p. 171; 173-175.

⁶² REIS, Arthur César Ferreira. **A Amazônia que os portugueses revelaram**. Ministério da Educação e Cultura: Serviço de Documentação, 1956, p. 21.

Fr. Agostinho de Santa Maria Jaboatão, Aires do Casal, Constâncio Abreu Lima, James Anderson, David Warden, Manoel Barata, e vários outros. Mais tarde, em 1617, os Tupinambás, liderados por um índio chamado “Cabelo de Velha”, reuniram-se para lutar contra os portugueses.

Figura 5: Planta da Obra de Fortificação, século XVIII



Fonte: AHEx – Arquivo Histórico do Exército, Rio de Janeiro.

Os Tupinambá colaboraram com os portugueses nos primeiros tempos, mas depois se rebelaram contra a tirania e a opressão dos colonizadores. Sem as armas de fogo dos invasores, caíram nas mãos de renomados matadores de índios da história colonial da Amazônia: Bento Maciel Parente, Pedro Teixeira, Pedro da Costa Favela, Jerônimo Fragoso de Albuquerque, Francisco Caldeira Castelo Branco, e outros.

Os portugueses travaram lutas com os nativos da região, inicialmente nas aldeias de Cumá, Caju, Mortiguara (Conde), Iguape, Guamá (1617), onde massacraram as populações nativas⁶³.

De 1617, que foi a época em que as aldeias Tupinambá foram arrasadas pelas tropas de guerra de Castelo Branco, passando pelo genocídio fomentado por Bento Maciel Parente de 1621 a 1626, e Álvaro de Souza, em 1635, para tomar posse de seus domínios, em pouco tempo os Tupinambá estavam extintos. Os últimos migraram para as Ilhas de Tupinambarana, atual município amazonense de Parintins.

⁶³ GARCIA, Etelvina. **Amazonas, notícias da História: período colonial**. 2ª ed. rev. Manaus: Norma Ed., 2006, p. 28-29.

Os militares, com os padres, funcionários civis e outros aventureiros, na sua maioria degradados, formaram a estrutura inicial do sistema colonial português que viria a se implantar na Amazônia. Frei Antonio de Marciana, superior dos franciscanos de Santo Antônio, chegou ao Pará nos primeiros momentos, em 1617, e logo assumiu posição de destaque. Foi adjunto de Custódio Valente, 5º Capitão-Mor do Pará, que tomou posse em 1619⁶⁴.

Figura 6: Planta do Pará, s/d



Fonte: AHEx – Arquivo Histórico do Exército, Rio de Janeiro.

A localidade alta, de quatro a cinco braças acima do nível comum das terras, adaptava-se aos dispositivos de defesa militar. A do Forte do Presépio tinha duas faces⁶⁵ escarpadas para os dois rios.

Era ligado ao continente apenas por uma estreita faixa de terra; o isolamento facilitava sua defesa. O forte erguido era de paliçada, em quadrilátero, feito de taipa de pilão⁶⁶ na margem do rio. Cestões guarneciam a da terra. Peças de artilharia apontavam para os inimigos eventuais⁶⁷.

Portugal e Espanha plantaram-se à foz do Rio Amazonas e se preparavam para combater ingleses e holandeses,

⁶⁴ REIS, Arthur César Ferreira. **A conquista espiritual da Amazônia**. São Paulo, 1942, p. 11.

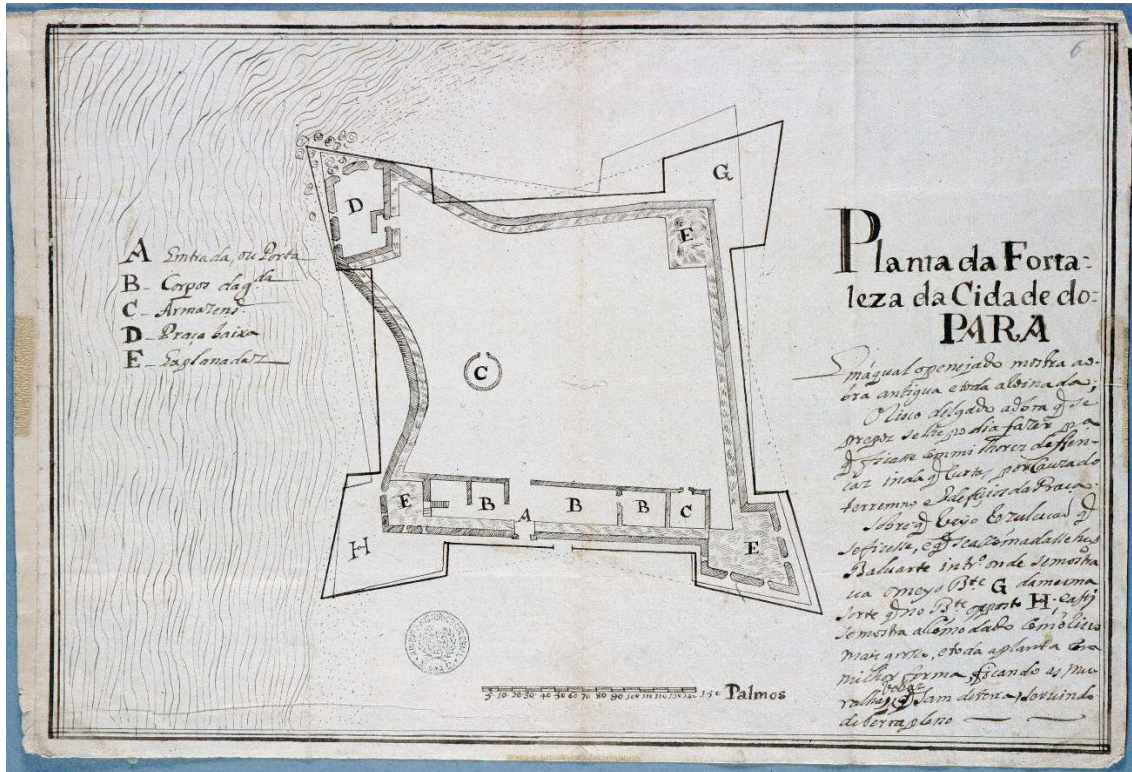
⁶⁵ **Face** - Superfície plana e aparelhada. O termo é aplicado, em construção, para designar a superfície anterior ou superior, conforme o caso, de uma pedra ou tijolo. Superfície aparente de um elemento de alvenaria do muro. A face opõe-se ao TARDOZ, que é a superfície posterior oculta pela espessura do muro.

⁶⁶ **Taipa de Pilão** – A taipa é qualquer sistema em que os panos contínuos são executados diretamente no local, em que a terra não sofreu nenhum beneficiamento anterior. A taipa de pilão é conseguida comprimindo a terra dentro de formas de madeira. Fonte: CORONA & LEMOS. **Dicionário da Arquitetura Brasileira**. São Paulo: Edart. 1972.

⁶⁷ GARCIA, Etelvina. **Amazonas, notícias da História: período colonial**. 2ª ed. rev. Manaus: Norma Ed., 2006, p. 24.

então senhores do vantajoso comércio na calha do Rio Amazonas. Historicamente, o Forte do Presépio foi o ponto de irradiação de forças civis, militares e eclesiásticas, que se lançaram na construção da Amazônia seiscentista.

Figura 7: Planta da Fortaleza da Cidade do Pará, s/d



Fonte: AHEx – Arquivo Histórico do Exército, Rio de Janeiro.

Ao longo da primeira metade do século XVII, Belém ganhou as suas primeiras ruas e saídas pelo Forte e pela Igreja Nossa Senhora da Graça, a primeira erguida no povoado⁶⁸. Nesse período observaram-se as primeiras edificações, feitas com materiais simples, predominantemente de taipa e taipa de pilão. Entre o rio e o igarapé, cercada por grandes massas hídricas e florestais, Belém chegou à primeira metade do século XVII como um núcleo colonial de pequena expressão.

O forte sofreu reformas em 1759 e em 1773. A partir de 1759 uma parte de suas instalações foi transformada em hospital. Em pouco tempo, o então Governador Fernando da Costa de Ataíde Teive o transformou em Hospital Militar. Esse local é conhecido hoje como a Casa das Onze Janelas.

Reformado e rearmado a partir de 1850, durante o governo de Jerônimo Francisco Coelho, Presidente da Província do Pará, o Forte do Presépio recebeu limpeza geral interna. Posteriormente, ganhou novos aposentos para tropa,

⁶⁸AMARAL, Ribeiro do. Fundação de **Belém do Pará: jornada de Francisco Caldeira de Castelo Branco, em 1615-1616**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010, p. 101.

a Casa do Comandante, a ponte sobre o fosso, um portão e muralha de cantaria⁶⁹ pelo lado do Rio Guamá.

Em 1907, o Governo Federal autorizou a companhia "*Port of Pará*" a instalar-se nas dependências da edificação, e a promover as mudanças que lhe fossem convenientes, desde que se compromettesse a devolvê-lo com as muralhas reconstruídas e reformado. Em 1920, passou a ser administrado pelo Exército Brasileiro.

As dependências do forte foram utilizadas para diversas finalidades, tais como depósito de armamentos, munições ou outros materiais. Durante a 2ª Guerra Mundial, serviu de quartel para uma Bateria de Artilharia. Na década de 1950, as suas dependências abrigaram diversos serviços da 8ª Região Militar.

O Forte do Presépio foi tombado em 1962 pelo então Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Reformas e modificações atendiam a variados usos e descaracterizaram totalmente o Forte do Presépio. Ele abrigou um restaurante, bar, depósito e salão de festas da sede social do Círculo Militar de Belém.

Figura 8: Vista lateral da artilharia do Forte do Presépio, Belém, Pará.



Fonte: Graciete Guerra da Costa, 2024.

Na década de 1980, seu estágio de deterioração era intenso, havendo necessidade de garantir a integridade do conjunto arquitetônico militar por obras emergenciais.

⁶⁹ **Muralha de Cantaria** – Era uma muralha de pedras lavradas e cortadas segundo as regras da Estereotomia para serem aplicadas como constituição da própria muralha. **Fonte:** CORONA & LEMOS, 1972.

A partir de 1983, o Exército Brasileiro, com recursos da Fundação Pró-Memória, o IPHAN, realizou obras de conservação e restauro.

Em visita ao local do forte⁷⁰, em outubro de 2014 e depois em março de 2024, verificou-se que ele está aberto à visitação pública, e em bom estado de conservação.

Figuras 9 e 10: Imagens da situação atual do Forte do Presépio, Belém, Pará.



Fonte: Graciete Guerra da Costa, 2024.

Figuras 11: Vista Aérea do Forte do Presépio, Belém, Pará.



Fonte: Prefeitura Municipal de Belém, 2012

⁷⁰ Visita realizada pela Arq. /Urb. Graciete Guerra da Costa, em 09 de outubro de 2014 ao local do Forte do Presépio em Belém - PA.

CONCLUSÃO

A interdisciplinaridade presente no estudo dos Fortes Portugueses na Amazônia Brasileira autorizou recorrer às Relações Internacionais, à História, à Geografia, à Cartografia dos Limites, à Geopolítica, à Sociologia da conquista, à religião e à Arquitetura Militar.

A falta de informações específicas sobre os fortes fez com que a pesquisadora apelasse e transcrevesse com suas próprias palavras, trabalhos de historiadores e estudiosos do assunto citados e relatados na bibliografia.

No andamento do estudo foram consultadas obras no Arquivo Histórico do Exército no Rio de Janeiro, Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Biblioteca do Museu Histórico Nacional, Mapoteca do Itamaraty no Rio de Janeiro e Biblioteca da UFPa e Forte do Castelo em Belém-PA. A coleta e o estudo de mapas levaram a autora à Biblioteca do Ministério da Defesa em Brasília, fato útil na colagem dos mosaicos da história das fortificações.

Para chegar às localidades dos fortes, a pesquisa de campo percorreu 41.700 quilômetros em avião, carro, ônibus, barco, voadeira e lancha.

A entrada dos portugueses na Amazônia ocorreu do Leste para Oeste, pela calha do Rio Amazonas, e do Sul em direção ao Norte e ao Noroeste, partindo de São Paulo, em fins do século XVII.

O indígena foi vital para o colonizador no processo de desbravamento. Seus atributos incluíam específicos conhecimentos das *Drogas do Sertão*. Eram exímios remadores e conhecedores das rotas fluviais. Donos de diferentes logísticas e estratégias, seus métodos eram primitivos, mas eficazes.

Os padres batizavam e ensinavam a língua portuguesa. No trabalho de catequizar as tribos, embrenhavam-se pelas florestas e fundavam missões.

Erigidas de 1616 a 1697, certas fortificações eram frágeis, de madeira, porque não havia pedra nem cal. Algumas construções não mais existem. É o caso de Manaus, Almeirim e Santarém, coincidentemente construídos pelo mesmo engenheiro militar Francisco da Mota Falcão.

Ademais de visitar um tema, o estudo ilustrou, com imagens, a presença das Forças Armadas brasileiras e do Programa Calha Norte atuantes no mesmo arco de fortificações dos Séculos XVII e XVIII.

Como parte do Programa de Pós-doutorado no Instituto de Relações Internacionais da Universidade de Brasília – UnB a pesquisa de uma arquiteta e urbanista amazônica é modesta contribuição interdisciplinar para incentivar o estudo das relações internacionais na fronteira Norte do Brasil acoplado à Segurança, à História, à Cartografia e à Arquitetura Militar da região.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMADA, Manuel da Gama Lobo de. Descrição Relativa ao rio Branco e seu Território [1787]. In: **Revista Trimestral do Instituto Histórico e Etnográfico do Brasil** - Tomo XXIV. Rio de Janeiro, n° 4, 1861, p. 617-683.

AMARAL, Ribeiro do. Fundação de **Belém do Pará: jornada de Francisco Caldeira de Castelo Branco, em 1615-1616**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010, p. 101.

ARAÚJO, Renata Malcher de. **As Cidades da Amazônia no Século XVIII Belém, Macapá e Mazagão**. Porto: FAUP, 1998, p. 77.

AZEVEDO, João Lúcio de. **Os jesuítas no Grão-Pará**. Lisboa, 1901.

BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. **Ensaio Corográfico sobre a Província do Pará**. Brasília: Senado Federal, 2004.

CORONA & LEMOS. **Dicionário da Arquitetura Brasileira**. São Paulo: Edart. 1972.

GARCIA, Etelvina. **Amazonas, notícias da História: período colonial**. 2ª ed. rev. Manaus: Norma Ed., 2006, p. 24.

Prefeitura Municipal de Belém. **Os caminhos de Belém**. Belém: AGIR S.A. Editora. 1996, p.17.

REIS, Arthur César Ferreira. **A conquista espiritual da Amazônia**. São Paulo, 1942, p. 11.

SANTOS, Francisco Jorge dos. **Além da Conquista: guerras e rebeliões indígenas na Amazônia pombalina**. Manaus: Editora da Universidade do Amazonas, 2002, p. 21-23.

TEIXEIRA, Paulo Roberto Rodrigues. "Forte do Presépio". In: **DaCultura, ANO X, Nº 17**. p. 45 - 55.

VIANNA, Arthur. "As Fortificações da Amazônia". **Annaes da Biblioteca e Archivo Público do Pará. Tomo IV**, 1905. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro em 07/01/2015. (Loc. II, 459, 2, 26), p. 230.

Do Tratado de Limites à Ata Geral de Delimitação entre Portugal e Espanha - Cartografia e Contributos dos Militares para o estabelecimento da fronteira luso- espanhola

Nuno Miguel Brázio Vicente 1

Luisa Da Piedade Branco Dos Remédios 1

1 Centro de Informação Geoespacial do Exército, Av. Dr. Alfredo Bensaúde, 1849-014 Lisboa, Portugal

nvicente@igeoe.pt ; luisabr@igeoe.pt

Resumo

O Tratado de Limites entre Portugal e Espanha, foi assinado no Palácio da Ajuda, em 29 de setembro de 1864, e ratificado em 19 de maio de 1866. No entanto só a 1 de dezembro de 1906 foi assinada a Ata Geral de Delimitação entre Portugal e Espanha, que se constituiu como parte integrante do tratado de 1864 e que descreve a localização exata dos marcos colocados.

Ainda antes do Tratado houve a sua preparação e a necessidade da resolução de alguns conflitos que opunham há muito portugueses e espanhóis em certos locais, sendo de salientar o papel determinante de Alexandre José Botelho de Vasconcelos e Sá (1805-1871), militar na presidência da representação portuguesa na Comissão que preparou o Tratado de Limites (1864), como foi o caso do Couto Misto e o dos Povos Promíscuos.

Após a assinatura do Tratado é de enaltecer Sebastião Lopes de Calheiros e Meneses (1816-1899), presidente da delegação portuguesa da Comissão de Limites entre 1876 e 1899, o grande dinamizador da demarcação definitiva da fronteira luso-espanhola.

Em cumprimento do estipulado no artigo 24º do Tratado de Limites entre Portugal e Espanha de 1864, foram executados trabalhos no sentido de colocar marcos fronteiriços de modo a não haver dúvidas sobre o traçado da linha divisória entre Portugal e Espanha.

Foram efetuados levantamentos bastante precisos para a época. Um desses exemplos foi a Planta do Rio Minho com levantamentos detalhados (os únicos na escala de 1:2 500, já que os restantes troços da fronteira o foram na escala de 1:10 000) tendo sido executados em 1896, sendo publicados dois anos depois.

Os militares portugueses, através de quem integrou as comissões e efetuou os trabalhos de campo, tiveram um papel determinante no cumprimento do Tratado e foi uma época de franco desenvolvimento da Cartografia em Portugal.

Palavras-chave: Fronteira, Cartografia, Tratado de Limites

Abstract

The Boundary Treaty between Portugal and Spain was signed at the Ajuda Palace on 29 September 1864 and ratified on 19 May 1866. However, it wasn't until 1 December 1906 that the General Delimitation Act between Portugal and Spain was signed, which formed an integral part of the 1864 treaty and describes the exact location of the markers.

Even before the Treaty was signed, there was preparation for it and the need to resolve some conflicts that had long existed between the Portuguese and the Spanish in certain places. Alexandre José Botelho de Vasconcelos e Sá (1805-1871), a military officer who chaired the Portuguese representation on the Commission that prepared the Boundary Treaty (1864), should be emphasised, as was the case with the Couto Misto and the Povos Promíscuos.

Following the signing of the Treaty, Sebastião Lopes de Calheiros e Meneses (1816-1899), chairman of the Portuguese delegation to the Boundary Commission between 1876 and 1899, is to be commended as the great driving force behind the definitive demarcation of the Portuguese-Spanish border.

In fulfilment of Article 24 of the Boundary Treaty between Portugal and Spain of 1864, work was carried out to place border markers so that there would be no doubt about the line between Portugal and Spain.

Surveys were carried out that were quite accurate for the time. One such example was the Minho River Plan with detailed surveys, (the only ones on a scale of 1:2,500, since the other sections of the border were on a scale of 1:10 000), they were executed in 1896 and published two years later.

The Portuguese military, through those who were part of the commissions and carried out the fieldwork, played a decisive role in the fulfilment of the Treaty and it was a time of rapid development of cartography in Portugal.

Introdução

“Sua Magestade a Rainha das Hespanhas e Sua Magestade El –Rei de Portugal e dos Algarves, tomando em consideração o estado de desassocego em que se encontram muitos povos situados nos confins de ambos os reinos, por não existir uma demarcação bem defenida do território, nem tratado algum internacional que a designe, e desejando pôr termo, de uma vez para sempre aos desagradáveis conflictos que por tal motivo se suscitam em vários pontos da raia, estabelecer e consolidar a paz e harmonia entre os povos limítrofes; e finalmente reconhecer a necessidade de fazer desaparecer a situação anómala em que, à sombra de antigas tradições feudaes, tem permanecido até hoje alguns povos immediatos à linha divisória de ambos os estados com reconhecido e commum prejuizo destes, convieram em celebrar um Tratado especial que determine clara e positivamente tanto os direitos respetivos dos povos confinantes, como os limites territoriais de ambos as soberanias na linha de fronteira que se estende desde a foz do rio Minho até á confluencia do Corga com o Guadiana.” (Tratado de Limites entre Portugal e Espanha, 1864).

A definição rigorosa da fronteira entre Portugal e Espanha foi efetuada ao longo de mais de 60 anos, se considerarmos as datas da assinatura do Tratado de Limites em 1864 e o Convénio de Limites em 1926. Neste período há a registar diversos eventos que contribuíram direta e indiretamente para esta extensão de tempo, desde a resolução de conflitos locais, a falta de cartografia e mesmo a 1ª Guerra Mundial de 1914 a 1918.

No entanto, neste trabalho vamo-nos focar essencialmente no período entre o Tratado de Limites em 1864 e a data da assinatura da Ata Geral de Demarcação em 1906, referindo-nos ainda ao período que antecedeu o Tratado de Limites em 1864, com a decisão da constituição de Comissões Mistas para a preparação deste tratado, cerca de 10 anos antes.

Numa primeira fase iremos fazer um enquadramento histórico a este tema, descrevendo alguns acontecimentos mais antigos, mas que tiveram uma influência relevante. Serão também abordados alguns temas históricos de

tensão em várias zonas da fronteira ou da raia, termo mais usado na época, que tiveram de ser dirimidos antes da marcação propriamente, como foi o caso do Couto Misto, dos Povos Promíscuos e da Contenda de Moura.

Desde logo se verificou a falta de Cartografia adequada para a execução de tal real demanda, “que determine clara e positivamente tanto os direitos respetivos dos povos confinantes, como os limites territoriais de ambos as soberanias”. O que levou à execução de diversa cartografia e levantamentos, alguns com elevado pormenor, em diversas escalas ao longo de toda a raia. Serão apresentados alguns mapas desenvolvidos na altura, uns para resolução dos casos das contendas atrás referidas outros que integraram os documentos oficiais e onde foi representada a fronteira propriamente dita.

Será feita ainda alusão a alguns dos Militares portugueses que integraram as Comissões e que tiveram um papel relevante no decurso das operações.

No final teceremos algumas conclusões e sugestões para trabalhos futuros.

Enquadramento Histórico

Remonta à Idade Média o nosso conhecimento da existência de focos de conflito, de pequena dimensão, entre Portugal e Castela. Estas pequenas disputas territoriais, corriam o risco de crescer e empurrar os dois reinos para um conflito de maior envergadura.

Este período de tensão entre os dois países, no decorrer do qual, várias incursões militares de ambos os lados e vários pontos de discórdia, elevaram o risco de um conflito generalizado. É, neste contexto, que surge a necessidade de um acordo de definição de fronteiras, entre Portugal e Castela, que pusesse fim a esta tensão latente. É um acordo de cedência mútua de posições fronteiriças e a assunção pelos dois reinos, de uma linha de separação – Fronteira.

O Tratado de Badajoz, assinado entre o Rei Afonso III de Portugal e o Rei Afonso X de Castela em 16 de fevereiro de 1267, estabeleceu as bases de cooperação e amizade entre os dois reinos mas, mais importante, definiu o rio Guadiana como fronteira comum e cedeu a Portugal todos os direitos sobre o território do Algarve, constituindo-se assim como o primeiro tratado onde são definidos limites devidamente materializados no terreno, consolidando assim a posse do território.

Trinta anos mais tarde o Tratado de Alcanizes, assinado entre Portugal e o então Reino de Leão e Castela, consolidou e tornou definitivos alguns aspetos consagrados no Tratado de Badajoz;

A 12 de setembro de 1297, na vila de Alcanizes, província de Zamora, foi assinado o importante tratado, entre D. Dinis de Portugal e D. Fernando IV, rei de Leão e Castela, cujos traços mais relevantes permanecem até hoje. Ficou conhecido para a história, como Tratado de Alcanizes, consolidando e tornando definitivos alguns aspetos consagrados no Tratado de Badajoz

Estes acordos, consagraram a entrega de localidades e posições fortificadas, quer em Portugal, quer em Castela, a um lado e ao outro. A aceitação desta partilha, pressupunha a renúncia a qualquer reclamação futura. O Tratado de Alcanizes foi respeitado, em geral, ao longo do tempo. Há algumas exceções, como S. Félix dos Galegos, que passou para a soberania de Castela, depois da assinatura do tratado, ou o caso de Olivença, ainda hoje por resolver. Não foi, portanto, cumprido na totalidade, mas as exceções não puseram em causa o seu valor primordial, já que permitiu a estabilidade da fronteira, podendo ser considerada, “a mais antiga e mais estável do mundo” (RIBEIRO, 1987, p. 14) No plano político, o tratado veio resolver eventuais questões de limites territoriais.

O mesmo não aconteceu ao nível local, pelo menos não completamente, entre a população. Havia disputas, interesses instalados e indefinições sobre a demarcação concreta e reconhecível da fronteira. Apesar de tudo, foi um documento muito importante e pacificador. A mesma fronteira que separava espaços e impunha barreiras, nem sempre geograficamente distintos, também era um ponto de contacto entre os dois lados, com encontros e oportunidades, de comércio e contrabando.

Era uma fronteira com muita plasticidade, feita de convívios e alianças, entre as populações de ambos os lados. Esta fronteira da vida quotidiana, criou uma realidade social distinta, construída de troca de experiências, usos e costumes, passando necessariamente pela língua, criando um linguajar próprio.

Por volta de 1850, o quadro político português e os conflitos locais, sobretudo a norte, levaram a que, o governo de Portugal, tomasse a iniciativa de pedir a Espanha que se procedesse à demarcação geral da fronteira entre os dois países. Foi, neste contexto que começaram os trabalhos de preparação do Tratado dos Limites de Fronteira entre Portugal e Espanha, o herdeiro do Tratado de Alcanizes. Em 1851 foi determinado nomear uma comissão mista luso-espanhola com o objetivo específico de estudar e fixar a fronteira desde a foz do rio Minho até ao rio Caia na região de Elvas.

Só passados quatro anos, se deu a nomeação efetiva desta comissão presidida pelo Brigadeiro Frederico Leão Cabreira. Os trabalhos de campo só tiveram início em 1856, tendo terminado após dois anos de duríssimos trabalhos de campo devido à exoneração dos membros da secção portuguesa.

Nesse mesmo ano, 1858, foi nomeada uma segunda comissão mista, chefiada pelo Tenente-Coronel do Corpo de Engenharia, Alexandre José Botelho de Vasconcelos e Sá, tendo os trabalhos sido iniciados na região de Badajoz. Todos os trabalhos de reconhecimento da fronteira, desde o rio Minho ao Caia, finalizaram no ano de 1861 neles participando em permanência um corpo de engenheiros militares de reconhecida competência, sendo esta uma das justificações para o sucesso alcançado nesta tarefa.

Após todo um trabalho preparatório e técnico, efetuados diversos estudos e levantamentos topo-cartográficos, tendo em atenção os casos mais sensíveis para as populações e para ambas as coroas, foi também tratado a nível político e diplomático a preparação do Tratado.

A 29 de setembro de 1864 foi assinado, no Palácio da Ajuda em Lisboa, entre o rei D. Luís de Portugal e a rainha Isabel II de Espanha, o Tratado dos Limites de Fronteira, entre os 2 reinos, desde a Foz do rio Minho até à confluência do rio Caia com o rio Guadiana.

Alguns Conflitos a resolver

Na zona Norte encontramos diversas situações de conflitos locais que foram resolvidos antes do Tratado, as duas situações que vão merecer a nossa atenção serão: o Couto Misto e os Povos Promíscuos.

Após o tratado, na região do Alentejo abordaremos também a situação da Contenda de Moura.

O Couto Misto

Desconhece-se a origem desta instituição, ligada desde a Idade Média, ao Castelo da Piconha e posteriormente à Casa de Bragança. Era um território na região fronteiriça, de cerca de 27km², na atual província de Trás-os-Montes.

Tinha organização própria, não dependendo, nem de Portugal, nem de Espanha. Os seus moradores não pagavam impostos. Tinham liberdade de comércio e justiça própria. A jurisdição civil, de qualquer dos reinos não se aplicava neste território. Do ponto de vista eclesiástico, a situação era diferente. Estavam subordinados a Espanha.

Até à assinatura do Tratado de Limites de Fronteira, as populações do Couto Misto, tinham liberdade para escolher a nacionalidade portuguesa ou espanhola. Com a assinatura do tratado, estes domínios passaram para a soberania de Espanha. Assim as aldeias de Santiago, Rubiás e Meaus passaram a integrar o território espanhol, pretensão que Espanha sempre tivera. O território do Couto Misto integrava ainda uma pequena parcela desabitada que pertence hoje ao município de Montalegre.

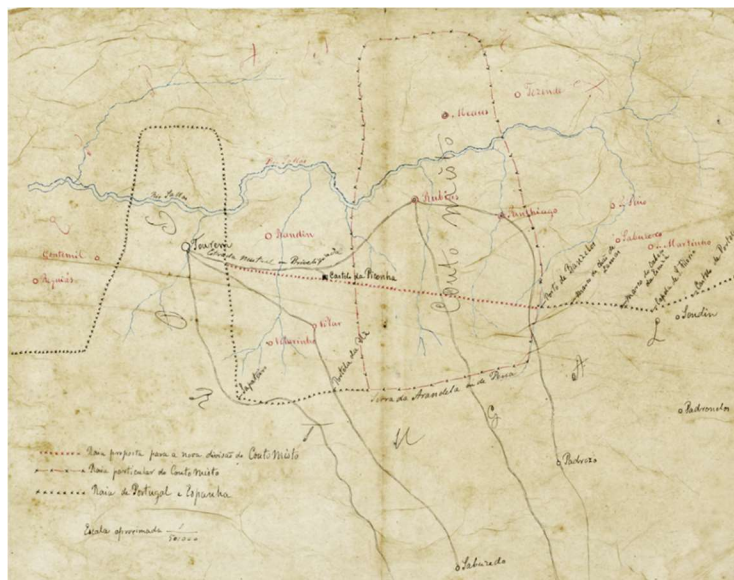


Figura 1 - Carta à escala 1:50 000 de Vasconcelos e Sá, com proposta de outra partilha, seguindo uma linha próxima da "estrada privilegiada", de Tourém a Rubiães, em direção a Porto de Banzelos (MNE/CIL, 26-I).

Os Povos Promíscuos

Em contrapartida, passaram para a soberania de Portugal, os denominados “Povos Promíscuos”, situados na região de Chaves, até então divididos pela linha da “raia” como se verifica na Figura 2. São eles: Soutelinho, Cambedo e Lama de Arcos.

Nestas aldeias, durante muito tempo, viveram “promiscuamente”, os povos de ambos os reinos. Uns falavam português, outros espanhol. A grande preocupação de ambos os governos era o contrabando e a falta de respeito às leis e às autoridades de ambos os países.

Tendo sido acertada a linha de fronteira pelos membros da comissão mista em 1856, tal como aparecia descrita nos antigos tombos, a proposta portuguesa, seria definir cada um destes lugares, quanto à sua pertença a um ou outro país, pelo maior número de fogos se situarem de um ou de outro lado. Se tivesse sido assim, Lama de Arcos (52 e 25 fogos, portugueses e espanhóis, respetivamente) e Soutelinho (80 e 12) passariam a pertencer a Portugal, enquanto Cambedo (13 e 25), passaria para Espanha. Mas, nas negociações diplomáticas, Cambedo seria trocado e o Couto Misto passou para Espanha e os três “Povos Promíscuos” integrados em território nacional.

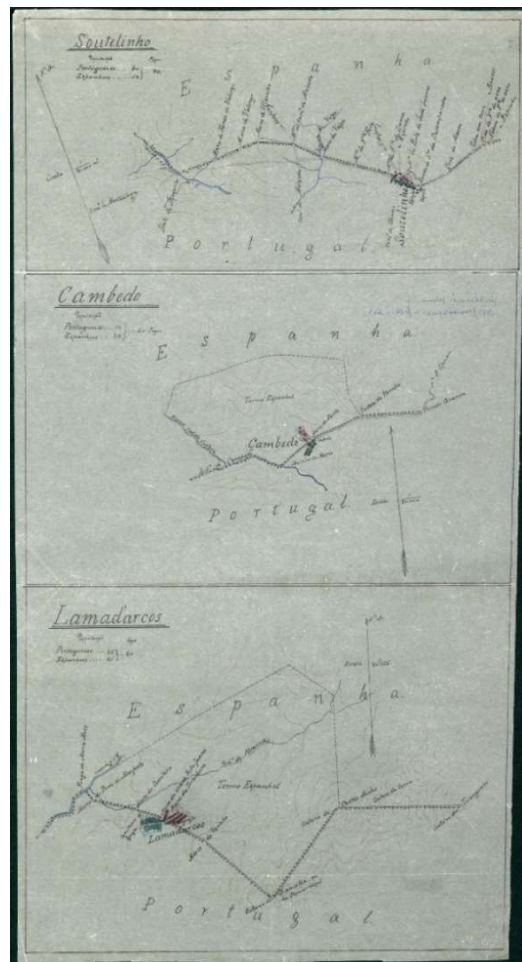


Figura 2 – Representação cartográfica dos três Povos Promíscuos, em relatório de Abril de 1861, Vasconcelos e Sá, (MNE/CIL, 26-B).

A Contenda de Moura

Os terrenos da Contenda de Moura, foram objeto de conflitos, por vezes violentos, desde a Idade Média. A Sentença de 14 de outubro de 1542, também conhecida como Concordata, pretendeu pôr fim a esses litígios. Assinada pelos dois juízes representantes de Portugal e Espanha, estipulou que ficariam indivisas as terras de Pai Joanes, Vale Queimado Santa Maria e Campo de Gamos. Constituíam a “Contenda”, sob jurisdição de Moura e Aroche.

Este território era destinado essencialmente à criação de gado, de Moura, Aroche e Encinasola. Qualquer outro uso, passou a ser proibido. Retiraram-se os marcos existentes, ficando os definidos pelos juízes, verificados anualmente por Moura e Aroche.

Esta estabilidade permaneceu até ao século XIX, altura em que Espanha participou a Portugal, a necessidade de demarcação dos terrenos da Contenda. No princípio de 1803, tentou-se, sem sucesso, a demarcação. Em 1805, foi feita mais uma tentativa, fracassada também. Os dois estados não se entendiam quanto às parcelas com que cada um deveria ficar. Em 1822, a questão foi retomada, e, abandonada no ano seguinte, sem desenvolvimentos.

A questão coloca-se, de novo, em 1884. Os negociadores escolhidos foram, da parte espanhola, o Coronel D. Máximo Ramos y Orcajo e pela parte portuguesa, o General Sebastião Lopes de Calheiros e Meneses. Houve grande dificuldade de entendimento entre os representantes dos dois países, achando a parte portuguesa, que Espanha pretendia uma repartição lesiva para Portugal.

Mais uma vez, as negociações não correram bem. Em 1892, o governo português manifestou disponibilidade para negociar um acordo. Recuperando o memorando que havia sido elaborado por Calheiros e Meneses, anos antes, tentou-se encontrar uma solução que satisfizesse os dois estados. O memorando defendia a fixação da linha divisória pelo caminho entre as povoações de Barrancos e Aroche. Como resultado desta divisão, cabia a Portugal 40 a 45% dos terrenos e os restantes a Espanha. Concluía o ministro português “Nem a Espanha diminui a sua grandeza cedendo alguns hectómetros quadrados, nem Portugal carece deles para reforçar a sua independência...”, (Dias, MH, 2009, p. 61)

Em 22 de março de 1893, o ministro Hintze Ribeiro, remete ao diplomata representante de Portugal em Madrid, a proposta da convenção a ser assinada por ambos os países e plenos poderes para o fazer. Foi enviada a Madrid a Carta da Contenda, levantada em 1887, na qual estava traçada a linha divisória acordada, que deveria ser anexada ao convénio. Para evitar futuros conflitos, concordou-se que na carta deveriam constar também, os limites da Contenda. A partição apenas foi fixada pelo Convénio de Madrid de 27 de Março de 1893.



Figura 3- Carta da defesa da Contenda de Moura, reduzida e desenhada por José Manuel de Elvas Cardeira a partir do levantamento feito em 1887 pelos oficiais da Comissão de Limites (MNE/CIL, 5-A). Esta carta é diferente da que se encontra anexa à Convenção de 1893, tendo ilustrado, em escala diferente, a Notícia sobre a Contenda de Moura da autoria de Calheiros e Meneses (1889), com a discussão da partilha. Nela se encontram marcadas as propostas portuguesa e espanhola.

O Tratado de Limites entre Portugal e Espanha, 1864

Tal como referido por Maria Helena Dias (2014, p.1), na exposição dos 150 anos do Tratado de Limites entre Portugal e Espanha: “O Tratado de Limites, assinado em 1864 e que aqui se recorda, marca o momento de viragem no estabelecimento e no reconhecimento internacional da fronteira de Portugal, contributo indispensável para delimitar o espaço da sua soberania”.

O Tratado de Limites entre Portugal e Espanha, foi assinado no Palácio da Ajuda, em 29 de setembro de 1864, e ratificado em 19 de maio de 1866. Com uma preparação de quase 10 anos, este tratado fixou a linha de fronteira entre Portugal e Espanha desde a foz do rio Minho até à confluência do Caia. Documento com 31 artigos, grande parte são descrições por onde passa a linha de fronteira, (do artigo 1º ao 23º), no artigo 24º onde se prevê a fixação exata da linha divisória, com a colocação de marcos e a sua “descrição geométrica”, ou seja, a utilização de grandezas numéricas, azimutes e distancias entre pontos, para garantir essa definição. No artigo 25º. que seriam a autoridades municipais limítrofes, responsáveis a quem passava a competir a sua preservação. Os

restantes artigos referem-se essencialmente aos direitos dos povos que habitavam as zonas de fronteira, nomeadamente sobre os rios limítrofes e as questões das apreensões de gado, bem como a decisão sobre os povos promíscuos e os habitantes do Couto Misto. Dois anos mais tarde foram assinados dois anexos ao tratado, o Regulamento relativo aos rios limítrofes e o Regulamento sobre as apreensões de gados.

Após a assinatura deste tratado, foi iniciada a fixação exata da linha divisória entre Portugal e Espanha, tal como se previa, com a colocação dos marcos necessários, a sua descrição e a entrega às autoridades municipais. A demarcação atrás referida, levou 42 anos a ser efetuada, tendo-lhe seguido ainda mais 20 anos para a conclusão da fronteira, ficando até hoje de fora o território de Olivença. Entre diversas razões para esta demora, na demarcação total da fronteira, aponta-se a falta de cartografia a grandes escalas da zona da fronteira, quando se discutia duramente pela posse de um metro de terreno e a falta de ligação entre as redes geodésicas dos dois países.

Foram constituídas diversas comissões para a execução desta demarcação, sendo a primeira, após a assinatura do tratado, presidida pelo engenheiro militar Vasconcelos e Sá (1867), mas que pediu a sua exoneração do cargo, passados dois anos. Depois desta comissão, os trabalhos estiveram interrompidos durante algum tempo, por diversas circunstâncias, e em 1876, foi nomeado o então coronel do Corpo do Estado-Maior Sebastião Lopes de Calheiros e Meneses. Sob a sua direção a demarcação avançou, dinamizando-se. Sebastião Lopes de Calheiros e Meneses manteve-se à frente da Comissão até à sua morte em 1899. Foi neste período que se estabeleceu em Viana do Castelo a sede da delegação portuguesa da Comissão de Limites. Foi elaborada a carta da fronteira 1:50 000, concluída em 1893, com o apoio espanhol, ao mesmo tempo que se faziam levantamentos detalhados, anexados às atas parciais.

Foi efetuado levantamento à escala 1:10 000 de toda a fronteira, com exceção do rio Minho, em que se produziu cartografia à escala 1:2 500, como veremos mais à frente. Estas plantas com maior pormenor acompanharam as atas da sua entrega aos municípios confinantes, tal como definido pelo Tratado de Limites de 1864 e pelas Instruções de 1866. O sítio de cada um dos marcos, naturais e artificiais foi fixado com elevada precisão, com o apoio dos trabalhos da Comissão de Limites.

À medida que os trabalhos foram sendo finalizados, a partir de 1896, a fronteira foi sendo entregue de Norte para Sul: a primeira secção, do Minho até ao Tâmega, (abrangendo dos marcos 1 a 253, tendo sido entregue entre 1896 e 1898). A segunda, até à confluência do Águeda no Douro (254 a 494, 1900-1901); a terceira, até ao Tejo (495 a 673, 1904); a quarta e última, até à foz do Caia (674 a 801, 1905). Em 1906, foi assinada a Ata Geral de Demarcação, em que todas as atividades foram finalizadas até Elvas e Badajoz. Foi ainda executada a divisão da Contenda de Moura, mais a Sul.

Carta *chorographica* dos limites de fronteira,

A Carta *chorographica* dos limites de fronteira, elaborada na escala 1:50 000, tem representada uma extensão de cerca de 5 km para cada lado da fronteira e de acordo com o quadro de Junção das folhas, Figura 4, e é composta

por 29 folhas. Levantada no âmbito da Comissão de Limites, aquando da presidência do general Calheiros e Meneses, tendo-se distinguido nos trabalhos de campo entre outros militares o major Elvas Carneira, anos mais tarde General de Brigada Elvas Carneira. Terminaram os trabalhos de levantamento desta carta em 1893, aquando da assinatura do Convénio da Contenda de Moura. Só mais tarde, a carta seria impressa, e poucas são as folhas que apresentam data e, quando existe, refere-se apenas à sua retificação, feita posteriormente à Ata de 1906 (1907-1910), parecendo terem sido apenas difundidas as primeiras 22 folhas.

As 7 folhas finais (fl. 23 a 29), aparentam ter sido elaboradas mais tarde, correspondentes à delimitação estabelecida pelo Convénio de 1926. As que se conhecem são pertencentes ao arquivo do Ministério dos Negócios Estrangeiros, em tela, sem datas e algumas sem limite de fronteira.

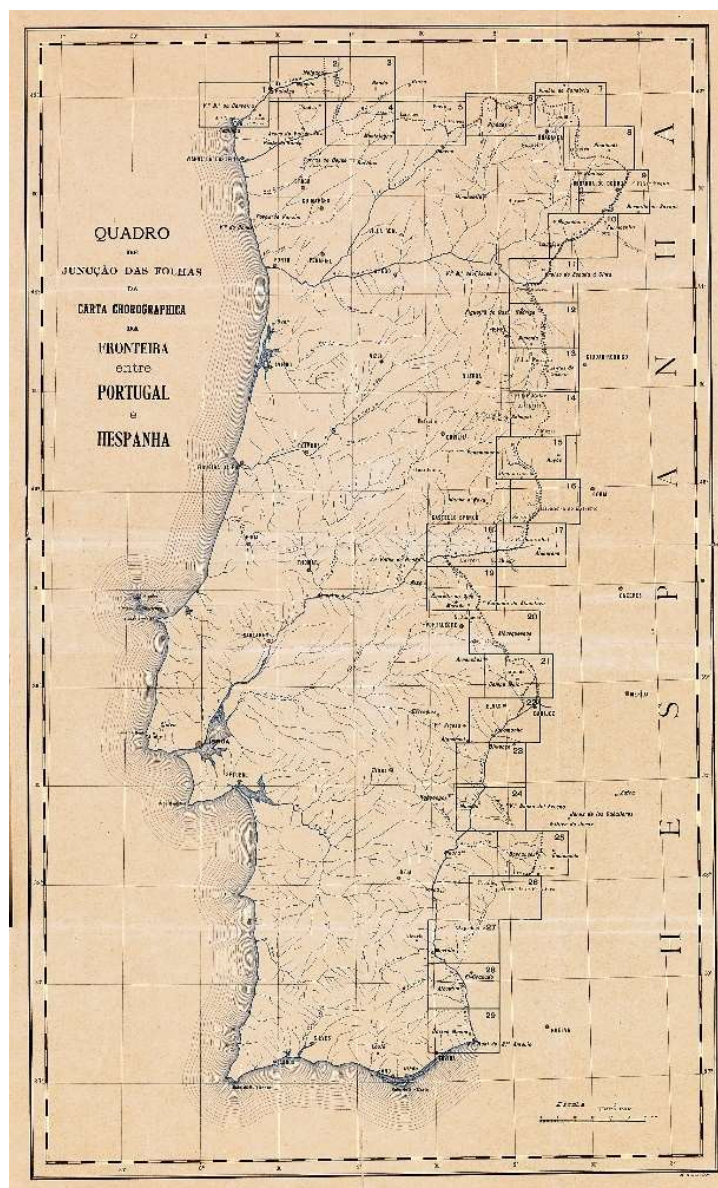


Figura 4 - Cópia do Quadro de Junção de Folhas da Carta Corográfica da Fronteira de Portugal e Espanha, (CIGeoE, B2HB-G1-01)

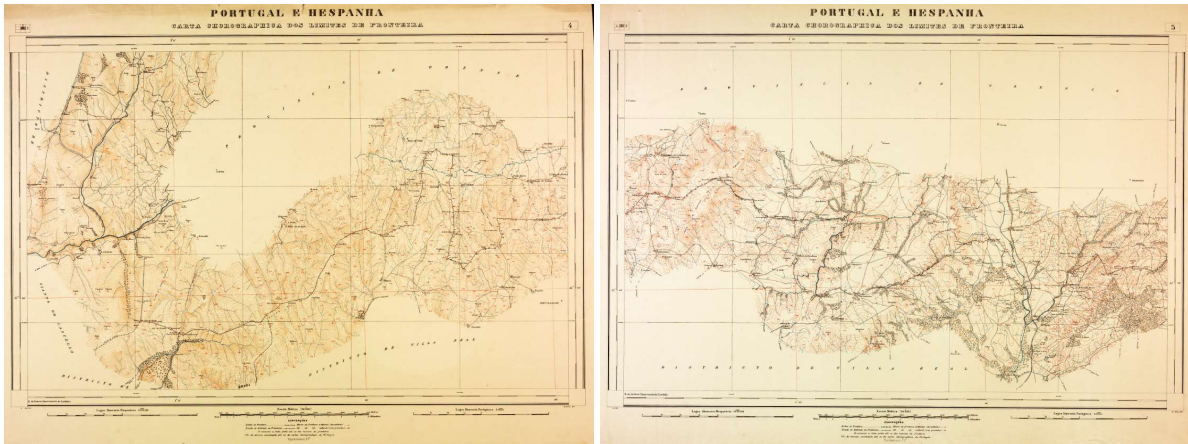


Figura 5 - Folhas 4 e 5 da Carta *chorographica* dos limites de fronteira, 1:50 000, abrangendo a região do “Couto Misto” e dos “Povos Promiscuos” (CIGeoE, B2HB-G1-05, B2HB-G1-06).

O Rio Minho

A fronteira foi dividida em quatro secções, para efeito da sua demarcação definitiva, tal como referido anteriormente.

Foi pela primeira secção que se começaram a ultimar os trabalhos liderados por Calheiros e Meneses.

No rio Minho, os levantamentos detalhados foram efetuados na escala de 1:2 500, em 1896, sendo publicados dois anos depois. O levantamento é composto por 59 folhas que descrevem o rio e que foram anexadas às atas de entrega desta parte da primeira secção. Nesta área foi também elaborada uma longa descrição do rio, e uma extensa relação das obras existentes nas suas margens. Os trabalhos topográficos por parte de Portugal foram da responsabilidade do então major Gaspar António de Azevedo Meira, e a D. Miguel Correa, pelo lado espanhol.

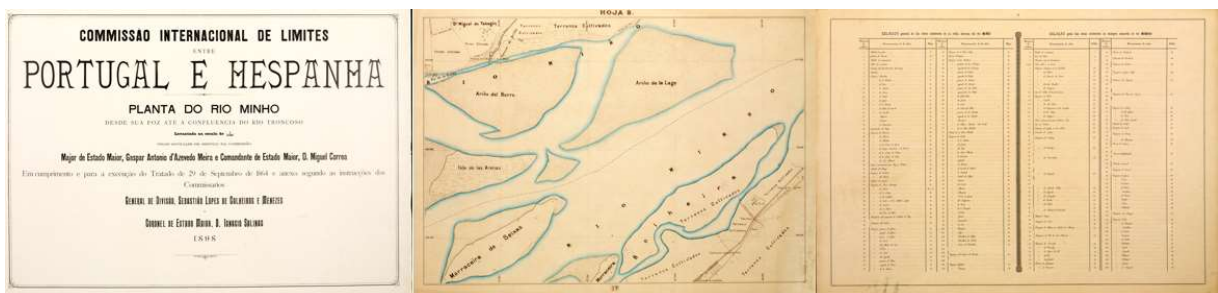


Figura 6 - Capa da planta do rio Minho (1:2 500), levantada por Gaspar de Azevedo Meira e D. Miguel Correa, Folha 9 e exemplo de relação de obras existentes nas suas margens, (MNE/CIL).

Ata Geral de Delimitação entre Portugal e Espanha, 1906

Após serem terminados os trabalhos da demarcação da fronteira até ao Caia, foi assinada a Ata Geral de Delimitação entre os dois países, dando cumprimento ao definido no Tratado de Limites e dele fazendo parte integrante.

Foi o general Francisco Maria da Cunha, que dirigiu a delegação portuguesa da Comissão de Limites a partir de 1901 que, assistiu, como plenipotenciário, àquela assinatura.

O documento é bastante extenso, dividindo-se em duas partes, em que na primeira tem a descrição exata dos marcos (naturais ou artificiais) com a sua localização, azimute e distancia entre cada um deles. e a segunda que corresponde aos rios não compreendidos nas quatro secções em que foi dividida a raia para efeitos da sua demarcação.

Por esta razão a Ata foi acompanhada de 11 folhas de uma carta da fronteira 1:100 000, para além das cartas 1:10 000 que foram também levantadas, (1:2 500 no rio Minho), e que integraram as atas parciais de entrega às autoridades municipais confinantes.

Conclusões

O Tratado de Limites entre Portugal e Espanha, 1864, marca o momento de viragem no estabelecimento e no reconhecimento internacional da fronteira de Portugal.

Diversos conflitos locais foram resolvidos graças à delimitação exata da fronteira. Os trabalhos topográficos executados até 1905 foram fulcrais à definição precisa da linha poligonal estabelecida pelo Tratado de Limites, determinando com grande exatidão a posição dos marcos e as suas distâncias;

Os Militares Portugueses que integraram as Comissões de Limites com o conhecimento e o trabalho técnico desenvolvido foram essenciais para ultrapassar os diversos conflitos locais e conseguir a demarcação da fronteira. Foi produzida diversa Cartografia na fronteira revelando a importância do rigor dos levantamentos e na produção de mapas.

Futuramente trataremos de elaborar o levantamento de atividades das Comissões de Limites desde a Ata Geral de Delimitação entre Portugal e Espanha até aos nossos dias.

Referências bibliográficas

ACTA GERAL DA DELIMITAÇÃO ENTRE PORTUGAL E ESPANHA, assinada 1 dezembro de 1906, Lisboa, Imprensa Nacional, 1907

BARREIROS, José Baptista – Delimitação da Fronteira Luso-Espanhola. O Distrito de Braga

CENTRO DE INFORMAÇÃO GEOESPACIAL DO EXÉRCITO, Cartoteca

DIAS, Maria Helena, *Finis Portugalliae*, nos confins de Portugal – Cartografia militar e identidade territorial, 2009

DIAS, Maria Helena, 150 anos do tratado de limites entre Portugal e Espanha (1864), 2014

INSTITUTO DIPLOMÁTICO, Ministério dos Negócios Estrangeiros

RIBEIRO, Orlando, 1987, A Formação de Portugal

TRATADO DE LIMITES ENTRE PORTUGAL E HESPANHA, 29 de setembro de 1864, Lisboa, Imprensa Nacional, 1866

TORRE do TOMBO, arquivo digital.

ÁREA TEMÁTICA 4 – CARTOGRAFIA URBANA: PLANOS E PROJETOS

Onde estão os rios petropolitanos da Planta de Petrópolis – 1846 ?

Alice Ayres de Jesus¹

Tainá Laeta¹

Manoel do Couto Fernandes¹

1. Universidade Federal do Rio de Janeiro – Instituto de Geociências – Departamento de Geografia – Laboratório de Cartografia (GeoCart) – Av. Athos da Silveira, 274, Cidade Universitária – Ilha do Fundão, CEP: 21941916, Rio de Janeiro (RJ), Brasil.

(aliceayr@ufrj.br); (tainalaeta@gmail.com); (manoel.fernandes@igeo.ufrj.br)

Palavras-chave: Cartografia Histórica, Cidade de Petrópolis, Planta Koeler, Rede hidrográfica

INTRODUÇÃO

A paisagem urbana da cidade de Petrópolis, mais especificamente sua área gênese, é caracterizada pelo processo de ocupação com base nos prazos e quarteirões imperiais idealizados por Koeler, que elaborou o traçado da ocupação a partir dos rios principais da cidade, sendo eles Palatino, Quitandinha e Piabanha, bem como de seus tributários. A hidrografia foi um fator determinante/norteador no processo de ocupação da cidade, influenciando o traçado urbano dos quarteirões e prazos imperiais.

O que se observa nos dias de hoje é a desconsideração do conjunto de regras estipuladas por Koeler no processo de ocupação e expansão da malha urbana de Petrópolis.

Nesse sentido, o objetivo do trabalho é descobrir onde estão os rios de Petrópolis hoje, isto é, realizar uma análise espacial qualitativa de onde se encontram os rios petropolitanos a partir de dois documentos cartográficos, a Planta de Petrópolis – 1846 e a base cartográfica de 1999.

MATERIAIS

Para a elaboração deste trabalho foi utilizado como dado de entrada o documento histórico cartográfico Planta de Petrópolis – 1846, este na escala 1:5.000 e a base cartográfica municipal na escala 1:2.000 e 1:10.000. A planta de Petrópolis foi elaborada a partir do Decreto Imperial nº 155, tendo o início de sua elaboração no ano de 1843 e finalizada no ano de 1846. Esse documento, vale destacar, se encontra sob os cuidados da Companhia Imobiliária de Petrópolis (CIP) e está na escala 1:5.000 (LAETA, 2021). A base cartográfica foi desenvolvida pela empresa PROSPEC – Levantamentos, Prospecções e Aerofotogrametria S.A e foi realizado junto a Prefeitura Municipal de Petrópolis (PMP), com o objetivo de realizar o cadastro urbano do município.

MÉTODOS

Após a aquisição dos documentos cartográficos foram realizadas três etapas seguintes. Primeiro, no pré-processamento, foi realizado o georreferenciamento da Planta Koeler a partir da base cartográfica da cidade de Petrópolis. Em seguida, foi realizado a vetorização da hidrografia presente na Planta Koeler e feita a seleção da hidrografia da base cartográfica constante na dentro dos limites da área gênese de Petrópolis. Por fim, foram elaborados croquis referentes aos três principais cursos d'água de Petrópolis e seus tributários, baseado em Lordeiro (2005), ou seja, foram elaborados os croquis hidrográficos dos rios Palatino, Quitandinha e Piabanha.

Após todo o processamento foram realizadas as análises de mudança da paisagem, no que tange a hidrografia petropolitana contida na área gênese.

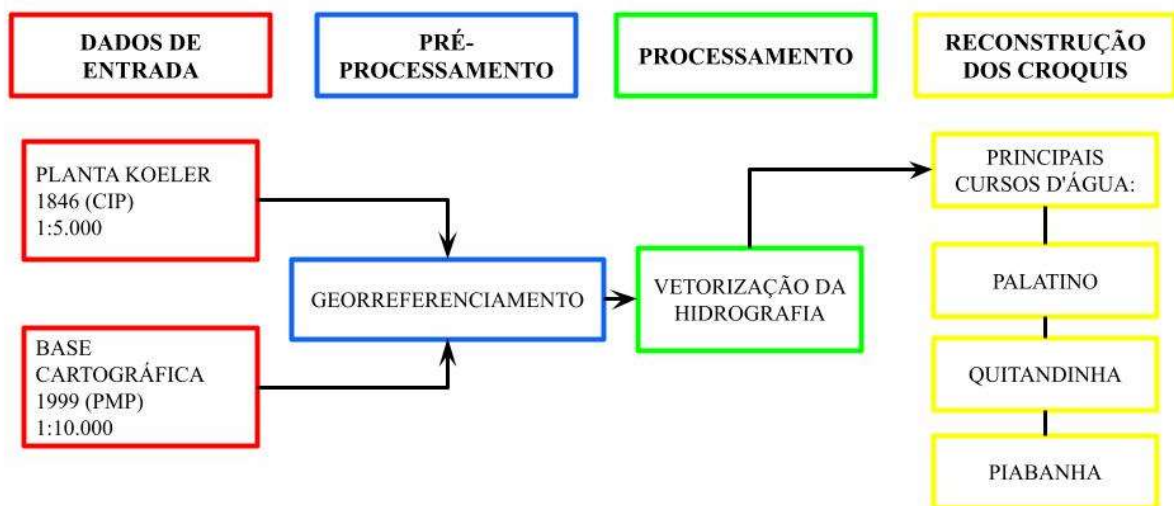


Figura 1. Fluxograma das etapas de elaboração da pesquisa. Fonte: Elaboração própria.

RESULTADOS

Após realizada a vetorização da hidrografia, é possível observar mudanças significativas na fisiografia dos principais rios de Petrópolis e seus tributários, ou seja, em comparação da hidrografia vetorizada da Planta Koeler – 1846 (Figura 2) e a hidrografia da base cartográfica de 1999 na escala 1:10.000 (Figura 3) e 1:2.000 (Figura 4). Ressalta-se que alguns rios tiveram seus cursos retinizados e outros simplesmente não constam na base cartográfica de 1999 quando comparados com a Planta Koeler – 1846. Assim, é possível constatar a nítida redução dos tributários dos três principais rios da área gênese de Petrópolis principalmente no que concerne a diferença

de escala da base cartográfica de 1999, com a hidrografia na escala 1:10.000 apresentando uma maior generalização quando comparada a escala 1:2.000.

Cabe destacar nos resultados obtidos nesta análise qualitativa feita para os cursos d'água vetorizados na Planta Koeler – 1846, que na vetorização realizada considerou as duas margens dos rios, quando assim tenha sido constatado no desenho levantado por Koeler. Já a hidrografia vetorizada na base cartográfica – 1999 apresenta todos os rios em uma única margem. Ou seja, neste momento que se encontra o desenvolvimento da pesquisa essa diferença entre as margens não foi considerada, isto é, o estreitamento dos seus cursos será estudado em um trabalho futuro.

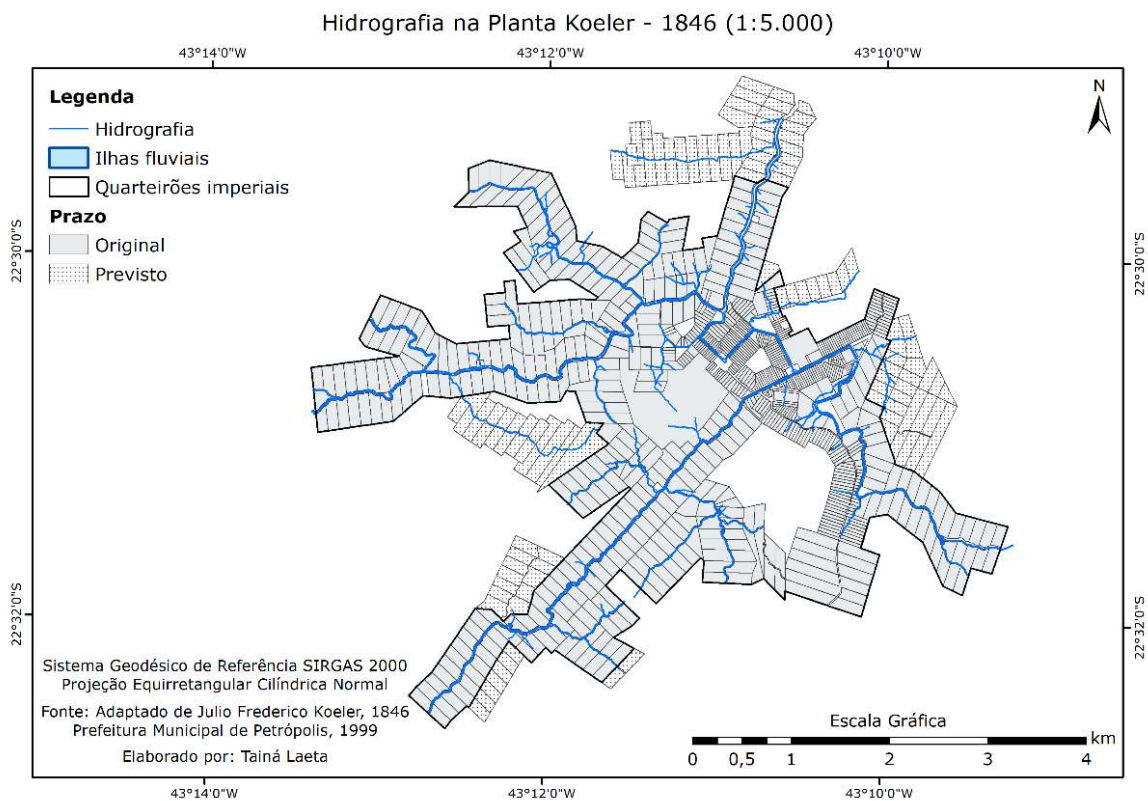


Figura 2. Hidrografia vetorizada da Planta Koeler – 1846, no que concerne a área gênese da cidade de Petrópolis. Fonte: Laeta & Fernandes, 2022.

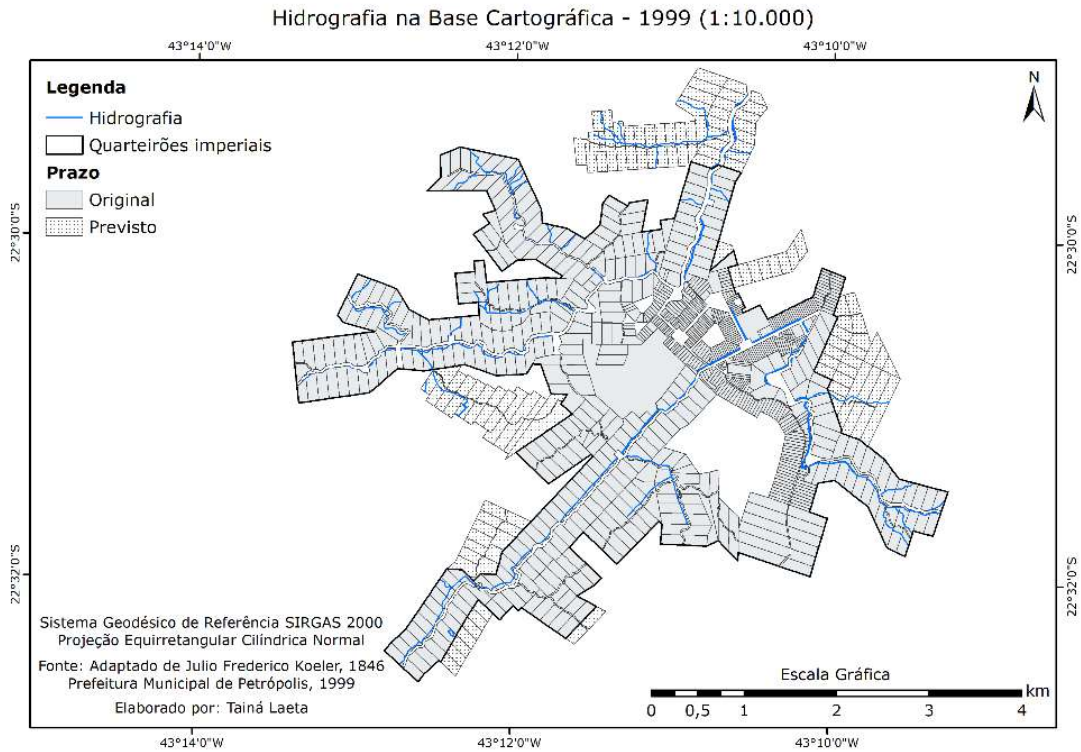


Figura 3. Hidrografia vetorizada da Base Cartográfica – 1999 na escala 1:10.000, no que concerne a área gênese da cidade de Petrópolis. Fonte: Laeta & Fernandes, 2022.

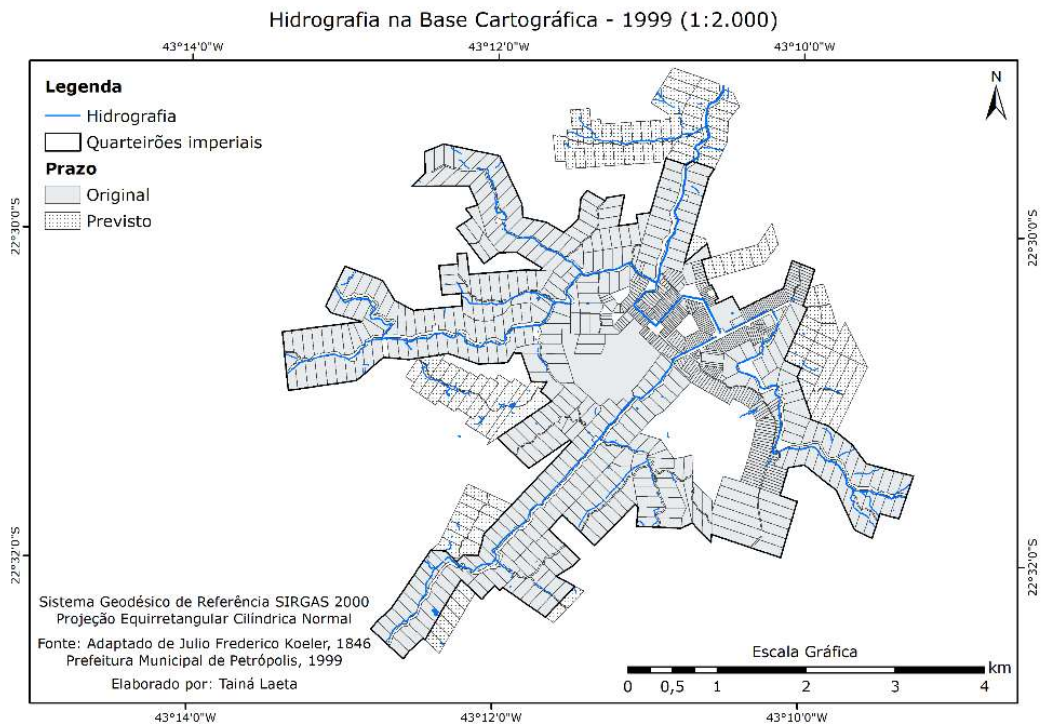


Figura 4. Hidrografia vetorizada da Base Cartográfica – 1999 na escala 1:2.000, no que concerne a área gênese da cidade de Petrópolis. Fonte: Laeta & Fernandes, 2022.

DISCUSSÃO

A partir da observação da diminuição dos rios principais e seus afluentes, foram construídos diagramas para uma melhor observação da redução dos rios de Petrópolis e seus tributários.

O rio Palatino (Figura 5A, 5B e 5C) foi o que sofreu a menor redução da sua hidrografia, embora a hidrografia tenha sofrido maior pressão no que diz respeito à ocupação inicial da cidade, tendo em vista que a entrada principal da cidade na época da construção da planta de Petrópolis de 1846 se dava pela bacia hidrográfica do rio Palatino. Nesse sentido, a ocupação e expansão urbana da cidade através do rio Palatino por um século e meio são as possíveis causas da diminuição dos afluentes bem como a mudança dos cursos d'água.

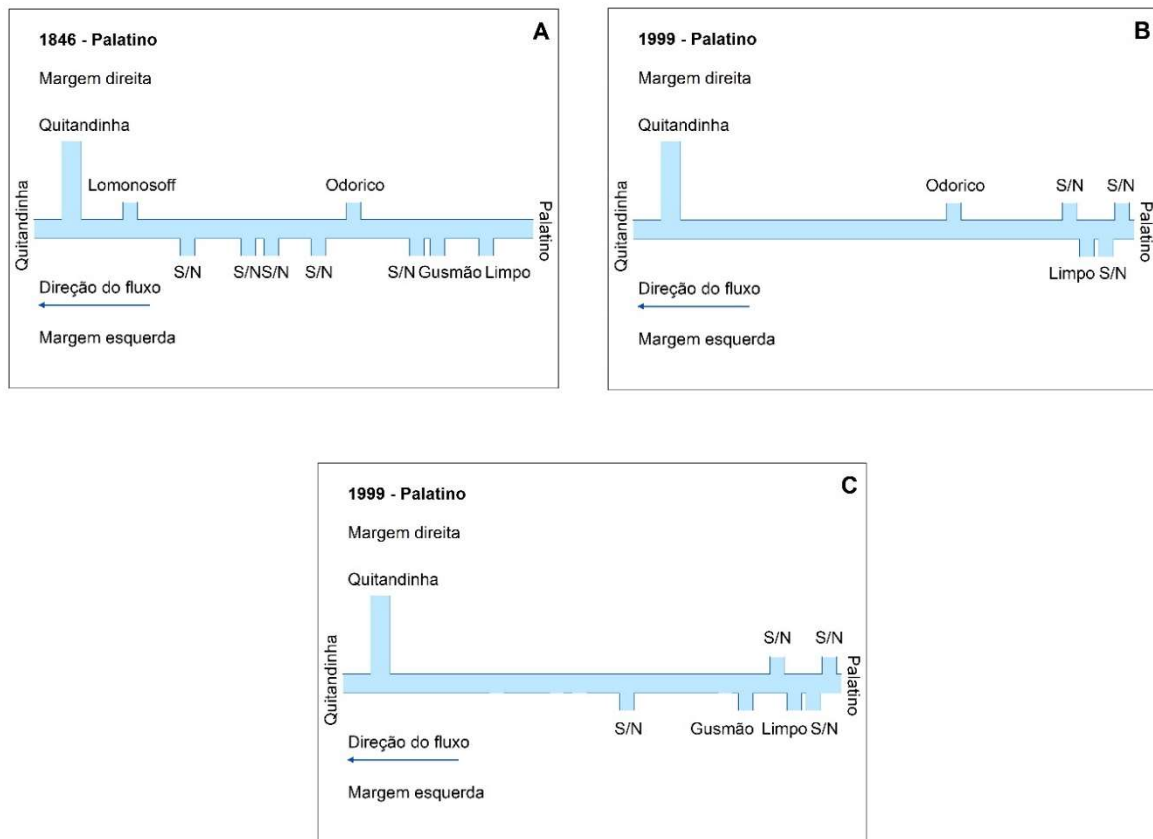


Figura 5. A – Croqui do rio Palatino da Planta Koeler – 1846; B – Croqui do rio Palatino da base cartográfica de 1999 (1:10.000); C – Croqui do rio Palatino da base cartográfica de 1999 (1:2.000). Fonte: Elaboração própria.

Esta redução se repete para os outros dois cursos d'água: Quitandinha e Piabanha. O rio Quitandinha (Figura 5A, 5B e 5C) teve uma redução de aproximadamente 66% dos seus afluentes, quando comparada a hidrografia registrada na Planta Koeler – 1846, que representou 15 hidrografias, e a base cartográfica – 1999, que apresenta 4 e 5 hidrografias respectivamente. Nota-se que somente três dos rios que foram originalmente traçados pelo

engenheiro Koeler, permanecem assinalados na base cartográfica na escala 1:10.000, sendo eles o rio Aureliano, o próprio Palatino e outro afluente sem identificação.

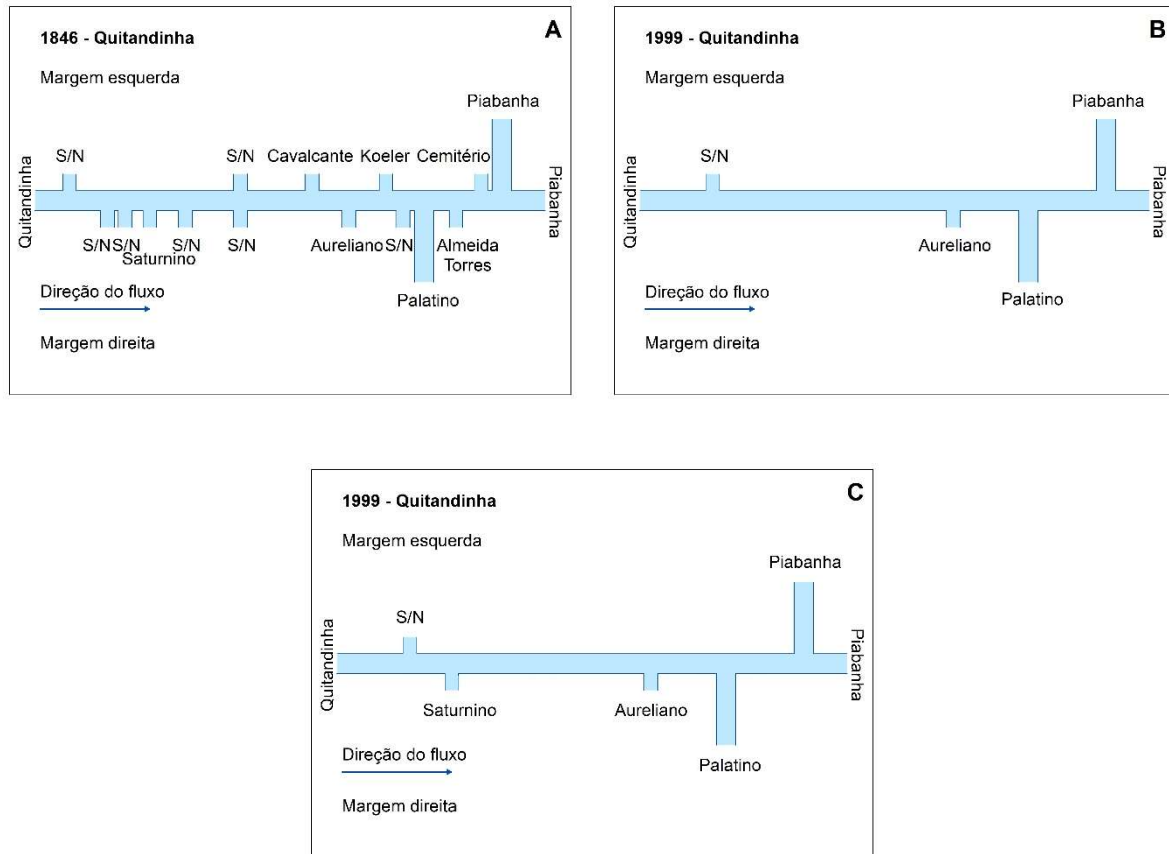


Figura 6. A – Croqui do rio Quitandinha da Planta Koeler – 1846; B – Croqui do rio Quitandinha da base cartográfica de 1999 (1:10.000); C – Croqui do rio Quitandinha da base cartográfica de 1999 (1:2.000). Fonte: Elaboração própria.

Por último, no que diz respeito ao rio Piabanha houve uma redução de aproximadamente 50% de seus afluentes (Figura 6A, 6B e 6C). Uma característica que vale ressaltar em relação ao rio Piabanha, é que este por ser um rio mais volumoso, apresenta maior quantidade de afluentes, sua maior perda relativa de afluentes quando comparado com os rios Palatino e Quitandinha está relacionada também por ser está a terceira (nova) entrada da cidade de Petrópolis. Desta maneira, sofreu maior pressão urbana e conseqüentemente maior ocorrência de perda de seus afluentes.

Vale acrescentar que, a perda maior de afluentes do rio Piabanha é notória na porção da bacia hidrográfica pós-confluência com o rio Quitandinha.

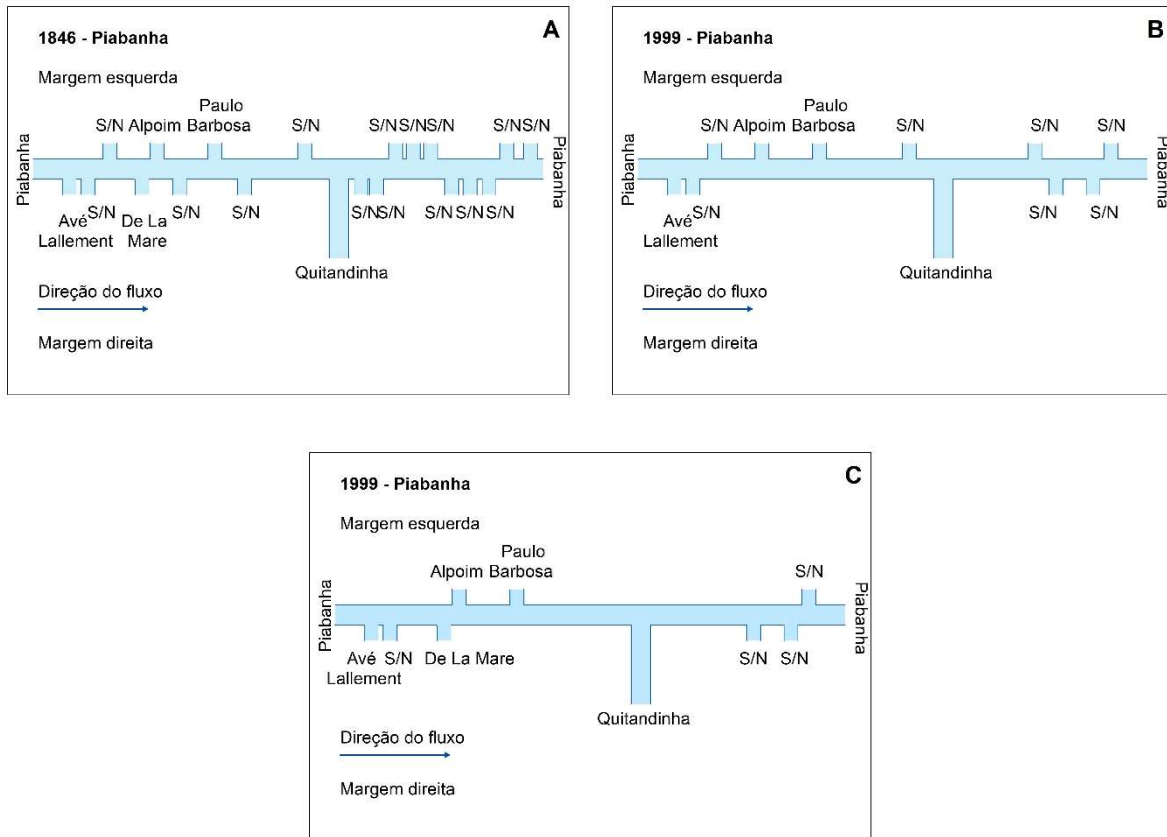


Figura 7. A – Croqui do rio Piabanha da Planta Koeler – 1846; B – Croqui do rio Piabanha da base cartográfica de 1999 (1:10.000); C – Croqui do rio Piabanha da base cartográfica de 1999 (1:2.000). Fonte: Elaboração própria.

CONCLUSÃO

Dessa maneira, conclui-se que hoje a ocorrência da ocupação e expansão urbana desordenada se deu em grande pressão sobre esses três principais cursos d'água e seus afluentes, evidenciando uma mudança significativa na dinâmica da paisagem da área gênese, principalmente no que concerne a hidrografia original traçada pelo engenheiro Koeler e suas respectivas bacias hidrográficas de Petrópolis, precisamente no intervalo de 153 anos entre os dois documentos cartográficos analisados.

Como etapas futuras, pretende-se utilizar imagens de satélite, pois os dados mais recentes estão na base cartográfica do ano de 1999, desta maneira, tem-se como objetivo futuro utilizar outras fontes de dados para buscar responder onde estão os rios petropolitanos da área gênese nos dias de hoje.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

KOELER, Julio Frederico. Planta de Petropolis – 1846. Petrópolis: Companhia Imobiliária de Petrópolis, 1846a. Litografia desconhecida, 128,9 x 128,2 cm. Escala gráfica de 500 brassas.

LAETA, Tainá. Cartografia Histórica da Imperial Cidade de Petrópolis: subsídios para uma análise de Geografia histórica no século XIX (1846-1861). Tese de Doutorado (Programa de Pós-Graduação em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2021b. 334p.

LAETA, Tainá & FERNANDES, Manoel do Couto. Cartografia histórica e a Ciência da Informação Geográfica (GIScience): uma contribuição aos estudos geomorfológicos. In: GUERRA, Antônio José Teixeira & LOUREIRO, Hugo Alves (Organizadores). *Erosão em Áreas Tropicais*. Rio de Janeiro: Editora Interciência, 2022.

LORDEIRO, Manoel De Souza. Petrópolis: Rios e Montanhas. Petrópolis: Edição do Autor, 2005. 127p.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PETRÓPOLIS (Petrópolis). Base Cartográfica do Município de Petrópolis. Petrópolis: Secretaria de Planejamento e Urbanismo, 1999. Escala 1:10.000.

SANTOS, Kairo Silva, ANTUNES, Fernando de Souza; FERNANDES, Manoel do Couto. The rivers, the city and the map as object of landscape dynamics analysis. In: *Mercator*. Fortaleza, v. 19, p. 1-14, 2019. DOI: <https://doi.org/10.4215/rm2018.e17001>.

Freguesia de Jacarepaguá (cidade do Rio de Janeiro) – Reconstrução dos limites políticos-Administrativos históricos

Gabriel Furtunato¹

Tainá Laeta¹

Paulo Márcio Leal de Menezes¹

1. Universidade Federal do Rio de Janeiro – Instituto de Geociências – Departamento de Geografia – Laboratório de Cartografia (GeoCart) – Av. Athos da Silveira, 274, Cidade Universitária – Ilha do Fundão, CEP: 21941916, Rio de Janeiro (RJ), Brasil.

gabrielfurtunato.gf@gmail.com; tainalaeta@gmail.com ; pmenezes@acd.ufrj.br

Keywords: Historical Cartography; Rio de Janeiro city; Jacarepaguá Freguesia; Jacarepaguá Sesmaria

INTRODUÇÃO

Desde suas primeiras medições de terra por volta do século XVI até hoje, as terras entre os maciços da Tijuca e Pedra Branca, denominadas “Baixada de Jacarepaguá”, passaram por diversas mudanças de território e utilização do solo que levaram a alterações consideráveis em seus limites e, conseqüentemente, alteração dos limites da própria cidade do Rio de Janeiro.

A cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro era originalmente composta unicamente pela freguesia de São Sebastião, na atual região central, seguida pela criação da freguesia da Candelária e, posteriormente, em 1644, a freguesia de Irajá, primeira freguesia rural da cidade. A criação da freguesia de Jacarepaguá se dá em 1661 como segunda freguesia rural, a partir do desmembramento da então freguesia de Irajá.

Com o avanço de sucessivas fragmentações político-administrativas na cidade, a freguesia de Jacarepaguá também perdeu considerável território. Seu primeiro desmembramento ocorre em 1672 com a criação da freguesia de Campo Grande. Os desmembramentos subsequentes ocorrem a partir dessa nova freguesia, configurando um limite final para Jacarepaguá.

Assim, da freguesia de Campo Grande surgem as freguesias de Guaratiba em 1755 e Santa Cruz em 1833, trazendo consigo parte do território de Itaguaí, anexado à capital. É importante recordar que, os desmembramentos subsequentes ocorreram da freguesia de Campo Grande, sendo as terras dessa freguesia originalmente pertencente a freguesia de Jacarepaguá.

Dessa forma, o objetivo deste trabalho é realizar um resgate histórico dos limites da freguesia de Jacarepaguá no recorte temporal do período colonial e imperial, entre os anos de 1644 e 1833, conjuntamente com a análise de documentos históricos cartográficos e normativos e, também, da bibliografia sobre o tema.

MATERIAIS

Como materiais cartográficos, foi utilizado primeiramente o documento histórico cartográfico “Carta do Districto Federal – levantada, desenhada e impressa pelo Serviço Geographico Militar – 1922”, na escala 1:50.000. Este documento se encontra sob guarda da Biblioteca Nacional (Figura 1).

O segundo documento cartográfico utilizado, foi a base cartográfica do Instituto Pereira Passos na escala 1:10.000 com as camadas de regiões administrativas, bairros, logradouro, hidrografia e quadras.

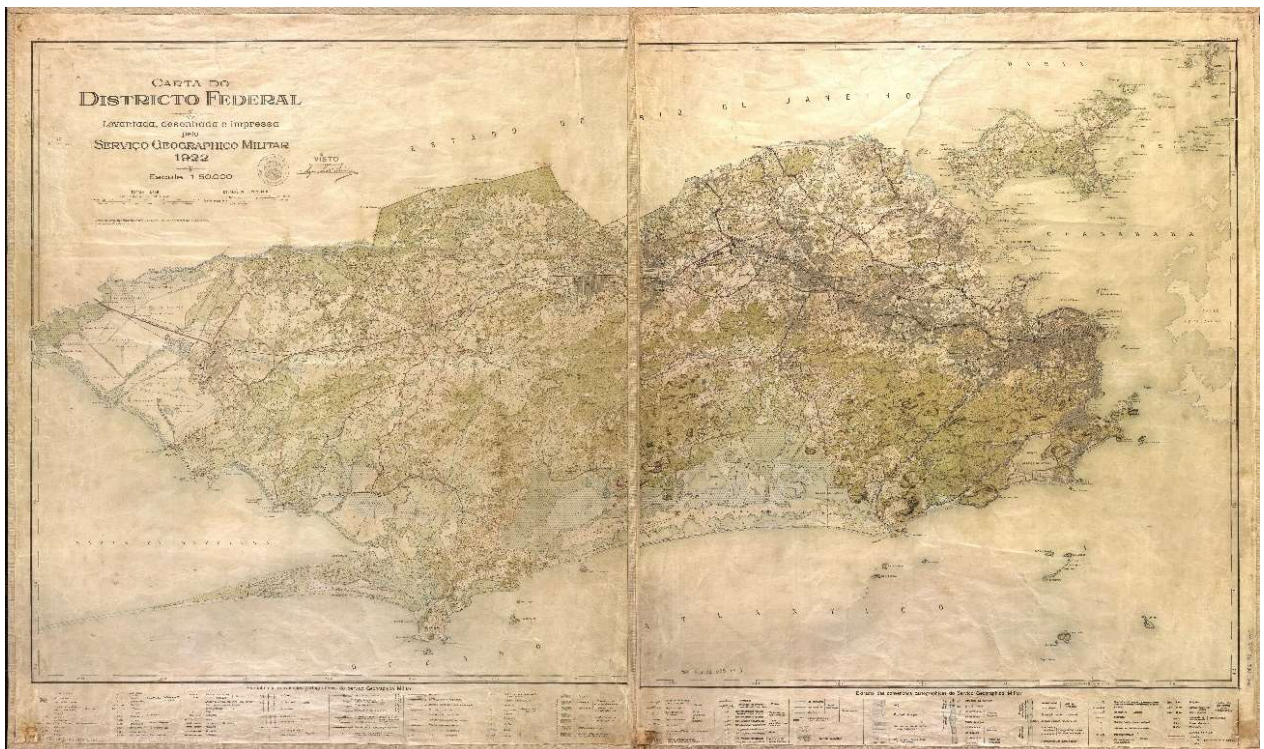


Figura 1. Carta do Districto Federal (1922). Fonte: Biblioteca Nacional.

MÉTODOS

Os métodos utilizados para elaboração da pesquisa consistiram em três etapas (Figura 2), a começar pelo levantamento de material cartográfico para servir de base para a realização dos limites da citada freguesia. O segundo passo foi o processamento dos dados, que consistiu no georreferenciamento do documento histórico cartográfico Carta do Districto Federal (1922) na plataforma ArcGIS. Após o georreferenciamento foi realizada a vetorização dos limites das freguesias. Vale destacar que no mapa histórico de 1922 as freguesias se apresentam sob a denominação de distritos, pois no momento de seu levantamento as divisões político-administrativas do Distrito Federal se davam por distritos.

Ainda referente ao processamento, foi feito o levantamento bibliográfico de documentos histórico-normativos como leis e decretos sobre os limites das freguesias urbanas e rurais.

É importante considerar que na vetorização dos distritos no mapa de 1922 constavam 29 distritos, para resgatar os possíveis limites das freguesias dentro do recorte temporal estudado, foi necessário realizar agrupamento de algumas freguesias que ainda não haviam sido desmembradas/emancipadas à época.

Assim, a partir do georreferenciamento do mapa histórico, associado ao levantamento bibliográfico e a base cartográfica, pôde ser feita a reconstrução dos limites das freguesias da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro no recorte temporal estudado.

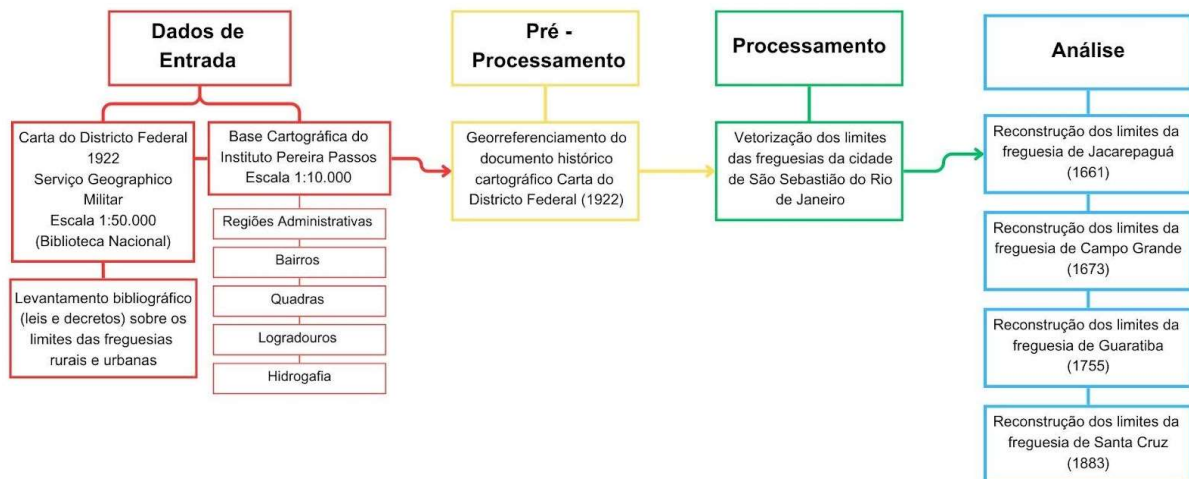


Figura 2. Fluxograma de materiais e métodos utilizados para elaboração do resgate histórico geográfico dos limites das freguesias do Rio de Janeiro. Fonte: Elaboração própria.

RESULTADOS

Inicialmente foram vetorizados os limites das freguesias da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro em três momentos históricos diferentes. No primeiro mapa elaborado foram traçados os limites das freguesias existentes em 1644, 1661 e 1673 (Figura 3). A mudança dos limites é representada por meio da variável visual cor, onde o tracejado preto representa os limites entre as freguesias existentes até o ano de 1644 (São Sebastião, Candelária e Irajá). Já o tracejado vermelho representa a freguesia de Jacarepaguá desmembrada da freguesia de Irajá em 1661 e, por fim, a linha tracejada amarela marca o desmembramento da freguesia de Campo Grande da então freguesia de Jacarepaguá no ano de 1673.

O segundo mapa representa a delimitação das freguesias de São Sebastião do Rio de Janeiro em 1755 (Figura 4). Neste mapa, as linhas pretas representam aquelas freguesias que se originaram, ou que já existiam, sem ter feito parte da freguesia de Jacarepaguá anteriormente, ou seja, além das já citadas São Sebastião, Candelária e Irajá, há também o surgimento das freguesias de Inhaúma, Ilha do Governador, Santa Rita e São José. Dentro do recorte da pesquisa, ou seja, nas freguesias delimitadas em amarelo que se formaram em território subsequente de Jacarepaguá, observa-se o surgimento da freguesia de Guaratiba ao sul da, até então, freguesia de Campo Grande que, por sua vez, fizera parte de Jacarepaguá até 1673.

Delimitação das freguesias da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro - 1644/1661/1673



Figura 3. Mapa de delimitação das freguesias da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro nos anos de 1644, 1661 e 1673. Fonte: Elaboração própria.

Delimitação das freguesias da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro - 1755

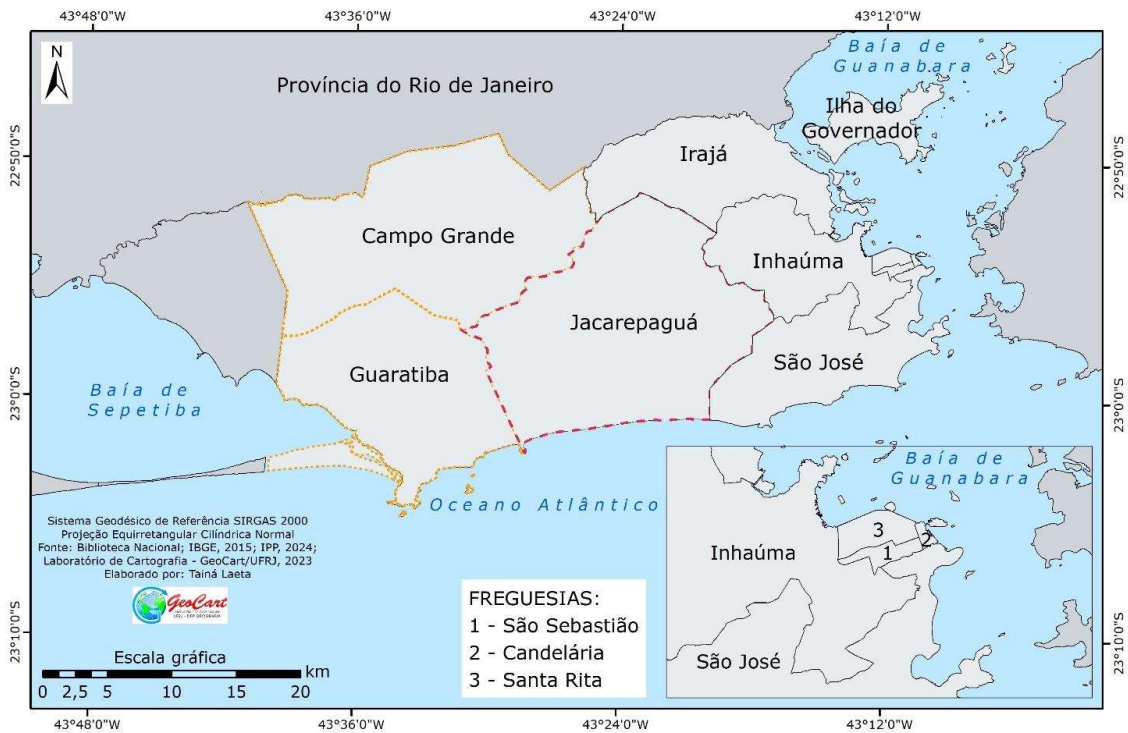


Figura 4. Mapa de delimitação das freguesias da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro no ano de 1755. Fonte: Elaboração própria.

O terceiro e último mapa elaborado representa o último desmembramento relevante no território original da freguesia de Jacarepaguá, a criação da freguesia de Santa Cruz. Esta freguesia tem na composição de seu território, parte do território da freguesia de Campo Grande e do município de Itaguaí, anexado ao Município Neutro formando essa freguesia em 1833 (Figura 5). Para além disso, também se observa a criação das freguesias de Sant'Anna no centro da cidade, Ilha de Paquetá, Engenho velho e Lagoa, estas duas últimas pertencendo as atuais zonas Norte e Sul do Rio de Janeiro, respectivamente.



Figura 5. Mapa de delimitação das freguesias da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro no ano de 1833. Fonte: Elaboração própria.

Para além dos mapas supracitados, procurou-se encontrar as sedes dos engenhos que compunham a freguesia de Jacarepaguá, visto que a região tem sua história profundamente ligada à família dos Sá e Benevides desde a instituição da sesmaria em 1594 requerida por Salvador Correia de Sá. Seu território interno, aquém das freguesias subsequentes, também passou por diversas fragmentações, essas motivadas, principalmente, por acordos burocráticos como dotes, heranças, compras e vendas, dando-se esse fato por se tratar de terras particulares geridas por uma família em específico.

Um importante movimento foi o da criação do Engenho do Camorim, que compreendia boa parte da porção oeste da baixada de Jacarepaguá e se originou devido ao dote do casamento da filha de Gonçalo Correia de Sá com o fidalgo espanhol Don Luís de Céspedes Xeria (RUDGE, 1983).

Outros importantes engenhos localizados no perímetro da sesmaria original foram: Nossa Senhora dos Remédios, desmembrado do Camorim e compreendendo a atual Colônia Juliano Moreira, no bairro da Taquara; Engenho d'Água, o qual não foi possível precisar sua localização, apenas sabendo que estaria às margens do maciço da Tijuca, em contraponto aos engenhos de Camorim e Nossa Senhora dos Remédios, que iam de encontro ao maciço da Pedra Branca, no extremo oposto da baixada de Jacarepaguá; Engenho de Fora, que, de todos, foi o mais fácil de se localizar, estando entre os atuais bairros de Campinho e Tanque, ao longo da Rua Cândido Benício, em suma, compreendendo o bairro da Praça Seca; Engenho da Serra, vizinho do Engenho de Fora, especula-se que continha a atual região dos bairros do Tanque, Pechincha e Freguesia subindo até o começo da Estrada Grajaú-Jacarepaguá (Avenida Menezes Cortes); Engenho da Taquara, que seguiu o caminho contrário e, em vez de fragmentar-se, devido a seu sucesso financeiro, incorporou seus vizinhos, estendendo-se sobre seus territórios e tornando-se o principal engenho da região (RUDGE, 1983).

DISCUSSÃO

Após o levantamento do traçado dos limites das freguesias e, conseqüentemente, a construção dos mapas que representam os limites das freguesias da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro pôde-se perceber que houve notável fragmentação do território da cidade, evidenciado desde a análise do primeiro mapa (Figura 3). Neste observa-se a existência de apenas três freguesias até 1644: São Sebastião, Candelária e Irajá. Destaca-se ainda o fato de que até 1644 havia uma única freguesia rural, a freguesia de Irajá.

No ano de 1661 foi emancipada da freguesia rural de Irajá a freguesia de Jacarepaguá. Essa pretensa emancipação já demonstrava a preocupação de expansão e ocupação do território. O que fica mais evidenciado com as emancipações das freguesias rurais de Campo Grande (1673), Guaratiba (1755) e Santa Cruz (1833), todas oriundas da freguesia de Jacarepaguá.

Esta embrionária fragmentação territorial da cidade do Rio de Janeiro reflete a crescente expansão de ocupação de seu território, visto que tal particionamento em unidades menores implica em um controle mais direto e específico de uma determinada região pelos poderes políticos e econômicos presentes naquele momento: Coroa e Igreja. Dessa forma, essas novas freguesias ganhavam maior relevância político-administrativa e, conseqüentemente, caminhavam para seu próprio crescimento e desenvolvimento, o que levaria ao também desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro.

No tangente à configuração interna da freguesia de Jacarepaguá, percebe-se ainda uma forte influência da igreja, tal qual na criação das freguesias em si, visto que uma capela marcava a sede de cada um desses engenhos e, com as mortes de seus donatários observavam-se disputas patrimoniais entre seus herdeiros e as ordens católicas. Podemos também perceber a influência dos limites dessas propriedades na configuração de bairros dessa zona carioca, pois, ainda que desmembrados, havia grande integração entre essas fazendas se comparado àqueles presentes na sesmaria patrimonial, a exceção do Engenho d'Água, fortemente ligado às propriedades da Tijuca e Lagoa.

CONCLUSÃO

A partir da realização das pesquisas e confecções de mapas, pôde se concluir que a criação das freguesias a partir da baixada de Jacarepaguá implicaram na expansão urbana carioca com a criação de novos subúrbios no perímetro das freguesias mais antigas. Visto que o limite a oeste do Rio de Janeiro não era tão definido, já que durante toda a era colonial e parte do império a ocupação se resumia às freguesias urbanas, próximas à baía de Guanabara.

Assim, o limite da freguesia de Jacarepaguá e as freguesias consecutivas que vieram a se formar a oeste refletem uma expansão urbana e política da cidade para além dos limites da freguesia patrimonial. Sempre considerando que esses limites aqui representados tratam de suposições devido à carência de informações sobre o tema nesse recorte temporal.

Como etapa futura, pretende-se buscar novos documentos históricos normativos, acessando outras instituições de memória como o Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Como também buscar outros mapas históricos que permitam melhor conhecer os limites da freguesia de Jacarepaguá. Ainda nesse sentido, reconstruir os limites internos, isto é, das fazendas/engenhos que compunham o território da freguesia de Jacarepaguá de forma mais precisa, buscando dados que contemplem a lacuna de alguns dos engenhos os quais não pudemos discriminar de forma mais aproximada.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CARTA DO DISTRICTO FEDERAL. Levantada, desenhada e impressa pelo Serviço Geographico Militar. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1922. Escala: 1:50.000. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart71378/cart71378.jpg>. Acesso em: 14 mai. 2023.

INSTITUTO PEREIRA PASSOS (IPP). Base Cartográfica do Município do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro – Sistema de Informações Urbanas (SIURB), 2024. Escala 1:10.000.

RUDGE, Raul Telles. As Sesmarias de Jacarepaguá. São Paulo: Livraria Kosmos Editora S. A., 1983. 144 p.

SANTOS, Noronha. As Freguesias do Rio Antigo. Rio de Janeiro: Editora Cruzeiro, 1965. 223 p.

VIANNA, Hélio. Baixada de Jacarepaguá: Sertão e “Zona Sul”. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Patrimônio Cultural, 1992. 133 p.

As inundações nas adjacências do Palácio Imperial: uma leitura de cenários na área gênese de Petrópolis a partir de documentos cartográficos históricos e levantamentos contemporâneos

Manoel do Couto Fernandes¹

Miguel de Miranda Alt¹

Fernando de Souza Antunes¹

Francisco Carlos Moreira Gomes¹

Paulo Márcio Leal de Menezes¹

¹ GeoCart - UFRJ, Laboratório de Cartografia - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Av. Athos da Silveira Ramos, 274 - Cidade Universitária - Ilha do Fundão, Rio de Janeiro - RJ, 21941-916

manoel.fernandes@igeo.ufrj.br; miguelalt1@gmail.com; fer.souza.antunes@gmail.com;
franciscocarlosmoreiragomes@gmail.com; pmenezes@igeo.ufrj.br

Palavras-chave: dinâmica da paisagem, inundações, documentos históricos, Petrópolis.

Introdução

O município de Petrópolis, situado na região serrana do estado do Rio de Janeiro, tem suas origens intimamente ligada a aspirações do império brasileiro. A ideia era construir uma cidade que abrigasse a corte, principalmente, nos períodos de verão. Para tanto, uma série de planos foram colocados em ação a partir de decretos imperiais de 1843 que sustentavam toda a trama de urbanização para a instalação de um palácio de verão na localidade. Notadamente, ficou bastante evidente, em função de documentos cartográficos históricos e de planos de engenharia, a preocupação com eventos de inundações próximos a área central de onde se instalou o Palácio Imperial, que fora concluído em 1864. Fernandes et al. (2020) apontam que a área planejada para a instalação do município, conhecida como área gênese, concentra a grande maioria das inundações do município levantadas no período de 1990 a 2015, mesmo essa totalizando apenas 2% da área total da municipalidade. A concentração desses eventos na área gênese do município é de maneira geral associada a uma ocupação desordenada como modificações significativas nas encostas e no sistema fluvial, que compõem as três bacias de drenagem que orientaram a ocupação do município, as bacias do rio Quitandinha, Piabanha e Palatino (FERNANDES et al., 2020). Nos últimos anos a frequência e magnitude dos movimentos de massa e inundações vem aumentando de maneira significativa, e tiveram os seus últimos registros em 15 de fevereiro e 20 de março de 2022 como um marco de tragédia que acumulou uma série de perdas em diferentes níveis, principalmente no que se refere a perdas humanas, onde foram registradas 243 mortes (Figura 1).

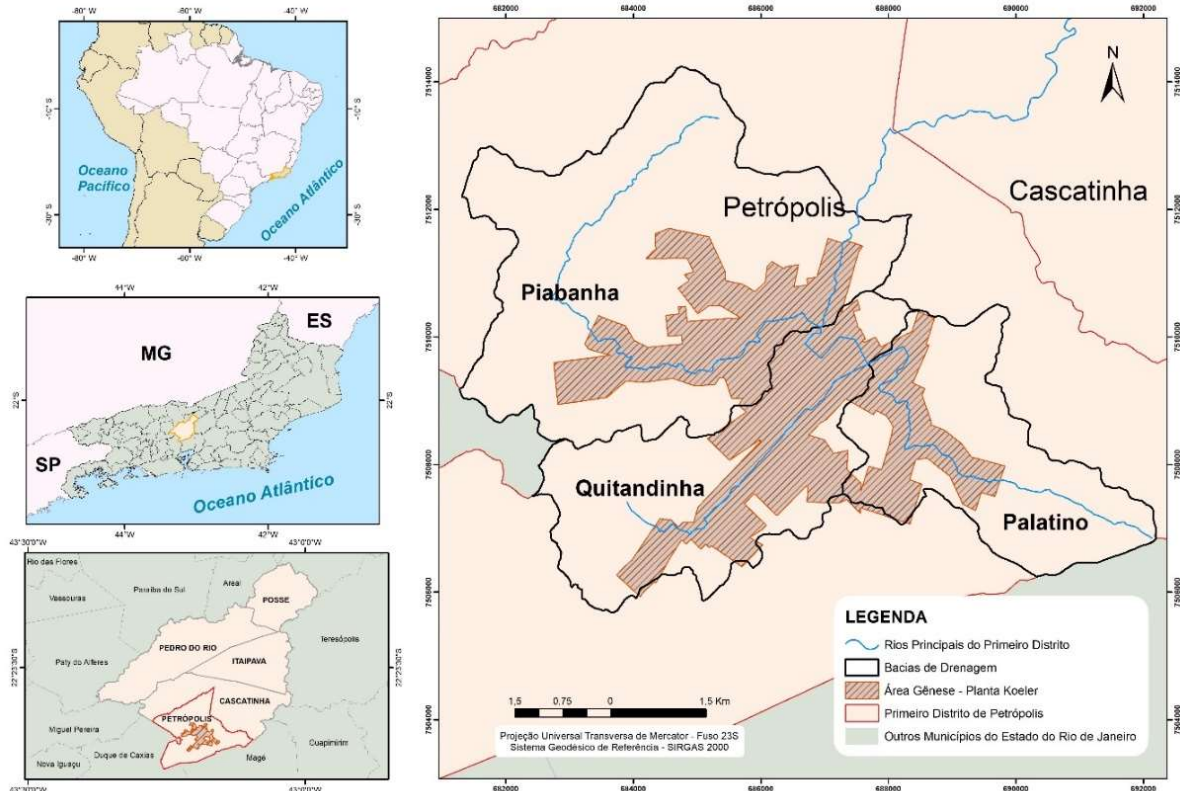


Figura 1 – Localização do município de Petrópolis, área gênese e suas bacias componentes

Toda essa preocupação com os eventos de inundações é bem marcada no documento cartográfico histórico formulado por Júlio Frederico Koeler, a “*Planta de Petrópolis – 1846*”, de posse da Companhia Imobiliária de Petrópolis, que deu origem ao planejamento de ocupação, onde é possível perceber a canalização dos rios Quitandinha e Palatino ao redor do palácio imperial, assim como dois tanques de contenção de inundações (SANTOS et al., 2019 e NEVES, 2021). Este documento cartográfico histórico também apresenta feições hidrológicas que foram suprimidas ao longo do tempo, caracterizando uma dinâmica da paisagem de importância ímpar na contribuição do entendimento dos eventos de inundações (LAETA e FERNANDES, 2023). Mais a frente, em 1850, é elaborado por Wilhelm Ferdinand Halfeld um outro documento, objeto deste trabalho, chamado “*Secções transversais dos rios canalizados Quitandinha e Palatino tiradas nos cursos deles na Cidade de Petrópolis nas ruas do Imperador e da Imperatriz com a projecção do revestimento de suas bordas com muralhas ou Cães de pedra levantadas pelo Engenheiro Fernando Halfeld, para servirem de explicação ao seu Officio dirigido em 8 de Nov. de 1850 ao Exmo Senr Dr Luis Pedreira do Coutto Ferráz, Presidente da Prova do Rio de Janeiro*”, que apresenta perfis transversais com sugestões de alargamentos dos rios nas adjacências do Palácio Imperial. A partir deste quadro de transformação da drenagem nas adjacências do Palácio Imperial, hoje Museu Imperial, se configura o objetivo deste trabalho que é identificar e analisar as alterações nos rios Quitandinha e Palatino, tendo como base a seção da drenagem delimitada perfis traçados por Halfeld.

Materiais e métodos

Para entender a dinâmica da seção da drenagem nas adjacências do Palácio Imperial, que contempla um trecho do rio Quitandinha e outro do rio Palatino, foram utilizados três corte de tempo bem definidos. O primeiro associado ao trabalho de Koeler em 1846, o segundo ao levantamento e proposição de modificações sugeridas por Halfeld em 1850 e por último um levantamento de campo em 2021 feito através de Laser Scanner Terrestre (LST). Os dois primeiros cenários das seções de drenagem, associados aos cortes de tempo de 1846 e 1850, foram extraídos do documento “*Secções transversais dos rios canalizados Quitandinha e Palatino tiradas no curso delles na Cidade de Petropolis nas ruas do Imperador e da Imperatriz ...*”, formulado pelo engenheiro Wilhelm Ferdinand Halfeld, alemão como Koeler. Este documento apresenta cinco perfis transversais onde em cada um deles apresenta uma proposta de alteração, assim como as feições após a alteração de Koeler já presentes em 1850. Como o documento possui escala gráfica em palmos portugueses, foi possível recriar as seções de maneira tridimensional, a partir do *software* AutoCAD 2022, para os anos de 1846, ano do mapeamento de Koeler que a apresenta os rios canalizados, e para 1850. O documento em questão está em guarda da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, na seção de Obras Raras e foi produzido a pedido de Luís Pedreira do Couto Ferraz, presidente da Província do Rio de Janeiro (figura 2).

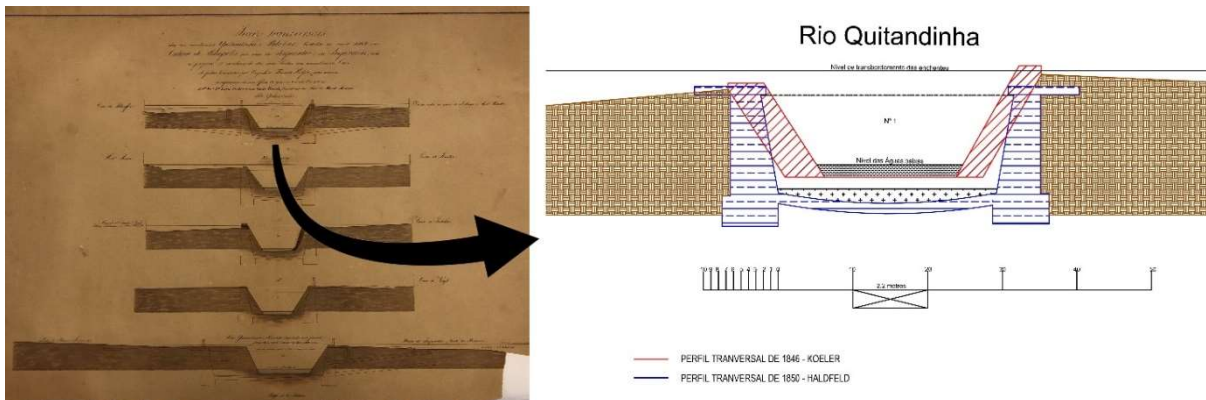


FIGURA 2 – Reconstituição do perfil transversal (seção) número 1 do documento “*Secções transversais dos rios canalizados Quitandinha e Palatino tiradas no curso delles na Cidade de Petropolis nas ruas do Imperador e da Imperatriz*”.

A localização de cada um desses perfis foi possível por conta da descrição, no documento, dos prazos de terra de cada margem, que por sua vez estavam registrados na “*Planta de Petropolis – 1846*” e permitiram identificá-los atualmente a partir do georreferenciamento da “*Planta de Petropolis – 1846*” junto à base cartográfica do município de Petrópolis - 1999 na escala 1:10.000, utilizando o *software* ArcGis 10.8. (figura 3).

Além desses dois cenários, foi realizado um levantamento de dados em campo em 2021 a fim de comparar os cinco perfis de cada anos com o estado atual deles. Para o levantamento em campo foi utilizado um Laser Scanner

Terrestre (LST), LEICA GEOSYSTEMS modelo ScanStation C10 e o *software* Cyclone, na mensuração de cada um dos cinco perfis registrados no documento histórico, cuja posição foi identificada a partir do georreferenciamento citado anteriormente. Com estes três cenários estabelecidos (figura 4) e as distâncias entre os perfis identificadas pelo processo de georreferenciamento, também foi possível modelar as calhas de cada período, a partir da junção dos dados de cada perfil do respectivo ano de análise em ambiente computacional, utilizando o *software* Sketchup, o que facilitou o entendimento dos resultados alcançados.

Esse trabalho faz parte de um projeto de pesquisa que vem sendo desenvolvido no GeoCart (Laboratório de Cartografia da UFRJ) que junta conceitos de Cartografia Histórica e Historic Building Information Modelling (HBIM). HBIM é entendido, segundo Hessom et al. (2021), como um domínio específico dentro do paradigma dos BIM (Building Information Modelling – Modelagem de Informação da Construção), com foco nas aplicações de ferramentas e técnicas de BIM para construções históricas, como as canalizações no caso em questão.

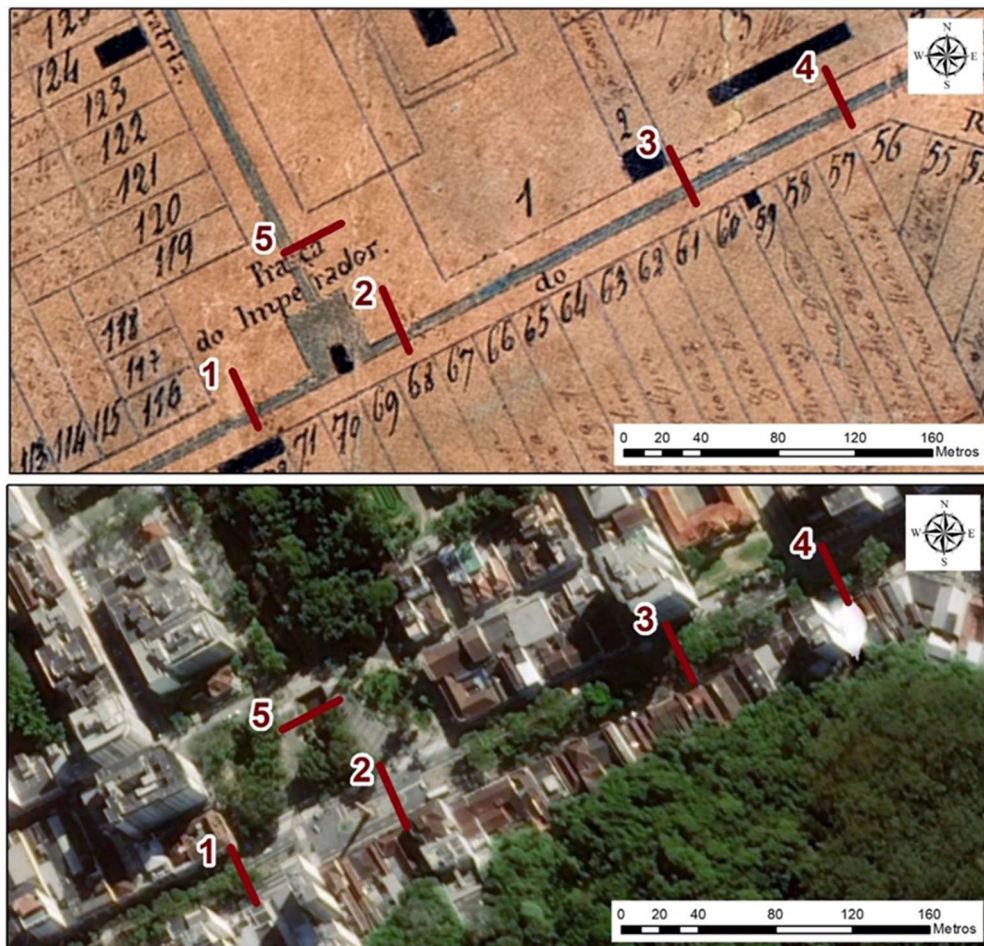


Figura 3 – Localização dos cinco perfis dos rios Quitandinha e Palatino levantados pelo engenheiro Fernando Halfeld nas adjacências do Palácio Imperial na Planta Koeler – 1846 e em uma Imagem de satélite.

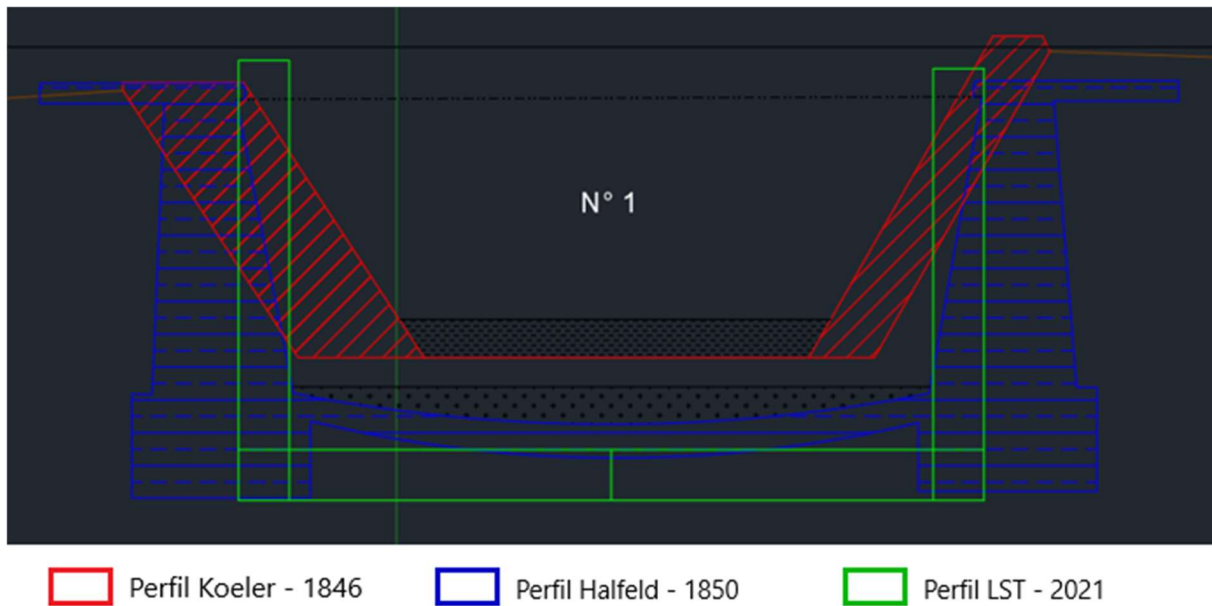


Figura 4 – Comparação dos três perfis nos três cortes de tempo – perfil número 1.

Resultados e discussões

Analisando os dados referentes à área de cada perfil, é possível notar que os perfis propostos por Halfeld possuem, em média, área 61,19% maior quando comparados com os perfis de Koeler. Isso evidencia uma possível melhora na questão das inundações com a ampliação da área de vazão. Ao analisar os dados do LST é notado um incremento de 71,96 % quando comparamos novamente com os perfis de Koeler, porém, apenas de 3,31% ao se comparar os perfis de Halfeld (figura 5). Esse comportamento não é linear, pois apenas dois perfis tiveram aumento na comparação dos dados do LST em relação aos perfis de Halfeld, e três tiveram uma diminuição de área (figura 6). Os perfis com incremento de área foram os números 1 e 5, que tiveram, respectivamente, um aumento de 6,33% e 63,43%. Por outro lado, os perfis 2, 3 e 4, tiveram suas áreas reduzidas em, respectivamente, 10,66%, 37,58% e 4,97%. É interessante perceber que o perfil imediatamente a montante do Palácio Imperial foi o que sofreu maior incremento em relação ao planejado por Halfeld em detrimento aos outros mais distantes. Esse dado aponta para uma maior preocupação de inundação na área do Palácio Imperial.

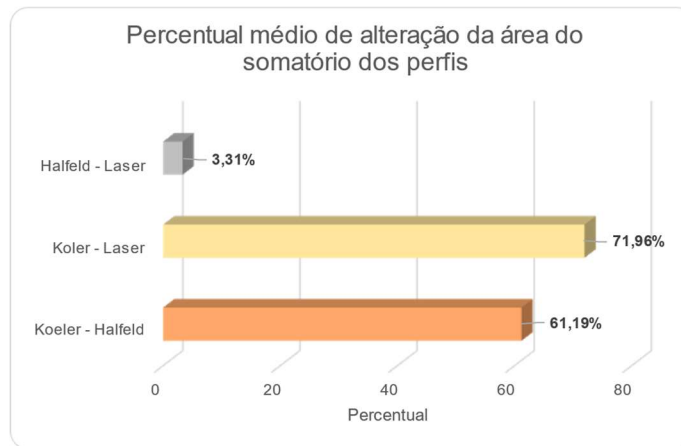


Figura 5 – Comparação entre o somatório de área dos perfis em diferentes combinações dos cortes de tempo em análise.

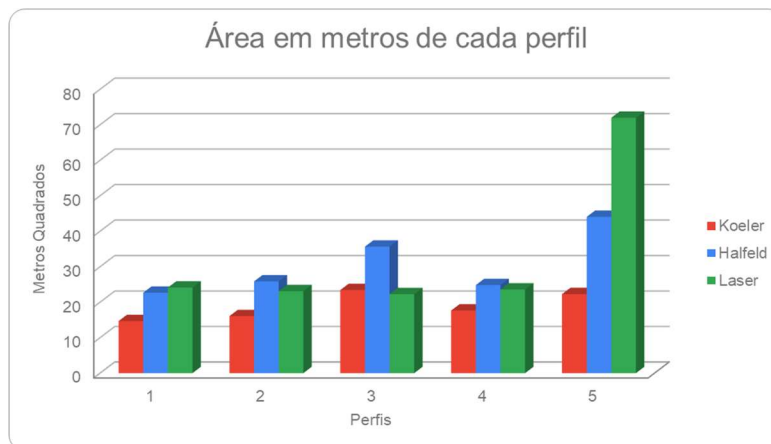


Figura 6 – Comparação as áreas dos perfis nos cortes de tempo em análise.

A partir de uma análise quantitativa dessas calhas foi identificado que o volume da proposta de Halfeld é 25,74% maior que a de Koeler, mesmo com a presença, neste último, de um tanque de contenção de inundações. A calha passa a comportar 10.925,41 kl, em contraste aos 8.688,90 kl do projeto de Koeler. Entretanto, ao compararmos os volumes da proposta de Halfeld com o volume da calha atual, é possível detectar uma perda 5,43%, apontando para uma diminuição na capacidade de acúmulo de água de 593,75 kl (figura 7). Mesmo na incerteza da adoção do projeto de Halfeld, a pesquisa aponta para um modelo atual deste trecho dos rios Quitandinha e Palatino com menor capacidade de volume d'água, quando comparado com a proposta de Halfeld.

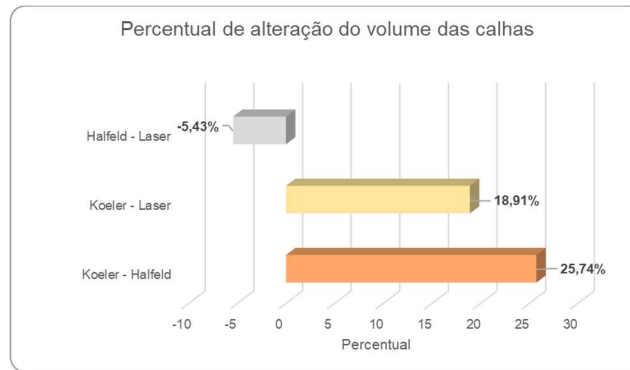


Figura 7 – Comparação entre o volume das calhas em diferentes combinações dos cortes de tempo em análise.

Todo o levantamento e análise, que teve como ponto de partida o documento histórico elaborado pelo engenheiro Fernando Halfeld em 1850 e o dados do LST, aponta que tanto os perfis como as calhas dos rios Quitandinha e Palatino, localizados na Villa Imperial, nas adjacências do Palácio Imperial mostrou intensa variação ao longo dos anos. A análise dos perfis mostra claramente, que ainda no século XIX, havia uma extrema preocupação com a questão das inundações, principalmente nas adjacências do Palácio Imperial. Esse comportamento de áreas de vazão maiores no trecho do rio Quitandinha próximo ao Palácio Imperial se manteve nos dias de hoje, como pode ser constatado no levantamento de 2021 feitos com TSL. Uma possível explicação para uma maior preocupação em relação ao rio Quitandinha com o alargamento de sua calha antes e depois do encontro com o rio Palatino, constatados entre os perfis 1 e 5, é a criação na década de 1960 de um túnel extravasor que desvia água da calha do rio Palatino para outra bacia a jusante, retirando um volume considerável de água da rota em direção ao Palácio Imperial (figura 8).

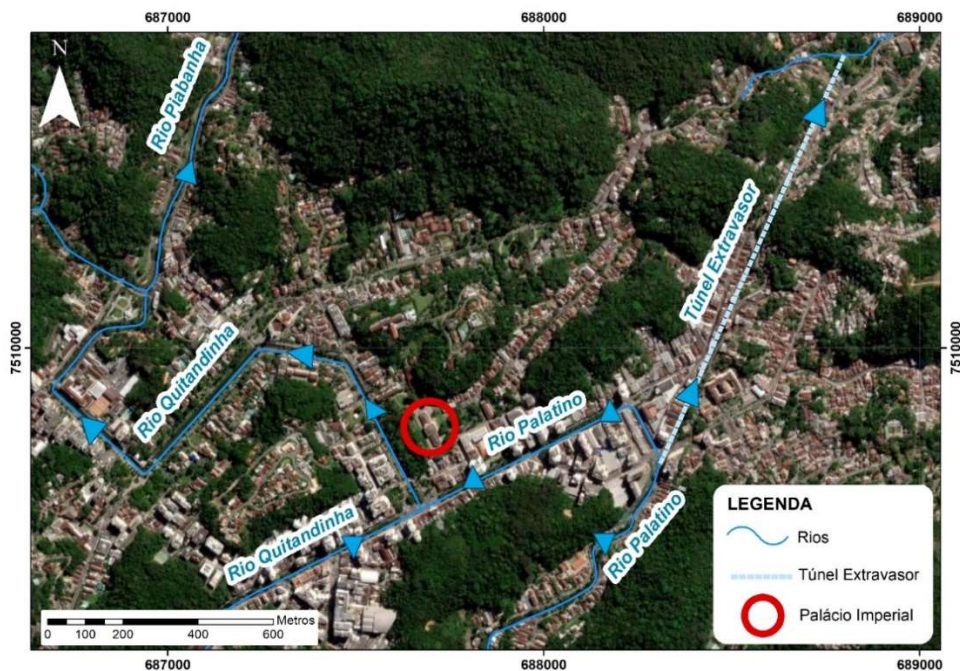


Figura 8 – Direção da drenagem no entorno do Palácio Imperial e rota do túnel extravasor.

Conclusões

Mitigar e aprender sobre os fenômenos de inundações se torna algo de fundamental importância para contribuir com a minimização dos riscos e vulnerabilidades ao qual a população está exposta. Neste sentido, a Cartografia, mais especificamente a Cartografia Histórica, contribui para a compreensão do passado urbano de uma cidade, apontando possibilidades para o entendimento da dinâmica da paisagem, e conseqüentemente, apontando para elementos que podem contribuir com esses fenômenos. Os documentos históricos cartográficos contribuem para a compreensão do processo de ocupação urbana sendo um insumo de grande valia para interpretar períodos pretéritos e criar subsídios ao entendimento da estrutura, dinâmica e função de uma paisagem. Desta maneira, diferentes elementos espaciais podem ser identificados apresentando uma estrutura e função passada, e que ao longo do tempo podem ser modificados a partir de uma dinâmica identificada por documentos históricos.

É importante ressaltar que apenas a interpretação da dinâmica do sistema de drenagem não é suficiente para uma análise dos eventos de inundações, assim como afirmam Antunes *et al.* (2021) e Laeta e Fernandes (2023), entretanto, os resultados indicam uma dinâmica do sistema fluvial bastante significativa ao longo das calhas dos Quitandinha e Palatino, nas adjacências do Palácio Imperial. Vale ressaltar que, a interpretação dos documentos históricos em tela já denotava a preocupação com os eventos de inundações logo no início da ocupação do atual município, principalmente nos arredores de onde a corte se instalaria. Esta preocupação se materializa nas intervenções identificadas na Planta Koeler, como a retificação dos rios e a presença de tanques de contenção de inundações, e os projetos de alargamento presentes nas seções de Halfeld.

Referências Bibliográficas

ANTUNES, F.S.; FERNANDES, M.C.; SANTOS, K.S.; LIMA, U.B.S. Diagnóstico dos eventos de inundação na área gênese de Petrópolis à luz da Cartografia Histórica. In: MENEZES, P.M.L.; FERNANDES, M.C.; CRUZ, C.B.M. (Org.). Cartografias do ontem, hoje e amanhã. Curitiba: Editora Appris, 2021, p. 185-212.

FERNANDES, M.C.; HEESOM, D.; FULLEN, M.A.; ANTUNES, F.S. Flood dynamics: A geocological approach using historical cartography and giscience in the city of petrópolis (Brazil). *European Journal of Geography*: v. 11, n. 1, p. 73-92, out. 2020. DOI: 10.48088/ejg.m.fer.11.1.73.92

HEESOM, D.; BODEN, P.; HATFIELD, A.; DE LOS SANTOS MELO, A.; ZARSKA-CHUKWURAH, F. Implementing a HBIM approach to manage the translocation of heritage buildings. In: *Engineering, Construction and Architectural Management*. Bingley, vol. 28, n. 10, p. 2948-2966, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1108/ECAM-06-2020-0405>. Acesso em: 02 fev. 2019.

LAETA, T.; FERANDES, M.C. Cartografia histórica e a ciência da informação geográfica (GIScience): uma contribuição aos estudos geomorfológicos. In: LOUREIRO, H.A.S.; GUERRA, A.J.T. (Org.). *Erosão em áreas tropicais*. Rio de Janeiro: Editora Interciência, 2023, p. 189-222.

NEVES, L.V. Os 'piscinões' de Koeler. IHP. 2021. Disponível em <https://ihp.org.br/?p=7869>

SANTOS, K.S.; ANTUNES, F.S.; FERNANDES, M.C. The rivers, the city and the map as object of landscape dynamics analysis. Mercator, Fortaleza, v. 18, p. 1-14, 2019. Disponível em: <http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/e18021>>. Acesso em: 16 set. 2022.

Viana do Castelo: planta e plano da cidade contemporânea

Mário Gonçalves Fernandes

Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território (CEGOT) e FLUP

Via Panorâmica, s/n, 4150-564 Porto, Portugal

mgfernan@letras.up.pt

Palavras-chave: cartografia urbana, planeamento urbano, Viana do Castelo

Uma cidade, como todas as cidades, é o resultado de múltiplas decisões individuais e coletivas, pessoais e institucionais, públicas e privadas, tomadas em relação a um sítio e num específico contexto cultural, social, económico e político. Qualquer cidade, todas as cidades, é o resultado do imprevisto e do ponderado, do acaso e da necessidade, da espontaneidade e do plano. A sua imagem, a paisagem urbana, enfim, vai sendo conformada de maneira mais ou menos regrada, cuidada, acompanhada, mais ou menos planeada, sendo possível intuir processos pela observação dos traços físicos, das rugas, das cicatrizes ou das plásticas enganadoras, das marcas e sinais que o tempo incrustou no presente, mas apenas a investigação, assente em imagens do passado, antigas, existentes e/ou conjeturadas, permite o conhecimento sobre a verdade e a profundidade das modificações urbanas, dos ténues ajustamentos às drásticas transformações.

Estes retratos de territórios urbanos, das existências em cada momento e das ambições projetadas, consubstanciam-se, entre outras imagens, nos incontornáveis documentos cartográficos dos processos de planeamento, ou seja, a cartografia do planeamento da cidade, cujas fases e características, no contexto nacional, são as mesmas para todas e cada cidade, apesar de eventuais e casuísticas lacunas.

Viana do Castelo não tem lacuna alguma, podendo ser apresentada como exemplo ilustrativo da evolução dos processos contemporâneos de planeamento urbano, em Portugal, através da análise dos respetivos documentos cartográficos, pelo que parece pertinente visitar planta e plano do delinear da cidade contemporânea de Viana do Castelo, congregando-os na presente comunicação e numa exposição, nos antigos Paços do Conselho (de 6 a 22 de novembro de 2024), que resultou de uma ideia e de uma circunstância.

Uma ideia germinada em 1998 com a redação de um contributo para os *Cadernos Vianenses*, que encontrou oportunidade na circunstância da organização do X Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica e na conjugação do apoio da Câmara Municipal de Viana do Castelo e da disponibilidade da Secretaria-Geral da Economia, em cujos acervos se encontram os documentos originais aqui mostrados: *Carta Cadastral da Cidade de Vianna do Castello* (1868/69) e [Plano de Melhoramentos da Cidade de Viana do Castelo] (1882).

Da ideia inicial de uma abordagem alargada a toda a cartografia conhecida da cidade, independentemente de escala, abrangência ou função, caminhou-se para o foco na cartografia relacionada com o planeamento da cidade oitocentista, visto Viana do Castelo se encontrar entre os exemplos maiores dos processos contemporâneos de

planeamento urbano, em Portugal, pelo que se optou por congregar os documentos originais da planta cadastral e do plano de melhoramentos – alvo de reprodução publicada por António M. PEIXOTO em 2007 - numa mostra que enfatiza o planeamento da cidade na segunda metade do século XIX.

A *Carta Cadastral da Cidade de Vianna do Castello levantada em 1868 e 1869* (...), foi elaborada por dois oficiais do exército que à data participavam nos levantamentos da folha nº 4 (Braga e Viana do Castello) da *Carta Geral do Reino* (1:100.000), tendo a municipalidade vianense, conhecedora da competência e experiência de A. G. Teles Ferreira (colaborara no *Plano Hidrographico da Barra e Porto de Vianna do Castello*, em 1864/67), identificado a oportunidade.

Elogiada pela edilidade vianense “pelo aprimorado esmero e inexcédível exactidão com que fora executada” (FERNANDES, M., 1995, p. 109), a *Carta Cadastral da Cidade de Vianna do Castello* terá contribuído para o convite a Teles Ferreira, em 1877, para levantamento da *Carta Topographica da Cidade do Porto*, como o próprio sublinhou: “fui convidado a vir desempenhar este trabalho, sem que n’esse convite influísse outra recomendação, para além da carta de Vianna do Castello levantada na mesma escala” (FERNANDES, M., 2005, p. 50).

Embora cobrindo uma superfície menor e apesar da organização das folhas se adequar à mancha do edificado e não a uma grelha de coordenadas geograficamente ajustada, a qualidade de representação patenteada pela Carta vianense nada deve à da Carta portuense, constituindo, ao que se conhece, a mais antiga representação cadastral de uma cidade portuguesa, sendo considerada, também por isso, um dos mais notáveis documentos cartográficos urbanos oitocentistas.

86,8 x 117,3	89,5 x 119,0	88,0 x 117,5	86,5 x 117,2	86,9 x 117,4	86,7 x 117,5
89,7 x 119,0	87,8 x 117,2	87,9 x 115,7	86,7 x 117,2	86,8 x 117,6	86,8 x 117,5
89,7 x 119,0	86,7 x 117,2	87,0 x 117,3	86,8 x 117,6	86,9 x 117,5	86,8 x 117,5

Dimensões das folhas da *Carta Cadastral da Cidade de Vianna do Castello*
(assinalam-se as folhas de dimensões maiores, com cor mais escura, e as menores, com cor mais clara)

72,0 x 101,5	72,0 x 101,5	72,0 x 102	72,0 x 101,5	72,0 x 101,5	72,0 x 101,5
73,0 x 102,5	72,0 x 101,5	72,3 x 102	72,0 x 101,5	72,0 x 101,5	72,0 x 101,5
72,0 x 101,5	72,0 x 101,5	72,0 x 101,5	72,0 x 101,5	72,0 x 101,5	72,0 x 101,5

Dimensões da mancha de desenho da *Carta Cadastral da Cidade de Vianna do Castello*
(destacam-se as folhas com desenho de dimensões superiores às dimensões padrão)

Ferreira	Salgado	Salgado	Salgado	Ferreira	Ferreira
Salgado	Salgado	Salgado	Salgado	Ferreira	Ferreira
Ferreira	Ferreira	Ferreira	Ferreira	Ferreira	Ferreira

Autores do desenho de cada folha da *Carta Cadastral da Cidade de Vianna do Castello*

São assinaláveis as variações das dimensões das folhas da *Carta Cadastral da Cidade de Vianna do Castello*, situando-se os lados maiores entre os 115,7 e os 119 cm e os lados menores entre 86,5 e 89,7 cm, sendo 117,5 e 86,8 cm, respetivamente, as medidas mais frequentes (5 folhas em ambos os casos). Já nas dimensões da mancha dos desenhos a variação é diminuta, como expectável, com 15 folhas apresentando o padrão de 101,5 x 72 cm, mas verificando-se três exceções (folha 2 com 102,5 x 73 cm, folha 7 com 102 x 72 cm e folha 8 com 102 x 72,3 cm).

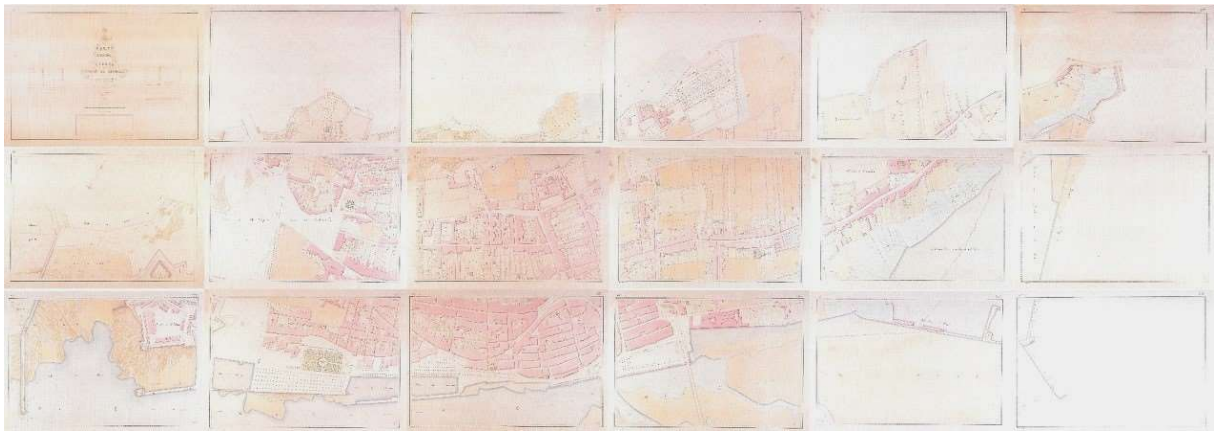
Se as variações nas dimensões do papel não são relevantes, as diferenças nas dimensões das manchas dos desenhos assinalam alguma imprecisão do desenho nas folhas 2, 7 e 8, possivelmente explicável pela menor experiência do respetivo desenhador que a discriminação da autoria em cada folha permite referenciar a Emílio Vidigal Salgado.

A *Carta Cadastral da Cidade de Vianna do Castello* foi encomendada sob a presidência de José Afonso d'Espregueira, decidindo a câmara, logo em 1870, “*proceder à confecção do plano geral de melhoramentos da cidade, conforme disposições da lei de 31 de Dezembro de 1864*”, pelo que solicitou ao governo “*que nomeie a comissão de que trata o artº 52º da citada lei*”, o que aconteceria por portaria de 22 de maio de 1871, tendo como presidente o engenheiro João Thomaz da Costa, recém nomeado diretor das obras públicas distritais (1868), que viria a desempenhar papel de relevo em Viana do Castelo e no país (FERNANDES, M., 2005, p. 215).

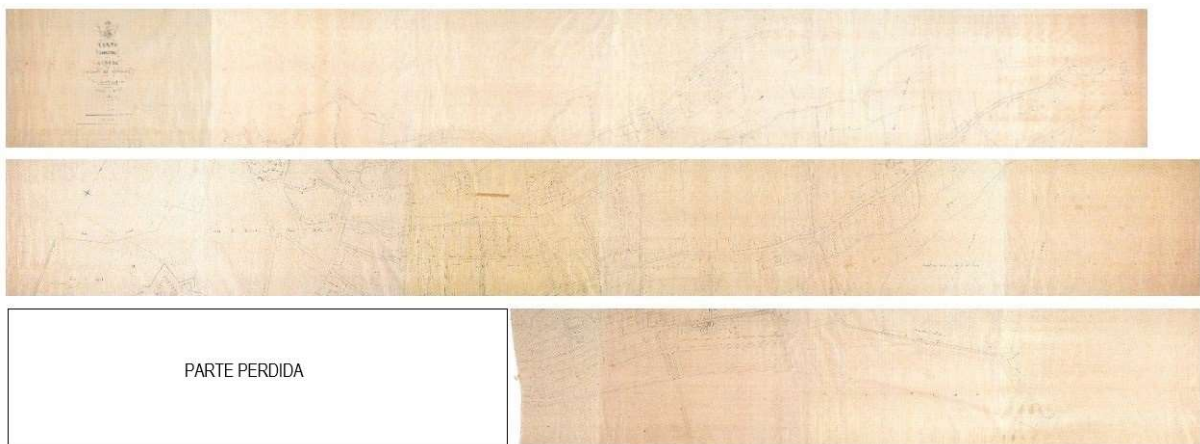
O plano de melhoramentos de Viana do Castelo foi desenhado numa cópia da carta cadastral de 1868/69 e reparte-se por três folhas, todas com cerca de 93 cm de largura e com comprimentos entre 3,56 e 6,22 metros, explicando-se o contido comprimento da menor pela perda da parte a Sudoeste do núcleo medieval. A base cartográfica apenas contém o traçado dos arruamentos e a individualização da propriedade urbana, quer a livre quer a edificada, tudo em traços negros, tendo João Thomaz da Costa feito preencher com tinta azul as edificações a demolir, na consequência dos novos arruamentos e dos alinhamentos a refazer, tudo assinalado com linhas vermelhas que abrangem quase todos os arruamentos então existentes.

Em 1882, após uma década de assinaláveis transformações urbanas, João Thomaz da Costa fez congregar num único documento cartográfico todos os projetos parciais que concebera e desenvolvera, assim constituindo um documento global e consolidado, que assinou e datou de 22 de novembro de 1882 e com o qual materializou o plano geral de melhoramentos de Viana do Castelo.

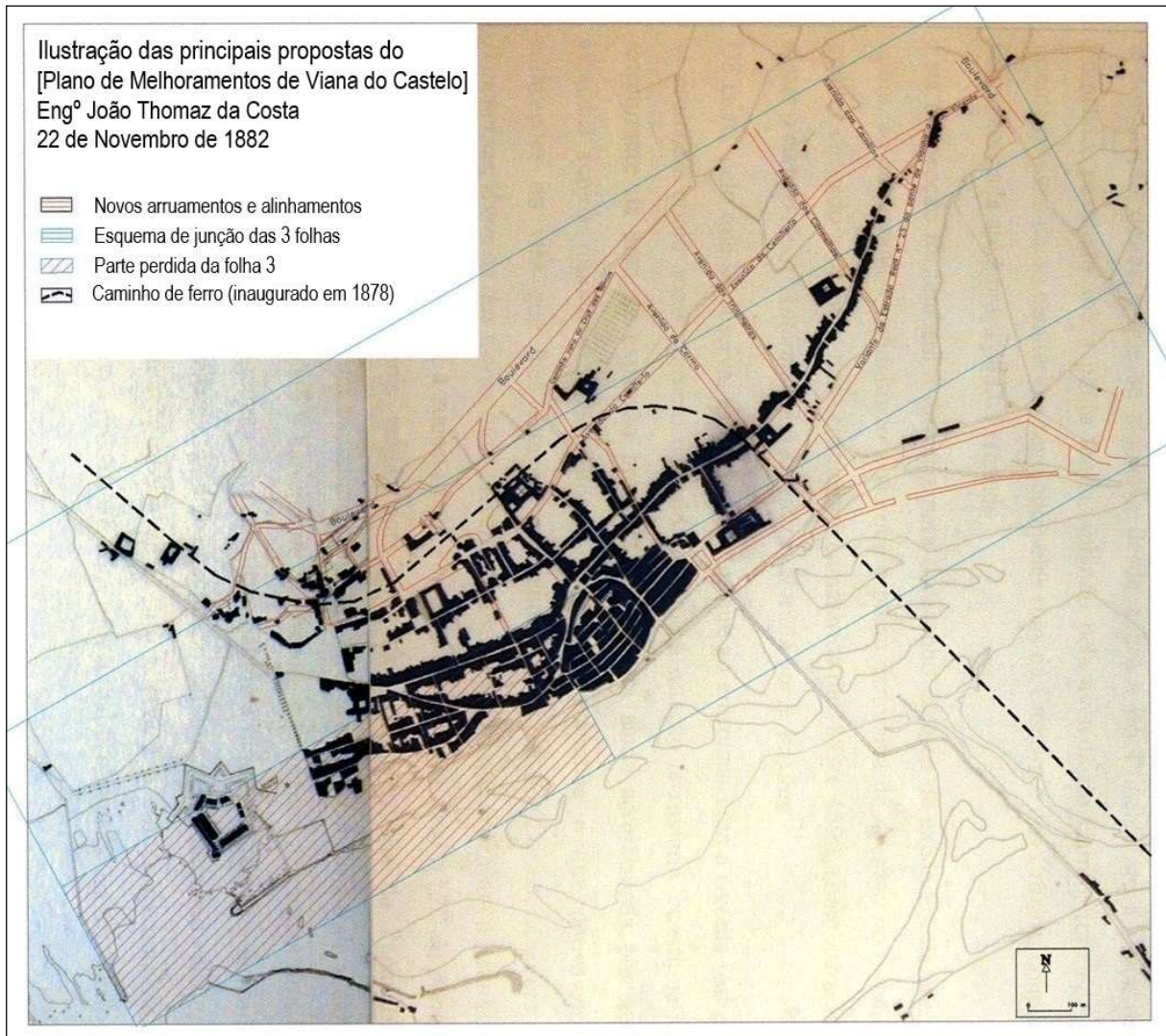
Algumas propostas estavam materializadas, outras só ao longo do século XX seriam concretizadas, percebendo-se, na comparação da cidade então existente com a expansão proposta por João Thomaz da Costa, a afirmação da ideia de adequação ao lugar e às preexistências, daí resultando uma consolidada continuidade que se expressa na sequência de três planos urbanos justapostos com características similares: o medieval, entre a rua dos Manjovos e a capela das Almas, o renascentista, que envolve o anterior a norte e a poente, e o oitocentista, proposto no plano de melhoramentos. Todos se alongam paralelamente à margem fluvial e todos possuem um eixo estruturador (respetivamente, a rua Grande/S. Pedro, a rua de S. Sebastião – atual Manuel Espregueira - e a Avenida do Cemitério – atual Avenida Cap. Gaspar de Castro), assentando a diferença essencial no sucessivo alargamento da malha e aumento da dimensão dos quarteirões.



Carta Cadastral da Cidade de Vianna do Castello levantada em 1868 e 1869 por determinação da Camera Municipal que servio no mesmo bienio pelos Officiaes do Exercito A. G. T. Ferreira [Augusto Gerardo Telles Ferreira] e E. V. Salgado [Emilio Vidigal Salgado], 1:500, 18 folhas, ca. 117 x 87 cm. Cota: C A 0001-1/18 D|BAHOP.



[Plano de Melhoramentos da Cidade de Viana do Castelo], assinado pelo Diretor Distrital de Obras Públicas, Engº João Thomaz da Costa, a 22 de novembro de 1882, 1:500, 3 folhas (580 x 93 cm; 622 x 93 cm; 356 x 93 cm), Arquivo Municipal de Viana do Castelo. Cota: L-LG/22.



Bibliografia referida:

FERNANDES, Mário G., *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal. Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança entre 1852 e 1926*. Porto, FAUP Publicações, 2005.

FERNANDES, Mário G., "Cartografia da cidade de Viana do Castelo, até meados do séc. XX", *Cadernos Vianenses*, nº 24, pp. 243-269, 1998.

FERNANDES, Mário G., *Viana do Castelo, a consolidação de uma cidade (1855-1926)*, Lisboa, Edições Colibri, 1995.

PEIXOTO, António Maranhão, *O Litoral e a Cidade: matizações cartográficas*. Viana do Castelo, Arquivo Municipal de Viana do Castelo, 2007.

Atlas das Cidades do Norte de Portugal (ACINP): cartografia temática e plantas e projetos antigos

Mário Gonçalves Fernandes 1

Helder Marques 1

Luís Paulo Martins 1

1 Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território (CEGOT) e FLUP, Via Panorâmica, s/n, 4150-564 Porto, Portugal

mgfernan@letras.up.pt; htrigomarques@gmail.com; lpsm@sapo.pt

Palavras-chave: atlas, Norte de Portugal, cartografia urbana antiga

O Atlas das Cidades do Norte de Portugal (ACINP), foi um projeto de investigação financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT - PCSH/C/GEO/968/95), cuja fase de produção decorreu a partir de 1995, contando com a coordenação do Professor José Manuel Pereira de Oliveira (1928 - 2006), da Universidade de Coimbra, e com um grupo de sete investigadores: cinco do Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto (Helder Trigo Gomes Marques, José Alberto Rio Fernandes, Luís Paulo Saldanha Martins, Mário Gonçalves Fernandes e Teresa Maria Vieira de Sá Marques), um arquiteto da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto (Rui Manuel Passos Mealha) e mais um geógrafo Universidade do Minho (Miguel Sopas de Melo Bandeira).

Afirmando-se que o objetivo fundamental consistia no “estudo das dinâmicas urbanas e na forma como se repercutem no território” visando uma interpretação de “como se sucederam as diferentes afetações do solo, ou, em síntese, da maneira como se foi estruturando a forma urbana” (OLIVEIRA, 2000, p. 9), o projeto pretendia carrear e enquadrar a investigação, conducente a provas de doutoramento, de alguns dos investigadores, conjugando-a com os contributos dos investigadores já doutorados, numa obra matizadora de conteúdos e metodologias e com potencial para a génese continuada de ulteriores projetos e investigações.

O projeto seria concluído no ano de 2000 com a publicação do respetivo relatório, sucedendo-se nos anos seguintes, consequentemente e em decorrência direta ou indireta, as defesas de provas públicas de doutoramento de alguns dos seus membros investigadores.

O relatório, ***Território e Dinâmicas Urbanas: Atlas das Cidades do Norte de Portugal (ACINP)***, foi organizado enquanto metodologia para a concretização de um atlas de cidades e, portanto, uma maquete metodológica válida para as cidades médias do Norte de Portugal como para qualquer conjunto de cidades, recorrendo à cartografia, nas suas múltiplas escalas e nos seus diversos tempos, ou seja, privilegiando a cartografia como meio de

conhecimento e compreensão, mas também enquanto instrumento de aplicação, desde logo, através da conjugação de documentos antigos.

É nesta perspetiva que assenta a pertinência da presente proposta de comunicação, com a qual se pretende descrever e explicar um processo que conjugou a elaboração de cartografia temática de enquadramento regional (anexo III do ACINP), a cartografia topográfica de base e plantas e projetos urbanos antigos e atuais (Anexos I e II do ACINP).

Para a cartografia temática foi necessário elaborar cartografia vetorial no seio do ACINP, construindo-se uma base cartográfica por freguesia para Portugal Continental, desenhada a partir da Carta Administrativa de Portugal, do Atlas Nacional do Ambiente (1979), à escala 1:250.000 – sempre o recorrente debate em torno das “questões relativas ao rigor das bases cartográficas, nomeadamente por freguesias” (FERNANDES, M. G.; MARQUES, H., 2021, p. 291).

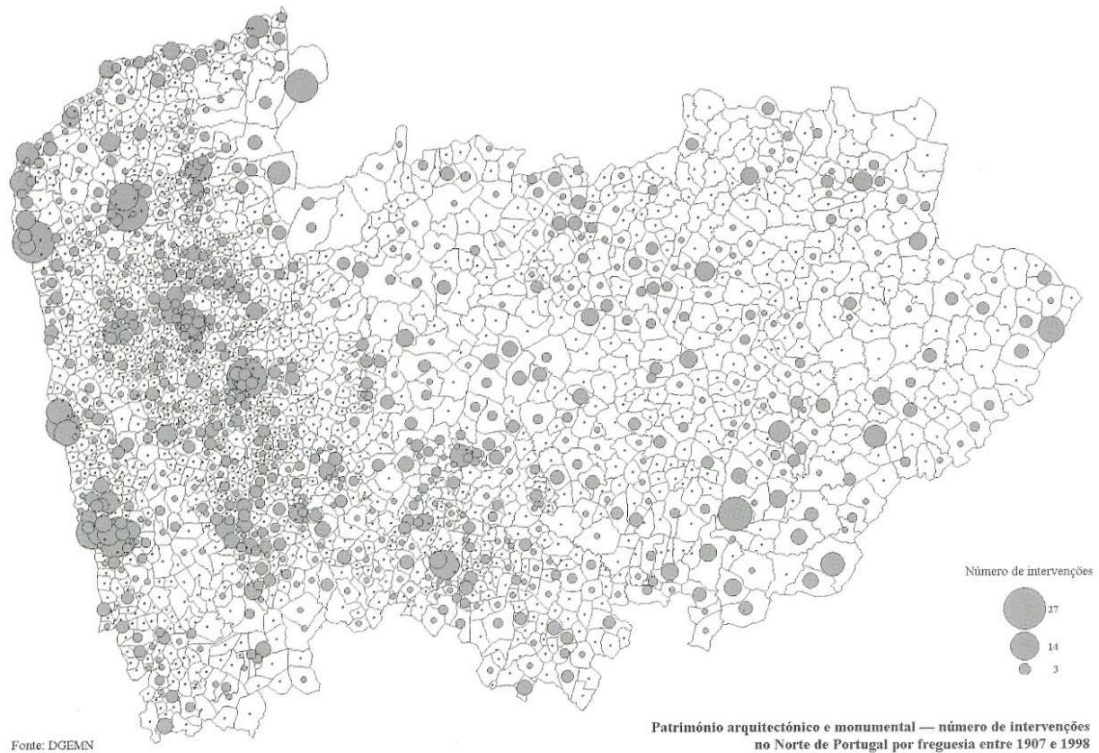
Quanto à cartografia topográfica de base e às plantas e projetos urbanos, foi constituído um acervo exaustivo com os documentos conhecidos existentes em todas as instituições produtoras e utilizadoras de cartografia, quer a nível central (arquivos históricos militares e de ministérios, entre outros), intermédio (arquivos distritais de estradas e de caminhos de ferro) e local (arquivos históricos municipais), com escalas entre 1:500 e 1:25.000 e datados do século XIX até ao final do século XX, ou seja, abarcando as três fases definidas para a análise da evolução urbana: a cidade oitocentista (1850-1926), a cidade do Estado Novo (1926-1974) e “a cidade atual” (1974-2000).

Para o aquilatar devidamente, sublinha-se que todo o processo decorreu num contexto de transição, onde se mesclavam tradição e inovação, esta com os desafios decorrentes do desenvolvimento tecnológico, da informatização e do advento da *Internet*, aquela com instituições e arquivos com condições muito diversas, desde os que apresentavam bons recursos de consulta e de requisição, àqueles instalados em sótãos e “encerrados em caves ou em exíguos cubículos empoeirados” (OLIVEIRA, 2000, p. 14).

A aquisição e tratamento dos documentos foi meticulosa, sendo cada um registado em “fichas cartográficas” (Anexo I), que constituíram, à época, um acervo estruturado em cerca de 60% de cartografia de base, perto de 30% de planos/projetos e menos de 10% de iconografia. Simultaneamente, o projeto permitiu a aquisição de computadores e periféricos e desenvolver e aprofundar o conhecimento e aplicação de variados softwares, de ambas as plataformas, Macintosh e Windows, cuja competição se começava a agudizar (OLIVEIRA, 2000, p. 25), devendo, na primeira, destacar-se o Mapinfo, para cartografia temática automática, cujo conhecimento se iniciara no contexto da elaboração do estudo do *Sistema Urbano Nacional, Cidades médias e dinâmicas territoriais* (MARQUES, 1997), sublinhando-se, na segunda, o File Maker, para a catalogação de documentos, e o Autocad, que permitiu a sobreposição de plantas de épocas distintas e a elaboração de ensaios de evolução da mancha construída (OLIVEIRA, 2000, p. 99) ou a clarificação de processos de morfogénese urbana.

Assinale-se, enfim, que o ACINP foi um projeto inovador, que evocou a tradição do atlas na Geografia, mas revisitando o conceito e transformando-o, modernizando-o e encarando-o como instrumento de conhecimento e

pensamento com futuro, cujas potencialidades foram reconhecidas, entretanto, como tantos exemplos posteriores o comprovam.



114

1127

1801



1897



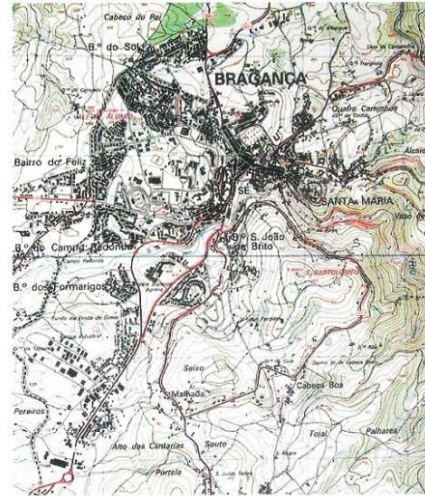
1904



1950



1994

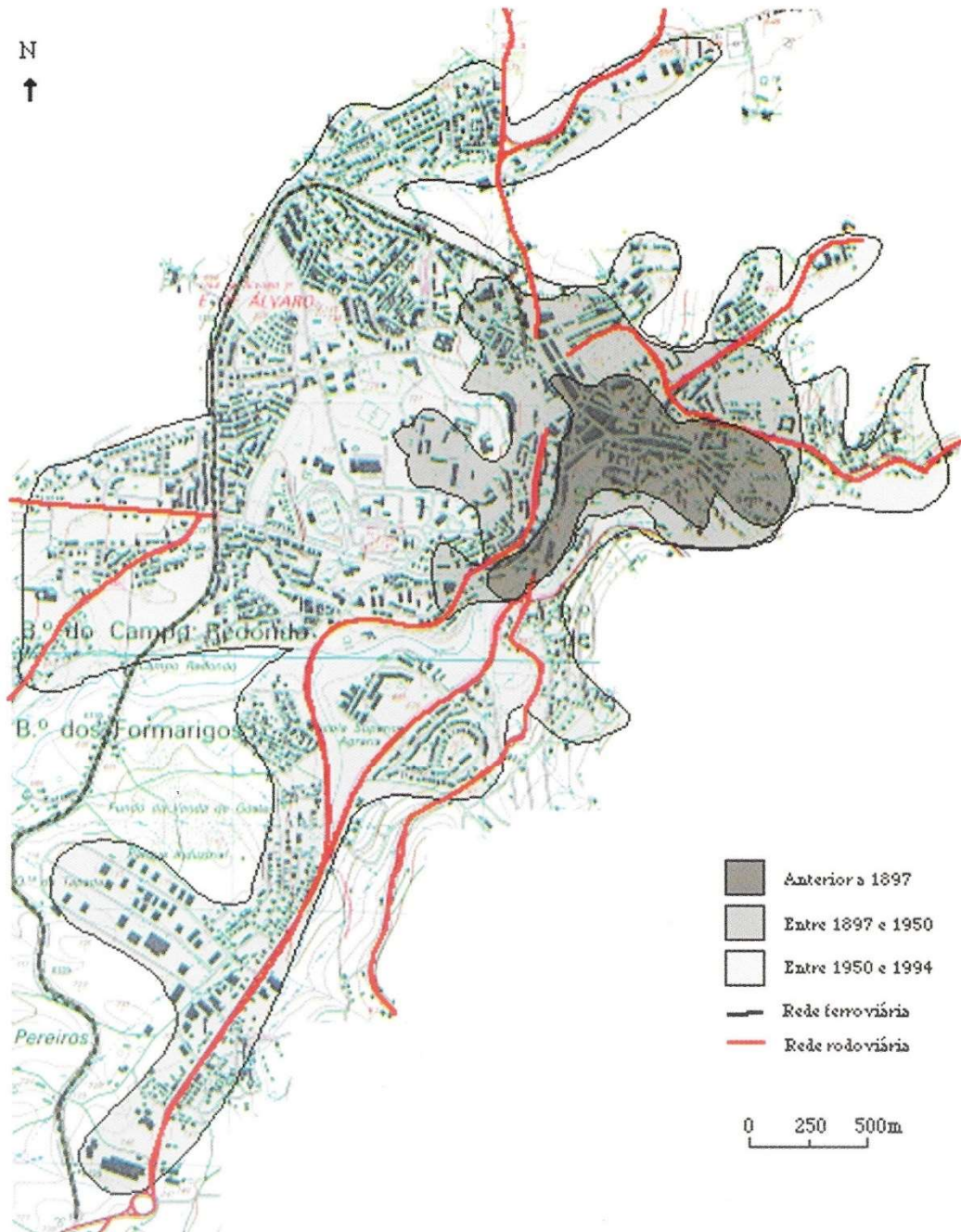


Bragança - Forma urbana e expansão da mancha construída

98

1127

Bragança – Evolução da mancha construída



Bibliografia referida:

FERNANDES, M. G.; MARQUES, H. (2021), “Dois momentos de consolidação da Geografia em Portugal e a concepção e representação cartográfica da ‘Montanha’”, IN *A Cartografia como meio de conhecimento: cidades, viticultura e turismo* (Organizador), Porto, FLUP, pp. 285-295 - ISBN: 978-989-8969-79-8 (DOI: <https://doi.org/10.21747/9789898969798car>).

MARQUES, T. S. (Coord., 1997), *Sistema Urbano Nacional, Cidades médias e dinâmicas territoriais*, Quatenaire Portugal, Col. *Estudos* 3, 2 Vols., Lisboa, Direcção-Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU).

OLIVEIRA, J. M. P. (Coord., 2000), *Território e Dinâmicas Urbanas: Atlas das Cidades do Norte de Portugal (ACINP), Relatório Preliminar*, Projecto de investigação PCSH/C/Geo968/95 da FCT. Porto, Litogaia, FLUP, GEDES.

O Álbum das Plantas de tudo o que contem a Misericórdia da Villa de Vianna

Mário Gonçalves Fernandes 1

Ana Rita Cunha 2

1 Centro de Estudos e Geografia e Ordenamento do Território e FLUP, Via Panorâmica, s/n, 4150-564, Porto, Portugal - mgfernan@letras.up.pt

2 Departamento Cultural da Santa Casa da Misericórdia de Viana do Castelo, Passeio das Mordomas da Romaria, 4900-532, Viana do Castelo, Portugal - cultura@scmviana.pt

Palavras-chave: cartografia urbana antiga, século XVIII, Viana do Castelo

O *Álbum das Plantas de tudo o que contem a Misericórdia da Villa de Vianna* é um documento de 1776 da autoria de Gonçalo Luís da Silva Brandão. Uma cópia deste álbum integra o acervo documental da Santa Casa da Misericórdia de Viana do Castelo, depositado desde os anos 90 do século XX no Arquivo Distrital de Viana do Castelo.

O álbum é composto por três plantas e cinco desenhos. As plantas representam a localização do edifício da Misericórdia na vila (“Planta do primeiro Plano Caza da Camera Cadea Praça do Campo do Forno”) e o seu interior (“Planta do Segundo Plano” e “Planta do terceiro Plano”), nomeadamente, Igreja, hospital e dependências. Os desenhos, denominados “prospectos”, apresentam dois alçados, representando as fachadas do lado das atuais ruas da Bandeira e Passeio das Mordomas da Romaria, e três desenhos, um do interior da igreja, outro do interior da sacristia e um da parte exterior do cemitério da Santa Casa, também conhecido por claustro da Misericórdia.

O *Álbum das Plantas de tudo o que contem a Misericórdia da Villa de Vianna* é uma fonte de conhecimento sobre a instituição que representa, bem como sobre o traçado urbano da cidade. Todas as plantas e desenhos são coloridos e apresentam muito detalhe, ao ponto de se poder observar os diferentes painéis azulejares da Igreja, tudo constituindo, portanto, acervo documental importante em termos patrimoniais, quer em si próprio, quer enquanto testemunho para o estudo das transformações verificadas no património construído, nomeadamente no edificado da Misericórdia, mas também em relação à morfologia urbana (por exemplo, o traçado da muralha medieval e seu Arco de S. Tiago ou a conformação dos Paços do Concelho, suas funções e morfologia).

Nos registos do acervo histórico da Santa Casa da Misericórdia de Viana do Castelo é possível verificar que foram encomendadas várias cópias do documento, sendo que o primeiro exemplar terá sido enviado ao Rei para salientar a importância da Santa Casa da Misericórdia da Viana da Foz do Lima. Por essa altura e pelo menos desde 1676, funcionava em Viana uma “Escola de Engenharia” (MOREIRA, 2012, p. 37), que foi formalizada e decretada Aula de Fortificação em 1701, continuando ativa ao longo do século XVIII, sendo Gonçalo Luis da Sylva Brandão um dos discípulos.

Que em 1758 era “Discipulo da Engenharia” é o próprio quem o declara no final da *Topografia da Província de Entre Douro e Minho* (1758), a outra obra de sua lavra, esta pertencendo ao acervo da Biblioteca Municipal do Porto. No entanto, apesar do esforço desenvolvido nos estudos introdutórios às edições fac-simile das suas obras (a *Topografia*, com edição fac-simile de 1994, e o *Álbum*, com ed. fac-simile de 2021), Gonçalo Luís da Silva Brandão continuou pouco conhecido. Como nos dizem as autoras, as “diligências feitas junto de diversos arquivos, e especialmente dos arquivos militares”, foram infrutíferas (MEIRELES, 1994) e “da vida do autor do Álbum de Desenhos pouco se sabe” (AMARAL, 2021).

Pelas breves informações que deixou, esparsas, nas suas obras, pode deduzir-se que Gonçalo Brandão fosse natural de Viana, vista a afirmação “Patria minha he a Villa de Vianna” inscrita no início da “explicação” da *Planta de Vianna* (...), possibilidade que ganha crédito face à informação que encontramos, recentemente, em escritura de 27 de março de 1774, a qual, se não garante a naturalidade, demonstra pelo menos duradoura ligação a Viana e ao Minho.

De facto, na escritura se assegura que “nesta muito notável villa de Vianna do Minho fôs do Lima, (...) o Outorgante Gonçalo Luis da Silva Brandão morador na rua de S. Sebastião [atual Rua Manuel Espregueira] desta Villa” era herdeiro “de seu Pay o Sargento Mór Brás Brandão Marinho” e de seu tio “D.ºs Sylvestre Brandão Marinho”, cujas propriedades (“duas moradas de cazas térreas e seu lagar de pedra”, mais beirais, terrenos e ramadas) se localizavam na freguesia de S. Miguel do Couto de Gondufe, provindo já de seus avós (Arquivo Municipal de Ponte de Lima). Sabe-se também, pelos registos da Universidade de Coimbra, que Domingos Silvestre Brandão Marinho, seu tio, era natural de Viana, tendo sido estudante em Coimbra, a partir de 1726, chegado a bacharel em 1730 (<https://pesquisa.auc.uc.pt/details?id=184201&detailsType=Description>) e que, em 1760, exercia atividade de juiz, em Viana (http://www.monumentos.gov.pt/site/app_pagesuser/SIPA.aspx?id=4146). Assim, tudo aponta para a consistência da naturalidade de Gonçalo Brandão deduzida a partir da expressão “Patria minha he a Villa de Vianna”.

A sua obra, principalmente as plantas, tem sido utilizada e referenciada em estudos académicos (por exemplo, PEREIRA, 2021, pp. 170-171; MOREIRA, 2012, p. 38 e 99; FERNANDES, 2002, pp. 71-73, FERNANDES, 1995, p. 27), sendo recorrente a referência à Aula de Fortificação de Viana e ao seu mestre Manuel Pinto de Vila Lobos, especulando-se sobre o processo cartográfico e atribuição de autoria de algumas das plantas, nomeadamente da *Planta de Vianna* (...) (FERNANDES, 2002, p. 73). Agora pretende-se divulgar e centrar a análise no *Álbum das Plantas de tudo o que contem a Mizericórdia da Villa de Vianna*.

Apesar de distarem quase duas décadas entre as duas obras de Gonçalo Luís da Silva Brandão, 1758 e 1776, é possível verificar a persistência de técnicas e simbologias de onde resulta uma semelhança geral entre ambos os documentos, particularmente notória quando se comparam representações com escalas próximas, como a *Planta do Castello de Vianna*, de 1758, e a *Planta do Primeiro Plano Casa da Camera Cadea Campo do Forno*, de 1776, nas quais se constata, por exemplo, a manutenção da cor utilizada para o edificado ou a opção gráfica para apresentar a escala. Naturalmente, tendo sido uma encomenda especificamente destinada a promover a imagem da instituição junto de sua majestade, o *Álbum das Plantas de tudo o que contem a Mizericórdia da Villa de Vianna*

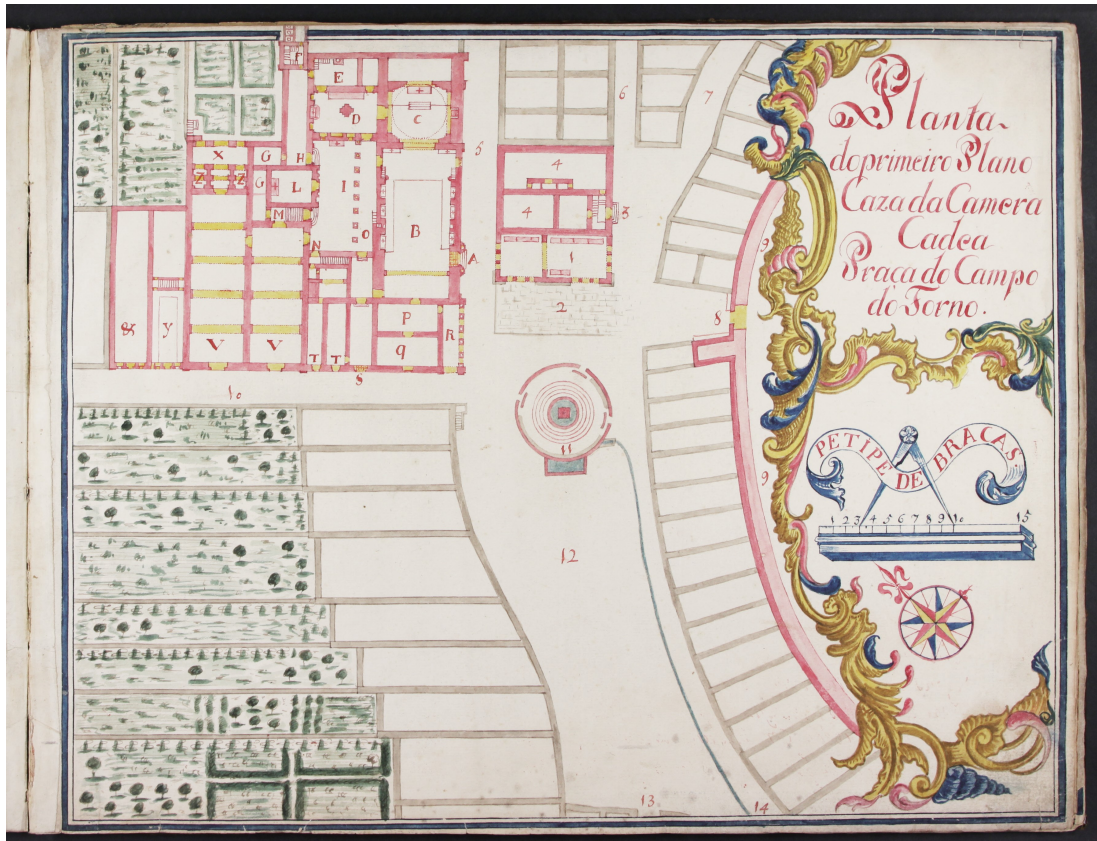
apresenta-se bem mais cuidado e “iluminado”, como se comprova pela comparação dos motivos vegetais que emolduram os títulos, semelhantes em ambos os casos, mas coloridos os do álbum da Misericórdia, fonte incontornável para o estudo dos seus edifícios e da principal praça da cidade.



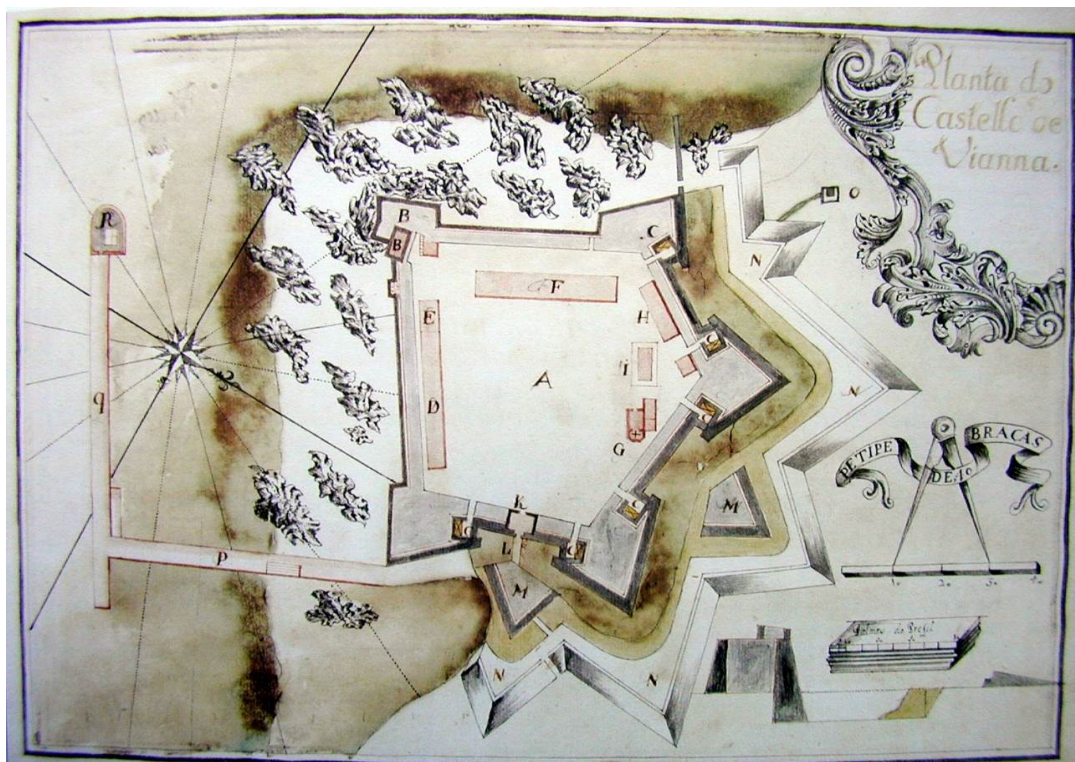
Álbum das Plantas de tudo o que contem a Misericórdia da Villa de Vianna – folha de rosto

Explicação do Primeiro Plano.			
A.	Porta principal e Entrada da Igreja.	Z.	Lugar das recepções e limpoza das enfermarias
B.	Corpo da Igreja com oito altares.	Y.	Caza da botica
C.	Capella Mor com seu Zimbrão em cima.	X.	Caza da assistência de Boticas
D.	Sacristia	1.	Vas da caza da camera onde as Pademas fazem sua praça e vendem pão
E.	Caza de lavatorio com seu Caza por cima p' os lavatorios	2.	Praça do Concho onde se fazem Anomataçoes e eletoes
F.	Torre dos Sinos com tres Sinos e capellães e Capellães	3.	Entrada da Cadea e da Caza da camera
G.	Caza onde se pariem as carnes e jabalinos	4.	Cadea ou inxovias das prozas
H.	Porta que se dá do terreiro para o Cemiterio	5.	Rua da Misericórdia
I.	Cemiterio	6.	Rua das Pademas
L.	Capella da Nossa Senhora do Bom do paclo	7.	Rua dos Malheires
M.	Porta e escada que se dá p' as enfermarias	8.	Porta da Villa ou Arco de S. Triago
N.	Porta e escada q' se dá p' o interior da casa do Hospital	9.	Muros em toda da Villa
O.	Alpendre e passadizo para a Igreja e Sacristia	10.	Rua de S.ª Anna
P.	Caza da fabrica	11.	Chafaris com Caetros de graxa que se tem ao p'ximo tanque com sua para p'osto e av'ntes em toda tendo para cima mais duas tacas
Q.	Caza da Sera	12.	Praça de Campo de f'ine Principal da Villa onde se mata a f'ruada e se dá as ordenas Militares
R.	Alpendre de baixo das bandeiras	13.	Entrada da Rua de S. Sebastião
S.	Porta das Claças e entrada principal do Hospital	14.	Entrada da Rua da Prata
T.	Loças de decalho lenda em as misteres		
V.	Armazem f'ruas que se fizera para as tulhas		
X.	Cyos São de abobeda com suas arcos e cantaria		
X.	Lugar da baranda q' se dá das enfermarias p' o quintal		

Álbum das Plantas de tudo o que contem a Misericórdia da Villa de Vianna – folha 2



Álbum das Plantas de tudo o que contem a Mizericórdia da Villa de Vianna – folha 3



Planta do Castello de Vianna, escala gráfica de 40 braças, 40 x 28,5 cm; Gonçalo Luís da Silva BRANDÃO (1758).



Planta de Vianna. Barra e Castello feita em 1756 e acrescentada na Cerca do convento dos Cruzios em 1758, escala gráfica de 100 braças, 40 x 28,5 cm; Gonçalo Luís da Silva BRANDÃO (1758).

Bibliografia referida:

AMARAL, Maria Clotilde de Mendonça (2021), "Prefácio", in *Álbum das Plantas de Tudo o que Contem a Misericórdia da Villa de Vianna*. Santa Casa da Misericórdia de Viana do Castelo (pdf.).

BRANDÃO, Gonçalo Luís da Silva (1776, fac-simile 2021), *Álbum das Plantas de tudo o que contem a Misericórdia da Villa de Vianna*, fac-simile, Santa Casa da Misericórdia de Viana do Castelo (pdf.).

BRANDÃO, Gonçalo Luís da Silva (1758, fac-simile 1994), *Topographia da fronteyra, praças e seus contornos, raya seca, costa e fortes da Provincia de Entre Douro e Minho (...)*, Biblioteca Municipal do Porto.

FERNANDES, Mário Gonçalves (2002), *Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal (Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança), 1852-1926*. Porto, FLUP Tese de Doutoramento (policopiado).

FERNANDES, Mário Gonçalves (1995), *Viana do Castelo. A consolidação de uma cidade (1855-1926)*. Lisboa, Edições Colibri.

PEREIRA, Daniela Sofia Nunes (2021), *Os espaços de mercado nas cidades portuguesas, entre os séculos XVI e XVIII*. Évora, Universidade de Évora, Tese de Doutoramento (policopiado).

MOREIRA, Luís Miguel Alves (2012), *Cartografia, Geografia e Poder: o processo de construção da imagem cartográfica de Portugal, na segunda metade do século XVIII*. Guimarães, Universidade do Minho, Instituto de Ciências Sociais, Tese de Doutoramento (policopiado).

MEIRELES, Maria Adelaide (1994). Introdução, in *Topografia da Província de Entre Douro e Minho Delineada por Gonçalo Luís da Silva Brandão*, ed. Fac similada, Porto, Biblioteca Pública Municipal do Porto.

A cartografia da cidade de São Paulo no século XIX: o espaço urbano em processo de transformação acelerado

Paulo de Assunção

Universidade de Lisboa – Faculdade de Letras. Instituto Histórico Geográfico Brasileiro; Sociedade Histórica da Independência de Portugal; Sociedade de Geografia de Lisboa; Academia de Marinha

paulo.assuncao2932@gmail.com

Resumo

O artigo tem objetivo analisar a cartografia urbana da cidade de São Paulo, no do século XIX, discorrendo sobre as principais plantas/mapa que apresentaram a mudança na estrutura da cidade, advindas do desenvolvimento econômico da região planáltina, decorrente da expansão da cultura cafeeira. Em 1810, Rufino José F. e Costa elaborou a planta da cidade, que foi impressa anos depois. O núcleo era representado de forma tímida, lembrando as feições de uma cidade que expandira pouco, desde a sua fundação (1554). Nessa época foram instituídas a nomenclatura oficial das ruas e a numeração das residências. O trabalho de Rufino José F. e Costa serviu de base para a publicação da *Planta da Imperial Cidade de São Paulo* (1841), que incorporava as transformações ocorridas, principalmente após a Proclamação da Independência. Da mesma época, é a *Carta da Capital de São Paulo*, de 1842, executada por José J. da Costa Ourique, que incorporou o crescimento da cidade. Em 1855, Carlos Rath fez um levantamento que resultou no *Mapa da Imperial Cidade de São Paulo*. Da mesma época, é o *Mapa da Cidade de São Paulo e seus Subúrbios*, realizada pelo Engenheiro Civil C. A. Bresser. Estas cartas revelam o crescimento da cidade, como também as áreas que demonstravam maior potencial para serem ocupadas. Em 1877, Francisco de Albuquerque e Jules Martin publicam o *Mapa da Capital da Província de São Paulo, (...)*. A cidade aparecia com traçados, bem mais amplos do que as representações anteriores. Os efeitos da economia cafeeira e da linha férrea já eram perceptíveis, onde o resultado do loteamento já era representado. O crescimento foi mais sensível a partir da fundação do caminho de ferro. O fluxo de imigrantes contribui para acelerar o processo de urbanização. A economia cafeeira permitiu um novo momento para a cidade de São Paulo.

Palavras-chave: São Paulo, cartografia, planta, mapa, urbano

Abstract

This article aims to analyze the urban cartography of the city of São Paulo in the 19th century, discussing the main plans/maps that showed the changes in the city's structure, resulting from the economic development of the plateau region, resulting from the expansion of coffee cultivation. In 1810, Rufino José F. e Costa prepared the city plan, which was printed years later. The city center was represented timidly, resembling the features of a city that had expanded little since its foundation (1554). At that time, the official nomenclature of streets and the numbering of residences were instituted. The work of Rufino José F. e Costa served as the basis for the publication of *the Plan of the Imperial City of São Paulo* (1841), which incorporated the transformations that occurred, mainly after the Proclamation of Independence. The *Charter of the Capital of São Paulo*, from 1842, executed by José J. da Costa Ourique, which incorporated the growth of the city, is from the same period. In 1855, Carlos Rath conducted a survey that resulted in the *Map of the Imperial City of São Paulo*. From the same period, there is the *Map of the City of São Paulo and its Suburbs*, produced by Civil Engineer C. A. Bresser. These maps reveal the growth of the city, as well as the areas that showed the greatest potential for occupation. In 1877, Francisco de Albuquerque and Jules Martin published the *Map of the Capital of the Province of São Paulo, (...)*. The city appeared with much broader layouts than previous representations. The effects of the coffee economy and the railroad were already noticeable, where the result of the subdivision was already represented. Growth was more noticeable after the foundation of the railroad. The flow of immigrants contributed to accelerating the urbanization process. The coffee economy allowed a new moment for the city of São Paulo.

Keywords: Sao Paulo, cartography, plan, map, urban

Os mapas podem e devem ser vistos como instrumentos de saber-poder, e normalmente possuem uma marca de interesse de origem económica, política, ideológica e científicas cruciais para as ações e desenvolvimento das nações. (BESSE, 2006) Michel de Foucault afirma que os levantamentos e mapeamentos devem ser vistos como uma forma de vigilância/controlado por parte do Estado. A cartografia, por sua vez, facilita a compreensão do espaço geográfico, explicitando ou representando visualmente essa realidade. No decorrer do século XIX o trabalho científico do reconhecimento do território avançou em diferentes partes do mundo, com o objetivo de reconhecer e melhorar utilização das terras, passando a fazer parte das estratégias de governo. Este movimento avançou pelo Brasil, na segunda metade do século XIX, quando se teve em vista conhecer com maior precisão o território e a localizações precisas de muitas cidades. (FOUCAULT, 1984)

No que diz respeito à cidade de São Paulo, até o início do século XIX, as representações gráficas eram escassas e normalmente foram feitas sem ter uma preocupação básica com os elementos da representação e sua comunicação. A linguagem existente nesses documentos gráficos, muitas vezes vistas panorâmicas, era suficiente apenas para compreender e comunicar o essencial, sem uma preocupação maior com escalas. (CINTRA, 2015)

Pode-se dizer que os mapas cartográficos de São Paulo elaborados a partir de 1850 mostram como vai se processando a articulação de diversas regiões rurais (atualmente bairros) com o centro da cidade. As transformações urbanas, que acontecem e norteiam o crescimento da cidade, são representadas nos mapas que comportam uma narrativa estruturada sobre como o espaço geográfico vai se ordenando. Os mapas apresentam-se como narrativas de uma cidade que passava por um processo de modernização acelerado e fornecem-nos indicadores importantes de como se dá o movimento de desenvolvimento urbano. (CAMPOS, 2004)

As primeiras cartas de São Paulo datam do início do século. Em 1810, o engenheiro Rufino José Felizardo e Costa elaborou a *Planta da Cidade de São Paulo*, que foi impressa anos depois. (Figura 1) O pequeno núcleo era representado de forma tímida, lembrando as feições de uma cidade que expandira pouco, desde a sua fundação. Na mesma época foram instituídas a nomenclatura oficial das ruas e a numeração das residências, que foram inseridas no mapa. A numeração das casas da cidade iniciou-se em novembro de 1809, quando o ouvidor-geral determinou ações para que os impostos prediais fossem recolhidos. A Câmara de São Paulo, a fim de atender a solicitação, contratou o responsável para numerar os prédios urbanos. Nesta época, as primeiras linhas de correio público entre São Paulo e Rio de Janeiro já tinham sido estabelecidas. A correspondência, que seguia da capital para a corte, era levada nos primeiros e terceiros sábados de cada mês. (CINTRA, 2010)

As ruas de São Paulo formavam uma teia complexa. Ruas que se cruzavam, estreitas e tortuosas, marcadas pela irregularidade da largura e cheias de becos. A Câmara de São Paulo, reiteradas vezes, conclamou pela participação dos moradores na construção dos caminhos, os quais se recusavam a participarem, ou enviar mão de obra para a realização das obras públicas. (SANT'ANNA, 1977, p. 27) Apesar das ruas mal traçadas e esburacadas, das construções irregulares, marcadas por características singelas, e de um sistema abastecimento e escoamento de água deficiente, algumas melhorias despontavam. O desenvolvimento da cidade levou a população a ocupar as terras que ficavam além dos rios Tamanduateí, Anhangabaú, Pinheiros e Tietê. O avanço

para o interior, o crescimento de aldeias e das povoações exigiu a criação e reconstrução de pontes, a fim de facilitar o deslocamento dos moradores dessas regiões para o centro da cidade. O crescimento da vila e posteriormente da cidade fizeram que as ruas existentes fossem mais bem preparadas, bem como a abertura de novas ruas e becos que facilitavam o acesso dos moradores aos campos do interior e ao litoral. Apesar das melhorias que surgiam pouco a pouco com a pavimentação, o calçamento era considerado malfeito. Em 1788, o governador Bernardo José de Lorena principiou a construção de um caminho com novo traçado, e o acesso no planalto ficava distante do caminho antigo, além de realizar outros melhoramentos na cidade. A construção do caminho demorou alguns anos e ficou conhecido pelo seu traçado sinuoso e calçamento de pedra. A calçada do Lorena, como ficou conhecida, era uma obra de porte, pois o caminho tinha três metros de largura, uma extensão de nove quilômetros e facilitou a circulação entre o planalto e o litoral.

No caminho que levava a Santos era comum a circulação de tropas que transportavam do interior para o litoral, açúcar, aguardente etc., e do litoral para o interior, sal, ferragens, vinhos e outros produtos vindos de outras partes do Brasil e do estrangeiro. Se esta estrada era uma das mais estruturadas para a circulação de tropas e mercadorias, o mesmo não se poderia dizer dos outros caminhos que davam acesso ao interior.

Em 8 de outubro de 1828, a falta de recursos fez que o governo determinasse que todas as despesas com a estrada de São Paulo à Santos se reduzissem o máximo possível, fazendo-se somente os reparos indispensáveis, enquanto as vias que conduzissem ao interior não fossem beneficiadas para o trânsito de carros de boi. O governo definia que deveria ser feito um estudo para que se explorasse um percurso mais conveniente para o trânsito de carros, e que todo o rendimento obtido no caminho que levava a Santos fosse destinado às estradas para o interior.

Os inspetores deveriam dividir as estradas em lotes, conforme a dificuldade da obra, e fazer orçamento sobre o seu custo, consultando especialistas. Em seguida, por meio de edital público, abrir-se-ia a concorrência para verificar quais os empreiteiros interessados na execução da obra. Em não havendo pretendentes, os inspetores deveriam dar continuidade às obras por meio de trabalhadores por jornadas (jornaleiros).

Contudo, no decorrer do século XIX, os presidentes da província preocuparam-se em garantir um acesso adequado entre São Paulo e a cidade de Santos. Rafael Tobias de Aguiar (1831-1835 e 1840-1841) iniciou uma série de estudos para abertura de uma nova estrada na Serra do Mar, que foi designada de Estrada da Maioridade (Estrada do Mar – atual Rua Vergueiro). Este projeto seguiu pelos governos de Bernardo José Pinto Gavião Peixoto (1836-1838) e de Miguel de Souza Melo e Alvim (1841-1842), que mandaram elaborar planta e nivelamento do leito da estrada. As obras, após uma breve suspensão, foram continuadas nos governos seguintes, sendo debatida a importância e a estrutura da estrada.

O trabalho de Rufino José Felizardo e Costa serviu de base para a publicação da *Planta da Imperial Cidade de São Paulo*, de 1841, que incorporava as transformações ocorridas na cidade, principalmente após a Proclamação da Independência. (Figura 2) A cidade crescera, mas modestamente. (ASSUNÇÃO, 2004, p. 52)

João da Costa Ferreira foi o engenheiro responsável pelo calçamento que melhorou as condições de circulação de pessoas e animais. Em 1.º de outubro de 1828, foram fixadas normas pela municipalidade, que definiu critérios

para o alinhamento, a abertura das ruas, o calçamento, a edificação e reedificado das casas e da concessão de terrenos. As normas também regulavam sobre os edifícios em ruína, as escavações e os precipícios nas vizinhanças da cidade. Tentava-se desta maneira controlar o abandono de algumas propriedades e a exploração de áreas indevidamente. As instruções também determinavam sobre a limpeza e desobstrução de ruas, caminhos, estradas e praças, plantações de árvores e destruição de formigueiros, atentando para a higiene e a salubridade pública. Estas medidas visavam a estabelecer parte de uma política sanitária, para que os habitantes utilizassem a cidade, de maneira adequada. Neste sentido, outras orientações foram feitas sobre: a criação de gado, a instalação de fábrica de curtumes, o estabelecimento de hospitais, casas de saúde, cemitérios, teatros, bailes, divertimentos públicos, jogos, o funcionamento e as condições de higiene dos matadouros e talhos públicos.

Pouco a pouco, as ruas receberam calçamento e foram macadamizadas, com esgotos laterais, sob orientação do engenheiro Carlos Rath. Apesar das benfeitorias realizadas, as críticas não diminuiram, pois em muitos locais a pavimentação era feita inadequadamente. As condições de segurança e tranquilidade pública não ficaram fora das determinações que definiram sobre: a presença da polícia nos mercados e casas de negócio; o controle de vagabundos, embusteiros, pedintes, vendedores de rifas e mascates; e a preservação da moral e dos costumes nos locais públicos.

Na década de 1840, três trabalhos cartográficos destacam-se: a *Planta da Cidade de São Paulo* executada por Carlos A. Bresser, publicada em 1841 (Figura 3); a *Carta da Capital de São Paulo*, de 1842, executada pelo engenheiro José Jacques da Costa Ourique, Fortificador da Capital, por determinação do Barão de Caxias, Luís Alves de Lima e Silva, incorporou o crescimento da cidade e o desejo do governo imperial quanto a conhecer melhor as principais cidades do império (Figura 4); e o *Mapa da Cidade de São Paulo e seus Subúrbios*, feito por ordem do Sr. Pretze, o marechal do campo Manoel da Fonseca Lima e Silva e pelo Engenheiro Civil C. A. Bresser (Figura 5). Estes mapas revelavam o crescimento da cidade, como também as áreas que demonstravam maior potencial para serem ocupadas. (ASSUNÇÃO, 2004, p. 54)

Até a metade do século, a expansão de São Paulo havia sido pequena. A cidade ainda estava ligada ao pulmão onde se concentrava a vida religiosa, política, econômica e social da cidade. A Rua Direita de Santo Antônio (hoje Rua Direita), a Rua do Rosário (mais tarde Imperatriz e hoje XV de novembro) e a Rua Direita de São Bento (hoje Rua São Bento) formavam a base do triângulo a partir de onde a cidade cresceu. Nessas ruas e nas vias que davam acesso a elas ficavam as principais construções como o Convento de São Bento e do Carmo, Convento e Academia de São Francisco e Pátio do Colégio onde se localizava o Palácio do Governo, a Assembleia Provincial, o Correio e as repartições Fiscais.

Nessas ruas havia grande concentração de moradores e a segregação socioespacial não era bem definida. A Lei de Terras de 1850, projeto elaborado pelo fazendeiro e Senador do Império Nicolau dos Campos Vergueiro, definia que todas as terras devolutas eram propriedade do Estado, sendo que a sua ocupação ficaria sujeita à compra e venda. As terras livres passaram a ser propriedade do Estado que poderia vendê-las a quem tivesse condições de pagar. A lei acabou por influenciar no aumento do valor dos terrenos na área urbana da cidade.

Em 1851, o governo da província começou a melhorar a viação pública. Em 4 de outubro daquele ano, o presidente da província José Thomaz Nabuco de Araújo organizou a repartição de obras públicas, dividindo a província em seis distritos, cada um a cargo de um engenheiro militar. Ficava evidente o desejo do poder público em conduzir obras que atendessem às necessidades da cidade e da Província de São Paulo, porém a falta de estudos e informações dificultava a tomada de ações.

Em 24 de janeiro de 1854, a Câmara Municipal de São Paulo discutia sobre a questão das pontes e estradas de São Paulo. Conforme os registros, as pontes existentes nas estradas que seguiam para Sorocaba, Bragança, Campinas, São Bernardo, e desta para outros pontos, se achavam em bom estado. Isso não se poderia dizer a respeito da ponte que existia no Bairro do Bexiga próxima à propriedade de Malachias Rogério de Salles Guerra, e da ponte denominada do Fonseca, que ficava sobre o Rio Tamanduateí, as quais deveriam ser reparadas. No mesmo ano, deliberava-se pela abertura de novas ruas na capital. Principalmente na região do Anhangabaú, e no Bairro do Bexiga, passando por terras pertencentes a Vicente de Souza Queiros, que oferecera o terreno necessário para a abertura da rua. Além dessas, foram abertas ligações entre a Ponte do Carmo e a Ladeira do Porto Geral de São Bento, passando por parte do quintal de Anna Oliveira, terras que deveriam ser desapropriadas. Estas novas ruas que eram importantes para a cidade, porém, esbarravam em dificuldades pecuniárias. A receita diminuta da Câmara não era suficiente para atender a todas as necessidades, exigindo novos recursos fossem liberados. Desta forma, a chácara Mauá, no antigo Campo Redondo, foi um dos primeiros locais a passar por loteamento.

Em 1855, José Antônio Saraiva, presidente da província, defendia a vinda de dois engenheiros europeus para fazer os estudos necessários para a grande estrada provincial e proceder aos levantamentos da carta geográfica da província. No mesmo ano, Carlos Rath fazia um levantamento particular que resultou no *Mapa da Imperial Cidade de São Paulo*. (Figura 6) O mapa apresenta as obras que estavam em curso em São Paulo e continha anotações importantes sobre a questão do abastecimento de água da cidade, evidenciando que o autor havia realizado pesquisas sobre as principais fontes e cursos d'água, também sinalizando para o traçado da futura ferrovia Santos-Jundiaí.

No decorrer da década de 60, por ordem do governo imperial, foram feitas séries de estudos sobre os rios e estradas paulistas. A preocupação do monarca devia-se à Guerra do Paraguai e à necessidade de conhecimento dos percursos de rios e estradas que levassem à região da guerra. A definição pela construção de uma estrada de ferro, que ligava a capital ao litoral e interior, definiu o crescimento da cidade em direção à região da Estação da Luz. Em 1860, a abertura de novas ruas, naquela área, seguia um traçado ortogonal, surgindo as ruas Ipiranga (atualmente avenida), Vitória e Aurora que chegavam até a Alameda dos Bambus (atual avenida Rio Branco). (HOMEM, 1996)

João Teodoro Xavier, que foi Presidente da província entre 1872 e 1875, realizou uma série de melhoramentos urbanos que prepararam a cidade para as grandes transformações que estavam por acontecer. Investindo grandes quantias em obras públicas, João Teodoro remodelou o Jardim Público, e o Palácio do Governo, regularizou o Largo dos Curros (atual Praça da República), abriu novas ruas ligando o centro da cidade a outras áreas, nas

antigas chácaras que foram sendo incorporadas ao crescimento da cidade, reformou o Hospital de Alienados da rua da Tabatinguera, construiu o edifício da antiga Escola Normal, melhorou a iluminação pública. Apesar das críticas dos deputados, pelos gastos que empreendia, o presidente da província investiu no calçamento da cidade nas ruas centrais, utilizando os paralelepípedos, bem como drenou e aterrou áreas inóspitas na Várzea do Carmo, fiscalizando pessoalmente as obras.

A fim de adequar a infraestrutura, a Câmara Municipal decidiu, em 8 de janeiro de 1874, pela publicação de editais que definiam o prazo de noventa dias, sem prorrogação, para os moradores da cidade caíassem a frente de suas casas e muros e calçassem as suas testadas em todas as ruas em que houvesse guias, conforme as posturas municipais. (*Atas da Câmara de São Paulo de 1874*) A região adjacente ao Largo Sete de Abril (atual Praça da República) também cresceu e recebeu os reflexos das modificações urbanas que aconteceram na área. Cada vez mais ficava evidente a necessidade de unir o núcleo antigo à área emergente, sem o incômodo de atravessar o declive do Vale do Anhangabaú. Na década de oitenta já havia determinação quanto a ser erguido um viaduto que facilitasse o acesso dos moradores da área central a região do Largo Sete de Abril e a Estação da Luz. O processo que corre na justiça é finalizado com a vitória do poder público.

A inauguração de linhas de bondes (elétricos), por tração animal, ligando definitivamente o centro a áreas mais afastadas permitiu que algumas regiões adquirissem uma função residencial urbana. Surgem os bairros com infraestrutura adequada aos desejos da elite paulistana, enquanto outras áreas continuavam à margem do progresso urbano. O fato é que São Paulo se urbanizava, seguindo uma crescente estratificação social do espaço. Com a remodelação da área central e o surgimento de bairros nobres há uma elitização dos espaços urbanos. As áreas mais bem providas de infraestrutura urbana ficaram reservadas para moradia da elite e das camadas médias, enquanto as camadas de baixa renda ocuparam os bairros operários e áreas periféricas.

Em 1877, sendo o crescimento da cidade notório, Francisco de Albuquerque e Jules Martin publicam o *Mapa da Capital da Província de São Paulo, seus Edifícios Públicos, Hotéis, Linhas Férreas, Igrejas, Bondes, Passeios, etc.* (Figura 7) A cidade aparecia com traçados bem mais amplos do que as representações feitas no início do século. Os efeitos da economia cafeeira e da linha férrea já eram perceptíveis, destacando-se o Bairro do Bom Retiro e Santa Cecília, onde o resultado do loteamento já era representado. (ASSUNÇÃO, 2004, p. 54)

Nas décadas de 80 e 90, o Bairro do Brás era um dos que apresentava crescimento constante, tendo em vista o número de imigrantes italianos e de outras nacionalidades que chegavam a São Paulo. Ao mesmo tempo, o Bairro do Bom Retiro, com o loteamento de Manfredo Meyer crescia ocupando a região compreendida entre as Várzeas do Tietê e Tamanduateí. As novas famílias que se enriqueceram com o café passaram a ocupar palacetes em regiões mais afastadas, decorando ricamente os espaços internos. O saneamento e a higiene tornaram-se a tônica do discurso do período. A cidade necessitava de um bairro moderno e aprazível que fosse elegante e servisse à elite paulistana. O presidente da província, Florêncio Carlos de Abreu e Silva, deu continuidade às obras de calçamento, aparelhando a via que ligava o Largo de São Bento ao Campo do Guaré, conhecida como Rua São Carlos (atual Florêncio de Abreu).

A reestruturação do desenho urbano de São Paulo se dá em função de um novo viver e pensar da sociedade, bem como do crescente fluxo de imigrantes que chega à cidade. As áreas desocupadas são incorporadas ao núcleo central a fim de atender a demanda imobiliária. A reorganização das grandes cidades europeias influenciou as transformações observadas na antiga cidade colonial. Na Europa as ruas estreitas eram substituídas por avenidas largas e longas, revelando um novo planejamento urbano. Planejamento que os projetos imobiliários da década de setenta, oitenta e noventa contemplaram, dentro do possível. As fazendas e chácaras que ficavam nos arredores foram paulatinamente compradas para serem loteadas, seguindo uma composição de interesses entre os empresários envolvidos com o capital imobiliário e os empresários ligados aos transportes. O crescimento da economia cafeeira e o enriquecimento de muitos fazendeiros permitiram que novos bairros surgissem para atender às necessidades da elite cafeeira. O loteamento dos Campos Elíseos, feito por Frederico Glette e Victor Nothmann, em 1880, marcou o surgimento do primeiro bairro destinado à elite, numa clara evocação ao modelo francês. (HOMEM, 1980)

A ocupação da região das imediações da Estação da Luz pelos senhores do café, como os Campos Elíseos, foi natural. As vias de acesso que conduziam à estação favoreceram a opção de morar próxima ao meio de transporte mais rápido do período. (JORGE, 1988) Frederico Glette e Nothmann aproveitaram a falência da Casa Bancária Mauá para adquirirem as terras da chacara Mauá e fizeram delas o Bairro dos Campos Elíseos, entre 1882 e 1890. Data desta época a abertura das ruas, com a Alameda Barão de Piracicaba, o Largo Princesa Isabel e as Ruas General Osório, dos Protestantes, do Triunfo, dos Andradas, dos Gusmões, Duque de Caxias, Helvétia, Glette, Nothmann e outras. No local, famílias importantes se instalaram, como os Paes de Barros, fazendeiros que enriqueceram com a exploração do café. Na rua Alegre (atual Brigadeiro Tobias) localizava-se as residências de Cândida de Campos Barros, do Barão de Piracicaba e de Raphael Tobias de Aguiar. A exploração dos loteamentos continuou pela área de Santa Cecília e Vila Buarque, que logo em seguida abrigou membros da elite e uma camada média da população enriquecida pelo comércio. Todas as transformações passaram a ser incorporadas nos mapas da cidade, uma vez que a reconfiguração do espaço urbano avançava rápido.

Nos idos de 1881, em função das obras públicas em curso, a Companhia Cantareira de Esgotos, sob a responsabilidade do Engenheiro chefe, Henry B. Joyner foi feito o levantamento e divulga a *Planta da Cidade de São Paulo*. (Figura 8) A transformação da cidade era evidente. O arraial ganhava contornos de uma cidade que merecia o título de imperial. A concentração de edifícios crescia na região central, apontando para o desenvolvimento da cidade para a região do Bairro dos Campos Elísios, com representações de vários terrenos de palacetes. (ASSUNÇÃO, 2004, p. 56)

Em 1886, o presidente da Província de São Paulo, o Conselheiro João Alfredo Corrêa de Oliveira, criou a Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, tendo como objetivo atender às necessidades criadas pela cafeicultura nas terras paulistas. No relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 1886, o presidente da província chamava a atenção para as dificuldades da administração da província sem a existência de um plano, que delineasse o desenvolvimento, tendo em vista a falta de informações adequadas sobre as terras e riquezas para que o crescimento industrial e agrícola se processasse. Ao identificar-se as riquezas da terra seria possível ampliar

a riqueza pública que traria resultados a todos. Desta forma, sua proposta era a da elaboração de cartas ao mesmo tempo, geográficas, topográficas, itinerárias, geológicas e agrícolas, com todos os detalhes sobre população, estabelecimentos, acidentes da superfície, estradas de ferro e rodagem, bem como de outras informações que registassem as características das feições físicas da província. João Alfredo de Corrêa Oliveira deixava transparecer que o conhecimento científico, em especial o saber geográfico, era fundamental para o desenvolvimento da província e da sua melhor exploração.

Na década de 1890, depois da Proclamação da República (1889), seriam publicadas mais duas plantas da capital, uma por Jules Martin, *Planta da Capital do Estado de São Paulo* (1890) e a outra organizada por Gomes Cardim, *Planta Geral da Capital de São Paulo* (1897), revelando que a cidade crescera acentuadamente. (Figuras 9 e 10)

Os registros mostravam claramente a ampliação da área ocupada. No início do século XIX, as poucas ruas e becos marcavam uma área reduzida, a qual paulatinamente foi sendo ocupada e ampliada. Os terrenos devolutos desapareceram progressivamente, dando espaço às moradias dos mais diversos tipos e aos novos estabelecimentos. O crescimento foi mais sensível a partir da segunda metade do século, impulsionado pela força motriz do caminho de ferro. As feições de arraial ficaram no passado. As antigas propriedades são loteadas e novas ruas são abertas. O fluxo de imigrantes contribuiu para acelerar o processo de transformação. O café permitira um novo momento para São Paulo. (SIMONI, 2011)

Nas últimas décadas do século XIX há uma valorização acentuada do espaço urbano devido à especulação imobiliária e paulatinamente se dá o loteamento de áreas, em diferentes regiões, sem um planejamento prévio. O crescimento da cidade fez que o preço da terra sofresse alterações. As melhores terras localizadas em regiões mais adequadas às condições de sobrevivência humana são disputadas pelas famílias com poder aquisitivo mais elevado, enquanto as piores terras passam a ser ocupada pelas classes baixas. A população mais pobre e principalmente os imigrantes sem recursos tenderam a adquirir as terras mais baratas, que se localizavam nas várzeas dos rios Tamanduateí, Anhangabaú e Tietê, ou que ficavam próximas às fábricas e da linha férrea, em paragens mais afastadas do centro. (ARASAWA, 2008)

As ramificações da linha férrea pelo interior acompanharam o movimento da expansão cafeeira, ligando diferentes localidades do interior para São Paulo e daí para Santos por onde escoava a produção cafeeira. Desta forma, a cidade assumiu uma posição estratégica entre o litoral e o oeste paulista onde despontava o crescimento das lavouras cafeeiras. Enquanto centro de convergências da linha férrea, São Paulo passou a ser o centro econômico do Estado, concentrando na cidade uma série de atividades comerciais, boa parte delas ligadas à exportação do café. (SINGER, 1968, p. 33) São Paulo transformava-se numa cidade adequada para todos os tipos de negócios. Além disso, reunia elementos suficientes, desejados pela burguesia cafeeira, para consolidar a modernidade e a civilidade, conforme os padrões de valores culturais europeus. Todo esse conjunto de transformações farão com que nas primeiras décadas do século XX a estrutura da cidade passasse por uma transformação mais acentuada. Mudanças que podem ser lidas nos mapas e cartas que narram a metamorfose do corpo urbano da cidade de São Paulo.



Figura 1 - Planta da Cidade de São Paulo levantada em 1810 pelo engenheiro Rufino José Felizardo e Costa

Fonte: <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1810.htm>

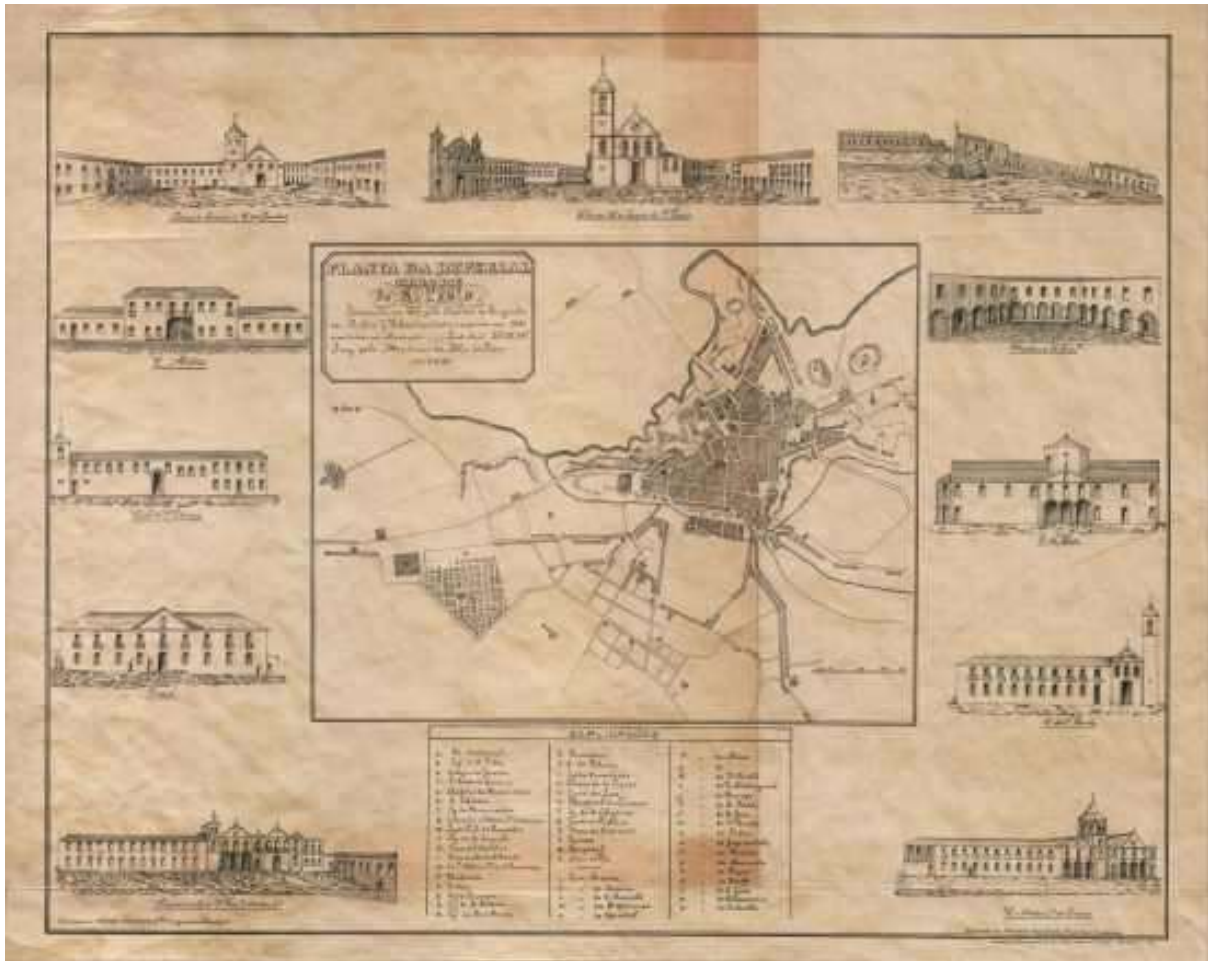


Figura 2 - Planta levantada em 1810 pelo capitão engenheiro Rufino Felizardo e Costa copiada em 1841.

Fonte: <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1841a.htm>

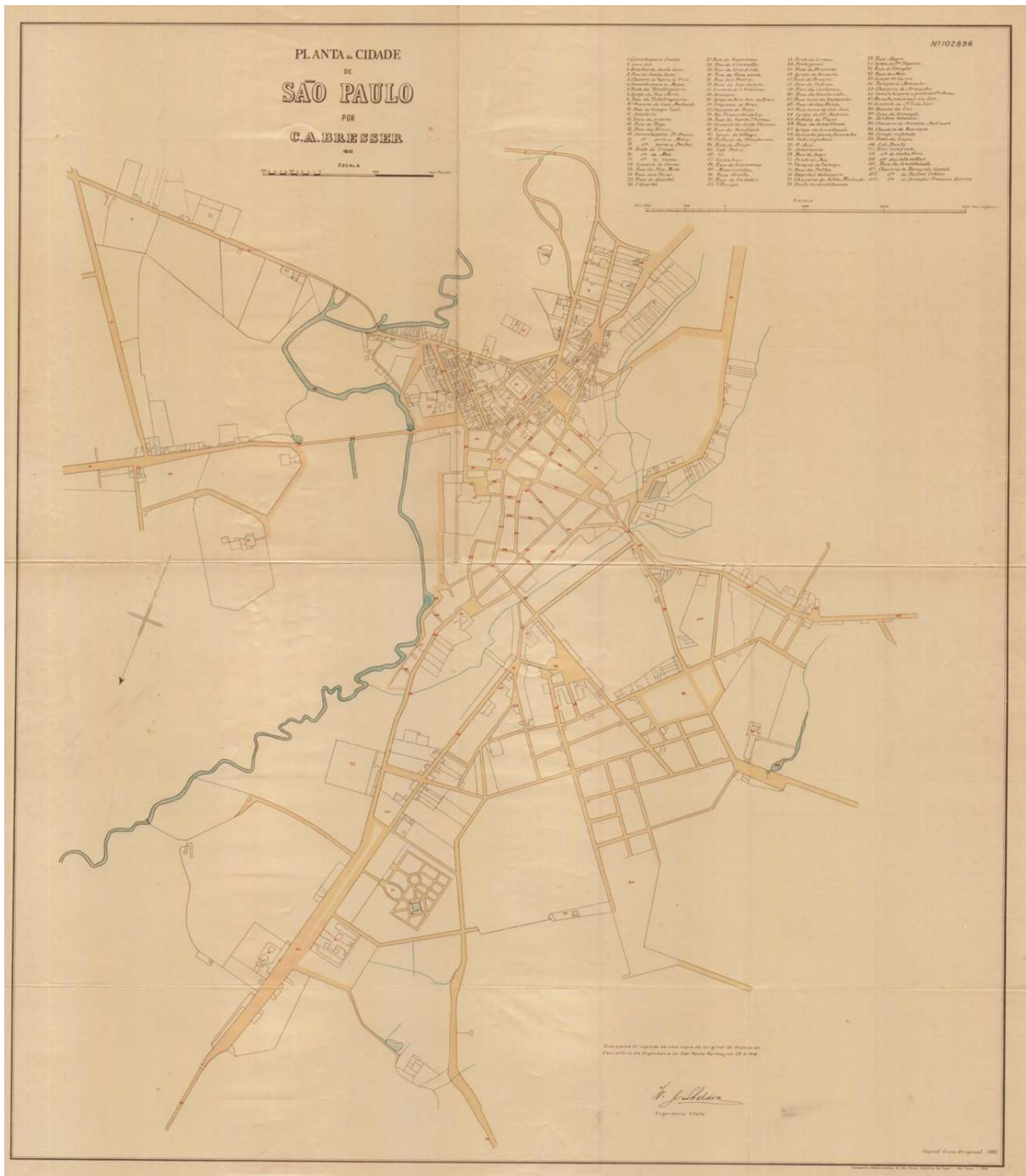


Figura 3 - Planta da Cidade de São Paulo elaborada por Carlos Bresser – 1841

Fonte: <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1841b.htm>



Figura 4 - Carta da capital de São Paulo elaborada por José Jacques da Costa Ourique - 1842

Fonte: <http://www.arquiamicos.org.br/info/info20/i-1842.htm>

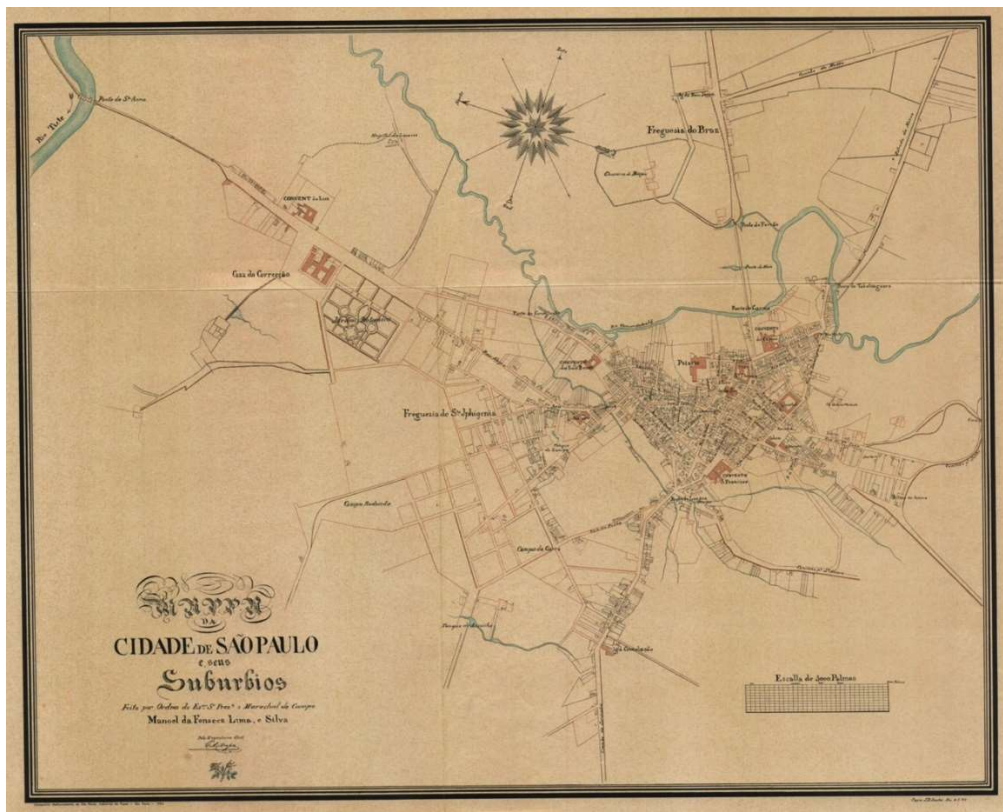


Figura 5 - Mapa da Cidade de São Paulo e seus Subúrbios elaborada por Carlos Bresser – 1847

Fonte: <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1847.htm>

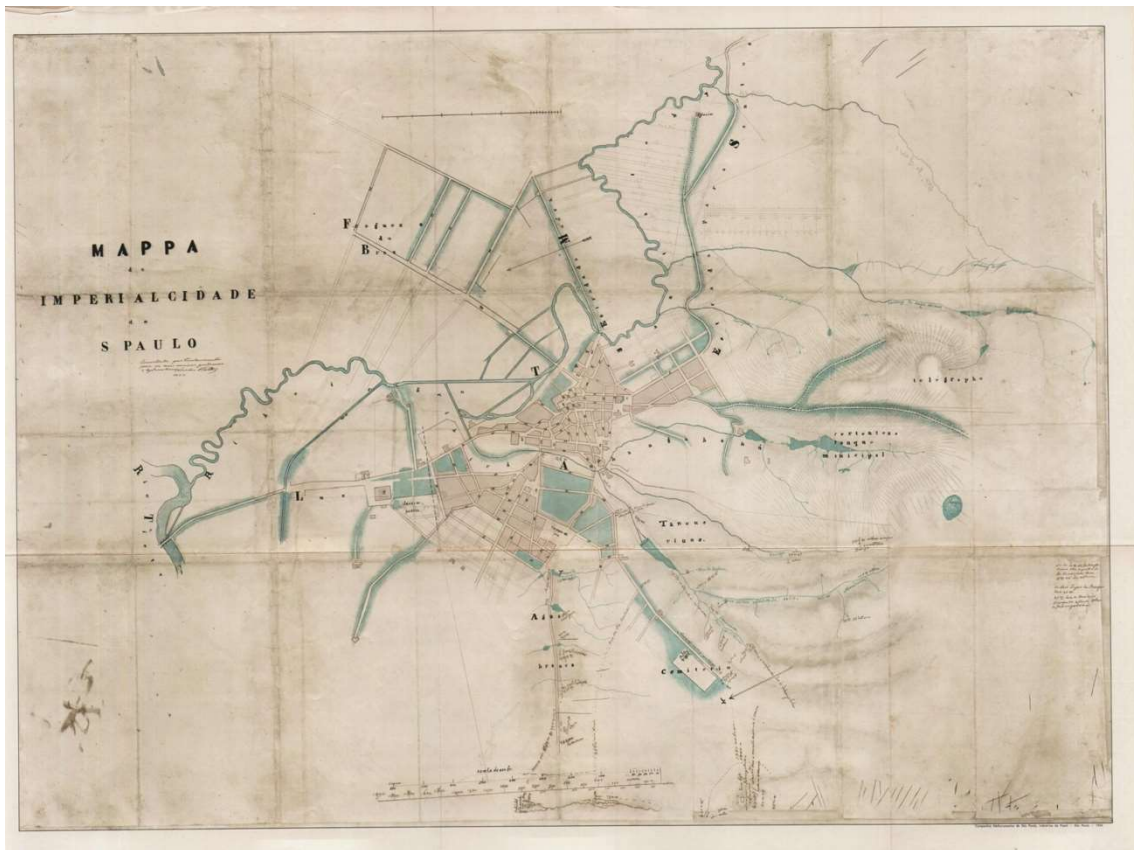


Figura 6 - Mapa da Imperial Cidade de São Paulo elaborado por Carlos Rath – 1855

Fonte: <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/img/1855-download.jpg>

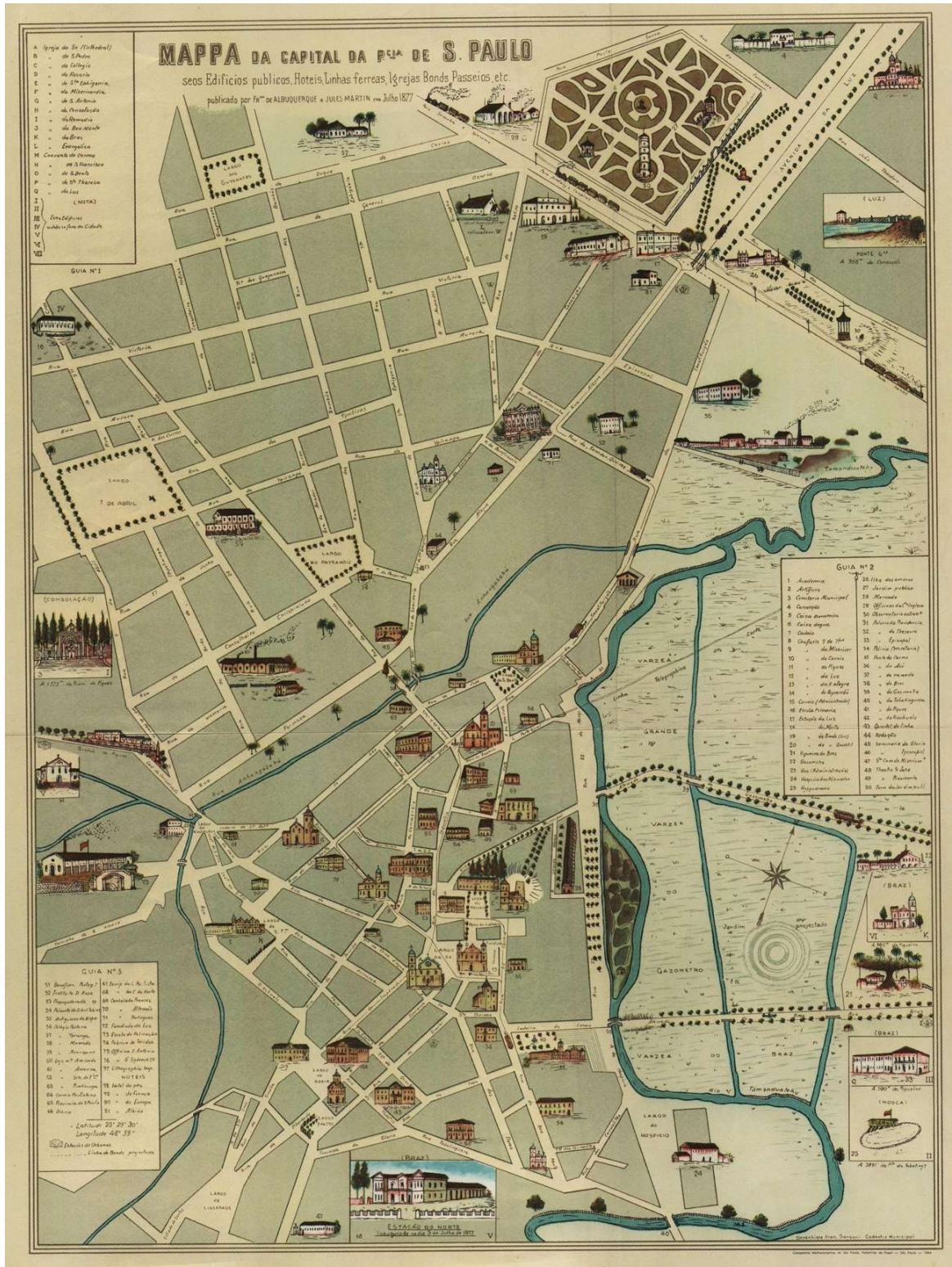


Figura 7 - Mapa da Capital da Província de São Paulo publicado por Francisco de Albuquerque e Jules Martin, 1877

Fonte: <http://www.arquiamicos.org.br/info/info20/i-1877.htm>

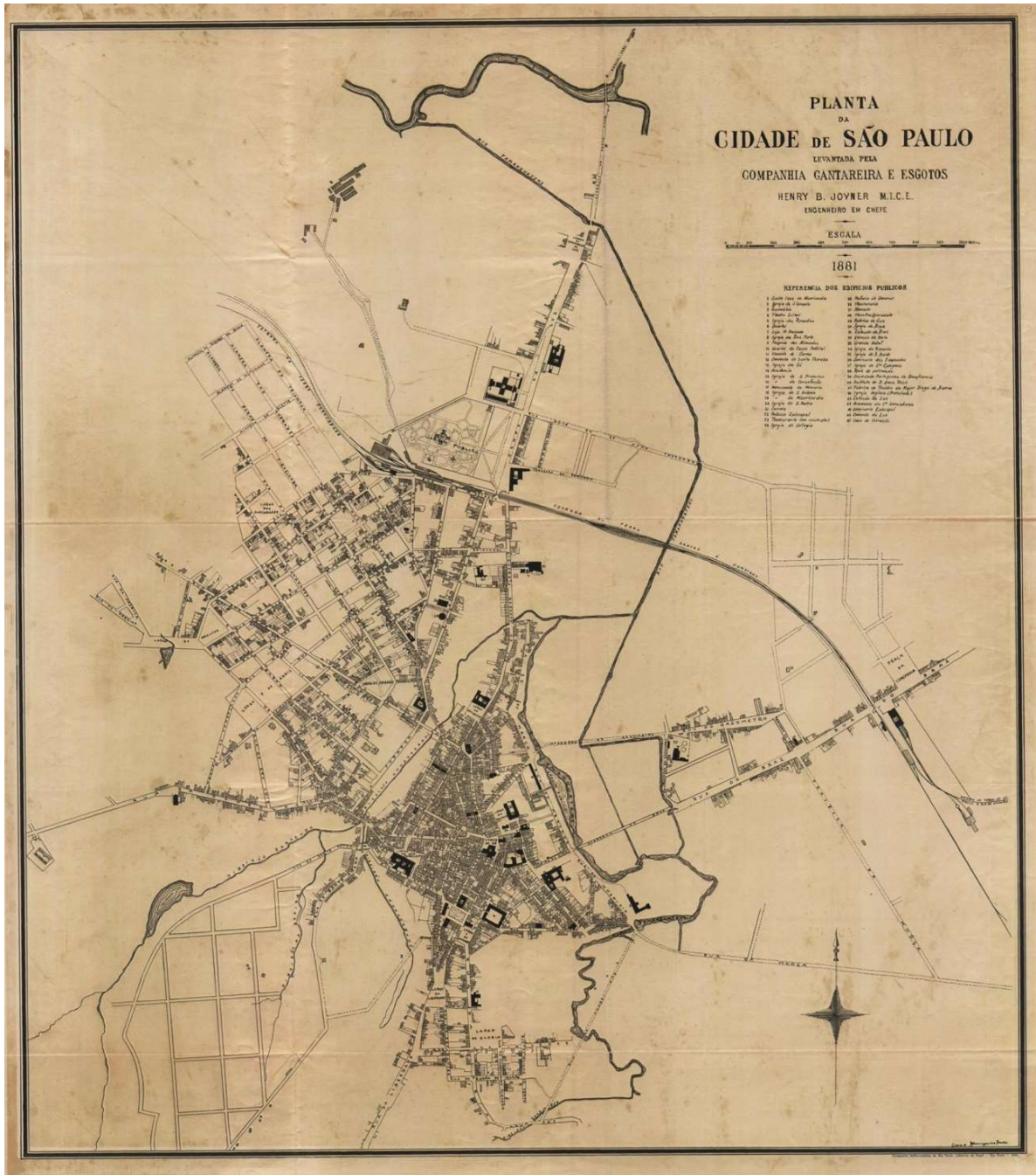


Figura 8 - Planta da Cidade de São Paulo levantada Henry B. Hoyner - 1881

Fonte: <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1881.htm>

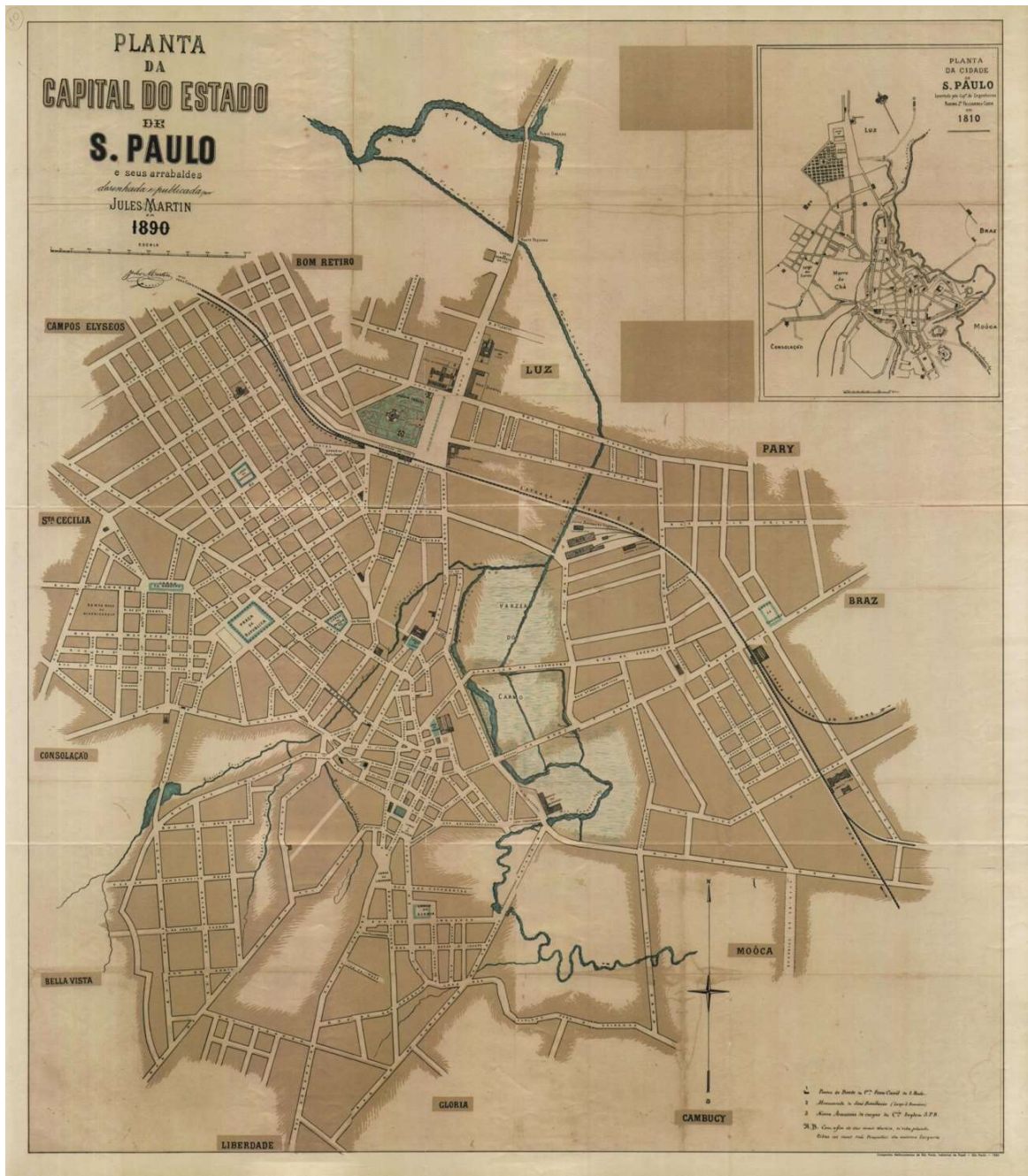


Figura 9 - Planta da Capital do Estado de São Paulo desenhada e publicada por Jules Martin – 1890.

Fonte: <http://www.arquiamicos.org.br/info/info20/img/1890-download.jpg>

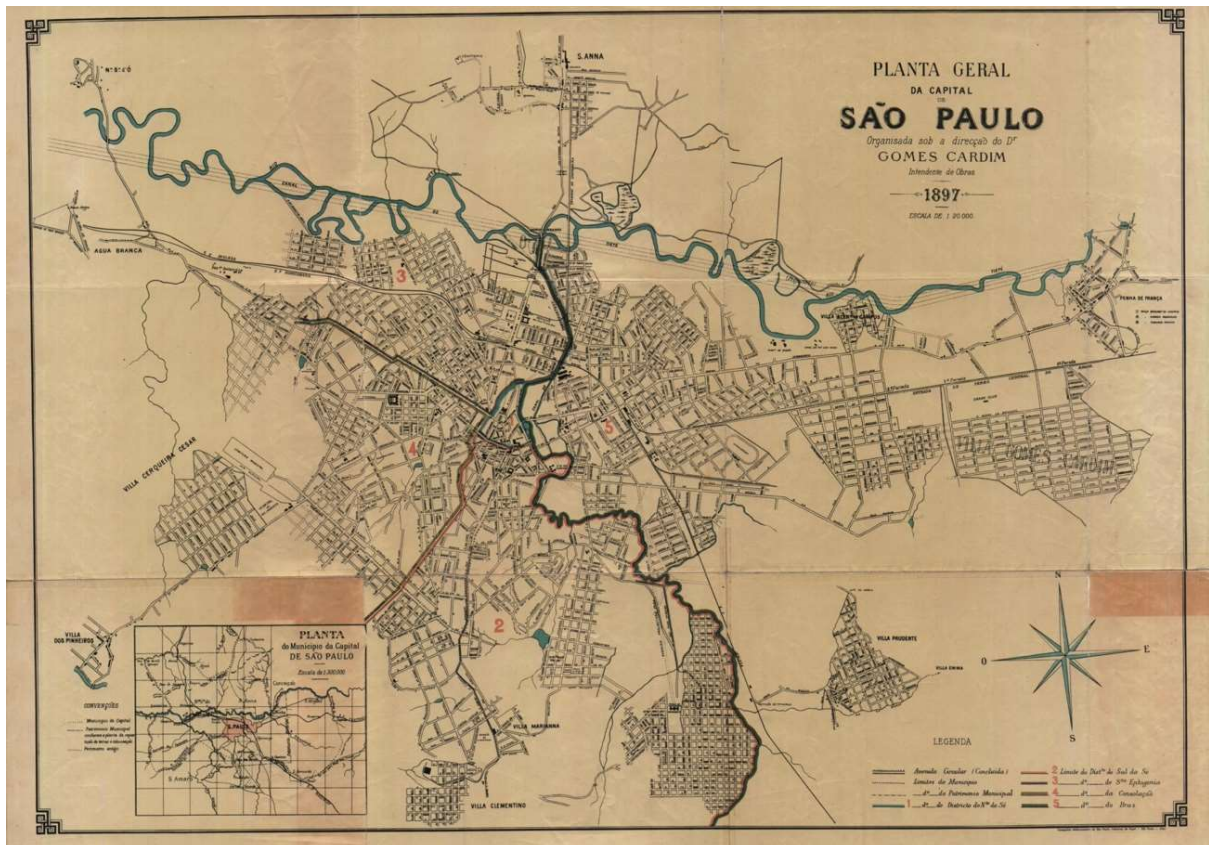


Figura 10 - Planta Geral da Capital de São Paulo organizada por Gomes Cardim – 1897.

Fonte: <http://www.arquiamicos.org.br/info/info20/img/1897-download.jpg>

Referências Bibliográficas

- ALMEIDA Jr., João Mendes. *Monographia do Municipio da cidade de São Paulo*. São Paulo: Jorge Seckler, 1882.
- AMARAL, Antonio Barreto do Amaral. *Dicionário de História de São Paulo*. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1980. (Coleção Paulística; v. 19)
- ARASAWA, Cláudio Hiro. *Engenharia e Poder – construtores da nova ordem em São Paulo*. São Paulo: Alameda, 2008.
- ARROYO, Leonardo. *Igrejas de São Paulo*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1966.
- AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Viagens pelas províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo (1858)*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/EDUSP, 1980.
- AZEVEDO, Aroldo (org.). *A cidade de São Paulo*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1958.
- BESSE, Jean-Marc. « Cartographie et pensée visuelle. Réflexions sur la schématisation graphique ». In : *Colóquio "Expériences de terrain et compétences cartographiques"*. Maison Interuniversitaire des Sciences de l'homme – Alsace/Agence Nationale de la Recherche, Strasbourg, 9 juin 2006. Disponível em: http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/25/67/10/PDF/Cartographie_et_pensee_visuelle.pdf

BOMTEMPI, Silvio. *O bairro da Penha*. São Paulo: Prefeitura Municipal – Secretaria de Educação e Cultura, série História dos Bairros de São Paulo vol. III, 1969.

BRUNO, Ernani da Silva. *História e tradições da cidade de São Paulo*. São Paulo: Prefeitura de São Paulo/Hucitec, 1984, 3 vols.

CAMPOS, Candido; GAMA, Lúcia e SACCHETA, Vladimir (organizadores). *São Paulo metrópole em trânsito – percursos urbanos e culturais*. São Paulo: Editora Senac, 2004.

CAMPOS, Eudes. “São Paulo: desenvolvimento urbano e arquitetura sob o império”. In: PORTA, Paula (org.) *História da cidade de São Paulo – a cidade no império 1823-1889*. São Paulo: Paz e Terra, 2004, pp. 187-250.

CINTRA, Jorge Pimentel. “A primeira planta cartográfica da cidade de São Paulo”. In: *Boletim de Ciências Geodésicas*, vol. 16, núm. 2, abril-junho, 2010, pp. 332-346.

_____. “Técnicas de leituras de mapas históricos: uma proposta”. In: *Revista Brasileira de Cartografia*, no. 67, 2015, pp. 773-786.

DICK, Maria Vicentina de Paula do Amaral. *A dinâmica dos nomes na cidade de São Paulo 1554-1897*. São Paulo: Annablume, 1997.

FOUCAULT, Michel. “Sobre a geografia”. In: MACHADO, R. (Org.). *Microfísica do poder*. Rio de Janeiro: Graal, 1984, p.153-165.

FREITAS, Affonso A. *Tradições e Reminiscências paulistanas*. São Paulo: Governo do Estado, 1978.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e Fronteiras*. 3.ed. São Paulo: Cia. das Letras, São Paulo, 1995.

_____. *O Extremo Oeste*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

HOMEM, Maria Cecília Naclério. *Higienópolis*. São Paulo: Prefeitura Municipal – Secretaria de Educação e Cultura, série História dos Bairros de São Paulo vol. XVII, 1980.

HOMEM, Maria Cecília Naclério. *O palacete paulistano e outras formas urbanas de morar da elite cafeeira: 1867-1918*. Martins Fontes: São Paulo, 1996.

JORGE, Clóvis de Athayde. *Luz*. São Paulo: Prefeitura Municipal – Secretaria de Educação e Cultura, série História dos Bairros de São Paulo vol. XXVII, 1988.

KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de Viagens e Permanências nas Províncias do Sul do Brasil*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/EDUSP, 1980.

LE GOFF, Jacques. *Por amor às cidades*. São Paulo: Editora da UNESP, 1988.

LE MOS, Carlos A. C. *O álbum de Afonso*. São Paulo: Pinacoteca do Estado de São Paulo, 2001.

LUZ, Rogério Ribeiro da. *Centro Velho de São Paulo*. São Paulo: Massao Ohno, 1999.

MARCÍLIO, Maria Luiza. *A cidade de São Paulo – Povoamento e População (1750-1850)*. São Paulo:

Pioneira/Edusp, 1974.

MARQUES, Manuel E. de Azevedo. *Província de São Paulo*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1980, II tomos.

MARTINS, Antônio Egídio. *São Paulo Antigo*. São Paulo: Comissão Estadual da Cultura, 1973.

MORSE, Richard. *Formação Histórica de São Paulo*. São Paulo: Difel, 1970.

MOURA, Carlos Eugênio M. *Vida Cotidiana em São Paulo no século XIX*. São Paulo: Ateliê Editorial/Unesp/Imprensa Oficial, 1998.

MOURA, Paulo Cursino. *São Paulo de outrora (evocações da metrópole)*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1980.

NERO, Marcelo Antonio et alli. "Dinâmica Morfológica da cartografia paulista". In: *Anais 3º Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica*. Belo Horizonte: Univ. Federal de Minas Gerais, 2016.

OLIVEIRA, Antonio Rodrigues Veloso de. *Memória sobre o melhoramento da província de São Paulo*. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1978.

SANT'ANNA, Nuto. *São Paulo no século XVIII*. São Paulo: Secretaria da Cultura, Ciência e Tecnologia – Conselho Estadual de Cultura, 1977.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço, técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1997.

SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968.

SIMONI, Lucia Noemia. "A Planta da cidade de São Paulo de 1897: uma cartografia da cidade existente ou da cidade futura?". In: *Arquivos do Museu de História Natural e Jardim Botânico*. Belo Horizonte: UFMG, Museu de História Natural, 2011, vol. 20, tomo II, pp. 301-328.

TAUNAY, Afonso de E. *História da cidade de São Paulo sob o império*. São Paulo: Sec. Municipal de Cultura, 1977.

WERNET, Augustin. *A igreja paulista no século XIX*. São Paulo: Ática, 1987.

São Paulo antigo: plantas da cidade. São Paulo: Editora Melhoramentos/ Comissão do IV Centenário da Cidade de São Paulo, 1954.

São Paulo onde está sua história. São Paulo: Museu de São Paulo Assis Chateaubriand/ Secretaria do Estado da Cultura/ Secretaria Municipal de Cultura, 1981.

São Paulo 450 anos: a escola e a cidade. São Paulo: BEI Comunicação, 2004.

Alterações da paisagem histórica urbana da área central do distrito federal (cidade do Rio de Janeiro) – 1ª metade do século XX

Tainá Laeta¹

Luiza Barbedo Martins Gusmão de Souza¹

Angelline Maciel Bulla¹

Paulo Márcio Leal de Menezes¹

1. Universidade Federal do Rio de Janeiro – Instituto de Geociências – Departamento de Geografia – Laboratório de Cartografia (GeoCart) – Av. Athos da Silveira, 274, Cidade Universitária – Ilha do Fundão, CEP: 21941916, Rio de Janeiro (RJ), Brasil.

tainalaeta@ufrj.br; luizabarbedo@outlook.com; angellinembulla@gmail.com; pmenezes@igeo.ufrj.br

Palavras-chave: Cartografia histórica, Distrito Federal, Cidade do Rio de Janeiro, Paisagem histórica urbana.

Introdução

No século XVIII ideias higienistas iniciam o debate sobre o saneamento da cidade, entretanto, no século XIX as epidemias de febre amarela (1849-1850) e cólera (1855), reforçam o discurso do já crescente debate sobre saúde pública e saneamento. A primeira década do século XX para a cidade do Rio de Janeiro é marcada por grandes transformações urbanas.

Segundo Bernardes (1995, p.81) e Abreu (2005, p. 59): “uma época de grandes transformações, motivadas, sobretudo, pela necessidade de adequar a forma urbana às necessidades reais de criação, concentração e acumulação do capital”.

Trazendo um histórico, a capital da república que outrora fora um velho burgo colonial, se transformara em grande metrópole. Assim, passando por diferentes funções, desde núcleo fortificado visando a defesa da Guanabara, posteriormente porto da área canaveira do recôncavo da Guanabara, porto de ouro vindo das Minas Gerais e capital da colônia e império. Tais funções implicaram em grandes transformações da hoje conhecida cidade do Rio de Janeiro, ampliando consideravelmente seu espaço urbano, entretanto, o seu confinamento a uma planície relativamente pequena conservou em sua estrutura e forma um aspecto colonial até depois da independência (BERNARDES, 1995, p.81).

Mas é no final do século XIX e início do século XX que a cidade irá assumir um novo caráter, além de contar com a função de capital político-administrativa do país, outra função assumida foi como porto e capital econômica e financeira da região cafeeira que abrangia o território fluminense e mineiro. A convergência de capital político-administrativa, econômica e financeira levará a capital do Brasil sofrer grande pressão urbana, com a intensificação do uso e expansão do solo urbano, principalmente na área central da cidade.

O início do século XX é marcado pela retomada do poder pela oligarquia cafeeira, tendo esta sido cristalizada durante a administração do presidente Rodrigues Alves (1902-1906) que indicou para prefeitura do Distrito Federal, Francisco Pereira Passos (1902-1906). Pereira Passos havia sido um dos responsáveis do plano da Comissão de Melhoramentos (1874), que assim como a Junta Central de Saúde, tinha como propósito resolver as contradições que a cidade apresentava, ou seja, como a capital da república, sede dos poderes políticos e econômicos ainda coexistir em sua área central características coloniais, tais como ruas estreitas, carroças, animais e cortiços. “Era preciso acabar com a noção de que o Rio era sinônimo de febre amarela e de condições anti-higiênicas, e transformá-lo num verdadeiro símbolo do “novo Brasil”.

Após e exposto, o objetivo do presente trabalho é através dos documentos históricos cartográficos, analisar as mudanças na paisagem histórica do então Distrito Federal (Cidade do Rio de Janeiro), na primeira metade do século XX, mais especificamente no Centro da Cidade, isto é, os bairros que no passado compuseram a primeira área de ocupação da cidade.

Materiais e procedimentos metodológicos

Para elaboração do trabalho, contou-se com os documentos cartográficos: *Planta de Cidade do Rio de Janeiro – Carta Cadastral do Distrito Federal (1900)*; *Planta dos Melhoramentos (1904)*, *Planta da Cidade do Rio de Janeiro (1913)*, *Planta da Cidade do Rio de Janeiro – (1928)*, *Planta Informativa do Centro da Cidade do Rio de Janeiro (1932)*, *Trecho da Carta do Distrito Federal (1946)* e a base cartográfica da cidade do Rio de Janeiro na escala 1:10.000 (Instituto Pereira Passos).

Vale destacar que, todos os documentos históricos cartográficos obtidos se encontram guardados na Biblioteca Nacional. Após a obtenção das plantas históricas, foi realizado o georreferenciamento das plantas históricas na plataforma *ArcGIS* a partir da base cartográfica da cidade do Instituto Pereira Passos – IPP na escala 1:10.000.

Em seguida, foi feita a vetorização das feições de vias, quadras, linha de costa e relevo das plantas históricas. Por último, foi realizada a análise da paisagem histórica do Centro da Cidade do Rio de Janeiro. Assim, após o processamento dos dados, foi possível constatar que a área central da cidade do Rio de Janeiro passou por significativas alterações, fruto de grandes e constantes intervenções.

Resultados

O mapa de 1900 (Figura 1) apresenta a presença com pouca alteração dos quatro morros balizadores da “cidade velha”, isto é, os morros do Castelo, São Bento, Santo Antônio e Conceição, além dos outros morros que compunham a paisagem do Centro: Senado, Providência, Pinto, Gamboa e Saúde. No que tange a linha de costa, esta apresenta-se sem aterramento, ou seja, muito próxima de sua fisiografia original. Também se observa uma quantidade significativa de ruas e existência da já Estrada de Ferro Central do Brasil (antiga Estrada de Ferro Dom Pedro II até 1889).

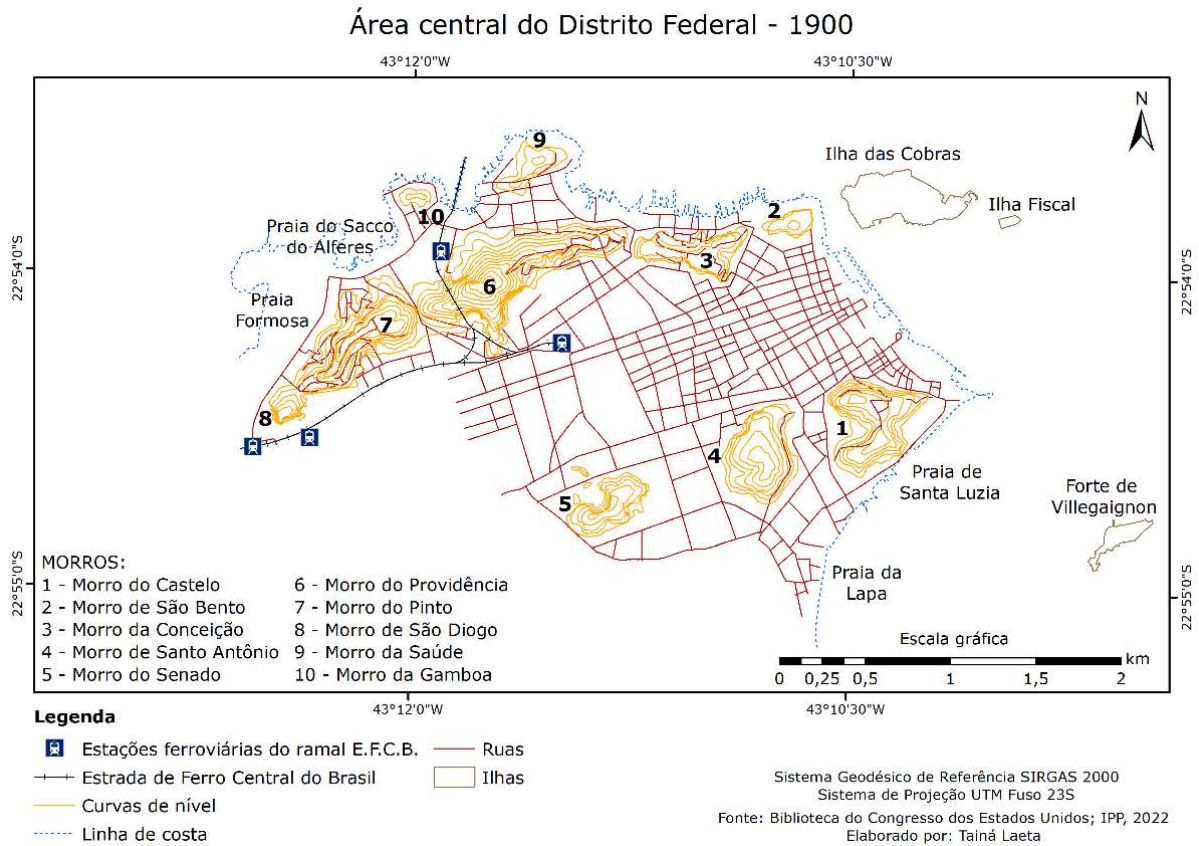


Figura 1 – Mapa do centro do Distrito Federal do ano de 1900 (considerando como limite os atuais bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo, Centro e Lapa). Fonte: Biblioteca do Congresso dos Estados Unidos.

No entanto, é a partir do mapa de 1904 (Figura 2) que se observa uma brusca mudança na paisagem histórica do Centro da Cidade, com a retinização da linha de costa, por exemplo, com a reforma portuária e abertura da avenida do Cais (atual avenida Rodrigues Alves), projeções de demolição do Morro do Senado (1880-1906) e a abertura da Avenida Central (1904-1905) (atual Avenida Rio Branco).

O mapa de 1913 já consta o total desmonte do Morro do Senado, além da significativa redução dos demais morros da cidade. Destaca-se ainda a projeção de ampliação dos limites da Ilha das Cobras, abertura de vias e representação dos armazéns do cais do porto. Em 1928 consta o total desmonte do Morro do Castelo juntamente com a projeção de aterramento de abertura de vias na Ponta do Calabuço, projeção de demolição do Morro do Santo Antônio, redução dos outros morros da cidade e projeção da ampliação da Ilha das Cobras e sua ligação com a Ilha Fiscal.

Área central do Distrito Federal - 1904

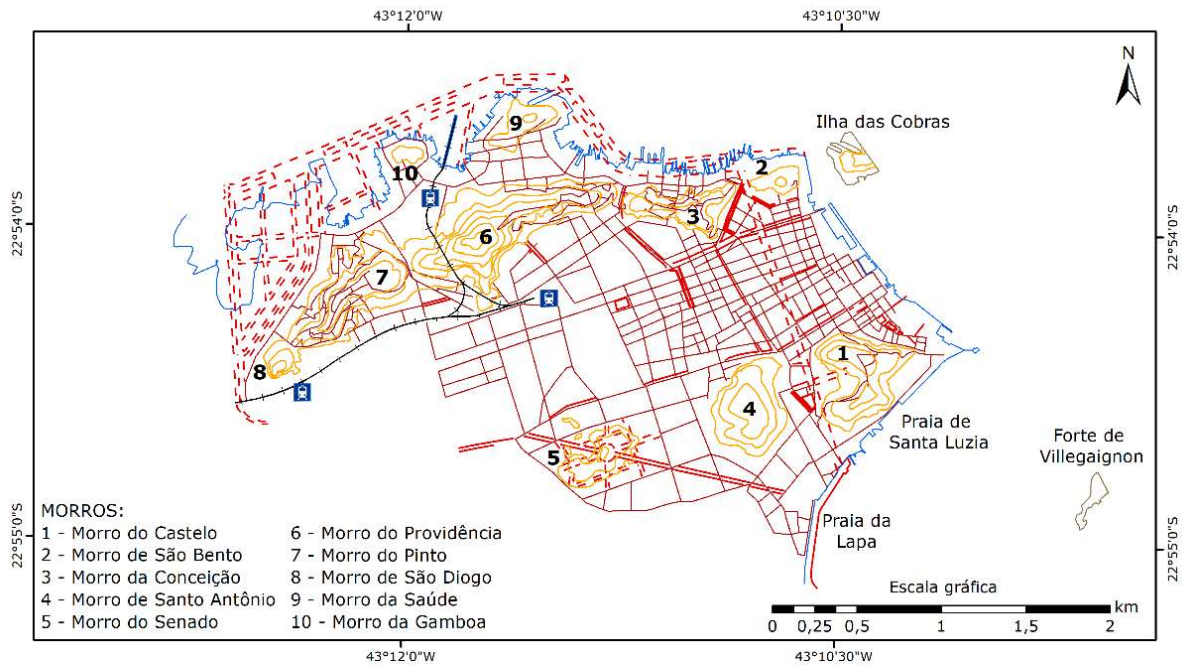


Figura 2 – Mapa do centro do Distrito Federal do ano de 1904 (considerando como limite os atuais bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo, Centro e Lapa). Fonte: Biblioteca Nacional.

No mapa de 1932 destaca-se a projeção das vias férreas, expansão e consolidação da Ilha das Cobras, projeção do desmonte do Morro de Santo Antônio com seu projeto de arruamento e, projeção de remodelação da cidade na esplanada do Morro do Castelo e a Ponta do Calabouço. Destaca-se ainda no mapa de 1932 a redução dos morros da Providência e do Pinto.

Por último, o mapa de 1946 (Figura 3) destaca a drástica redução ou desaparecimento dos morros da cidade, por exemplo, o Morro da Saúde. Assim, como ressalta na área conhecida como Ponta do Calabouço, seu maior aterramento com terra dos desmontes de outros morros para a construção do primeiro aeroporto civil do Brasil em 1934 e inaugurado em 1936. Destaca-se ainda o adensamento das linhas férreas desde o mapa de 1932 e a representação de duas pedreiras no Morro da Providência, mais especificamente entre as projeções de dois túneis a serem abertos na cidade.

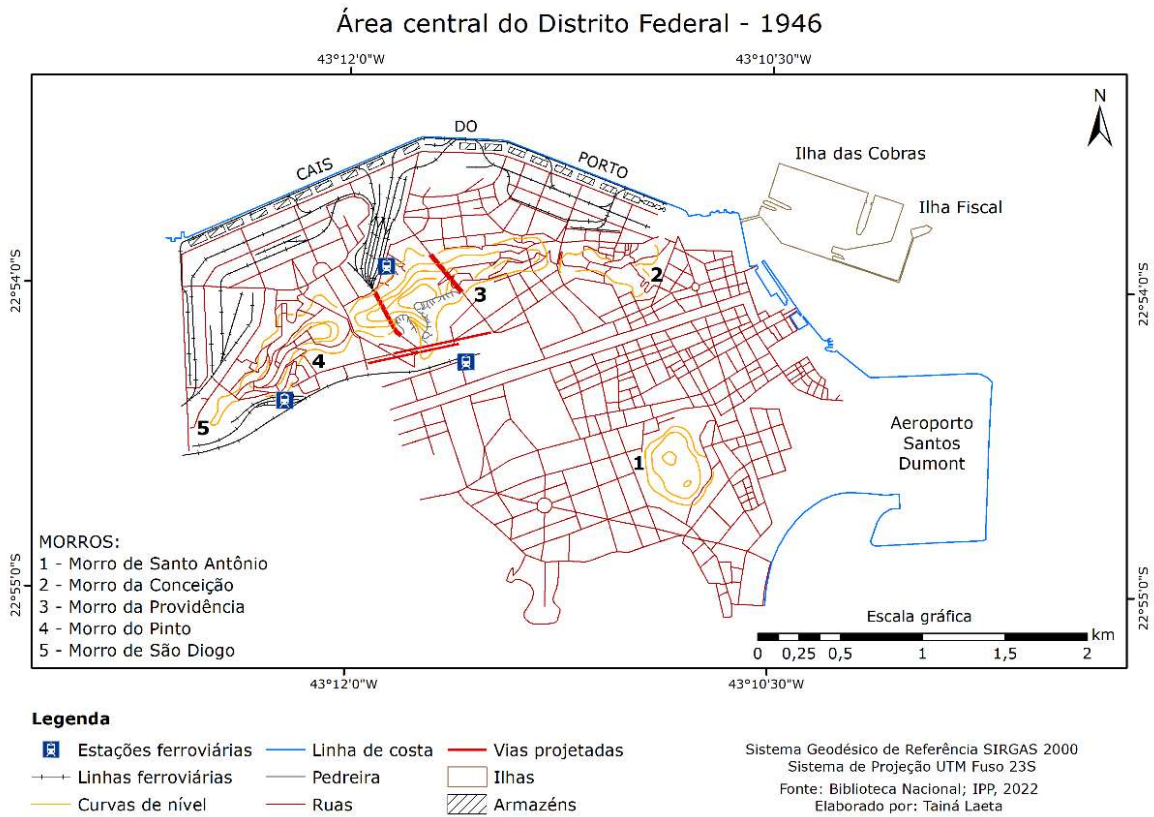


Figura 3 – Mapa do centro do Distrito Federal do ano de 1946 (considerando como limite os atuais bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo, Centro e Lapa). Fonte: Biblioteca Nacional.

Discussão

Como citado anteriormente, a cidade não poderia existir com as contradições das dinâmicas urbanas coloniais e republicanas. Pereira Passo como gestor do Distrito Federal no período de 1902 a 1906, imprimiu na cidade neste curto período sua maior transformação, ou seja, um verdadeiro programa de reforma urbana. “Era preciso, também, criar uma nova capital, um espaço que simbolizasse concretamente a importância do país como principal produtor de café do mundo, que expressasse os valores e os *modi vivendi* cosmopolitas e modernos das elites econômica e política nacionais”.

Para o sucesso de seu programa de reformas, Pereira Passos logo após ser nomeado reorganizou a antiga Comissão da Carta Cadastral no ano de 1903, que passou a se chamar Serviço da Carta Cadastral. Este teve como função oferecer apoio logístico às obras que seriam realizadas sob o título (propaganda) “Embelezamento e Saneamento da Cidade”. Antes da reorganização da Comissão da Carta Cadastral Pereira Passos havia realizado sua primeira obra, o alargamento da rua do Sacramento que a partir de 1910 passaria a se chamar Avenida Passos (ABREU, 2005, p. 60).

O Serviço da Carta Cadastral logo que reestruturado, determinou o recuo progressivo dos edifícios e a uniformização e numeração dos planos de alinhamento das ruas da cidade. Um dos planos de alinhamento referia-se a ligação entre os bairros da Lapa e do Estácio e para isso foi estipulado a abertura das Salvador de Sá e Mem

de Sá, de 17 metros de largura em terrenos adquiridos com a conclusão do desmorte Morro do Senado no ano de 1906, como pode ser observado na figura 2.

Os referidos terrenos adquiridos adjacentes ao Morro do Senado, serviam de residência a população pobre das freguesias de Santo Antônio e Espírito Santo. Nesse sentido, a remoção de tais famílias marca o processo de renovação urbana das freguesias centrais, que em primeiro penalizou os bairros operários.

A abertura de novas vias urbanas de circulação da cidade, visava o alargamento das principais vias arteriais. Vale destacar que na maioria dos casos a prefeitura desapropriava além do necessário a ser utilizado na abertura e alargamento das vias.

As obras realizadas na remodelação urbana da cidade eram majoritariamente de responsabilidade da prefeitura, entretanto, algumas obras foram financiadas e realizadas pelo Governo Federal. Dentre elas, a mais importante na transformação da forma urbana foi a construção da Avenida Centra (1904-1905) e atual Avenida Rio Branco (Figura 2 e 4). A Avenida Central era importante na complementação de outras duas obras na mudança da forma da cidade. Isto é, o novo porto do Rio de Janeiro, obra também de responsabilidade da União, e a Avenida Beira Mar sob responsabilidade da Prefeitura na gestão de Pereira Passos (Figura 2).

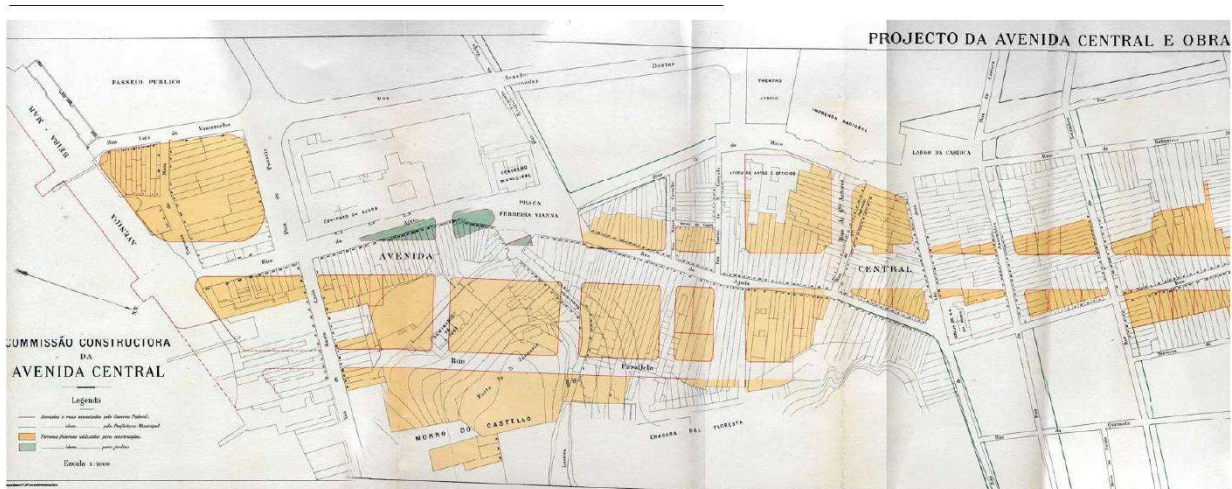


Figura 4 – Projeto da Avenida Central. Fonte: Abreu (2005).

O início do século XX na gestão de Pereira Passos é marcado por grande remodelação da forma da cidade, através de grandes obras e principalmente grandes desapropriações da população mais carente.

Outro plano urbano que teve impacto na remodelação urbana da cidade foi o Plano Agache (1928-1930). Elaborado pelo arquiteto e urbanista francês Alfred Agache, sob a gestão do Prefeito do Distrito Federal Prado Júnior (1926-1930), que tinha como objetivo ordenar e embelezar a cidade do Rio de Janeiro segundo critérios funcionais e de estratificação social do espaço, por exemplo, com a construção do aeroporto Santos Dumont (Figura 3). O Plano Agache não foi implementado, no entanto, várias obras previstas no plano foram realizadas na cidade.

Conclusão

As remodelações ocorridas na área central do Rio de Janeiro, através do alargamento e abertura de novas vias de circulação, demolição dos morros com a criação de esplanadas e ampliação da linha de costa, visava a renovação urbana das antigas freguesias centrais, ou seja, implicando na expansão da área central do Rio de Janeiro atingindo assim os bairros operários. Tais remodelações na área central vão implicar diretamente na expansão e remodelação da cidade como um todo.

A primeira metade do século XX é um período marcado pela expansão do tecido urbano do Rio de Janeiro, representada por dois vetores de crescimento da cidade de maneiras distintas. Um vetor de crescimento em direção a zona norte e sul, caracterizado pelo deslocamento da população de classe média e alta. Tais zonas, vale ressaltar, receberam investimentos do Estado e de companhias concessionárias de serviços públicos. O segundo vetor em direção aos subúrbios cariocas e fluminenses, caracterizados por uma população proletária.

Referências bibliográficas

ABREU, Maurício de Almeida. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLANRIO/Zahar, 1987. 147p.

BERNARDES, Lysia & SOARES, Maria Therezinha de Segadas. **Rio de Janeiro: cidade e região**. Rio de Janeiro: Coleção Biblioteca Carioca, 1995. 159p.

INSTITUTO PEREIRA PASSOS (IPP). **Base Cartográfica do Município do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro – Sistema de Informações Urbanas (SIURB), 2024. Escala 1:10.000.

PLANTA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Organizada, sob a direção do Dr. Manoel Pereira Reis, pela comissão da Carta Cadastral do Distrito Federal, instituída pelo Dr. Candido Barata Ribeiro e publicada na administração do Dr. João Felipe Ferreira. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1900. Escala: 1:10.000. Disponível em: <https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart523904/cart523904.jpg>. Acesso em: 25 jun. 2013.

PLANTA DOS MELHORAMENTOS PROJECTADOS – PLANTA ORGANISADA PELA REPARTIÇÃO DA CARTA CADASTRAL. Prefeitura do Distrito Federal pelo Prefeito Dr. Francisco Pereira Passos – incluindo os melhoramentos projectados pelo governo federal. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1904. Escala: 1:10.000. Disponível em: <https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart174227/cart174227.jpg>. Acesso em: 19 set. 2022.

PLANTA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Organizada na Administração do Prefeito General Bento Ribeiro – Directoria Geral de Obras e Viação. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1913. Escala: 1:20.000. Disponível em: <https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart326440/cart326440.jpg>. Acesso em: 06 jul. 2023.

PLANTA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Organizada na Carta Cadastral – Directoria Geral de Obras e Viação, Prefeitura do Districto Federal – Prefeito Antonio Prado Junior. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1928. Escala: 1:15.000. Disponível em: <https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart175364/cart175364.jpg>. Acesso: 03 mar. 2020.

PLANTA INFORMATIVA DO CENTRO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Especialmente Organizada para o Guia Briguiet pelo Professor Arthur Duarte Ribeiro. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1932. Escala gráfica de 500 metros. Disponível em: <https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart451455/cart451455.jpg>. Acesso em: 09 nov. 2022.

TRECHO DA CARTA DO DISTRITO FEDERAL. Ministério da Guerra – Gabinete Fotocartográfico. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1946. Escala: 1:10.000. Disponível em: <https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart42703/cart42703.jpg>. Acesso: 18 abr. 2023.

**ÁREA TEMÁTICA 5 – CARTOGRAFIA TEMÁTICA E REPRESENTAÇÕES
TERRITORIAIS**

Santa Anna do Catú no mapa da ferrovia: o olhar cartográfico sobre as nuances do território

Adriana Andrade Arnaut

Paulo Márcio Leal de Menezes 2

1 Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Baiano, Rua Barão de Camaçari, 118 – Centro – CEP 48110-000 – Catu/BA

2 Universidade Federal do Rio de Janeiro, Av. Athos da Silveira Ramos 274 – CCMN – Bloco H – Sala H1 – 017 – Cidade Universitária – CEP 21941-590 – Rio de Janeiro/RJ

adriana.arnaut@ifbaiano.edu.br; pmenezes@acd.ufrj.br

RESUMO

A Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco cruzou o território de Santa Anna do Catú (atual Catu) em 1863, ano em que foi oficialmente inaugurada na Província da Bahia, ligando a cidade da Bahia (Salvador) à vila de Santo Antonio das Alagoinhas (atual cidade de Alagoinhas). A implantação da estrada de ferro buscou conectar os produtores aos consumidores e, pelos vagões de trem, eram carregados gêneros produzidos no interior da Província da Bahia para a capital, e vice-versa, além de transportar pessoas e animais, movimentando economicamente e socialmente as localidades por onde os trilhos passavam. O município de Santa Anna do Catú localizava-se no percurso da estrada de ferro e foi cartografado nas folhas nº 5, 6 e 7 da composição intitulada *Mappa para servir a estrada de ferro para comunicação entre a cidade da Bahia e o ponto de Joazeiro no Rio de São Francisco*, elaborada originalmente pelo Engenheiro Charles Vignoles. As folhas trazem em seu conteúdo, elementos da época de transição do povoado de Santa Anna do Catú para vila, retratando a ocupação espacial deste território no bordo da ferrovia, bem como revelando aspectos da atividade humana catuense através da simbologia cartográfica, dentre a qual são representados engenhos, terras de criação e cultivos e signos toponímicos. Assim, este trabalho objetivou apresentar a conformação espacial do antigo município de Santa Anna do Catú ao longo da ferrovia, tendo como recurso mapas antigos, onde buscou-se relacionar características territoriais ao movimento socioeconômico do município aquando da implantação da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, na segunda metade do século XIX. A Cartografia Histórica contribuiu com o resgate e análise de características espaciais pretéritas de Santa Anna do Catú, ratificando a importância deste município para a Província da Bahia.

PALAVRAS-CHAVE: Cartografia Histórica; Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco; mapa da ferrovia; Santa Anna do Catú; Charles Vignoles.

ABSTRACT

The Bahia and San Francisco Railway crossed the territory of Santa Anna do Catú (currently Catu) in 1863, the year it was officially inaugurated in the Province of Bahia, connecting the city of Bahia (Salvador) to the village of Santo Antonio das Alagoinhas (currently the city of Alagoinhas). The implementation of the railway sought to connect producers to consumers and, by train wagons, goods produced in the interior of the Province of Bahia were transported to the capital, and vice versa, in addition to transporting people and animals, moving the localities through which the tracks passed economically and socially. The municipality of Santa Anna do Catú was located on the route of the railway and was mapped on sheets 5, 6 and 7 of the composition entitled *Mappa para servir a estrada de ferro para comunicação entre a cidade da Bahia e o ponto de Joazeiro no Rio de São Francisco*, originally prepared by Engineer Charles Vignoles. The pages contain elements from the time of transition of the town of Santa Anna do Catú to a village, depicting the spatial occupation of this territory along the railroad, as well as revealing aspects of human activity in Catú through cartographic symbolism, among which are represented mills, livestock and crop lands, and toponymic signs. Thus, this work aimed to present the spatial conformation of the old

municipality of Santa Anna do Catú along the railroad, using old maps as a resource, where we sought to relate territorial characteristics to the socioeconomic movement of the municipality when the Bahia and San Francisco Railroad was built, in the second half of the 19th century. Historical Cartography contributed to the rescue and analysis of past spatial characteristics of Santa Anna do Catú, ratifying the importance of this municipality for the Province of Bahia.

KEYWORDS: Historical Cartography; Bahia and San Francisco Railway; railway map; Santa Anna do Catú; Charles Vignoles.

INTRODUÇÃO

A implantação das ferrovias no Brasil foi estimulada pelo movimento socioeconômico das localidades por onde os trilhos atravessavam, visando escoar a produção agrícola até portos de exportação, aumentar o povoamento e desenvolvimento de espaços poucos ocupados, inclusive facilitar o transporte de produtos pelo interior do país (FINGER, 2013). As estradas de ferro eram vistas como o futuro do progresso e no olhar dos governantes e empresários (senhores de engenho) baianos não foi diferente. Na Província da Bahia, a Junta da Lavoura (composta por senhores de engenhos e políticos) fomentou a construção da ferrovia, a fim de colaborar para a superação das dificuldades existentes na economia açucareira¹, dando vazão à produção agrícola do interior da Província. A estrada de ferro facilitaria as transações comerciais com o interior da Província, assim como aproximaria dos produtores um maior número de consumidores (MELLO, 1856).

Conforme Santos (1998, p. 78), “A presença das ferrovias numa área que até então desconhecia outro tipo de transporte salvo a tração animal, correspondeu, também, a uma nova valoração dos respectivos núcleos”. Isto em razão de que precedendo a estrada de ferro, utilizavam-se os antigos caminhos (estrada das boiadas), abertos pela passagem das boiadas, carros de boi ou animais de montaria, como vias de circulação de mercadorias e pessoas (MATTOSO, 1992). Lima (2016) lembra do fato de a ferrovia transpor o interior baiano, passando por vilas e povoados economicamente importantes, em sua maior parte com engenhos, criação de gado bovino e atividade agrícola voltada ao plantio de fumo. Diante dessas afirmativas, Santa Anna do Catú possuía os requisitos para que a estrada de ferro cruzasse o seu território.

Inaugurada oficialmente em 1863, a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco partia da cidade da Bahia (Salvador) à vila de Santo Antonio das Alagoinhas (atual cidade de Alagoinhas), numa extensão aproximada de 121 km. A ferrovia foi projetada em seis seções pelo Engenheiro Ferroviário Charles Blacker Vignoles, executada entre os anos de 1856 e 1863 (VIGNOLES, 1889) sob a supervisão do Engenheiro residente Hutton Vignoles, e administrada pela empresa inglesa *Bahia and San Francisco Railway Company* (BSFRC). A sexta e última seção foi aberta em 1863, passando pelos então povoados de Pojuca, Santa Anna do Catú e Sítio Novo, estendendo-se até a vila de Santo Antonio das Alagoinhas.

A princípio, o papel da ferrovia se centrava em conduzir gêneros necessários à vida da população do interior da Província, além de levar até Salvador itens para consumo e exportação. Os investidores britânicos, responsáveis pela administração da ferrovia, visando aumentar o lucro¹ do empreendimento, viram que a maior receita da ferrovia estava no transporte de mercadorias e passageiros, e acabaram por transportar produtos agrícolas,

carvão, animais, escravos e outras pessoas nos vagões que transitavam pela Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco.

SANTA ANNA DO CATÚ AQUANDO DA IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA

O povoado e freguesia de Santa Anna do Catú pertencia a vila de São Francisco da Barra de Sergipe do Conde, vila cuja criação ocorreu em 1698 por ordem da Carta Régia de 5 de setembro de 1696 (FREIRE, 1906). O território catuense¹ possuía solo fértil para o plantio da cana-de-açúcar, assim como outras culturas, consoante afirma Barickman (2003, p. 43) que “o fumo e a mandioca também eram cultivados em Santana do Catu”. Da mesma forma, o plantio de algodão e a criação de gado faziam parte das atividades exercidas no território, além da produção de gêneros agrícolas, tais como açúcar, aguardente e farinha, de acordo com o descrito no trecho dos requerimentos elaborados pelos moradores da então freguesia (figura 1), datados entre os anos de 1809 e 1811.

Nos mencionados *Requerimentos e ofícios referentes ao pedido dos habitantes de Santana do Catu a S.M. de elevar esta freguesia a categoria de vila*, encontra-se a informação que em 1811, existiam cerca de 10 engenhos de açúcar moentes e correntes na freguesia de Santa Anna do Catú. Já no *livro que ha de servir para o registro das terras possuidas nesta Freguesia de Sta. Anna do Catú*, de responsabilidade do Padre Pedro Antonio Torres, criado em 8 de março de 1856, aponta 117 registros entre os anos de 1856 e 1862, quantificando cerca de 130 propriedades, descritas como fazendas, engenhos e outras terras sem nomenclatura específica. Os registros de terras¹ existentes em Santa Anna do Catú certificavam o caráter fundiário do referido território (ARNAUT, 2023).

Nesta ocasião, a construção da estrada de ferro estava em execução e, no ano de 1861, o presidente da Província da Bahia Antonio da Costa Pinto, esperava que a implantação do trecho ferroviário de Mata de São João até Alagoinhas, aumentasse a arrecadação de impostos, isto em função da existência de muitos engenhos na região, os quais pagavam altos fretes de transporte pelos produtos comercializados (PINTO, 1861, p. 43).

Diante dessas ocorrências, é notório que o crescimento do povoado de Santa Anna do Catú foi impulsionado pelos engenhos de fabricar açúcar e suas atividades correlatas, o que culminou em sua elevação à categoria de vila, através da *Lei Provincial nº 1.053, de 26 de junho de 1868*, com a manutenção dos limites da freguesia. Este ato foi reconhecido no ano de 1877 pelo presidente da Província da Bahia, Luiz Antonio da Silva Nunes (NUNES, 1877).

Como reconhecer, resgatar e compreender características do território catuense do passado?

A Cartografia Histórica fornece subsídios para recuperar geografias do passado, através de registros existentes em mapas antigos. Ainda que o mapa seja concebido como uma representação da realidade, ele pode contribuir como instrumento elucidativo na reconstituição da paisagem física, bem como na compreensão da atividade antrópica referente ao território, considerando a relação espaciotemporal (ARNAUT, 2023).

Até meados do século XIX, a Província da Bahia não era dotada de documentos cartográficos que retratassem o interior de seu território, numa escala regional ou local. Neste período, normalmente se encontram representadas

as divisões administrativas da província, além das principais vias de circulação, cursos d'água, cidades, vilas e outras povoações, tudo numa visão generalizada (ARNAUT, 2023). Pela falta de documento cartográfico que cobrisse o trecho definido para estudo preliminar do traçado da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, Mello (1856) afirma que o reconhecimento do terreno para desenvolvimento do projeto, teve de ser realizado diretamente *in loco*.

pela falta de uma carta da Província, em que se achasse bem definida a posição dos diferentes lugares, das montanhas, dos valles etc., fizemos, não o reconhecimento do terreno segundo linhas de antemão traçadas sobre a carta, e sim reconhecimentos em diversas direcções, que nos parecerão mais convenientes; e por isso absorveo longo tempo essa parte dos trabalhos. (MELLO, 1856, p. 2)

Santa Anna do Catú foi cartografado na extensão da ferrovia, através do *Mappa para servir a estrada de ferro para communicação entre a cidade da Bahia e o ponto de Joazeiro no Rio de São Francisco*. Nesta representação, pode-se observar a composição territorial pelo olhar do cartógrafo e, por seu intermédio, reconhecer elementos que contribuíram para a formação e evolução do município de Santa Anna do Catú (atual município de Catu).

Posto isto, este trabalho tem como objetivo apresentar a conformação espacial do antigo município de Santa Anna do Catú ao longo da ferrovia, tendo como recurso mapas antigos, procurando relacionar características territoriais ao movimento socioeconômico do município aquando da implantação da estrada de ferro, na segunda metade do século XIX.

MAPPA PARA SERVIR A ESTRADA DE FERRO PARA COMMUNICAÇÃO ENTRE A CIDADE DA BAHIA E O PONTO DE JOAZEIRO NO RIO DE SÃO FRANCISCO: A FONTE DE ANÁLISE TERRITORIAL

Trata-se de uma composição formada por oito folhas, com datação de 1872, as quais cobrem a região que vai da então cidade da Bahia até a vila de Santo Antonio das Alagoinhas. Custodiados pelo Arquivo Nacional do Brasil, cada documento cartográfico foi desenhado em uma folha com dimensões médias de 102 cm de largura por 71 cm de altura, em cores, e orientação pelo norte, sem referência ao norte verdadeiro ou magnético.

Na folha nº 1 da composição, são apresentados o título do mapa e a indicação de autoria a “Carlos [Charles] Vignoles, F.R.S. Engenheiro” (figura 2). Além disto, a dita folha traz escala numérica de 1:15.000, que fornece a

relação entre a distância real e a distância no desenho, assim como escalas gráficas, com informação de validade para toda extensão desenhada e suas divisões expressas em léguas e milhas inglesas.

Embora a folha nº 1 contenha menção à “Maclure, Macdonald & Macorecor [Macgregor] Lithographeis [Lithographers] to the Quem [Queen]” (figura 3), nota-se que os documentos cartográficos são cópias manuscritas, cabendo mencionar a não localização dos mapas originais.

O município de Santa Anna do Catú está representado nas folhas de número cinco (figura 4), seis (figura 5) e sete (figura 6), as quais fazem parte deste estudo, e no ano mencionado como de elaboração da composição, o povoado já havia sido elevado à categoria de vila, embora sua efetivação tenha ocorrido em 1877.

As três folhas analisadas contêm o carimbo da “Carta Geral do Imperio”, Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas” (figura 7), o carimbo da “R. dos Telegraphos”, Archivo da S. de Desenho” (figura 8), além da concordância e assinatura do Engenheiro Civil José Manoel da Silva”, constando o local como Rio de Janeiro e datação variada, sempre no ano de 1872 (figura 9).

Um fato observado, e ainda em fase de investigação, é que dentre os três documentos cartográficos estudados, apenas a folha nº 5 contém assinatura de Cypriano Barata da Silva Machado¹ (figura 10).

As sexta e sétima folhas apresentam o termo “Assignado Charles Vignoles Engº em Chefe” (figura 11A), podendo denotar que os documentos originais foram assinados pelo referido engenheiro, pois a caligrafia não se assemelha a de Charles Blacker Vignoles, conforme consta no *Map of part of the Brazilian Empire shewing the course of the Bahia (S. Salvador) & St. Francisco Railway* (VIGNOLES, 1856) (figura 11B) e no livro intitulado *Life of Charles Blacker Vignoles ..., a reminiscence of early railway history* (VIGNOLES, 1889).

As folhas nº 6 e 7 trazem informação, com caligrafias diferentes, de que os mapas foram copiados em “10 de Maio de 1872” (figura 12A) e “15 de Maio de 1872” (figura 12B), respectivamente, acompanhada da abreviatura “T. A. C.”, a qual não foi decodificada.

Ainda que não tragam legenda de símbolos, nos documentos cartográficos há indicações de povoados, vila, igreja, engenhos, pântanos, pastos, cursos d’água, estradas, regiões de produção de farinha e de cultivo de tabaco (fumo), mandioca e banana, dentre outros, caracterizando o território ao longo da estrada de ferro.

O TERRITÓRIO DE SANTA ANNA DO CATÚ NO BORDO DOS TRILHOS: UMA VISÃO CARTOGRÁFICA

Em se tratando dos objetos de análise e do recorte geográfico deste trabalho, a folha nº 5 contém parte do Rio Pojuca, limite entre o município de Santa Anna do Catú e o município da Mata de São João (figura 13). Ainda nesta folha, nota-se que a estrada de ferro seguia a mesma direção da velha estrada dos sertanejos, conforme refere Freire (1906) à estrada real das boiadas.

A estrada real das boiadas percorria o território catuense e por ela transitava o gado e outros gêneros vindos do interior para a cidade da Bahia, tal qual no fluxo contrário, além de escoar a produção das propriedades para

comercialização em feiras da região e da capital, assim como para a exportação, com o transporte da carga realizado em carro de boi ou lombo de burro (ARNAUT, 2023). Esta estrada foi um ícone para a ocupação do território catuense, pois a sua abertura se deu em função da busca de novos espaços no interior da Bahia que fossem propícios à agricultura e criação de animais e Santa Anna do Catú estava nesta rota. Por longos anos do século XIX, a estrada das boiadas foi o único meio de ligação entre vilas e povoados – aqueles que não possuíam rios navegáveis – do interior até a capital da Província da Bahia (MATTOSO, 1992). Este panorama só foi modificado com a construção da ferrovia. Um fato curioso foi registrado na obra de Anna Ribeiro de Goes Bittencourt, onde a autora relata que a viagem a cavalo, desde o Engenho Api – propriedade de sua família em Santa Anna do Catú, seguindo pela estrada das boiadas até a cidade da Bahia, era realizada em dois dias, contabilizando a parada para descanso.

Em 1862 foi instalada a primeira estação de trem no município de Santa Anna do Catú, localizada no povoado de Pojuca. Esta mesma estação e suas dependências passaram por reforma no ano de 1868, ocasião em que realizaram alguns consertos e, dentre as benfeitorias das dependências, foi construída uma casa para o engenheiro (MARTINS, 1869). Entretanto, o mapa da estrada de ferro não apresenta indicação de estação no povoado de Pojuca, traz apenas simbologia a qual conjectura-se corresponder a habitação ou similar.

A folha nº 6 exhibe maior quantitativo de elementos cartografados, tendo em vista que há grande extensão de representação da estrada de ferro no território catuense. Pode-se visualizar no documento cartográfico que o traçado da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco de fato acompanhava o delineamento da estrada real das boiadas e o curso do Rio Catú, atravessando o território catuense longitudinalmente.

No ano de 1855, antecedendo a construção da ferrovia, o 1º tenente do corpo de engenheiros, Firmo José de Mello, emitiu relatório ao presidente da Província, João Mauricio Wanderley, no qual constava o descritivo de reconhecimento de área e da diretriz provisória da estrada de ferro, enquanto acompanhava o Engenheiro Hutton Vignoles.

Antes, porém, de chegarmos as margens do Catú, extendemos o alinhamento sobre a bacia do Pojuca, sobre essa porção do nosso território, á que um solo perfeitissimo pelos depósitos acumulados dos detritos vegetaes, e a posse de um rio como o Pojuca, um terreno levemente acidentado, e a amenidade que resalta do seo todo tornão incontestavelmente própria para receber algum dia uma populosa cidade. Percorrida essa bacia, ganhamos o valle do Catú, que, correndo tortuosamente, obrigou-nos á atravessal-o três vezes, fazendo nós o alinhamento ora na sua margem direita, ora na esquerda, até que completamente o abandonamos por encontrarmos uma floresta, que nos roubaria imenso tempo se quiséssemos abrir uma picada em toda a sua extensão; e por isso dirigimos a linha de operações pela estrada real até a villa de Alagoinhas, tomando conhecimento do terreno entre a estrada e o valle do Catú, por meio dos nivelamentos transversaes, que so de

distancia em distancia obrigavão a abertura de picadas através da floresta. Percorrendo a estrada, tivemos também em vista conhecer o terreno dos taboleiros, sobre que ella corre desde o Cajueiro, e que nos dizião que era plano; mas nada encontramos que com isto se parecesse, e, infelizmente, em todas as nossas viagens uma só planície não vimos. (MELLO, 1856, p. 6)

O relatório apontou características da paisagem do território catuense, com referências à localização da estrada de ferro, tais como o “valle do [Rio] Catú” e a “estrada real” [das boiadas]. Ainda no documento emitido por Firmo José de Mello, o engenheiro observa características de solo, hidrografia, relevo e clima presentes no entorno do Rio Pojuca, antes de encontrar o Rio Catú. Destaca que aquele território era propício para instalação de uma cidade.

Em se tratando de relevo, os tabuleiros estão representados nas três folhas analisadas através de curva de forma¹, na coloração castanha.

A folha nº 6 do *Mappa para servir a estrada de ferro para comunicação entre a cidade da Bahia e o ponto de Joazeiro no Rio de São Francisco* (VIGNOLES, 1872b) indica zona de pasto ao longo da margem direita do rio Catú e no entorno do “Engenho St. Jago [Santiago]” (figura 14). Lembrando que esta informação corresponde, apenas, ao trecho de passagem da ferrovia, onde se pode exemplificar com a fotografia executada por Benjamin Mulock, em 1861, nas imediações do engenho “St lago or Jago” [Santiago], a qual evidencia o leito da ferrovia e a paisagem no seu entorno, composta pela vegetação de “Pinbobas” e, ao fundo, o relevo de tabuleiros (figura 15). No mesmo documento cartográfico, há registro de plantio de fumo, mandioca e banana (figura 16), culturas que faziam parte das atividades agrícolas desenvolvidas no território. Estes registros cartográficos atestam que os engenhos e fazendas estiveram presentes na paisagem e no movimento socioeconômico de Santa Anna do Catú, na segunda metade do século XIX.

A folha nº 6 apresenta região de mata entre o “Ribeiro Camassari” e a vila de Santa Anna do Catú (figura 17), além da porção oeste da referida vila. Esta ocorrência é ratificada pela informação escrita por Meneses (1888, notas explicativas), 16 anos após a elaboração do mapa em apreço, onde afirma que em Santa Anna do Catú, “encontrão ainda mattos chamados virgens, com madeiras de lei, prestando-se o territorio a todas as culturas e a criação de gado”. Na obra de Schwartz (1988), o autor destaca que o açúcar brasileiro exportado para a Europa era acondicionado em grandes caixas de madeiras feitas de jequitibá ou camaçari, madeiras extraídas das matas locais. Observa-se o topônimo do curso d’água denominado “Camassari”, localizado próximo à mata, cujo significado corresponde a árvore de lei com a qual eram feitas as caixas para exportação do açúcar (CARVALHO, 1987). Possivelmente existia esta espécie vegetal, dentre outras, na flora do município.

Nota-se simbologia indicando “venda”, local onde produtos eram comercializadas, e “farinha” (figura 18) provavelmente correspondia à casa de fabricar farinha derivada da mandioca. A farinha de mandioca era considerada alimento básico para os escravos e os homens livres (SCHWARTZ, 1988).

A Igreja Matriz de Nossa Senhora Santana do Catu, um dos marcos de formação do município, está localizada na vila e pode ser visualizada na folha nº 6 com indicação de “Igreja” (figura 19). Erigida no final do século XVIII com única nave, passou pela primeira reforma em 1871, onde os corredores laterais foram transformados em naves (totalizando 3 naves), com modificação nos arcos da fachada (INVENTÁRIO DE PROTEÇÃO DO ACERVO CULTURAL [IPAC], 1978 citado por INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL [IPHAN], 1998). Ainda na folha nº 6, há indicação do topônimo da vila como “Villa St. Anna do Catú”. Embora a localidade tenha sido elevada à categoria de vila em 1868, tendo seu reconhecimento oficial em 1877, a toponímia presente no mapa leva a crer que a população local já admitia Santa Anna do Catú como vila no ano de elaboração do documento cartográfico.

Através de estudo realizado por Arnaut (2023), foi constatado que a estrada real das boiadas adentrava a vila, passando em frente à Igreja Matriz (cf. figura 19), seguindo percurso a norte para o povoado de Sítio Novo e a sul, para Pojuca.

Cabe destacar que no *Mappa para servir a estrada de ferro para comunicação entre a cidade da Bahia e o ponto de Joazeiro no Rio de São Francisco* existem alguns cursos d’água sem topônimo. Contudo, no mesmo estudo realizado por Arnaut (2023), verificou-se o hidrônimo “Ramela” (MENESES, 1888), o qual sofreu alteração toponímica para “Orobó” (LAGO, 1939), para o curso d’água em destaque (cf. figura 19), um afluente do Rio Catú.

Outro fato que merece ser apontado diz respeito à construção da estação no então povoado de Santa Anna do Catú, em 1863. A viagem desde a referida estação até a cidade da Bahia, e vice-versa, durava cerca de quatro horas e vinte minutos (Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco: Horário dos Trens, 1872). A implantação das estações acarretou aumento na movimentação de pessoas e mercadorias no território, para além de viabilizar o transporte da produção de açúcar e outros gêneros para a capital da província baiana, e no sentido contrário, outros produtos eram enviados para o interior e vendidos à população local. De Santa Anna do Catú, além do açúcar, o fumo em folha, a farinha, o couro seco ou salgado e a aguardente partiam para outras localidades através da ferrovia. Da mesma maneira chegavam à vila produtos, tais como: pipas ou barris de vinho, garrafas de cerveja, charutos em caixa e café. Estas mercadorias poderiam ser vendidas nas cercanias da estação, onde se localizava a área comercial (feira, casas de negócios) da vila, espaço no qual também eram comercializados gêneros, a saber: carne de vaca e porco, milho, farinha, fogos de artifício, pólvora, fazendas (tecidos), dentre outros (Leis sancionadas, 1877).

Transitando pela estrada de ferro rumo a Alagoinhas, regista-se a presença de pasto entre a linha férrea e o Rio Catú, fato este que ratifica as áreas de criação de animais na margem desse rio, no período de elaboração do mapa.

Ao analisar a folha nº 7, nota-se que a ferrovia mantém seu percurso ao longo da margem direita do Rio Catú, desviando da estrada real das boiadas antes de cruzar o “Ribeiro Maletas” [Maleitas]. Este curso d’água nascia próximo ao “Engenho Maletas” [Maleitas], também representado no mapa (figura 20). No tocante a estrada das

boiadas, pode-se observar que em seu entorno havia plantação de “maile” [milho], mandioca e “tabaco” [fumo] (figura 21).

A ferrovia passa pela cercania de um “pântano”, especializado à margem direita do Rio Catú, e volta a cruzar a estrada real das boiadas no povoado do Sítio Novo, onde se vê um pequeno aglomerado de habitações (figura 22). Cabe destacar que esse povoado se localiza ao norte da vila de Santa Anna do Catú, nas proximidades da divisa com o município de Santo Antonio das Alagoinhas. Embora não tenha sido identificada no mapa, a estação de trem do Sítio Novo foi inaugurada em 1863.

Com isto, finda a representação do trecho ferroviário que passava pelo município de Santa Anna do Catú presente na série de mapas desenhados, originalmente, por Charles Vignoles.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As folhas nº 5, 6 e 7 que compõem o *Mappa para servir a estrada de ferro para comunicação entre a cidade da Bahia e o ponto de Joazeiro no Rio de São Francisco* revelam particularidades do município de Santa Anna do Catú através de elementos especializados ao longo da ferrovia, assim como contribuem no resgate de características socioeconômicas presentes nesse território. Cursos d’água, engenhos, áreas de cultivo e criação, vias de circulação, aglomerados habitacionais, dentre outros, podem ser identificados nas representações cartográficas, datadas de 1872.

A Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco colaborou com a dinâmica territorial de Santa Anna do Catú, transportando em seus vagões pessoas de variados níveis sociais (senhores de engenho, políticos, escravos, escritores, estudantes, médicos, juizes, lavradores), produtos do município (açúcar, fumo, mandioca, farinha, aguardente, madeira) e animais (cavalos, porcos, carneiros, cabras, bois, perus, galinhas), transpondo o território pela margem do Rio Catú, no vaivém para a capital da Província da Bahia.

Acompanhando, majoritariamente, a margem direita do Rio Catú, a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco ligava a cidade da Bahia à vila de Santo Antonio das Alagoinhas, favoreceu o escoamento da produção do município de Santa Anna do Catú, o movimento de passageiros e o recebimento de mercadorias de outras localidades para suprir o comércio local, sendo que na vila de Santa Anna do Catú, a comercialização dos produtos era realizada nas proximidades da estação de trem.

A ferrovia foi uma alavanca para o crescimento de Santa Anna do Catú e por seu intermédio, elaborou-se o primeiro documento cartográfico deste território, na escala de 1:15.000, que embora não represente a amplitude deste município, fornece características de uma época importante para essa localidade – a transição de povoado para vila. Além disto, a passagem da estrada de ferro por Santa Anna do Catú, revela o quanto este território foi relevante ao desenvolvimento da Província da Bahia, com seus engenhos para a produção de açúcar, criação de animais e plantios de mandioca e fumo.

mar, que os habitantes são os seus
no trabalho da agricultura, e que
os generos, que são o objecto da
sua sustentação, como o Tabaco, al-
godão, farinha, e amendoim, e ago-
-as ardentes e outros, fazem a
ditta Freguesia bastante rica,
e abundante; São humeros de

Figura 1 – Trecho dos Requerimentos (...) com destaque para os gêneros agrícolas produzidos em Santa Anna do Catú, no início do século XIX. Fonte: Adaptado de Requerimentos e officios referentes ao pedido dos habitantes de Santana do Catu a S.M. de elevar esta freguesia a categoria de vila (1809-1811).

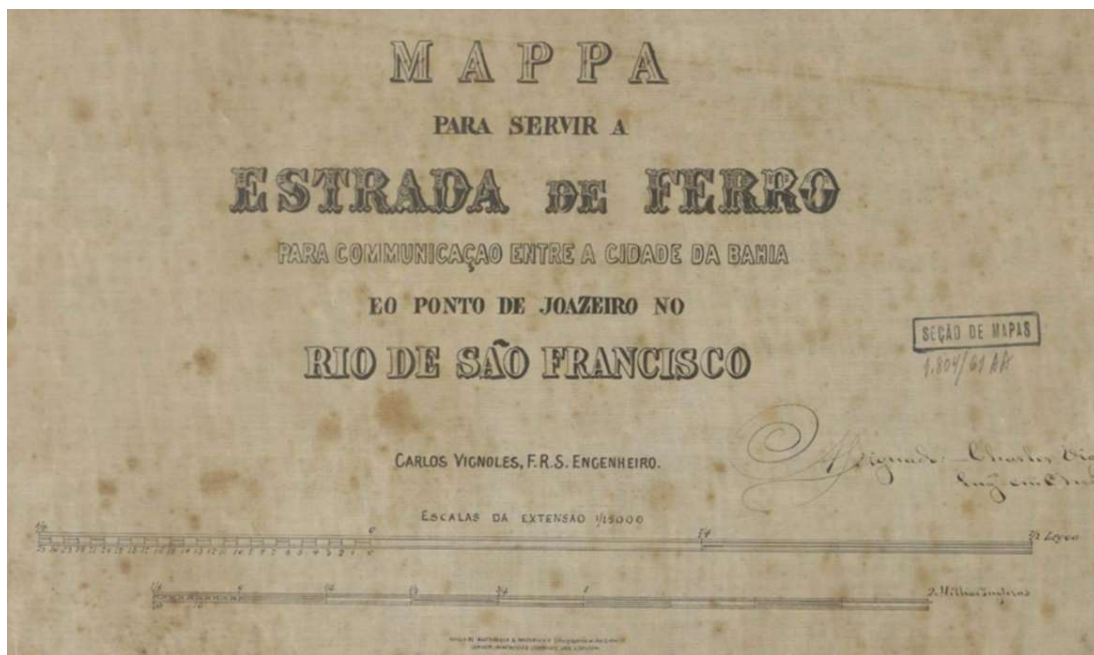


Figura 2 – Cartucho com título e autoria do mapa na folha nº 1.

MACLURE MACDONALD & MACGREGOR Lithographers to the Queen
LONDON, MANCHESTER, LIVERPOOL AND GLASGOW.

Figura 3 – Referência à litografia Maclure, Macdonald & Macgregor Lithographers to the Queen.



Figura 4 – Folha nº 5 de 8 do Mappa para servir a estrada de ferro para comunicação entre a cidade da Bahia e o ponto de Joazeiro no Rio de São Francisco. Fonte: Vignoles (1872a).



Figura 5 – Folha nº 6 de 8 do Mappa para servir a estrada de ferro para comunicação entre a cidade da Bahia e o ponto de Joazeiro no Rio de São Francisco. Fonte: Vignoles (1872b).



Figura 6 – Folha nº 7 de 8 do Mapa para servir a estrada de ferro para comunicação entre a cidade da Bahia e o ponto de Joazeiro no Rio de São Francisco. Fonte: Vignoles (1872c).



Figura 7 – Carimbo da Carta Geral do Império.



Figura 8 – Carimbo da R. [Repartição] dos Telegraphos, Archivo da S. [Secção] de Desenho.



Figura 9 – Assinatura de José Manoel da Silva.



Figura 10 – Assinatura de Cypriano Barata da Silva Machado.

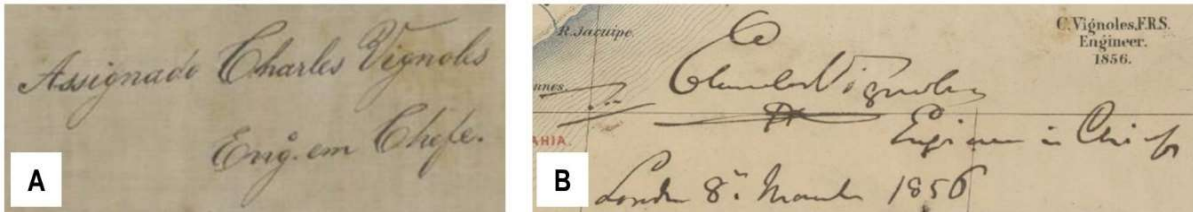


Figura 11 – (A) Indicação da assinatura de Charles Vignoles no mapa de 1872. (B) Assinatura de Charles Vignoles no mapa de 1856.



Figura 12 – (A) Informação na folha nº 6. (B) Informação na folha nº 7.

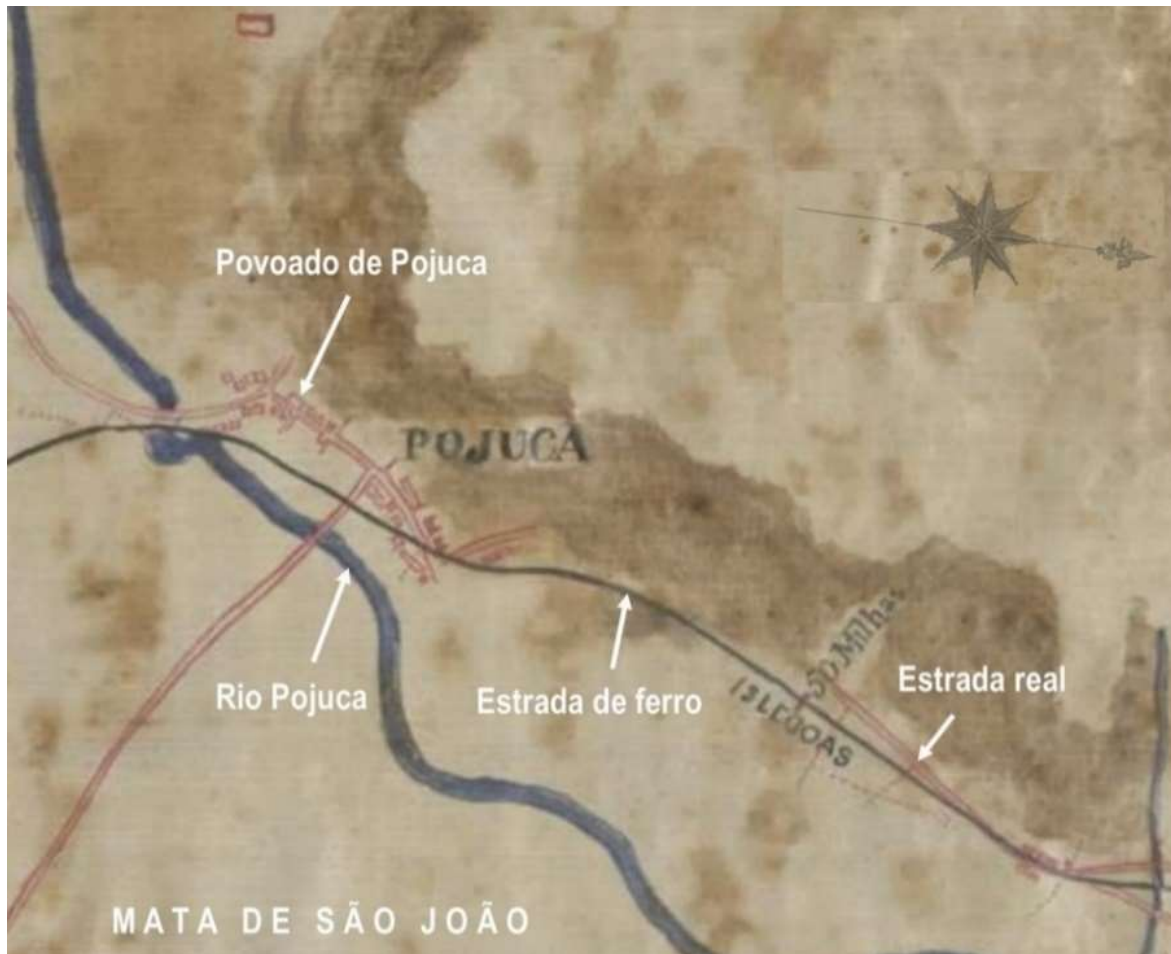


Figura 13 – Trecho da folha nº 5 contendo o povoado de Pojuca e outros símbolos cartográficos.



Figura 14 – Trecho da folha nº 6 contendo área de pasto no entorno do engenho “Santiago”.



Figura 15 – St Iago ou Jago (Nov/1861). Fonte: Mulock (1861).



Figura 16 – Trecho da folha nº 6 contendo plantio de banana e mandioca.



Figura 17 – Trecho da folha nº 6 contendo zona de mata entre o "Ribeiro Camassari" e a "Villa de St. Anna do Catu".



Figura 18 – Trecho da folha nº 6 contendo casa de fabricar farinha.



Figura 19 – Trecho da folha nº 6 contendo a Igreja Matriz da vila de Santa Anna do Catú.



Figura 20 – Trecho da folha nº 7 contendo o “Ribeiro Maletas” e o “Engenho Maletas”.



Figura 21 – Trecho da folha nº 7 contendo indicações de cultivo de milho, mandioca e fumo.



Figura 22 – Trecho da folha nº 7 contendo o povoado do Sítio Novo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Candido Mendes de. **Atlas do Imperio do Brazil comprehendendo as respectivas divisões administrativas, ecclesiasticas, eleitoraes e judiciarias : dedicado a Sua Magestade o Imperador o Senhor D. Pedro II, destinado á instrucção publica do Imperio, com especialidade á dos alumnos do Imperial Collegio de Pedro II.** Rio de Janeiro: Lithographia do Instituto Philomathico, 1868. <http://bibliotecadigital.tse.jus.br/xmlui/handle/bdtse/4933>

ARNAUT, Adriana Andrade. **CARTOGRAFIA HISTÓRICA DO MUNICÍPIO DE CATU-BAHIA (BRASIL): Os documentos cartográficos no estudo das dinâmicas do território.** Tese de Doutorado. Coimbra: Doutorado em Geografia, Universidade de Coimbra, 2023. <https://estudogeral.uc.pt/handle/10316/114337>

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO. **Requerimento de João Velho de Araujo Ribeiro, senhor do engenho Bom Retiro situado no termo da Villa de S. Francisco, no qual pede licença para edificar uma capella sob a invocação de N. S. da Conceição por causa da igreja da freguesia de Sant'Anna do Catú distar do mesmo engenho 14 legoas.** Bahia: julho de 1793. Castro e Almeida (Cx. 80, Doc. 15450), Biblioteca Nacional, Brasil. http://resgate.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=005_BA_CA&pagfis=38767

BARICKMAN, Bert J. **Um contraponto baiano. Açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BITTENCOURT, Anna Ribeiro de Goes. **Longos Serões do Campo: Infância e Juventude.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, Volume 2, 1992.

BRITO, Pedro Torquato Xavier de. **Relação dos Socios do Instituto Polytechnico Brasileiro.** Revista do Instituto Polytechnico Brasileiro, Tomo III, pp. 3–15, fevereiro de 1874. Hemeroteca Digital Brasileira, Biblioteca Nacional, Brasil. https://memoria.bn.gov.br/pdf/334774/per334774_1874_00003.pdf

CARVALHO, Moacyr Ribeiro de. **Dicionário Tupi (antigo) – Português.** Salvador: Biblioteca Central da Bahia, 1987.

Comissão da carta geral do Imperio e triangulação do municipio neutro. Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e da Provincia do Rio de Janeiro, 30, II, p. 343, 1873. Hemeroteca Digital Brasileira, Biblioteca Nacional, Brasil.

Decreto de 13 de novembro de 1832. In Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1832. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, Parte segunda, pp. 186-187, 1874. Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados, Brasil. <http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/18461>

Decreto nº 1.614, de 9 de junho de 1855. In Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1855. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, Tomo XVIII, Parte II, pp. 444-457, 1856. Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados, Brasil. <https://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/18443>

Decreto nº 1.615, de 9 de junho de 1855. In Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1855. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, Tomo XXVII, Parte II, pp. 457-462, 1856. Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados, Brasil. <https://bd.camara.leg.br/bd/handle/d/18443>

Decreto nº 3.288, de 20 de junho de 1864. In Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1864. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, Tomo XVIII, Parte II, pp. 124-136, 1864. Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados, Brasil. https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis/copy_of_colecao6.html

Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco: Horário dos Trens. Correio da Bahia, 11, II, p. 4, abril de 1872. Hemeroteca Digital Brasileira, Biblioteca Nacional, Brasil. https://memoria.bn.gov.br/pdf/303488/per303488_1872_00011.pdf

FINGER, Anna Eliza. **Um Século de Estradas de Ferro: Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957**. Tese de Doutorado. Brasília: Doutorado em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, 2013. <http://repositorio2.unb.br/jspui/handle/10482/15345>

FREIRE, Felisbello. **História territorial do Brazil, 1º Vol. (Bahia, Sergipe e Espirito Santo)**. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio de Rodrigues & C, 1906.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Inventário Nacional de Bens Móveis e Integrados: Igreja Matriz de Nossa Senhora Santana do Catu**. Catu: Ministério da Cultura, 1998.

LAGO, José Leandro Bonfim. **Estado da Bahia – município de Catú** [Mapa]. 1939. Fundo Paulo de Assis Ribeiro (Código BR RJANRIO S7.0.MAP.103), Arquivo Nacional, Brasil.

Lei nº 1.053, de 26 de junho de 1868. Fundo Assembleia Legislativa Provincial do Estado da Bahia, Série Registros de Leis, Ano 1865/1871, Nº 7 (Código BR BAAPEB ALBA-ALP-007), Arquivo Público do Estado da Bahia, Brasil.

Leis sancionadas. O Monitor, 39, II, p. 2, julho de 1877. Hemeroteca Digital Brasileira, Biblioteca Nacional, Brasil. https://memoria.bn.gov.br/pdf/704008/per704008_1877_00039.pdf

LIMA, Keite Maria Santos do Nascimento. **Bahia and San Francisco Railway, a ferrovia que rasgou o interior baiano: Impactos econômicos, políticos e sociais nas Vilas e povoados do primeiro trecho, (1852-1863)**. In Anais eletrônicos do VIII Encontro Estadual de História, Feira de Santana, 2016. http://www.encontro2016.bahia.anpuh.org/resources/anais/49/1477674483_ARQUIVO_TEXTOANPUH2016.pdf

MARTINS, Dionizio Gonçalves. **Relatorio da repartição fiscal da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco**. In B. De S. Lourenço, Relatorio que apresentou a Assembléa Legislativa da Bahia o Exmº Sr. Barão de S. Lourenço Presidente da mesma Provincia em 11 de abril de 1869. Bahia: Typographia de J. G. Tourinho, pp. 1-19, 1869. Hemeroteca Digital Brasileira, Biblioteca Nacional, Brasil.

MATTOSO, Katia M. De Queirós. **Bahia, século XIX: uma província no Império**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

MELLO, Firmo José de. **Relatorio á cargo do engenheiro Firmo José de Mello, no corrente anno de 1855: Estrada de ferro do Joazeiro**. In A. T. De Moncorvo e Lima, Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo Presidente da Provincia da Bahia o Dr. Álvaro Tibério de Moncorvo e Lima em 14 de Maio de 1856. Bahia: Typographia de Antonio Olavo da França Guerra e Comp, pp. 1-7, 1856. Hemeroteca Digital Brasileira, Biblioteca Nacional, Brasil. https://memoria.bn.br/pdf/130605/per130605_1856_00001.pdf

MENESES, Nemézio Quintino de. **Planta Topographica da Freguezia e Municipio de Santa Anna do Catú da Comarca de Alagoinhas (Provincia da Bahia)** [Mapa]. Escala 1.000 braças, 1888. Acervo Digital (Código cart543428), Biblioteca Nacional, Brasil. http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart543428/cart543428.jpg

MENEZES, Paulo Márcio Leal de. **Cartografia do Império do Brasil e suas triangulações**. In Anais do II Simpósio Brasileiro de Geomática e V Colóquio Brasileiro de Ciências Geodésicas, Presidente Prudente, pp. 16-21, julho de 2007. https://docs.fct.unesp.br/departamentos/cartografia/eventos/2007_II_SBG/artigos/A_003.pdf

MULOCK, Benjamin. **St. Jago** [Fotografia]. Novembro de 1861. Vignoles Collection (Envelope 5, N° 345), The Institution of Civil Engineers London, Inglaterra.

NUNES, Luiz Antonio da Silva. **Relatorio com que ao Illm. E Exm. Snr. Dezembargador Henrique Pereira de Lucena, passou a administração da Provincia em 5 de fevereiro de 1877 o Exm Snr. Conselheiro Luiz Antonio da Silva Nunes**. Bahia: Typographia do Jornal da Bahia, 1877. <http://archive.org/details/rpebahia1877a>

OLIVEIRA, Céurio de. **Dicionário cartográfico**. Rio de Janeiro: IBGE, 1993.

PINTO, Antonio da Costa. **Falla recitada na abertura d'Assembléa da Bahia pelo Presidente da Provincia Antonio da Costa Pinto, no dia 1º de março de 1861**. Typographia de Antonio Olavo da França Guerra, 1861. Hemeroteca Digital Brasileira, Biblioteca Nacional, Brasil. https://memoria.bn.br/pdf/130605/per130605_1861_00001.pdf

Requerimentos e ofícios referentes ao pedido dos habitantes de Santana do Catu a S.M. de elevar esta freguesia a categoria de vila. Inhambupe: 1809-1811. Acervo Digital, Biblioteca Nacional, Brasil. http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_manuscritos/mssp0000753/mssp0000753.pdf

SANTOS, Milton. **A rede urbana do Recôncavo**. In BRANDÃO, Maria de Azevedo (Org.), Recôncavo da Bahia: Sociedade e economia em transição. Salvador: Fundação Casa de Jorge Amado, pp. 59-100, 1998.

SCHWARTZ, Stuart B. **Segredos internos: Engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835**. MOTA, Laura Teixeira Mota (Trad.). São Paulo: Companhia das Letras, 1988. (Trabalho original publicado em 1985)

TORRES, Pedro Antonio. **Livro que ha de servir para o registro das terras possuidas nesta Freguesia de Sta. Anna do Catú. Seção de arquivos Colonial/Provincial, Registro Eclesiásticos de Terras Freguesia de Catú, 1856-1862**. Livro nº 4.691, 1856-1862. Arquivo Público do Estado da Bahia, Brasil.

VIGNOLES, Charles Blacker. **Map of part of the Brazilian Empire shewing the course of the Bahia (S. Salvador) e St. Francisco Railway** [Mapa]. 1856. Fundo Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (Código BR_RJANRIO_4Q_0_MAP_0392_d0001de0002), Arquivo Nacional, Brasil.

VIGNOLES, Charles Blacker. **Mappa para servir a estrada de ferro para comunicação entre a cidade da Bahia eo ponto de Joazeiro no rio de São Francisco** [Mapa]. Folha nº 5, escala 1:15.000, 1872a. Fundo Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (Código BR_RJANRIO_4Q.0.MAP.159_d0006de0008), Arquivo Nacional, Brasil.

VIGNOLES, Charles Blacker. **Mappa para servir a estrada de ferro para comunicação entre a cidade da Bahia eo ponto de Joazeiro no rio de São Francisco** [Mapa]. Folha nº 6, escala 1:15.000, 1872b. Fundo

Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (Código BR RJANRIO 4Q.0.MAP.159 d0007de0008), Arquivo Nacional, Brasil.

VIGNOLES, Charles Blacker. **Mappa para servir a estrada de ferro para comunicação entre a cidade da Bahia eo ponto de Joazeiro no rio de São Francisco** [Mapa]. Folha nº 7, escala 1:15.000, 1872c. Fundo Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (Código BR RJANRIO 4Q.0.MAP.159 d0008de0008), Arquivo Nacional, Brasil.

VIGNOLES, Olinthus John. **Life of Charles Blacker Vignoles, ... a reminiscence of early railway history.** London: Longmans, Green, and Co., 1889.

Dunas e floresta: Detalhes cartográficos entre a defesa costeira e a engenharia hidráulica do Noroeste de Portugal (século XVII-1869)

Ana Isabel Lopes⁷¹

Centro de Investigação Transdisciplinar «Cultura, Espaço e Memória», Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Via Panorâmica s/n Torre A – Piso 0 4150 -564 Porto – Portugal

lopes.anaisabel1003@gmail.com

Resumo

A cartografia histórica desempenhou um papel crucial, enquanto fonte histórica, para a compreensão do traçado do litoral e para o estudo do desenvolvimento e transformação das paisagens naturais e construídas. Entre os séculos XVII a XIX, a região costeira do Noroeste de Portugal enfrentou diversos desafios ambientais, nomeadamente de instabilidade dunar, drenagem de zonas húmidas e assoreamento das estruturas portuárias. A degradação do coberto florestal era também uma preocupação constante. Algumas cartas e mapas históricos representaram graficamente as dunas e as áreas florestais envolventes. Quando não detalhadas, as áreas litorâneas pareciam um deserto inóspito, com toponímia vagamente indicada, e algumas casas, igrejas ou fortes militares. As dunas, quando representadas, apareciam como montes de areia ou montanhas, enquanto as florestas costeiras eram representadas de forma ainda mais esparsa.

Este texto foca-se na representação das dunas e da floresta costeira na cartografia do Noroeste de Portugal, entre o século XVII e 1869, explorando-se como é que esses elementos foram mapeados e interpretados por cartógrafos e engenheiros militares. Através da análise da cartografia histórica, procura-se observar se e como foram representados e interpretados os sistemas dunares e a floresta que povoavam o litoral do Noroeste de Portugal. Além disso, pela comparação com a documentação histórica escrita, verificam-se as diferenças de representação da paisagem costeira do Noroeste de Portugal (escrita vs iconografia). Destaca-se, assim, o papel da cartografia histórica, produzida nas Épocas Moderna e Contemporânea, como testemunhos históricos da relação entre as comunidades humanas e o ambiente costeiro. Este estudo contribui para a valorização da cartografia histórica como uma ferramenta essencial para a compreensão das interações passadas entre o Homem e o Ambiente, oferecendo lições valiosas para a gestão contemporânea do território e recursos costeiros.

Palavras-chave: Sistemas dunares; Floresta Costeira; Representação da Paisagem; Noroeste de Portugal.

Abstract

Historical cartography has played a crucial role as a source for understanding the configuration of the coastline and for studying the evolution and transformation of natural and built landscapes. Between the 17th and 19th centuries, the coastal region of northwest Portugal faced various environmental challenges, namely dune instability, wetland drainage and the silting up of harbour structures. The degradation of forest cover was also a constant concern. Some historical charts and maps graphically represented the dunes and surrounding forested areas. When not detailed, the coastal areas looked like an inhospitable desert, with toponymy vaguely indicated and a few houses, churches, or military forts. The dunes, when depicted, appeared as mounds of sand or mountains, while the coastal forests were represented even more sparsely.

This paper focuses on the representation of dunes and coastal forests in the cartography of northwest Portugal, between the 17th century and 1869, exploring how cartographers and military engineers mapped and interpreted these elements. By analysing historical cartography, the aim is to see if and how the dune systems and forests that

⁷¹ Este trabalho é financiado por fundos nacionais, através da Fundação para a Ciência e Tecnologia, no âmbito da bolsa de doutoramento 2020.04817.BD (<https://doi.org/10.54499/2020.04817.BD>).

populated the coast of northwest Portugal were represented and interpreted. In addition, by comparing it with written historical documentation, the differences in the representation of the coastal landscape of northwest Portugal (written sources vs. iconographic) are analysed. It is stated that historical cartography, produced in the Early Modern Age, is historical testimony of the relationship between human communities and the coastal environment. This study contributes to the valorisation of historical cartography as an essential tool for understanding past interactions between Man and the Environment, offering valuable lessons for contemporary management of coastal territory and resources.

Keywords: Dune systems; Coastal forest; Landscape representation; North-western Portugal.

Introdução

Desde o final da Idade Média, o território costeiro entre Caminha e a Póvoa de Varzim foi severamente fustigado por grandes quantidades de areia transportadas pelo vento e que, associadas às perdas populacionais, resultantes de epidemias, levaram ao soterramento das paróquias de São João de Ester e de São Paio de Fão, bem como ao despovoamento da área adjacente à igreja de Santa Maria das Areias. Todavia, ainda que, com um efeito, aparentemente, menos devastador, ao longo da Época Moderna, esta faixa costeira continuou a ser, periodicamente, afetada por invasões de areia, com impactos na agricultura, na circulação terrestre e fluvial, no ordenamento e administração do território e nas relações entre comunidades e instituições locais. Entre os séculos XVII a XIX, a região costeira do Noroeste de Portugal continuou a enfrentar diversos desafios ambientais, nomeadamente essa instabilidade dunar, mas, igualmente, a drenagem de zonas húmidas e assoreamento das estruturas portuárias.

A degradação do coberto florestal era também uma preocupação constante, já que era considerada a causa, mas, simultaneamente, a solução, para estes processos geomorfológicos do litoral. A resposta a estes desafios envolveu tanto a implementação de estratégias complexas de engenharia, quanto a simples e eficaz utilização da vegetação para estabilizar e proteger o litoral (LOPES, 2019, pp. 127-207). O Noroeste de Portugal viu a sua paisagem transformada, por processos de desflorestação, embora existissem esforços significativos de repovoamento e conservação florestal, especialmente com várias espécies de pinheiro (LOPES, 2023, pp. 8-14). Estes problemas ambientais do passado, os seus impactos e respostas socioinstitucionais de defesa contra a erosão dunar e assoreamento das embocaduras deixaram um rastro imenso de documentação escrita e visual, nomeadamente em mapas, plantas e gravuras.

Algumas cartas e mapas históricos representaram graficamente as dunas e as áreas florestais envolventes. A cartografia histórica desempenhou um papel crucial, enquanto fonte histórica, para a compreensão do traçado do litoral (por exemplo: Martins, 1947) e para o estudo do desenvolvimento e transformação das paisagens naturais e construídas. Dependendo do objetivo da sua elaboração, essas representações poderiam variar em detalhe ou escala. Nos séculos XVII e XVIII, as representações cartográficas eram frequentemente esquemáticas, com pouca preocupação pela precisão detalhada. Quando não detalhadas, as áreas litorâneas pareciam um deserto inóspito, com toponímia vagamente indicada, e algumas casas, igrejas ou fortes militares. As dunas, quando representadas, apareciam como montes de areia ou montanhas, enquanto as florestas costeiras eram representadas de forma

ainda mais esparsa, muitas vezes como massas verdes indistintas (PÉRET, 2011). No entanto, essas primeiras representações já indicavam uma consciência sobre a localização e extensão dos elementos naturais.

Com o avanço das técnicas cartográficas e a crescente importância da engenharia hidráulica e da defesa militar das áreas costeiras, a precisão e o detalhe das representações aumentaram significativamente. Na primeira metade do século XVIII, é já possível encontrar algumas inovações na representação da orografia nos mapas topográficos regionais (ALEGRIA, 1977, P. 186). Na segunda metade do século XIX, os mapas militares e civis começaram a apresentar uma cartografia mais detalhada e precisa das áreas costeiras e das florestas que fixavam as dunas e protegiam as populações. Essa evolução resultou de levantamentos sistemáticos da tipologia do solo e da flora, bem como do uso de novas técnicas de representação, mais rigorosas, que pretendiam sustentar as reformas necessárias para o Progresso do país. Desde o final do século XVIII que a cartografia passou a ser considerada um dos instrumentos fundamentais para a centralização e governação administrativa, que se materializava na criação de canais de comunicação e de circulação. Para a afirmação da soberania que se tornou cada vez mais territorial, era necessário conhecer o território (orografia, hidrografia, população, etc.), representá-lo e manipulá-lo, com vista ao ordenamento e gestão e à execução das reformas administrativas e económicas fundamentais a Portugal (BRANCO, 2003, pp. 85-86). Todavia, foi necessário aguardar pela Regeneração, para que fosse possível usufruir da estabilidade política, para que fossem novamente retomados planos de desenvolvimento económico do país e da criação das infraestruturas de comunicação e de circulação. Para a realização dessa hercúlea tarefa foram organizados os serviços estatísticos e desenvolvidos instrumentos de conhecimento do território, como uma nova política cartográfica, apoiada pelo Ministério das Obras Públicas, recentemente criado, em 1852 (BRANCO, 2003, pp. 109-110). Começaram, assim, a ser produzidos levantamentos de cartografia temática geológica, agrícola e hidrográfica (ALEGRIA & GARCIA, 2002, pp. 12).

Não obstante, o difícil contexto climático de extrema pluviosidade e de inúmeras tempestades que caracterizou Oitocentos em Portugal, tornaram ainda mais relevante o conhecimento das torrentes e de avaliação da costa marítima, requerendo-se, para esse efeito, o levantamento e reprodução de dados sobre bancos de areia, ventos, correntes e marés, essenciais à estimativa do impacto das águas e ventos marítimos sobre dunas e áreas portuárias (MELO, 2017, p. 62). É neste contexto, que a cartografia histórica, além de fornecer uma visão detalhada sobre a paisagem natural, passou também revelar aspetos das intervenções humanas, como a construção de infraestruturas, como paliçadas (MACEDO, 2014), integrando-se nas estratégias de defesa costeira e gestão de recursos. Isso evidenciava a intersecção entre conhecimento cartográfico, engenharia hidráulica e práticas locais de resiliência e gestão ambiental, que se tornam tema central de governação na Monarquia Constitucional.

Propõe-se, no âmbito deste contexto, o estudo da representação e respetiva interpretação das dunas e da floresta costeira na cartografia, tendo como território de análise o Noroeste de Portugal, entre o século XVII e 1869. Destaca-se, assim, o papel da cartografia histórica do Noroeste de Portugal, produzida nas Épocas Moderna e Contemporânea, como testemunhos históricos da relação entre as comunidades humanas e o ambiente costeiro. A investigação detalhada dessas representações permite compreender como o conhecimento cartográfico evoluiu para dar resposta aos desafios ambientais e às necessidades de gestão local do território. A representação

cartográfica das dunas e florestas costeiras no Noroeste de Portugal, entre a cronologia apresentada, revela não só uma evolução significativa nas técnicas e abordagens cartográficas, mas também uma crescente consciência da importância da gestão e conservação dos recursos naturais do país, passíveis de serem explorados. Por outro lado, este exercício contribui para a valorização da cartografia histórica como uma ferramenta essencial para a compreensão das interações passadas entre o Homem e o Ambiente, oferecendo lições valiosas para a gestão e conservação contemporânea do território e recursos costeiros.

Fontes e metodologia

A cartografia antiga pode oferecer informações, quando observado numa forma crítica (ARAÚJO, 2002, pp. 75). Esta fonte material proporciona uma leitura dos contornos dos desenhos, da toponímia inscrita e dos elementos representados que podem iluminar questões relativas à evolução geomorfológica dos espaços portuários e das áreas costeiras (AMORIM, 2002, pp. 53). Ainda que até à segunda metade do século XVIII, os mapas militares privilegiaram a figuração de fortalezas e do espaço envolvente, a partir daí, foi prestado um maior cuidado na configuração da orografia, do relevo, da rede hidrográfica, bem como da rede viária, pontes, vaus e, cujas imagens seriam usadas, mais tarde, nomeadamente, para apoiar as demarcações específicas e os acertos fronteiriços estabelecidos pelo Tratado de Limites de 1864 (ALEGRIA & GARCIA, 1995, pp. 65-66; MOREIRA, 2015, pp. 65). A partir do século XVIII, há um maior número de exemplares cartográficos, decorrente das preocupações do poder central em conhecer o território e desenvolver o país (ALEGRIA & GARCIA, 1995, pp. 70), através de tentativas de abertura e fixação das barras, o que obrigou os engenheiros militares especialistas em hidráulica a estudarem e cartografarem o litoral, os rios, as suas ilhas e bancos de areia e corpos rochosos que havia que destruir para combater o assoreamento e construir autoestradas fluviais que ligavam o litoral ao interior (AMORIM, 1996, pp. 69-70, 96-97).

O levantamento da cartografia que assinala a costa do Noroeste de Portugal partiu da leitura de vários autores que previamente já a haviam considerado, no âmbito das suas investigações sobre defesa costeira e engenharia militar e ordenamento e evolução de espaços urbanos ou obras públicas (MENDES, 1982; FERNANDES, 1992, pp. 62; AMÂNDIO, 1995, p. 21; ANTUNES, 1996, pp. 65-66; FERNANDES, 2002, pp. 70-84, 108; PINTO, 2008, p. 21; MOREIRA, 2011, 2015; MARTINS, 2014, pp. 181-84).

Esse levantamento permitiu chegar a mais de três dezenas de exemplares de plantas e mapas e que constitui maioritariamente esta coleção de fontes materiais. Realça-se, ainda, que neste conjunto, inclui-se um mapa inédito, recentemente publicado (LOPES, 2023, pp. 162-163), de uma planta da vila de Esposende, da autoria de José Champalimaud de Nussane, engenheiro militar e Diretor das Obras Públicas da Cidade do Porto, na última década e meia de Setecentos (MOREIRA, 2015, pp. 60), existente no Museu Nacional de Arte Antiga (MNAA, 1663 Des.).

No entanto, a cartografia antiga é uma das fontes históricas mais desafiantes, pela sua fiabilidade. Por essa razão, esta investigação não se debruça sobre os perfis da linha de costa, uma vez que nem sempre são fidedignos, mas

privilegiam-se os elementos representados, particularmente bancos de areia nas embocaduras dos rios ou cuidados a ter na navegação mais próxima da costa, formas de exploração dos estuários (ex.: marinhas de sal), dunas ou manchas florestais consideráveis que possam ter como objetivo fixar os areais (AMORIM, 1996, pp. 614). Há ainda a referir que de mapa para mapa, poderá não existir grandes variantes, já que muitos deles são simples decalques, enquanto em outros, poderá existir de facto uma observação *in loco*, de efetivos registos feitos a partir da observação direta (CASTELO BRANCO, 1975, pp. 247; POLÓNIA, 2002, pp. 147-150).

São analisados os mapas e cartas que representam a faixa costeira entre Caminha e a Póvoa de Varzim, desde o atlas das costas de Portugal e Espanha, de Pedro Teixeira Albernaz (1634), as várias plantas de fortalezas militares do século XVIII, à guarda do Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar — Direção de Infraestruturas do Exército, Biblioteca Nacional de Portugal e Museu Nacional de Arte Antiga, as cartas topográficas de Gonçalo Brandão da Silva (1758), e das áreas portuárias, da coleção de Cartografia Histórica da Direção Geral do Território e da Biblioteca Pública Municipal do Porto, até à publicação da carta que representa os terrenos cultivados e incultos, de 1868, e a Carta Cadastral de Viana do Castelo, de 1869. Explora-se como é que esses elementos foram mapeados e interpretados por cartógrafos e engenheiros militares, ao longo de mais de dois séculos, avaliando-se a sua relevância da sua representação (relevo, circulação, navegação, etc.), bem como a perceção daqueles que assinalaram estes elementos paisagísticos (ex.: montes de areia ou desertos). São considerados aspetos como a dimensão dos sistemas dunares, extensão para o interior, relação com o povoamento e fixação das areias móveis pela vegetação. No que concerne à floresta, é, igualmente, apreciada a sua dimensão, extensão para o interior, designações e, se possível, as espécies existentes.

Além disso, é proposta a comparação com a documentação histórica escrita, nomeadamente tombos de propriedades e literatura corográfica e de viagem, que se tem recolhido no âmbito do projeto de doutoramento, verificando as diferenças de representação da paisagem costeira do Noroeste de Portugal (escrita vs iconografia), e se essas representações apresentavam apenas a orografia ou se surgiram como consequência de práticas de defesa e gestão da orla costeira e de conceção ou realização de obras de engenharia hidráulica.

A representação das dunas do Noroeste de Portugal

As dunas foram, ao longo do tempo, representadas do ponto de vista iconográfico, em gravuras e cartografia. Inclusivamente, as representações cartográficas das áreas dunares, ainda que escassas, descrevem-nas como pequenas elevações de areia. A partir do século XVII, já existem representações das dunas, todavia só a partir dos mapas topográficos regionais da segunda metade do século XVIII que a orografia vai sendo representada de forma mais rigorosa e usando-se as projeções horizontais, quando as formas se tornaram mais suaves (ALEGRIA, 1977, p. 186). Como já referido anteriormente, há que ter cautela na análise das cartas antigas, nomeadamente quando se trata da configuração do litoral, devido às incorreções que apresenta na dimensão dos estuários e das restingas arenosas, movimentação dos bancos de areia, correntes e efeitos de marés, muito em parte pela falta de instrumentos de leitura e georreferenciação (LOUREIRO, 2006, pp. 14; MELO, 2017, pp. 58, 63-64).

Desde a década de 1620, que as dunas do Noroeste de Portugal foram representadas por Pedro Teixeira. Na foz do rio Lima, o cartógrafo representou os «montes de arena», no cabedelo de Darque, em redor e a sul da capela de Nossa Senhora das Areias. É, no entanto, significativo aqui reportar que na margem sul do Lima, entre as freguesias de Darque e Anha, existe uma elevação coberta por material dunar, com uma altitude de mais de 160 metros, denotando a amplitude que o fenómeno da invasão das areias assumiu nesta zona (Dunas Trepadores do Faro de Anha). Para além disso, é também na faixa litoral entre os rios Lima e Neiva as formações dunares se prolongam muito para o interior, chegando a atingir uma distância superior a três quilómetros da linha de costa (eixo Amorosa-Chafé) (LOPES, 1986, pp. 69). No entanto, Pedro Teixeira representa o Monte do Faro de Anha, por onde passava a Estrada Real (CARDOSO, 1747-1751, vol. I, pp. 484), como uma montanha verdejante e a tons mais escuros, usada no século XVII como local de compáscuo (Arquivo Municipal de Barcelos, Câmara Municipal de Barcelos, 4.221, doc. 2, f. 2.). A norte, na foz do rio Minho, Pedro Teixeira assinala igualmente outros «montes de arena», a oeste do denso bosque do Camarido, junto a Cristelo e Moledo (Caminha) (Figura 1).



Figura 1 —«montes de arena» na foz do rio Minho e Lima, por Pedro Teixeira, na década de 1620

Fonte: VIGO TRANSANCOS ET AL., s. d.: 41. (à esquerda); PEREDA & MARÍAS, 2003 (à direita).

No final do século XVII, Claes Jansz Vooght, na sua carta da costa entre Finisterra e Azurara, aparenta, ainda que se tenham bastantes reticências, evidenciar, cartograficamente, as dunas costeiras, a par das áreas urbanas e residenciais, dos baixios da costa e informações de navegação para pilotos. Entre Caminha e Viana, sucedem-se três cordões montanhosos, mas que acabam por se fundir com o Monte de Santa Luzia. Eventualmente o primeiro cordão poderá tratar-se de dunas e os mais afastados do mar, possam ser o Monte de Cabanas (Afife) ou a Serra de Arga. A sul do rio Lima, entre a foz e o seu vale, foram reproduzidos pequenos montes, que se prolongam para

além do embarcadouro de São Lourenço e que são semelhantes às *vedute* de Pier Maria Baldi que acompanhou Cosme de Médicis, por Portugal, na final década de 1660 (SANCHEZ RIVERO & SANCHEZ RIVERO, 1933, Lamina LXVI). Entre Darque e Esposende, distribuem-se paralelamente dois cordões montanhosos, sendo o mais próximo do Atlântico correspondente a dunas e o segundo poderá ser a demarcação do Monte Galeão, Monte do Faro de Anha e a arriba fóssil, a sul do rio Neiva. A sul de Esposende, mais próximo dos Cavalos de Fão e ao longo da costa poveira, foram desenhadas pequenas montanhas muito próximas da linha de mar, que poderá corresponder a dunas bastante desenvolvidos entre Fão e Aver-o-Mar (Figura 2). Seriam estas dunas, sujeitas à força eólica, que atormentavam as comunidades de Fão, destruindo as igrejas matriz e do Bom Jesus⁷², e de Estela⁷³ e Navais⁷⁴, areando os campos de cultivo.



Figura 2 — Possível representação das dunas do litoral do Noroeste de Portugal entre a foz do Lima e a foz do Ave, no último quartel do século XVIII

Fonte: Pormenor de BNP, C.C. 1813 A.

Em meados do século XVIII, surgem, de novo, representações das áreas costeiras do Noroeste de Portugal. José Martins da Cruz, responsável por representar as fortalezas militares entre Caminha e Póvoa de Varzim, assinala, nas freguesias de Afife, a Capela de Santo Isidoro, e de Santa Maria de Âncora, o forte da Lagarteira, ambos os edifícios «rodeado de area» (Figura 3). No final de Setecentos, o território a sul do rio Minho, com as suas fortificações, voltaria a ser novamente descrito «dont les forts existants sont en partie pleins de sables où tout à fait insignifians» (VICENTE, 1971, pp. 189-190).

⁷² Arquivo Nacional Torre do Tombo, Chancelaria Régia, Chancelaria de D. Pedro II, liv. 17, f. 70v.

⁷³ Arquivo Distrital de Braga, Mosteiro de São Martinho de Tibães, maço 30, fls. 15-24.

⁷⁴ Arquivo Distrital do Porto, Mosteiro de Santa Clara de Vila do Conde, K/25/8/6-569.1, doc. 8 f. 1.

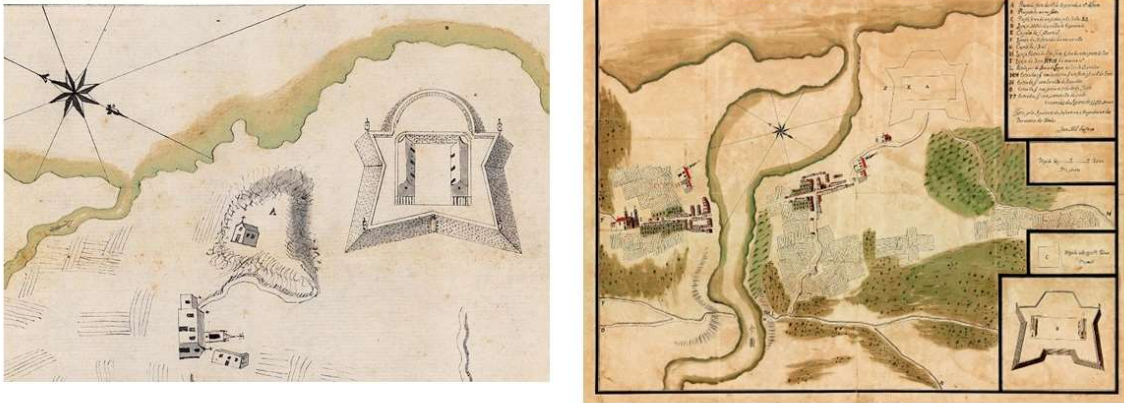


Figura 3 — Representação das dunas em Afife e do areal de Esposende e Fão, em meados do século XVIII

Fonte: PT-GEAEM/DIE, 1937-2-19A-27.

Em 1760, o mapa da “Provincia de Entre Douro e Minho” assinala apenas a presença de dunas no setor costeiro Fão — Apúlia — Estela, estendendo-se um pouco para o interior de Fonte Boa (Alapela), que era efetivamente, até onde as areias eram transportadas na foz do Cávado⁷⁵ (Figura 4). Em toda a costa do Entre Douro e Minho esta é a única marca de relevo, não tendo a restante faixa qualquer indicação que ateste a sua elevação, sendo a sul, na Província da Beira, na mesma longitude, esboçadas, as dunas das praias da Aguda e da Granja (Vila Nova de Gaia).



Figura 4 — Representação das dunas entre Fão, Apúlia e Fonte Boa, na segunda metade do século XVIII

Fonte: Pormenor de BNP, C.C. 163 P1.

Na foz do Cávado, uma planta da restinga na entrada da Barra de Fão, de 1774, a propósito da necessidade de encanar o Cávado, mostra a inconstância das areias e como facilmente encerram a entrada nas áreas portuárias

⁷⁵ Fundação Casa de Bragança, Arquivo Histórico, NNG 4944, f. 676.

e a navegação (Figura 5). Não muito distante cronologicamente, em 1782, Francisco Pinheiro da Cunha desenha, do mesmo modo, mas com um pormenor considerável, o areal na margem sul do rio Lima, com algumas elevações, próximas à borda do curso fluvial, nomeadamente das linhas de praia-mar e das águas-vivas e que circundavam a capela de Nossa Senhora das Areias. Algumas destas dunas, particularmente, aquelas imediatas à beira-rio, por via da sua fixação, exigida pelas correições, encontravam-se florestadas (CAPELA, 1997). No entanto, na parte inferior desta planta, acentua-se pela sua elevação e densidade florestal, o Monte do Faro de Anha (Figura 6) que, à semelhança de Pedro Teixeira, e dos mapas posteriores do século XIX, continua a ser simbolizada não como uma duna de altura considerável, mas como uma montanha inóspita.

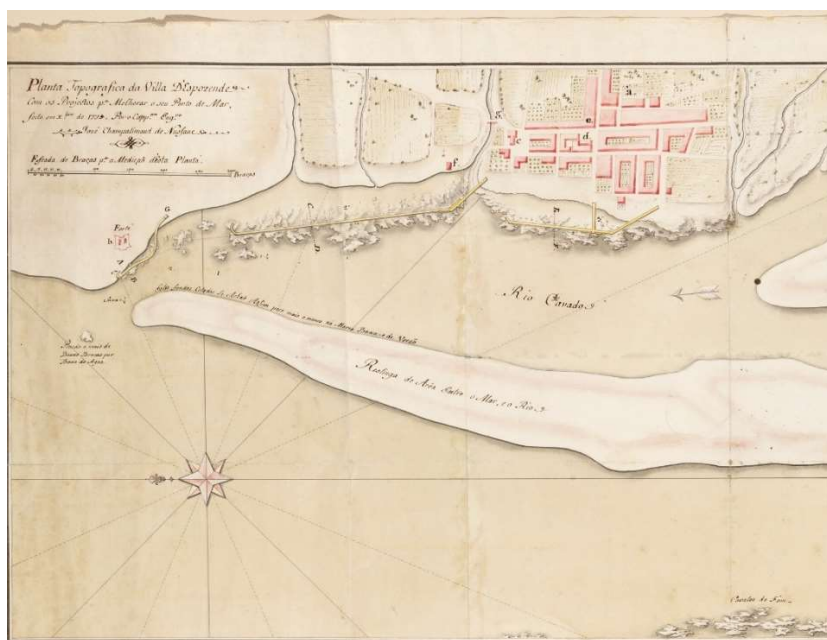


Figura 5 — Pormenor da representação da restinga de areia, em Fão, em 1774

Fonte: Pormenor de MNA, 1663 Des.

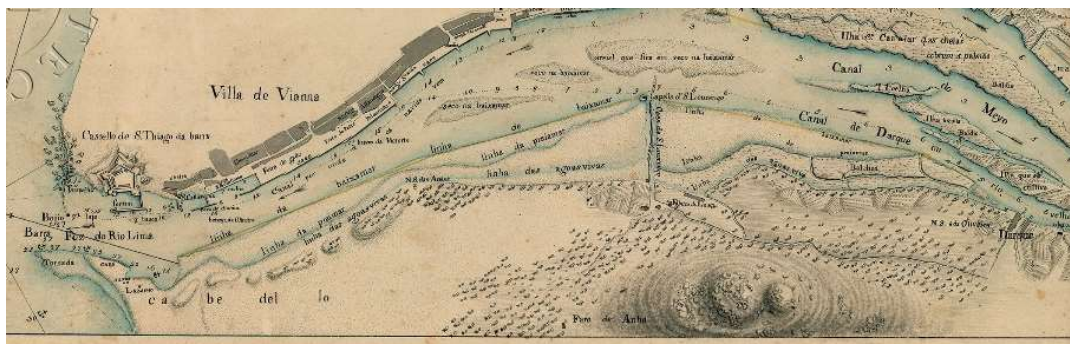


Figura 6 – Representação do cabedelo de Darque e do monte do Faro de Anha, no início da década de 1780, com alguma florestação.

Fonte: Pormenor de DGT, CA 291.

A representação da floresta

As primeiras representações da floresta costeira do Noroeste de Portugal surgem, do mesmo modo, na foz do rio Minho, com Pedro Teixeira a assinalar o denso bosque do Camarido (Figura 1), que havia sido instalado para «defender das areas da praia as terras da freguezia» de Moledo e Cristelo⁷⁶. Aliás, a Mata Nacional do Camarido, é uma das áreas verdes mais representadas na cartografia da Época Moderna e Contemporânea do Noroeste de Portugal. A Mata Nacional do Camarido é frequentemente reproduzida, dada a sua imponência ao sul da foz do rio Minho e vizinha à ilha da Ínsua e local de passagem na estrada que ligava Caminha a Viana, mas também pela sua posição estratégica fronteiriça, tendo, inclusivamente, sido local de planos para colocação de baterias do exército, durante Oitocentos (Figura 7). Por outro lado, na perspetiva económica era considerado um dos maiores locais de extração silvícola de toda a foz e do vale do Minho para camponeses, pescadores⁷⁷, militares e as instituições locais e nacionais (COELHO, 1861, p. 24).

Na foz do Cávado, em meados do século XVIII, na planta de Fão e Esposende, José Martins da Cruz, assinala apenas a área agrícola. O espaço que deveria ser de floresta, na costa litoral e a bordejar o Cávado surge, em meados do século XVIII, como se de uma área de deserto se tratasse (Figura 3). No entanto, aquilo que a documentação histórica evidencia é que, pelo menos, a margem esquerda da foz do Cávado estava repleta de bouças de pinheiros, desde o início de Setecentos⁷⁸. A norte, em Esposende, na junqueira e junto do forte, na segunda metade de Seiscentos, referia-se já as «areias encabeladas» pelo junco e que, contra o que era determinado pelas posturas municipais de Esposende, era arrancado⁷⁹.

É somente no final da Regeneração que a floresta costeira minhota volta a figurar na cartografia, a partir dos dados levantados por Filipe Folque, durante a década de 1860, coincidindo com as prioridades de florestação das áreas dunares das edilidades de Viana do Castelo e de Esposende, refletindo as normas e projetos do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria para todo o território nacional. Ao contrário de outros países em que se deu prioridade à florestação das encostas, com vista à regularização dos leitos de torrente, em Portugal, a prioridade foram as areias móveis do litoral, empreenderam-se bastantes trabalhos de sementeira de pinhão por todo o país (RADICH, 1996, pp. 72-74; MELO, 2017, pp. 34).

Principiando na margem esquerda da foz do Lima, observa-se uma mancha de floresta junto da estrada que ligava Darque a Castelo de Neiva e que atravessava a encosta poente do Monte do Faro de Anha, ficando aí circunscrita (Figura 8). Segundo a documentação municipal vianense da década de 1840, era a sul do rio Lima, nas freguesias de Anha e Castelo de Neiva, que se situavam os areais, povoados por poucos pinheiros e matos. Em Darque, o solo era de junqueira e de areal, sem qualquer produção⁸⁰.

⁷⁶ ANTT, Memórias Paroquiais, Vol. 23, 167, p. 1109.

⁷⁷ Arquivo Municipal de Caminha, Câmara Municipal de Caminha, 1.6.1.5, f. 124v; ANTT, Casa do Infantado, caixa 1137, doc. s.n.

⁷⁸ Fundação Casa de Bragança, Arquivo Histórico, NNG 5076, f. 127.

⁷⁹ Arquivo Municipal de Esposende, Câmara Municipal de Esposende, caixa 150, Livro de Atas da Câmara Municipal 1656-1658, 51v-52.

⁸⁰ Arquivo e Memória de Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo, maço 1054.

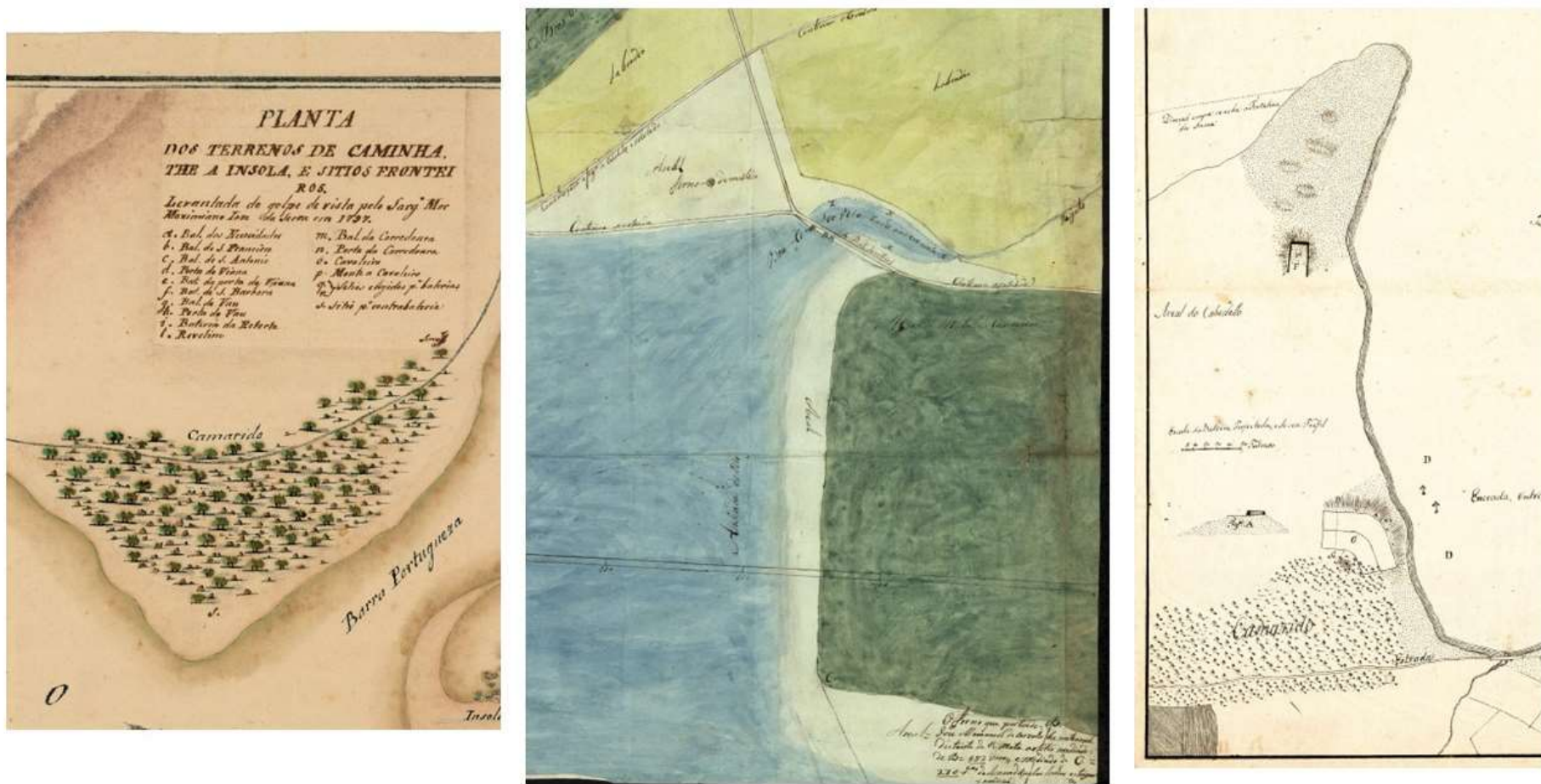


Figura 7 — Representações da Mata Nacional do Camarido na cartografia do Noroeste de Portugal (1780-1840)

Fonte: Pormenor de DGT, CA 289 (à esquerda); Arquivo Nacional Torre do Tombo, Casa do Infantado, mc. 1155, doc. s.n. (ao centro); PT-GEAEM/DIE, 4971-3-37-51 (à direita).



Figura 8 —Representações da floresta da costa Noroeste de Portugal na Carta Corográfica do Reino 1: 100 000, de 1876

Fonte: DGT, 43Ap4.

Estes dados, quase duas décadas depois, são reiterados por Eusébio Furtado Coelho (1861, p. 26), afirmando a existência de extensos areais, que formavam um grande areal a sul do rio Lima, e que deviam ser povoados com pinheiros. Coevo dos dados deste Carta do Reino, ao longo da década de 1860, são as variadas recomendações de florestação dos areais e, tendo em conta a cartografia da barra de Viana da época e de uma quantia orçamentada para florestação, em 1866-1867, estava previsto povoar o território a sul do Lima, desde o Cabedelo até ao Rego da Agueira (Anha), bastante sujeito á ação do vento e a perdas agrícolas⁸¹.

A norte do rio Neiva, apenas ressurgem um bosque, próximo à praia da Amorosa (Moinhos do Bispos e Campos do Mar), que corrobora os dados da documentação escrita (Figura 8). Esta era uma área de maninhos e baldios, particularmente rica em bouças de floresta autóctone da costa portuguesa, desde a Idade Média, nomeadamente povoada por camarinhas, onde durante séculos pastou o gado dos habitantes do lugar de Chafé⁸². Pela baixa fertilidade do solo arenoso e elevada humidade, pela presença de cursos de água que transportavam as areias da praia, tornou-se apetecível pelos locais para o fomento florestal, que simultaneamente impediam o avanço das areias sobre os terrenos lavrados, enquanto geravam adubos e outras riquezas naturais⁸³. Estas ações tiveram bastante impulso durante o século XVIII e, em meados do século XIX, são inúmeras as referências a bouças de várias espécies de árvores de espinho e fruto, mas maioritariamente pinheiro e mato⁸⁴.

Não obstante, é na faixa costeira a sul da foz do Neiva e até ao norte do concelho da Póvoa de Varzim que se torna evidente uma densa mancha florestal. Inicia-se em São Paio de Antas e alonga-se até ao areal de Belinho, atravessando o centro paroquial de São Bartolomeu do Mar. Nas Marinhas, manifesta-se um arvoredo no espaço da praia, em São Sebastião, Cepães e até ao espaço próximo ao Forte de São João Baptista e à junqueira, na margem direita do rio Cávado (Figura 8). Nesta área periurbana da vila de Esposende, reconhece-se a intenção da sua florestação, pelo menos, desde o final do século XVIII, área, onde, inclusivamente o militar e cartógrafo do Alto Minho José Custódio Gomes de Vilas-Boas detinha propriedades ou arrendou bens do concelho em seu nome para os dividir por diversos camponeses de Marinhas⁸⁵. Em meados do século XIX, os pinhais continuavam a ocupar estes terrenos, onde se renovava e protegia, por via das posturas municipais, o coberto vegetal⁸⁶.

A sul do Cávado estão inscritas outras matas, numa faixa contínua, desde o rio Cávado até ao norte de Apúlia. Do centro de Apúlia até à fronteira da Estela é visível uma outra grande mancha florestal que se estende da costa continuamente até ao Monte de São Félix, em Laúndos, e da Serra de Rates, e várias freguesias do concelho de Barcelos, a sul do Cávado (Figura 8). Em Fão, este Carta do Reino torna palpável o espaço florestado, não só no final do século XVIII⁸⁷, mas, a regeneração e replantação de uma área desde o rio Cávado até Ofir e em torno da igreja paroquial de pinheiros, mato e feno das areias, promovidas pelo imposto extraordinário denominado de real

⁸¹ Arquivo e Memória de Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo, caixa 1066.

⁸² Arquivo Distrital de Braga, Mosteiro de São Romão de Neiva, maço 179, doc. 40.

⁸³ Fundação Casa de Bragança, Arquivo Histórico, NNG 5069, f. 118v.

⁸⁴ Arquivo Distrital de Viana do Castelo, Juiz Eleito de Anha, 4.87.2.14, fls. 32v-33, 44-45, 53v-59v.

⁸⁵ Arquivo Municipal de Esposende, Câmara Municipal de Esposende, caixa 145, fls. 58-59.

⁸⁶ Arquivo Municipal de Esposende, Câmara Municipal de Esposende, caixa 3861, Código de Posturas do Concelho de Esposende de 1864, f. 1v.

⁸⁷ Arquivo Nacional Torre do Tombo, Chancelaria Régia, Chancelaria de D. Maria I, liv. 40, fls. 264v-265v.

de areia de Fão (1826-1869). A isto não é alheia a menção ao topónimo “Empanadas”, as estruturas compostas por madeira, forro e pregos usadas para impedir o avanço das areias, em Fão e Apúlia, quer pelas entidades paroquiais, quer pelos próprios privados que residiam nas áreas mais próximas ao Atlântico (LOPES, 2019, pp. 134-167). No entanto, esta Carta do Reino que não demonstra uma área totalmente plantada, corrobora os dados expressos pelo Relatório de Arborização Geral do País, de 1868, que enuncia que continuava a existir «uma faixa quasi continua de areias soltas», que se prolongava até ao rio Lima, «inculta e despovoada», somente «apoiada ao nascente n’alguns pinhaes» (RIBEIRO e DELGADO, 1868, pp. 32 e 64).

A mancha florestal em Apúlia parece, do mesmo modo que a vizinha Fão, corresponder aos esforços e vontades dos locais que, pelo menos desde o início de Oitocentos, requeriam os baldios e maninhos da Arquidiocese de Braga⁸⁸ e, mais tarde, à Câmara Municipal de Esposende, para florestar a areia com pinheiros para evitar o avanço das areias, já que o solo não conseguia suportar culturas mais exigentes⁸⁹. Na Estela, a mancha florestal que se estende para o interior, é o resultado da ação de florestação levada a cabo pelo Mosteiro de São Martinho de Tibães, desde o início do século XVIII, mas, maioritariamente, a partir de 1800, por ação de Frei João Baptista do Desterro. Este monge que, anteriormente, havia promovido o repovoamento e aumento do pinhal da costa entre os rios Lima e Neiva, para evitar o avanço das areias sobre os campos lavrados, foi convidado pelo Geral da Congregação de São Bento de Portugal, para proceder ao mesmo tipo de projeto, em maior escala na Estela. Neste couto não só foi capaz de aumentar a área agrícola, por drenagem das áreas húmidas e, consecutivamente das rendas, mas procedeu à plantação de várias espécies florestais, nomeadamente o pinheiro (pinheiro marítimo ou da Flandres e pinheiro manso), para evitar o areamento dos campos agrícolas, sendo, ainda hoje visível, o resultado desse investimento (LOPES, 2023, pp. 10-14).

Conclusão

Resumidamente, a cartografia histórica do Noroeste de Portugal entre os séculos XVII e XIX revelou-se uma ferramenta valiosa para compreender as interações entre as comunidades humanas e o ambiente costeiro, especialmente no que diz respeito à representação das dunas e das florestas. Este estudo pretendeu realçar as convergências e divergências entre a cartografia e a documentação escrita da época, evidenciando as diferentes formas de interpretar a paisagem. Se, por um lado, os mapas fornecem uma visão mais subjetiva do território ou com objetivos distintos, as fontes escritas oferecem perceções locais, frequentemente objetivas (associadas à exploração agrária e económica do território), sobre o impacto das mudanças ambientais (deposição de areias eólicas, movimentos dunares e ações de florestação). Esta comparação é fundamental para uma compreensão mais abrangente da história ambiental e social do Noroeste de Portugal. Estes mapas documentam o impacto das intervenções humanas, como a construção de paliçadas e a plantação de florestas para a fixação das dunas, revelando a crescente consciência sobre a necessidade de conservar os recursos naturais. Através de mapas,

⁸⁸ Arquivo Distrital de Braga, Mitra Arquiepiscopal de Braga, Registo Geral, 235, f. 234

⁸⁹ Arquivo Municipal de Esposende, Câmara Municipal de Esposende, caixa 152, fls. 2-4v.

cartas e fontes históricas, é possível traçar a evolução das paisagens naturais e construídas, com ênfase nos desafios ambientais da época, como a instabilidade das dunas, o assoreamento dos portos e a degradação das florestas. Estes fatores representavam não apenas um risco ambiental, mas também um obstáculo ao desenvolvimento económico e à segurança das populações locais, denotando-se uma crescente preocupação com a gestão ambiental e com as respostas socioinstitucionais aos desafios impostos pela Natureza. Ademais, a investigação sublinha a importância da cartografia como uma ferramenta de governação e gestão territorial no Portugal moderno. O uso de mapas foi essencial para a centralização administrativa e para a implementação de reformas, como as políticas de florestação e defesa costeira, que visavam mitigar os efeitos das dunas móveis e garantir a proteção das terras agrícolas e das infraestruturas portuárias.

Por outro lado, através da análise de mapas e fontes escritas, é possível observar como a precisão e o detalhe das representações cartográficas evoluíram com o avanço das técnicas de cartografia, engenharia hidráulica e defesa costeira. A pesquisa cartográfica revela uma evolução técnica significativa nas representações do território, indo de simples representações esquemáticas, no século XVII, para uma cartografia mais detalhada e precisa no século XIX, impulsionada por avanços na georreferenciação e conhecimento do território.

Portanto, este estudo não só valoriza a cartografia histórica como uma fonte documental valiosa, mas também a reconhece como um instrumento estratégico que ofereceu — e continua a oferecer — lições importantes para a gestão e conservação do território contemporâneo. A utilização destes conhecimentos históricos é crucial para enfrentar os desafios ambientais atuais, como a erosão costeira e as alterações climáticas, que afetam as áreas litorâneas, de forma cada vez mais intensa. Assim, este estudo destaca a relevância da cartografia não apenas como fonte histórica, mas como instrumento essencial para a tomada de decisões no presente e no futuro, visando a proteção e sustentabilidade do território.

Fontes

Fontes manuscritas

Museu Nacional de Arte Antiga, 1663 Des.

Arquivo Distrital de Braga

Mitra Arquiepiscopal de Braga: Registo Geral, 235-234.

Mosteiro de São Martinho de Tibães: maço 30.

Mosteiro de São Romão de Neiva: maço 179.

Arquivo Distrital do Porto, Mosteiro de Santa Clara de Vila do Conde, K/25/8/6-569.1.

Arquivo Distrital de Viana do Castelo, Juiz Eleito de Anha, 4.87.2.14.

Arquivo e Memória de Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo: 1054, 1066.

Arquivo Municipal de Barcelos, Câmara Municipal de Barcelos, 4.221, doc. 2, f. 2.

Arquivo Municipal de Caminha, Câmara Municipal de Caminha: 1.6.1.5.

Arquivo Municipal de Esposende, Câmara Municipal de Esposende: Caixas 145, 150, 152, 3861.

Arquivo Nacional Torre do Tombo

Casa do Infantado: maços 1137, 1155

Chancelaria Régia: Chancelaria de D. Pedro II, liv. 17; Chancelaria de D. Maria I, liv. 40.

Memórias Paroquiais: Vol. 23, 167;

Biblioteca Nacional de Portugal: C.C. 1813 A.; C.C. 163 P1.

Direção Geral do Território: CA 289; CA 291; 43Ap4

Fundação Casa de Bragança, Arquivo Histórico: NNG 4944; NNG 5069; NNG 5076.

Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar — Direção de Infraestruturas do Exército: 1937-2-19A-27; 4971-3-37-51

Fontes impressas

CARDOSO, Luís. Dicionario geografico ou noticia historica de todas as cidades, villas, lugares, e aldeas, rios, ribeiras, e serras dos Reynos de Portugal, e Algarve, com todas as cousas raras, que nelle se encontrão, affim antigas, como modernas, que escreve, e offerece a saudosa memoria, e eterna saudade do senhor Rey D. Joao V. nosso senhor. Lisboa, Na Regia Officina Sylviaña, e da Academia Real, 1747-1751.

COELHO, Eusébio Cândido C. P. Furtado. Estatistica do Districto de Vianna do Castello. Lisboa, Imprensa Nacional, 1861.

Fontes publicadas

PEREDA, Felipe; MARIAS, Felipe (eds.). El atlas del rey planeta: la descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos de Pedro Teixeira (1634). San Sebastián, Editorial Nerea, 2003.

SANCHEZ RIVERO, Angel; SANCHEZ RIVERO, Angela Mariutti (ed.). Viaje de Cosme de Médicis por España y Portugal (1668-1669). Madrid, Junta para Ampliacion de Estudios e Investigaciones Cientificas/ Centro de Estudios Historicos, 1933.

VICENTE, António Pedro. Memórias Políticas, Geográficas e Militares de Portugal 1762-1796. Lisboa, Arquivo Histórico Militar, 1971.

Referências bibliográficas

- ALEGRIA, Maria Fernanda. Cartografia Antiga de Portugal Continental. Finisterra, Lisboa, XII, 24, 169-210, 1977.
- ALEGRIA, Maria Fernanda; GARCIA, João Carlos. A cartografia hidrográfica de Portugal na segunda metade do século XIX e início do século XX. In AMORIM, Inês; POLÓNIA, Amélia; OSSWALD, Helena (Org.). O Litoral em Perspetiva Histórica (séc. XVI a XVIII). Porto, Instituto de História Moderna, 2002. 11-20.
- ALEGRIA, Maria Fernanda; GARCIA, João Carlos. Aspectos da evolução da Cartografia portuguesa (séculos XV a XIX). In DIAS, Maria Helena (coord.), Os Mapas em Portugal da tradição aos novos rumos da cartografia. Lisboa, Edição Cosmos, 1995. 27-84.
- AMÂNDIO, Bernardino. O Forte de São João Baptista e o Farol de Esposende. Esposende, Centro Social da Juventude de Mar, 1995.
- AMORIM, Inês. Aveiro e a sua provedoria no século XVIII (1690-1814), estudo económico de um espaço histórico. Dissertação de Doutoramento. Porto: Doutoramento em História, Universidade do Porto, 1996.
- AMORIM, Inês. O porto de Aveiro no séc. XVIII: percursos de investigação- um ponto de situação. In AMORIM, Inês.; POLÓNIA, Amélia; OSSWALD, Helena (org.), O Litoral em Perspectiva Histórica (séc. XVI a XVIII). Porto, Instituto de História Moderna, 2002. 49-57.
- ANTUNES, João Manuel Viana. Obras militares do Alto Minho: a Costa Atlântica e a Raia ao serviço das Guerras da Restauração. Dissertação de Mestrado. Porto: Mestrado em Arqueologia, Universidade do Porto, 1996.
- ARAÚJO, Maria Assunção. A evolução do litoral em tempos históricos: a contribuição da Geografia Física. In AMORIM, I.; POLÓNIA, A. & OSSWALD, H. (org.), O Litoral em Perspectiva Histórica (séc. XVI a XVIII), 75-91. Porto, Instituto de História Moderna, 2002. 75-91.
- BRANCO, Fernando Castelo. Tráfego portuário e história regional portuguesa. In Actas do Colóquio-Papel das Áreas Regionais na Formação de Portugal, Lisboa, 1975.
- BRANCO, Rui Miguel Carvalhido. O Mapa de Portugal: Estado, Território e Poder no Portugal de Oitocentos. Lisboa: Livros do Horizonte, 2003.
- CAPELA, José Viriato. Política de corregedores: a actuação dos corregedores nos municípios minhotos no apogeu e crise do antigo regime (1750-1834). Braga: Instituto de Ciências Sociais, 1997.
- FERNANDES, Mário Gonçalves. Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal: Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança: 1852/1926. Dissertação de Doutoramento. Porto: Doutoramento em Geografia, Universidade do Porto, 2002.
- FERNANDES, Mário Gonçalves. Viana do Castelo: obras públicas e evolução do espaço urbano (1855-1926). Revista da Faculdade de Letras — Geografia, Porto, série I, 8, 65-162, 1992.

- LOPES, Ana Isabel Alves. “Governar a Natureza”: O assoreamento da foz do rio Cávado em Fão — Causas, impactos e respostas sociais (1750-1870). Dissertação de Mestrado. Porto: Mestrado em História e Património — Especialização em Estudos Locais e Regionais (Construção de Memórias), Universidade do Porto, 2019.
- LOPES, Ana Isabel. Fão entre o assoreamento do rio Cávado e invasões de areia (1750-1870): Das pré-condições e impactos à resiliência socioinstitucional. *Boletim Cultural de Esposende, Esposende*, 3ª série, 2, 135-189, 2023.
- LOPES, Ana Isabel. Fighting drift sands with pine trees. *Journal of Coastal Conservation*, 27, 42, agosto 2023.
- LOPES, José da Cruz. Formações Dunares no Litoral do Alto Minho. *Estudos Regionais*, 2, 57-87, 1986.
- LOUREIRO, Eduardo Jorge Santa Marinha (2006). Indicadores geomorfológicos e sedimentológicos na avaliação da tendência evolutiva da zona costeira (Aplicação ao concelho de Esposende). Tese de Doutoramento. Braga: Doutoramento em Geologia, Universidade do Minho, 2006.
- MACEDO, Alberto da Costa. 121 anos da costa litoral de Esposende. S. l.: s.n., 2014.
- MARTINS, Alfredo Fernandes. A configuração do litoral português no último quartel do século XIV. Apostila a um mapa. *Biblos*, XXII, 1-35, 1947.
- MARTINS, Carlos Henrique de Moura Rodrigues. O Programa de Obras Públicas para o Território de Portugal Continental, 1789-1809. Intenção Política e Razão Técnica- o Porto do Douro e a Cidade do Porto. Dissertação de Doutoramento. Coimbra: Doutoramento em Arquitetura, Universidade de Coimbra, 2014.
- MELO, Cristina Joanaz de. Arborizar contra as cheias, tempestades e marés (1834-1886): políticas de águas e florestas em Portugal. Lisboa: Instituto de História Contemporânea/Instituto de Arqueologia e Paleociências, 2017.
- MENDES, Humberto Gabriel. Cartografia portuguesa do Marquês de Pombal a Filipe Folque 1750-1900. O Património Histórico Cartográfico do Instituto Geográfico Cadastral. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1982.
- MOREIRA, Luís Miguel. O Alto Minho na obra do engenheiro militar Custódio José Gomes de Villasboas. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos/Universidade de Lisboa, 2011.
- MOREIRA, Luís Miguel. Desenhar a linha: a fronteira luso-galega do Alto Minho na cartografia militar portuguesa dos séculos XVII-XIX. *Revista de Historiografia*, 23, 47-65, 2015.
- MOREIRA, Luís Miguel. O Alto Minho na obra do engenheiro militar Custódio José de Villasboas. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos/Universidade de Lisboa, 2011.
- PÉRET, Jacques. Les «montagnes de sable» du pays d’Arvert(XVe-XIXe siècle). *Paysages, usages et représentations*. In RICHARD, Nathalie; MORIEUX, Renaud; CABANTOUS, Alain; CHAPPEY, Jean-Luc; WALTER, François (Dir.). *Mer et montagne: dans la culture européenne (XVIe-XIXe siècle)*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2011. 205-219.

PINTO, Sara Maria Costa. Caminha no século XVI: estudo sócio-económico dos que ganhão suas vidas sobre as agoas do mar. Dissertação de Mestrado. Porto: Mestrado em Estudos Locais e Regionais, Universidade do Porto, 2008.

POLÓNIA, Amélia. O Porto de Vila do Conde no Século XVI. Depoimentos históricos e perspectivas cartográficas. In AMORIM, Inês.; POLÓNIA, Amélia; OSSWALD, Helena (org.), O Litoral em Perspectiva Histórica (séc. XVI a XVIII). Porto: Instituto de História Moderna, 2002. 145-164.

RADICH, Maria Carlos. Agronomia no Portugal Oitocentista: uma discreta desordem. Oeiras: Celta, 1996.

RIBEIRO, Carlos; Delgado, JFN (1868). Relatório acerca da arborização geral do Paiz. Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1868.

A influência da cartografia escolar alemã do século XIX em Portugal: o caso do *Atlas Escolar Portuguez* (1897) de Ricardo Lüddecke

Cristiana Martinha

Universidade do Minho e Universidade do Porto – Campus de Gualtar, Braga, Portugal

cristianamartinha@ie.uminho.pt

Palavras-chave: Cartografia Escolar; Atlas Escolar Portuguez; Richard Lüddecke; Justus Perthes; Atlas Escolar.

Apresenta-se um contributo para a história do ensino da Geografia e da Cartografia Escolar em Portugal. Tendo o século XIX sido um século particularmente relevante para a Cartografia e, em especial, para a Cartografia Escolar, Portugal procurou acompanhar este desenvolvimento que ocorria em vários países.

Nesse âmbito, a Direção Geral de Instrução Pública de Portugal solicitou à prestigiada editora alemã Justus Perthes a elaboração de um atlas escolar para ser utilizado nas escolas portuguesas. Surge assim o Atlas Escolar Portuguez de 1897 de Richard Lüddecke (que teve duas edições).

Analisou-se detalhadamente este atlas e comparou-se com o Deutscher Schulatlas [Atlas Escolar Alemão] (de 1895) do mesmo autor. Procurou-se também enquadrar esta análise no âmbito do ensino da geografia e da cartografia no século XIX em Portugal e no contexto internacional de produção de atlas escolares no século XIX que está profundamente relacionado como o desenvolvimento dos estados-nação e com o colonialismo.

Após a análise dos dois atlas de Lüddecke (o português e o alemão), destaca-se que o atlas português é muito semelhante à versão original alemã, embora procure introduzir algumas cartas específicas referentes à realidade portuguesa e adequar o atlas ao contexto português.

A produção deste atlas insere-se no processo de publicação de vários atlas escolares no século XVIII e XIX em vários países que se iniciou em 1710 quando foi publicado um dos primeiros atlas especificamente publicados para ser usado por alunos, o *Kleiner Atlas Scholasticus* de Johann Homann na Alemanha, a que se seguiu publicações como o *Atlas des enfans* de Jean-Marie Bruyset em França, o *Atlas Elemental Moderno* de Tomás López em Espanha ou o *The General Atlas for Carey's Edition of Guthrie's Geography Improved* (1795) nos Estados Unidos da América.

No Brasil o primeiro atlas escolar foi publicado em 1869 por Cândido Almeida. Contudo, no século XIX o processo de adaptar um atlas escolar alemão à realidade nacional de outros países não ocorreu apenas em Portugal. O mesmo processo decorreu em países como a Hungria ou a Itália. Analisou-se o conteúdo do *Atlas Escolar Portuguez* (1.ª edição) de Ricardo Lüddecke de 1897, identificando os seus principais elementos e destacando as

suas especificidades, sobretudo no que diz respeito à adaptação do atlas original alemão à realidade portuguesa, identificando e analisando os principais mapas que se integram nele.

Atendendo ao facto de que o *Atlas Escolar Portuguez* de Ricardo Lüddecke tem por base o *Deutscher Schulatlas* do mesmo autor de 1895, considerou-se essencial efetuar também a mesma análise de conteúdo ao atlas original alemão, no sentido de melhor compreender a obra que se destinava a Portugal. Neste âmbito, procedeu-se à comparação dos dois atlas escolares de Lüddecke, o alemão e o português, discutindo-se as suas semelhanças e diferenças.

Para se enquadrar esta pesquisa, realizou-se uma pesquisa bibliográfica não apenas sobre os atlas escolares e outros recursos didáticos associados ao ensino da geografia no século XIX em Portugal, como também se pesquisou dados sobre os atlas escolares no século XIX em outros países (sobretudo na Alemanha), informações específicas sobre Richard Lüddecke e sobre a editora Justus Perthes de modo a se complementar a presente pesquisa e análise sobre o *Atlas Escolar Portuguez* de Lüddecke. Assim, a análise que se realizou ao *Atlas Escolar Portuguez* de Richard Lüddecke (e do seu *Deutscher Schulatlas* para comparação) visa ser um contributo para a História do Ensino da Geografia em Portugal.

O *Atlas Escolar Portuguez* de Richard Lüddecke, baseando-se numa obra original alemã (e com um autor alemão) demonstra que a geografia como ciência e como disciplina escolar em Portugal estava ainda a dar os seus primeiros passos no século XIX, daí o recurso à tradução de obras (como um atlas escolar) para a Língua Portuguesa com adaptações à realidade nacional. Esta publicação visou também reforçar o conhecimento escolar sobre as colónias portuguesas que foi reforçado nas reformas curriculares de 1860 e de 1888.

Em conclusão, o *Atlas Escolar Portuguez* de Richard Lüddecke é praticamente uma cópia do *Deutscher Schulatlas* do mesmo autor, somente com algumas adaptações à realidade nacional, mas adquire importância na medida em que se configurou como um recurso didático atualizado para a época em Portugal, o que contribuiu para o desenvolvimento da cartografia escolar em Portugal.

As representações cartográficas do território Quilombola da Tabacaria no município de Palmeira dos Índios/Alagoas

Francisca Maria Neta 1

Denize dos Santos 2

1 Professora do Curso de História na Universidade Estadual de Alagoas – UNEAL. Doutoranda em História na Faculdade de Letra da Universidade de Lisboa – ULISBOA. Alameda da Universidade - Lisboa/PT

2 Professora do Curso de Geografia na Universidade Estadual de Alagoas – UNEAL. Doutora em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia – PPGeo/UFS. Rodovia AL-115, km 03, Palmeira dos Índios – Alagoas/BR

francisca.neta@edu.ulisboa.br; denize.santos@uneal.edu.br

Resumo

O estudo apresenta uma análise sobre a maneira como os integrantes da comunidade quilombola Tabacaria, situada na zona rural do município de Palmeira dos Índios, Alagoas, percebem a sua forma de existências, pertencimentos, identidades, territorialidades e manifestações culturais. Desta forma, o objetivo deste trabalho é mapear as referências históricas da comunidade quilombola Tabacaria, a partir de elementos culturais para entender a representação dos elementos naturais, históricos e os serviços que constituem significados de pertencimento e de manutenção do território como um lugar de construção de suas identidades. A metodologia utilizada parte de fontes documentais (INCRA, Fundação Palmares, Teses, Dissertações e Monografias) e orais (histórias de vidas, relatos e entrevistas), trabalho de campo para coleta de dados com pontos georreferenciados, registro fotográfico, na confecção do mapa foi usado imagens do Google Earth Pro, é usado os pontos georreferenciados nas rotinas do Sistema de Informação Geográfica QGIS. O referencial teórico está ancorado em autores como Ascelrad; Coli (2008), Candau (2012) Girardi (2011), Gomes (2015), Halbwachs (2006), Hartog (2015), Martinelli (2003), Raffestin (1993). Tendo como finalidade fazer uma reflexão dos hábitos e costumes dos integrantes da comunidade e, entender como eles estabelecem vínculos com o território habitado, considerando que percepções são reflexos do seu cotidiano e das suas práticas enquanto construção coletiva.

Palavras-Chaves: Identidade. Mapa. Memória. Quilombo. Território.

Abstract

The purpose of this research is to explore how the Tabacaria Quilombola community residents of the rural town of Palmeira dos Índios in Alagoas feel about their existence, sense of belonging, identity, territory, and culture. The purpose of this research is thus to map out the cultural references of the Tabacaria Quilombola community and to use cultural apparatuses to understand how the construction of the representation of natural and historical elements and services relates to the meanings of belonging and the management of territory as a basis for the formation of identity. The employed methodology involves the use of both, documentary material (theses, dissertations monographs, INCRA, Palmares Foundation) and oral materials (life histories, reports, and interviews). During fieldwork, data was collected using georeferenced points, and photographs also, Google Earth Pro images were also used for mapping and the georeferenced points were incorporated into the QGIS GIS routines. The theoretical references come from a set of authors such as Ascelrad; Coli (2008), Candau (2012) Girardi (2011), Gomes (2015), Halbwachs (2006), Hartog (2015), Martinelli (2003), Raffestin (1993). The aim has been to focus on such aspects as people's habits and practices of the community and to understand how individuals relate to the place they live in, as far as envisioning it as their microcosm that reflects individuals' daily experiences and patterns of interactions.

Keywords: Identity, Map, Memory, Quilombo, Territory.

Introdução

No processo de colonização no Nordeste do Brasil, os portugueses exploraram inicialmente as terras do litoral, zona da mata e agreste baseada na economia baseada em latifúndio, monocultura e mão de obra escravizada, principalmente na produção da cana-de-açúcar. Não obstante, as fugas de escravizados implicou em formação de quilombos, sendo o “Quilombo dos Palmares” em Alagoas, o maior símbolo de refugiados de negros no Brasil.

Após a perseguição e destruição do Quilombo de Palmares pelos colonizadores, no final do século XVII, os quilombolas se refugiaram no Agreste, Sertão e interior do Brasil. O que nem sempre significava garantia de liberdade, na sua maioria, eram escravizados nas novas localidades. Mas após a abolição da escravatura, no século XIX, os ex-escravizados continuavam a trabalhar como servis nas terras dos fazendeiros, sem direito à propriedade da terra.

A definição do conceito de quilombo historicamente vem sendo ressignificado no debate acadêmico brasileiro. O que anteriormente o era considerado um agrupamento de negro fugitivos para formação de uma comunidade autossuficiente e aspectos libertários, na segunda metade do século XX, muitos cientistas sociais conceituam grupos que resistem a discriminação e violência racial sofrida historicamente. Esses grupos podem ser tanto urbanos, quanto rurais.

O Povoado Tabacaria situa-se numa região serrana e de difícil acesso, e por essa razão, foi considerado um local estratégico pelos negros que fugiam do cativeiro. No século XIX as terras foram apropriadas por fazendeiros da região de Palmeira dos Índios, mesmo após a Lei da Terra de 1950, elas continuaram devolutas. Portanto, a exploração da mão de obra negra continuou sendo explorada, pelo trabalho servil, após a abolição da escravatura.

Na segunda metade do século XX, em especial na década de 1980, como os novos movimentos sociais, principalmente o MST, as disputas camponesas tornaram-se mais frequentes e mais arrojadas. Entretanto, foi com a Constituição de 1988, a chamada Constituição Cidadã, que os direitos dos remanescentes de quilombos que inicia o primeiro ato legal. Em tese, Artigo 68 - ADCT-Comunidades remanescentes de quilombo, regulamenta os direitos quilombolas.

O processo de identificação, reconhecimento e posse da terra dos quilombolas da Tabacaria foi bastante longo e permeado de entraves. As disputas territoriais através das reivindicações das memórias na construção de uma identidade quilombola foram travadas pelo enfrentamento às elites locais, fazendeiros e famílias abastadas. Além da convivência com a hostilidade, preconceito e estigma da vizinhança, sofriam da extrema pobreza e carência dos serviços públicos básicos como educação, saúde, higiene e habitação.

A Tabacaria está situada na zona rural do município de Palmeira dos Índios, no agreste alagoano, que fica situada a 18 quilômetros do centro comercial da cidade. O território do povoado tem cerca de 410 hectares que após estudos antropológicos e avaliação INCRA, as terras foram reconhecidas como quilombolas pela Fundação

Cultural Palmares em 2005. Portanto, foi a primeira comunidade remanescente de quilombo a ser reconhecida no Estado de Alagoas.

O território no sentido de pertencimento precisa ser compreendido e abstraído pelos atores que vivenciam esse espaço, que o produz e reproduz nas relações culturais e sociais, através das construções de suas memórias e identidades. Na perspectiva em tornar esse território palpável, as representações cartográficas possibilitam o entendimento e a localização de elementos, objetos e locais que dão significado ao pertencimento, principalmente quando se pensa em comunidades tradicionais como remanescentes de quilombos.

As representações cartográficas como instrumento de concretizar as discussões de ocupação e de uso do território, estabelecem os limites físicos, assim como pontuam locais de sagrado, de vivência e de extração de elementos naturais para a sua sobrevivência. O mapa deve ser visto como um meio de comunicar de forma eficiente as observações feitas em campo, validando a vivência dessa comunidade.

Este estudo baseia-se em documentos, mapas e fontes orais, com uma abordagem temática que vem ganhando relevância nas últimas décadas.

Desta maneira, compreender como o negro está inserido na sociedade palmeirense e como suas identidades historicamente construídas através da memória social, assim como, entender como as políticas de memórias remetem a imagem do negro e como sua representação é utilizado como elemento político, cultural e social.

Representação do território quilombola

Os quilombos eram constituídos pelos fugitivos, atraindo repressões por parte dos senhores e preocupações aos seus donos. As notícias se espalhavam por diversas partes e atraíam novas escapadas. Os quilombos eram símbolos de transgressões à ordem escravocrata. Segundo o autor, em Pernambuco, no final do século XVII, os quilombos multiplicavam o número de habitantes.

As sociedades escravistas conheceram várias formas de protesto. Insurreições, rebeliões, assassinatos, fugas e morosidade na execução das tarefas se misturavam com a intolerância dos senhores e a brutalidade dos feitores. Chicotadas, açoites, troncos e prisões eram rotineiros. (GOMES, 2015, p. 09).

As sociedades escravistas conheceram várias formas de protesto; insurreições, rebeliões, assassinatos, fugas, execuções e intolerância dos senhores e brutalidades dos feitores. Neste contexto, havia os que escapavam e formavam comunidades se estabelecendo com base econômica e estrutura social própria.

Quanto aos ataques e defesas, no período colonial havia perseguições por parte dos capitães do mato, além de destruição de suas casas e plantações. As localidades estrategicamente escolhidas pelas comunidades quilombolas foram fundamentais para dificultar o acesso das capturas.

No século XX, os quilombos ficaram em parte invisíveis e em parte estigmatizados sua invisibilidade é datada desde o início da escravidão. Os quilombos mesmo inviabilizados não desapareceram. Após a Abolição da Escravatura, as comunidades quilombolas permaneceram no território nacional e só a partir da segunda metade do século XX os movimentos por direitos sociais aumentaram.



Vista panorâmica do território Tabacaria

Fonte: Acervo pessoal de Francisca Maria Neta, 2019.

Na imagem acima, pode ser percebida a dimensão do território quilombola, da representação das matas, do relevo e dos vales. Nesse sentido o território representa também o lugar de pertencimento, de construções identitárias e, sobretudo, do lugar historicamente construído. A composição desses elementos é remetida às memórias de um povo: das lutas e batalhas, dos sucessos e fracassos, dos afetos e desafetos, enfim, a cultura socialmente construída.

Para compreender as ações que envolvem esses mecanismos lançamos mão do estudo das memórias construídas a partir das suas vivências e de sua historicidade. Partimos dos conceitos de Maurice Halbwachs (2006), sobre memória para elucidar as questões acerca da relação com a história, partindo da premissa de que,

A memória coletiva se distingue da história sob pelo menos dois aspectos. Ela é uma corrente do pensamento contínuo, de uma continuidade que nada tem de artificial, pois não retém do passado senão o que ainda está vivo é capaz de viver na consciência do grupo que mantém. Por definição, não ultrapassa os limites desse grupo. Quando um período deixa de interessar

o período seguinte, não é um mesmo que esquece uma parte de seu passado: na realidade, há dois grupos que sucedem. A história divide a sequência dos séculos em períodos, como distribuímos a matéria de uma tragédia em muitos atos. (HALBWACHS, 2006, p. 102).

Por esse pensamento, a história distingue-se da memória e atua por grupos diferentes e só retém do passado o que ainda está vivo. A obra de Halbwachs, “traçava uma clara linha divisória entre história e memória, em benefício de uma abordagem pela memória, que polidamente dispensava o historiador, reivindicando-o a seus arquivos e a sua exterioridade” (HARTOG, 2015, p.159). Entre a história e a memória há uma tênue separação, mas têm significados distintos nas formas de compreensão da realidade social.

A realidade social é, também, uma construção que se funda nas relações sociais e familiares de determinado grupo, sendo, este grupo responsável pela seleção dos eventos que a modelam. Tal seleção parte de significados que são dados aos eventos e como estes são usados, quando necessários para comprovação da sua identidade, pois como afirma Candau,

A memória, ao mesmo tempo em que nos modela, é também por nós modelada. Isso resume perfeitamente a dialética da memória e da identidade que se conjugam, se nutrem mutuamente, se apoiam uma à outra para produzir uma trajetória de vida, uma história, um mito, uma narrativa. (CANDAU, 2012, p. 16).

O pensamento de Candau será tomado também como norte nesta pesquisa, pois nos apoiaremos na sua premissa de que a memória e a identidade são indissociáveis, inter cruzadas e que uma impulsiona constantemente a outra. A memória é constituída pelas flutuações do presente, pela constituição instaurada pela sociedade que vivencia a realidade do presente. Assim, nem a história e nem a memória são capazes de resgatar o passado na sua íntegra.

Pensando nisso, nosso olhar se voltará para a maneira como o passado se faz presente nas práticas de um grupo de não letrados que se afirmam descendente de escravos, refaz seus rituais, elege seus ídolos, mitos e heróis a partir de lembranças herdadas de gerações de um passado distante sem vínculos memoriais com a sua contemporaneidade, que tanto podem ter sido ressignificadas quanto adotadas com lacunas e esquecimentos.

Representações identitárias no espaço vivido

As interações entre outros grupos sejam étnicas, econômicas e socioculturais, evidenciam lembranças, individuais ou coletivas, que fortalecem o pertencimento a este ou aquele grupo. As práticas culturais com identificações coletivas do grupo constituíram um território que é, em suma, o espaço que se tornou o território de um ator, desde que tomado numa relação social de comunicação. (RAFFESTN, 1993, p. 144 e 148). É um lugar de pertencimento

que para os integrantes da comunidade os moradores confeccionavam um cigarro artesanal que os denominavam de tabaco; passando a ser identificados com da comunidade Tabacaria.

A cartografia enquanto forma de representação do espaço ocupa um papel importante no contexto de representação dos elementos naturais e artificiais das sociedades. Segundo Ascelard, Coli (2008, p. 13) “O imaginário cartográfico e as representações do território passaram assim a recortar o real para descrevê-lo, defini-lo e, simbolicamente, possuí-lo. A coleta e o tratamento de informações existentes no espaço geográfico sempre foram motivos de preocupação das diferentes sociedades. Não apenas o conhecimento de rotas e lugares, mas também da coletar dados sobre as formas de uso da terra, os recursos naturais, a distribuição da fauna e da flora, Câmara e Medeiros (1998).

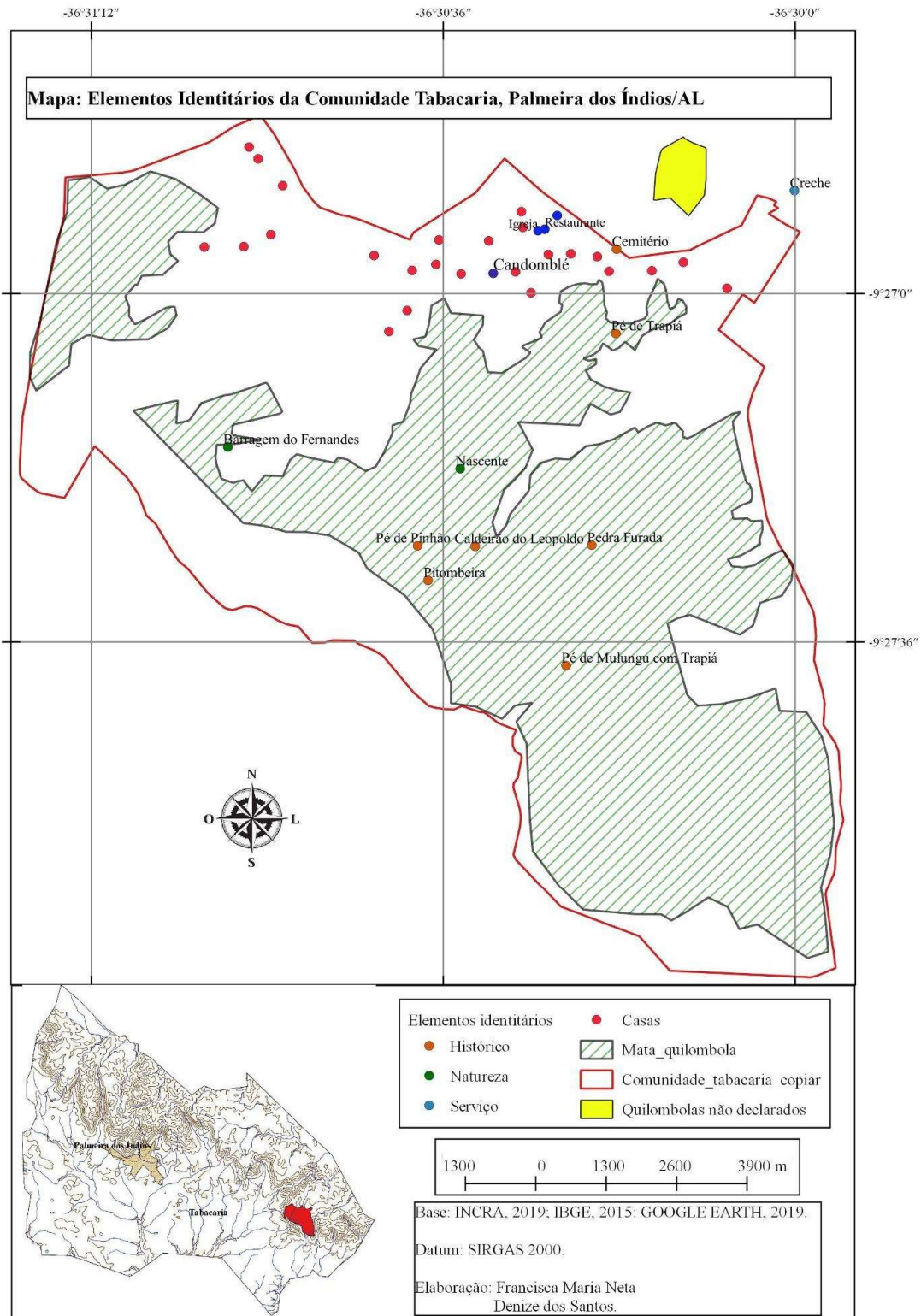
Sobre essa perspectiva da representação do espaço e para além da questão apenas técnica trazido pelo desenvolvimento das tecnologias, o trabalho de campo enquanto uma interlocução direta com os atores que vivem esse espaço permite demonstrar uma relação muito mais intensa dos elementos que compõem a história dos territórios e suas relações de uso e de apropriação. O campo, com as observações *in locu* permite à compreensão da dinâmica do ambiente e dos processos que atuam no meio, principalmente aqueles relacionados às formas de relevo, cobertura vegetal e apropriação do espaço pelo homem.

O campo com a participação efetiva do morador local, revelou uma narrativa rica em detalhes que possibilitou distinguir os conjuntos de elementos identitários que reforçam a existência do grupo enquanto quilombolas. Esse processo de identificação é a explanação do raciocínio, reflexão e organização mental que pode ser discutida ao longo do trabalho (Martinelli, 2003).

Desta forma foi possível perceber e justificar a escolha desse território pela comunidade, onde os elementos naturais relevo e água, possibilitaram a sua fixação. A coleta das coordenadas dos pontos históricos relatado pela oralidade do Sr. Jerson mostram estes como estratégias de sobrevivência e adaptação, bem como dos serviços que demonstram as conquistas realizadas pelos quilombolas.

Os registros fotográficos em todos os pontos de coleta, levando em consideração a análise da paisagem que a fotografia pode proporcionar. Foi utilizado em campo as bases do mapa com a delimitação da área estudada, feitos pelo INCRA, que é o órgão responsável pelas questões territoriais no Brasil. A implantação das coordenadas coletadas com GPS, possibilitaram a pontuação de pontos bem específicas representadas por árvores, grutas e nascentes de cursos d'água. A delimitação das áreas de uso da terra foi feita com pontos coletados em campo e por imagens do Google Earth, conforme o mapa a seguir:

As discussões realizadas nas caminhadas, na parada para coleta dos dados possibilitou não apenas representar graficamente o território da comunidade quilombola, mas entender os processos vividos ao longo de muitas lutas, exclusão e resistência. Nesse sentido Ascelard, Coli (2008), nos diz que o mapa não é um reflexo passível do mundo, é uma interpretação das realidades, das vivências e que foram projetadas na representação do mapa.



Elementos Identitários da Comunidade Tabacaria, Palmeira dos Índios/AL
 Fonte: IBGE, 2016, EMBRAPA, 2019, Elaborado por Francisca Maria Neta e Denize dos Santos, 2020.

Memórias das conquistas de comunidades tradicionais

A reflexão em torno do projeto de construção da identidade nacional e local em detrimento dos países hegemônicos deve refletir na postura de todo cidadão através de sua memória coletiva. Memória coletiva, de acordo com Le Goff, “são as sociedades cuja memória social é, sobretudo, oral, ou que estão em vias de construir uma memória coletiva escrita, aquelas que melhor permitem compreender esta luta pela dominação da recordação e da tradição, esta manifestação de memória.” (LE GOFF, 2003) Elemento essencial para compreender a identidade social da cultura local.

Pensar a memória, as lembranças e o esquecimento como formas analíticas de compreender as dimensões humanas nos seus diversos espaços, sejam coletivos, individuais ou universais, são consideráveis avanços na pesquisa social. Por esse pensamento, os museus, os arquivos, sítios arqueológicos, memoriais, vilas e comunidades passam a ocupar lugar de história e de memória, mais próximos do presente, principalmente sendo convertidos em patrimônio como instrumento para pensar a história e a memória da vida social e cultural dos indivíduos, assim como, correlacionar a territorialidade com o comportamento humano; portanto, o patrimônio liga o passado ao presente.

Retomando o pensamento de Hartog a respeito do patrimônio para compreender a memória e a identidade, na assertiva de que “o patrimônio se encontra ligado ao território e à memória, que operam ambos como vetores da identidade: a palavra-chave desde os anos de 1980” (HARTOG, 2015, p. 195). Destarte, patrimônio, memória e identidade são conceitos centrais e indissociáveis nessa pesquisa que busca investigar a compreensão que os quilombolas, objeto deste estudo, têm de si e do seu território.



Reserva ambiental quilombola

Fonte: Acervo pessoal de Francisca Maria Neta, 2018

O horizonte de liberdade, vista na imagem acima, retrata o sentimento de pertencimento ao território construído com suor e sangue no alvorecer de cada dia. Existem aspectos estruturais e imateriais presentes nas manifestações cotidianas.

A busca por uma identidade que se perdeu no decorrer da sua historicidade ressurgiu nas referências imateriais do patrimônio cultural. Nesse sentido, para justificar o pertencimento às referências das tradições afro-brasileiras, os quilombolas da comunidade passam a perceber nos traços mais peculiares de suas ações culturais, que até então, foram negadas pelo processo de desvalorização das suas referências ancestrais.

Conclusão

Como subsídio desse trabalho, analisamos o mapa dos limites territoriais realizado pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – INCRA. Para além das questões legais, o mapeamento dos elementos identitários dessa comunidade possibilitou aprofundar as questões relacionadas à memória e identidade desse grupo social.

A leitura do mapa nos permite contextualizar a relação da natureza com os elementos sagrados, a preservação e o uso dos recursos naturais ainda estão alinhados com a manutenção dos espaços de cunho religioso e com a própria natureza, árvores, grutas e nascentes precisam ser cuidadas e protegidas por todos.

As áreas de matas com pouca alteração pertencem à coletividade, dentro dos espaços em comum e que devem ser mantidos por todos. As construções das casas não são próximas, a presença de pequenas lavouras de subsistência, de milho e feijão, nos períodos de chuva reflete o uso do território com características de lavradores, do seu vínculo com a terra.

Mas existem muitas outras dinâmicas econômicas na comunidade como criatório de peixe, vacas de leite, galinhas, além de cozinha comunitária, que possibilitam a sua inserção no entorno local e regional.

O reconhecimento do território foi legitimado pela Constituição Federal de 1988, mas os benefícios sociais e as políticas públicas de igualdade racial só foram efetivados a partir de 2003, com os governos do Partido dos Trabalhadores. As comunidades quilombolas em Alagoas que viveram um longo período de invisibilidade, hoje estão identificadas no mapa das comunidades quilombolas de Alagoas.

Tivemos por finalidade promover discussões, compartilhar experiências e debater sobre território, memória, identidade, cultura e narrativa, estabelecendo um diálogo entre geografia e a história, e as áreas das Ciências Humanas e Sociais de forma geral.

Referências bibliográficas

ASCELRAD, Henri; COLI, Luis Régis. Disputas Territoriais e disputas cartográficas. ASCELRAD, Henri (Org). **Cartografia Sociais e Território**. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, 2008.

CÂMARA, Gilberto; MEDEIROS, José Simeão de. Princípios Básicos em Geoprocessamento. In: ASSAD, Eduardo Delgado; SANO, Edson Eyji. (org.). **Sistemas de Informações Geográficas: Aplicações na Agricultura**. 2 ed. Brasília: Embrapa, 1998.

CANDAU, Joel. **Memória e identidade**. Trad. Maria Letícia Ferreira. São Paulo: Contexto, 2012.

GOMES, Flávio dos Santos. **Mocambos e quilombos**: uma história do campesinato negro no Brasil. São Paulo: Claro Enigma (Coleção Agenda Brasileira), 2015.

HARTOG, François. **Regimes de historicidades**: presentismo e experiências do tempo. Trad. Andréa Souza de Menezes *et al.* Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2015. (Coleção História e Historiografia)

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. 5 ed. Campinas: Editora da UNICAMP, 2003.

MARIA NETA, Francisca; SANTOS, Denize. Mapa dos Elementos Identitários da Comunidade Tabacaria, Palmeira dos Índios/AL. Palmeira dos Índios: **IBGE**, 2016, EMBRAPA, 2019, (Elaborado por Francisca Maria Neta e Denize dos Santos), 2020.

MARTINELLI, Marcelo. **Mapas da geografia e Cartografia Temática**. São Paulo: Contexto, 2003.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática. 1993. (Série Temas – Volume 29 Geografia e política)

O problema da localização da nova capital: o Plano de Viação Nacional e a narrativa cartográfica na década de 1940

Lenora de Castro Barbo

Instituto Histórico e Geográfico do Distrito Federal - IHGDF

lenorabarbo@gmail.com

RESUMO:

Nos 10 anos que antecederam o início da construção de Brasília, Juscelino Kubitschek – futuro presidente do Brasil – trabalhou intensamente para alterar o local da futura capital, — do *Quadrilátero Cruls*, no Planalto Central, para o *Triângulo Mineiro*. Os fundamentos técnicos para defender o *Triângulo Mineiro* foram lançados em 1946 na *Memória sobre a mudança do Distrito Federal*, do engenheiro mineiro Lucas Lopes. Em compensação, em 1947, recém-eleito governador de Goiás, Jerônimo Coimbra Bueno delegou ao engenheiro goiano Manoel Demóstenes Barbo de Siqueira a incumbência de investigar e documentar qual seria a melhor solução geopolítica para a localização da Nova Capital. O resultado das pesquisas realizadas foi demonstrado com a publicação, em 1947, de *Estudos sobre a Nova Capital do Brasil*. O presente trabalho busca discutir o problema da localização da Nova Capital, sob a perspectiva do plano de viação nacional – fluvial, ferroviário, rodoviário e aéreo, na cartografia produzida, em 1946, por um engenheiro mineiro e, em 1947, por um engenheiro goiano, que, com argumentos técnicos, sustentaram a disputa política entre os dois principais grupos mudancistas à época. Na década de 1940, importante embate entre esses dois projetos políticos se deu no âmbito da *Comissão Polli Coelho*, cujo *Relatório Técnico* dos trabalhos foi encaminhado, em 1948, para apreciação e deliberação do Congresso Nacional, cumprindo determinação constitucional. A análise será realizada por meio do estudo comparativo entre oito documentos cartográficos da década de 1940. Da *Memória sobre a mudança do Distrito Federal*, de Lucas Lopes, 1946, teremos: *Brasil Navegação Fluvial*; *Mapa da Fronteira de Penetração Ferroviária*; *Plano Rodoviário Nacional* e *Brasil Rotas Aéreas Internacionais e Locais*. Dos *Estudos sobre a Nova Capital do Brasil*, de Manoel Demóstenes, 1947, apresentaremos: *Brasil Navegação Fluvial*; *Brasil Plano Ferroviário*; *Brasil Plano Rodoviário* e *Brasil Rotas Aéreas*.

Palavras-chave: Nova Capital, Planalto Central, Cartografia, Distrito Federal.

ABSTRACT:

In the 10 years before construction began on Brasília, Juscelino Kubitschek, the future president of Brazil, worked hard to change the location of the future capital from the *Quadrilátero Cruls* in the Central Plateau to the *Triângulo Mineiro*. The technical foundations for defending the *Triângulo Mineiro* were laid in 1946 in the *Memória sobre a mudança do Distrito Federal* by the Minas Gerais engineer Lucas Lopes. In return, in 1947, the newly elected governor of Goiás, Jerônimo Coimbra Bueno, delegated the task of investigating and documenting the best geopolitical solution for the location of the new capital to the engineer from Goiás, Manoel Demóstenes Barbo de Siqueira. The results of the research were demonstrated with the publication, in 1947, of *Estudos sobre a Nova Capital do Brasil*. This paper seeks to discuss the problem of the location of the New Capital from the perspective of the national transportation plan – river, rail, road and air, in the cartography produced in 1946 by an engineer from Minas Gerais and in 1947 by an engineer from Goiás, who, with technical arguments, supported the political dispute between the two main groups in favor of change at the time. In the 1940s, an important clash between these two political projects occurred within the scope of the *Comissão Polli Coelho*, whose *Relatório Técnico* of the work was submitted in 1948 for consideration and deliberation by the National Congress, fulfilling the constitutional determination. The analysis will be carried out through a comparative study of eight cartographic documents from the 1940s. From the *Memória sobre a mudança do Distrito Federal*, by Lucas Lopes, 1946, we will have: *Brasil Navegação Fluvial*; *Mapa da Fronteira de Penetração Ferroviária*; *Plano Rodoviário Nacional* and *Brasil Rotas*

Aéreas Internacionais e Locais. From *Estudos sobre a Nova Capital do Brasil*, by Manoel Demósthene, 1947, we will present: *Brasil Navegação Fluvial*; *Brasil Plano Ferroviário*; *Brasil Plano Rodoviário*; and *Brasil Rotas Aéreas*.

Keywords: New Capital, Central Plateau, Cartography, Federal District.

Introdução

A ideia da mudança da Capital do Brasil chega, na década de 1940, amadurecida na opinião nacional. Desde o século XIX, estadistas, políticos, economistas, geógrafos discutiam essa questão, mantendo-a permanentemente viva nos debates parlamentares e na imprensa.

Nos 10 anos que antecederam o início da construção de Brasília, Juscelino Kubitschek – futuro presidente do Brasil – trabalhou intensamente para alterar o local da futura capital, — do Quadrilátero Cruls, no Planalto de Goiás, para o Triângulo Mineiro. Os fundamentos técnicos desses anos de luta na defesa do Triângulo Mineiro, contra a localização da futura capital no Quadrilátero Cruls, foram lançados em 1946 na *Memória sobre a mudança do Distrito Federal*, de Lucas Lopes, formado na turma de 1932 pela Escola de Engenharia da Universidade de Minas Gerais, em Belo Horizonte. Um mês após seu lançamento, Kubitschek pronunciou discurso na Constituinte, propondo a localização da futura capital no Triângulo Mineiro e a inclusão da *Memória* de Lucas Lopes nos anais da Assembleia. Muito provavelmente em função da *Memória*, Lucas Lopes foi nomeado como membro da *Comissão de Estudos para a Localização da Nova Capital do Brasil* (1946-1948), também conhecida por *Comissão Polli Coelho*, encarregada dos estudos finais para a definição da exata localização da Nova Capital.

Por outro lado, Jerônimo Coimbra Bueno, que detinha o título oficial de *Construtor da cidade de Goiânia*, foi nomeado igualmente como membro da *Comissão Polli Coelho*. Em 1947, recém-eleito governador de Goiás, para sensibilizar a *Comissão*, organizou várias comitivas à cidade de Planaltina, inserida no Quadrilátero Cruls, e às cidades de Corumbá, Formosa e Luziânia, localizadas em áreas limítrofes. Organizou palestras em São Paulo, em Porto Alegre e no Rio de Janeiro para defender o Planalto Central como sendo a região mais adequada para a transferência da capital. Constituiu a *Coleção Interiorização da Capital do Brasil* e delegou ao engenheiro de minas e civil Manoel Demósthene Barbo de Siqueira, formado na turma de 1935 pela Escola de Minas de Ouro Preto, a incumbência de investigar e documentar qual seria a melhor solução geopolítica para a localização da Nova Capital. O resultado das pesquisas realizadas foi demonstrado com a publicação, em 1947, de *Estudos sobre a Nova Capital do Brasil*, o primeiro volume – e, tudo indica, único – da série organizada pelo governador de Goiás.

O presente trabalho busca discutir o problema da localização da Nova Capital, sob a perspectiva do plano de viação nacional – fluvial, ferroviário, rodoviário e aéreo, na cartografia produzida, em 1946, por um engenheiro mineiro e, em 1947, por um engenheiro goiano, que, com argumentos técnicos, sustentaram a disputa política entre os dois principais grupos mudancistas à época. Na década de 1940, importante embate entre esses dois projetos políticos se deu no âmbito da *Comissão Polli Coelho*, cujo *Relatório Técnico* dos trabalhos foi encaminhado, em 1948, para apreciação e deliberação do Congresso Nacional, cumprindo determinação constitucional. A análise será realizada por meio do estudo comparativo entre oito documentos cartográficos da década de 1940. Da *Memória sobre a mudança do Distrito Federal*, de Lucas Lopes, 1946, teremos: *Brasil*

Navegação Fluvial; Mapa da Fronteira de Penetração Ferroviária; Plano Rodoviário Nacional; e Brasil Rotas Aéreas Internacionais e Locais. Dos Estudos sobre a Nova Capital do Brasil, de Manoel Demósthene, 1947, apresentaremos: Brasil Navegação Fluvial; Brasil Plano Ferroviário; Brasil Plano Rodoviário; e Brasil Rotas Aéreas.

1. A interiorização da Capital

É uma idéia fixa que tem resistido singularmente à versatilidade de um País em formação. As revoluções se sucedem, os governos caem, outros se formam, no constante reajustamento político de nação pouco amadurecida, sujeita a toda ordem de fermento político-social. Muda-se a forma de governo, mudam-se os nomes das cidades e das ruas, muda-se tudo; só permanece de pé a idéia de interiorização da Capital, constantemente reavivada através das constituições que são promulgadas de quando em vês (BARBO DE SIQUEIRA, 1947, p. 3).

Para Laurent Vidal, ao menos três personalidades importantes questionaram a “capacidade do Rio de Janeiro de cumprir a função de capital” e propuseram uma mudança da capital para o interior das terras, durante o reinado brasileiro de D. João VI. No Parlamento Imperial dos Reinos Unidos da Grã-Bretanha, William Pitt, entre 1807 e 1808, propõe a necessidade de uma reorganização territorial do Brasil; o conselheiro brasileiro Antonio Rodrigues Veloso de Oliveira, em 1810, oferece uma monografia ao príncipe regente onde propõe uma reorientação de certos princípios da colonização para uma valorização mais eficaz do conjunto do território; e o jornalista brasileiro Hipólito José da Costa, em 1813 e 1818, aponta a necessidade de deslocar a capital para o interior do país. “Esses três autores apresentam a necessidade de uma interiorização da capital, baseando-se em pontos de vista diferentes. O primeiro situa-se ao lado dos interesses britânicos, o segundo defende o ponto de vista da coroa portuguesa e o terceiro, o do Estado brasileiro” (VIDAL, 2009, p. 38).

Historicamente a ideia de mudança da capital do Brasil, desde o século XIX, está ancorada na proposta de interiorização, mas os motivos que são elencados para tal realização muitas vezes eram distintos entre si: não se fixar em um porto marítimo; segurança nacional; aumentar a povoação em geral; criar um sistema de comunicação que, partindo do interior, se conectaria com os diferentes portos marítimos; romper o isolamento dos pequenos núcleos urbanos; dominar e organizar o povoamento do território; desenvolvimento civilizatório do interior; repercussão econômico financeira, centralidade geográfica etc.

Embora ao longo do tempo os diversos projetos de mudança se vinculassem, muitas vezes, a aspirações políticas e sociais diferentes, a centralidade geográfica era uma ideia recorrente. William Pitt e Hipólito da Costa citam explicitamente que deverá ser em um ponto central do território e “designam a capitania de Goiás para acolher a nova capital. Essa região é o *divortium aquarium* do Brasil. Três grandes rios conduzindo ao Sul, ao Nordeste e

ao Norte lá se encontram ...” (VIDAL, 2009, p. 43). Nos debates da constituição rejeitada em 1823, José Bonifácio de Andrada propõe o deslocamento da capital para o interior do Brasil, assim como os ensaios publicados por Saint-Hilaire nos anos 1840 oferecem uma interpretação geopolítica do sistema hidrográfico do território brasileiro e apontam Goiás como um centro geopolítico do Brasil (KANTOR, 2023, p. 228-229). O tema da mudança da capital para o interior acompanhou Varnhagen por cerca de 30 anos, desde 1849 intuía que a capital estaria muito mais resguardada no centro, “como está no corpo humano o coração” e, em 1877, apontou que a localização ideal constituía o núcleo das três grandes bacias fluviais do Império, na região situada no triângulo formado pelas três lagoas Formosa, Feia e Mestre d’Armas, em Goiás (RÊGO, 2023, p. 355-358).

A ideia de interiorização da capital foi constantemente reavivada pelas constituições promulgadas em 1891, 1934 e 1946, resistindo, décadas seguidas, ao exame das várias gerações de brasileiros. A Constituição de 1891, em seu artigo 3º, determina que uma zona de 14.400 km² no Planalto Central da República será demarcada para se estabelecer a futura capital federal. Nomeado, o astrônomo Luiz Cruls dirige duas expedições: a primeira, de 1892 a 1893, com a missão de explorar o Planalto Central e nele demarcar a área reservada ao futuro Distrito Federal e a segunda, de 1894 a 1895, para realizar os estudos necessários para fixar o local destinado à nova capital do Brasil. Como botânico da segunda Comissão, o francês Auguste Glaziou, em 1894, antes mesmo do término dos trabalhos de campo, afirma:

Quanto à minha opinião, formada desde já, é com a mais sólida e franca convicção que vos declaro que é perfeita a salubridade desta vasta planície, que não conheço no Brasil Central lugar algum que se lhe possa comparar em bondade. [...] Ao terminar esta resumida apreciação, não posso deixar de externar-vos quanto é para desejar a possibilidade de algum estadista vir aqui ajuizar *de visu* do que vemos juntos e das vantagens que ao progresso industrial e social do país, que tanto estremecemos, oferece o Planalto Central do Brasil (GLAZIOU, 2011, p. 49).

Corroborando a posição firmada por Glaziou, Cruls defendeu em seu Relatório que, para a escolha do local exato da futura capital federal, “sob o ponto de vista da qualidade, abundância de água, natureza e topografia do terreno, salubridade e condições climatológicas, é provável que esta escolha se fixe definitivamente quer na região compreendida entre os rios Gama e Torto, quer no vale do rio Descoberto” (CRULS, 1896a, p. 12), ambas inseridas no território do Estado de Goiás e materializadas no Quadrilátero Cruls, na mesma região anteriormente indicada por Varnhagen.

Na Constituição de 1934 está expresso que a Capital da União será transferida para um ponto central do Brasil. Apesar dos detalhados estudos anteriormente realizados pela Comissão Cruls, fica estabelecido que será nomeada uma nova comissão que procederá o estudo de várias localidades e caberá à Câmara dos Deputados escolher o local e tomar as providências necessárias para a mudança, sendo que nada de concreto foi realizado.

A Constituição de 1946 tornou imperativa a mudança da Capital estabelecendo o local, os processos e o prazo para efetivá-la: o Planalto Central foi expressamente fixado como o local para a Capital da União; o presidente da República deveria dentro de sessenta dias nomear uma comissão de técnicos para realizar estudos relativos à localização; caberia ao Congresso Nacional deliberar em lei especial acerca do sítio escolhido, estabelecer o prazo para o início da sua demarcação e, também, decidir a data da mudança da Nova Capital. Ainda em 1946, o presidente da República nomeou uma comissão técnica, sob a chefia do general Djalma Polli Coelho, para a localização da capital, que deveria levar em consideração o trabalho empreendido pela Comissão Cruls, embora não precisasse se restringir a ele.

A partir desse momento, mineiros e goianos assumem o protagonismo pela disputa em torno do local definitivo da Nova Capital, tendo em comum argumentos que se justificavam nos aspectos da centralidade, do progresso, da racionalidade administrativa e de logística, mas que apontavam para posições geográficas distintas no território. Em meio aos embates políticos marcados por disputas entre mineiros e goianos surgiram duas obras técnicas, dos engenheiros Lucas Lopes e Manoel Demósthene, respectivamente nos anos de 1946 e 1947, que argumentavam em sentido contrário, o primeiro defendendo a mudança da capital para o Triângulo Mineiro, e o segundo na defesa da manutenção da proposta original: o Planalto Central, no estado de Goiás.

2. Minas Gerais – Lucas Lopes, 1946

Lucas Lopes nasceu em Ouro Preto, MG (1911-1994). Formado em engenharia civil em 1932, pela Escola de Engenharia da Universidade de Minas Gerais e foi, de 1947 a 1948, professor de Geografia Econômica da Universidade de Minas Gerais. Passou por diversificadas experiências profissionais, inicialmente como engenheiro ferroviário e depois, assumindo diferentes funções públicas, cabendo destacar os cargos de Secretário da Agricultura, Indústria e Comércio; e Secretário de Viação e Obras de Minas Gerais; diretor de Obras da Companhia Vale do São Francisco (CVSF), presidente da Centrais Elétricas de Minas Gerais (Cemig) – hoje Companhia Energética de Minas Gerais –, ministro da Viação e Obras Públicas, presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) – hoje Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – e ministro da Fazenda (DINIZ, 2008, p. 83).

Em função do movimento político pela mudança da capital do país, durante a constituinte de 1946, ainda no cargo de Secretário de Viação e Obras Públicas, Lucas Lopes, para defender a interiorização da capital federal na região do Triângulo Mineiro, elaborou estudo denominado *Memória sobre a mudança do Distrito Federal*, que serviu de base de sustentação argumentativa para a bancada mineira na defesa de seus interesses. Coube ao então deputado Juscelino Kubitschek propor a inclusão das *Memórias* nos Anais da Assembleia Constituinte: “Requeiro a inserção nos Anais da Assembleia do incluso trabalho do Eng. Lucas Lopes, sob o título “Memórias sobre a mudança do Distrito Federal”, visto se tratar de assunto de interesse nacional, pertinente à matéria constitucional” (ANAIS DO SENADO, 18 maio 1946).

Nesse estudo, Lopes resgata o debate teórico e político da história econômica do Brasil, citando a *Evolução econômica do Brasil*, de F. Normano, publicado em 1939, e que se tornaria um clássico na literatura. Citando os estudos de Normano sobre a expansão das nossas fronteiras políticas e a penetração econômica resultante, argumenta, em 20 páginas, 31 mapas e 7 fotos do rio Paranaíba, “que a nova Capital Federal deve localizar-se em zona de influência das áreas de grande possibilidade de concentração demográfica, e, também em posição de irradiar os seus estímulos às regiões de menor poder de sustentação” (LOPES, 1946, p. 11), ou seja, na zona do Pontal do Triângulo Mineiro.

Para corroborar sua tese, Lucas Lopes não arregimenta o apoio de especialistas que tenham se debruçado com afinco sobre a questão específica da mudança da Nova Capital do Brasil. Conta com um grande apoio político, é verdade, mas, para reforçar seu ponto de vista conta, principalmente, com suas próprias pesquisas e impressões, amparadas, sem dúvida, em uma rica e diversificada experiência em cargos públicos e técnicos. Em sua bibliografia (LOPES, 1946, p. 20), além de Normano, cita nomes de “geógrafos modernos para indicações de caráter geral”; do eng. Glycon de Paiva, para subsídios de densidade demográfica em geral; o político e escritor mineiro Camilo Chaves, que escreveu o livro *Caiapônia*, onde narra a história do triângulo Mineiro romaneando a vida das primeiras pessoas brancas a chegarem na região e reportagens de revista e de jornal. Relaciona também a discussão nos jornais aberta pelo médico e deputado Domingos Jaguaribe Filho (1896), que criticava duramente a Comissão Exploradora do Planalto Central, conduzida pelo astrônomo Luiz Cruls. Mas, não cita a resposta de Cruls às provocações, em matéria publicada no jornal carioca O Comércio, rebatendo tecnicamente os argumentos de Jaguaribe Filho e denunciando o interesse particular envolvido na proposição (CRULS, 1896b). Em contraponto, cita três autores clássicos na defesa do Planalto Central (para combatê-los, é claro!): o próprio Luiz Cruls, o médico sanitário Antonio Pimentel, membro da Comissão Cruls e mudancista fervoroso, e Varnhagen.

Para atingir o objetivo de transferir a capital para o Triângulo Mineiro, Lopes também se empenhou em refutar os relatórios da Comissão Cruls, argumentando que nos estudos faltavam elementos capazes de justificar a escolha da região sob bases de geografia humana e econômica:

Uma análise minuciosa das diversas partes do Relatório da Comissão Exploradora deixamos, hoje, a impressão de que as decantadas maravilhas da região eram ilusórias, e que os seus característicos de riquezas naturais são os mesmos das pobres savanas tropicais do Brasil Central (LOPES, 1946, p. 8).

Insistindo em desqualificar o planalto goiano, Lopes critica as conclusões da Comissão, que elegeram a região de Formosa para sediar a nova capital, que se baseava na:

convergência de três grandes bacias hidrográficas (Prata, Amazônica e São Francisco), sugerida por Varnhagen à época da Independência do Brasil. Alega o pequeno potencial econômico da região, defendendo o Pontal do Triângulo Mineiro ou Caiapônia (terra dos caiapós), por possuir todas as condições de se tornar o centro político, cultural e econômico do país (DINIZ, 2008, p. 90).

Admitiu não conhecer *in loco* a região que considerava inapropriada para receber a Nova capital:

Não conhecemos a região de Formosa, mas, lendo as memórias escritas sobre ela, por naturalistas e engenheiros, perdura em nosso espírito a impressão de que não é uma área “rica de fato”, mas apenas uma extensão semelhante a tantas outras de nossos campos e chapadões de Goiás e Mato Grosso. As suas possibilidades econômicas são modestas, são as mesmas de enormes áreas do planalto central (LOPES, 1946, p. 8).

Na *Memória*, chama a atenção a ausência de argumentos técnicos para combater o Quadrilátero Cruls demarcado, mas, tudo indica que, em função desse estudo, Lucas Lopes foi incorporado como membro da Comissão Poli Coelho, em novembro de 1946, encarregada dos estudos finais para a definição da exata localização da nova capital.

3. Goiás - Manoel Demóstenes, 1947

Manoel Demóstenes Barbo de Siqueira nasceu em Jaraguá, GO (1909-2001). Engenheiro de Minas e Civil, diplomado na Escola de Minas de Ouro Preto, da turma de 35; foi fundador, vice-diretor (1952/1957) e professor da Escola de Engenharia do Brasil Central, atual Escola de Engenharia da Universidade Federal de Goiás. Exerceu diversos cargos, tanto na esfera pública, quanto privada. Em 1939, era um dos três engenheiros do Departamento Nacional de Produção Mineral - DNPM que conduziram a prospecção que confirmou pela primeira vez a existência de petróleo em solo brasileiro (Gazeta de Notícias, 25 jan. 1939). Foi prefeito nomeado de Anápolis, GO; engenheiro-chefe nas obras da construção de Goiânia e responsável por grandes obras construídas no Governo de Jerônimo Coimbra Bueno. Fundador da União Democrática Nacional-UDN Goiás, membro do Diretório Nacional e Presidente do Diretório Municipal, foi eleito Deputado Estadual por Goiás, de 1951 a 1955, quando presidiu a Comissão de Viação e Obras Públicas. Fundador e Diretor-Técnico das Centrais Elétricas de Goiás-CELG. Como engenheiro, nos anos 60, participou ativamente das obras de construção de Brasília e foi Secretário do Governo do Distrito Federal.

Jeronymo Coimbra Bueno estava ciente da movimentação da bancada mineira na Assembleia Constituinte de 46, interessada na mudança da localização da futura capital para a região do Triângulo Mineiro, até então indicada

para o Planalto Goiano, bem como da importância da decisão a ser emitida pela recém-instalada Comissão Polli Coelho, para a qual fora nomeado. Assim, em 1947, logo ao assumir o Governo de Goiás delega ao engenheiro Manoel Demóstenes a missão de produzir um estudo técnico para se contrapor ao do engenheiro mineiro Lucas Lopes, que, até então, desempenhava importante papel na defesa do território mineiro.

No livro *Estudos sobre a Nova Capital do Brasil*, de 1947, Manoel Demóstenes – fervoroso mudancista – investigou e documentou as razões políticas, econômicas e administrativas que sustentavam o Quadrilátero Cruls como o sítio que reunia a melhor solução geopolítica para a transferência da Capital; organizou um longo tratado que retomou os fatores históricos que juntaram segurança nacional, desenvolvimento e povoamento do interior, fatores geográficos que abarcavam centralidade, hidrografia, clima, transporte etc. e os fatores políticos que a mudança da capital produziria em favor do desenvolvimento, em uma nítida defesa aos estudos produzidos pela Comissão Cruls, desacreditados por Lucas Lopes.

Numa clara estratégia para angariar apoios técnicos e políticos para sua proposta em defesa do Planalto Goiano, Manoel Demóstenes se cercou dos personagens que produziram pesquisas relevantes sobre a região em disputa, incorporando ao texto ensaios de outros autores. Numa publicação de 150 páginas e 11 mapas são citados nominalmente, em agradecimento por contribuírem com o texto ou esclarecimentos de questões técnicas, mais de 20 especialistas e autoridades, entre eles o general Polli Coelho e mais três membros da *Comissão de Localização*, dois deles professores renomados de grandes universidades; ainda servidores do Ministério de Agricultura, do Departamento Administrativo do Serviço Público – DASP, Departamento Nacional de Portos e Navegação, Departamento Nacional de Estradas e Rodagem – DNER, Departamento de Aviação Civil – DAC, entre outros. Sem dúvida, além de validar as teses do livro, essa aproximação também trouxe as informações técnicas necessárias e atuais para subsidiar as posições defendidas. Também apresenta a posição de grandes teóricos sobre o tema.

O livro se divide em quatro partes: a primeira parte trata da escolha do local e suas consequências; a segunda trata dos diversos aspectos do Quadrilátero Cruls; na terceira são estudados os sistemas de viação, fluvial, rodoviário, ferroviário e aéreo; por fim, a quarta parte trata das questões relacionadas a uma sede de governo.

O autor faz apenas uma única citação direta a Lucas Lopes. Elogia o trabalho de pesquisa sobre a região mineira, mas pondera que o deslocamento do Distrito Federal para o Triângulo Mineiro:

pensamos resultar em solução parcial do problema, já que, citadas regiões, sendo economicamente da órbita exclusivamente do Sul do País, não traria tal medida repercussão apreciável de ordem nacional e permaneceria com o seu caráter puramente regional, sem possibilidade de efetivar o entrosamento das várias unidades da Federação em “um agregado de forças construtivas” como é pensamento e objetivo de nossos homens públicos (BARBO DE SIQUEIRA, 1947, p. 14).

Em seguida, retoma sua argumentação para enumerar as qualidades e vantagens do quadrilátero demarcado pela Comissão Cruls. Em suas conclusões, o autor é enfático ao afirmar que a mudança do Distrito Federal é uma aspiração nacional, que o Quadrilátero Cruls é a única região que reúne as qualidades necessárias, e é, nas circunstâncias que se colocam naquele momento, um imperativo de ordem econômica:

Um sistema adequado de vias de comunicação, entrosando todos os Estados da Federação, será o agente mais seguro para levar o padrão de vida “humano” às nossas populações rurais, aumentando-lhe a produção e conseqüentemente o poder de consumo, desenvolvendo, assim, o mercado interno. Com o desenvolvimento do mercado interno, teremos assegurado o futuro da nossa indústria.

4. A disputa pelo lugar com base na cartografia

Os dois engenheiros fizeram uso de diversos mapas onde não apenas demonstram simbolicamente os argumentos dos seus discursos, mas que também representam os pontos de partida para um Brasil do futuro, no caso da aceitação das suas propostas se concretizar.

Ficam evidentes duas concepções de centralidade em disputa nos discursos em defesa da mudança da capital: a demográfica, defendida por Lucas Lopes e a geográfica, que apoia os argumentos de Demóstenes

Assim, os temas da “navegação fluvial”, “rotas ferroviárias”, “rotas rodoviárias” e “rotas aéreas” coincidiram entre os dois estudiosos. Ambos identificam que o controle e a integração do território brasileiro nas suas regiões mais afastadas do litoral dependem do acesso e da comunicação por meios de transportes eficientes. Há uma hierarquia e uma valoração evolutiva dos meios de transportes: fluvial, terrestre, ferroviário e aéreo.

Na perspectiva de Lucas Lopes, o desenvolvimento político e econômico depende de um ponto de partida onde estes valores já estejam presentes. Manoel Demóstenes considera que é a ação política que fará desencadear o desenvolvimento econômico (ainda que argumente com a presença de Goiânia).

Note-se que a velha dicotomia litoral-interior ainda estava na base da discussão sobre as possibilidades de integração territorial e política do Brasil. Esses mapas demonstram claramente a preocupação com a centralização geográfica como uma forma de garantir a segurança do território, evitar a concentração populacional e econômica no litoral e favorecer uma melhor distribuição populacional e militar pelo país.

Os elementos cartográficos, como as projeções de novas rodovias e ferrovias, bem como os rios navegáveis, sugeriam um projeto modernizador que visava integrar as regiões periféricas ao centro do país, em alinhamento com a ideia de modernização industrial e agrícola.

Os mapas eram usados para reforçar a ideia de um Brasil moderno, autossuficiente e geopoliticamente seguro, simbolizando a necessidade de superar as limitações geográficas e de integrar as diversas regiões do país em torno de um novo centro de poder, longe da vulnerabilidade das áreas costeiras.

4.1. Aspectos gerais dos mapas de Lucas Lopes

A Memória traz 31, mapas destacando aspectos climáticos, hidrográficos, de transportes, demográficos, fitofisionômicos, geológicos, pluviométricos e econômicos. Os doze primeiros mapas (demografia, penetração econômica, clima e costumes, produção agrícola, isoterma, pluviometria e tipos de solos) conjugam fatores geográficos, econômicos e demográficos para sustentar a ideia de que o Planalto central não é adequado para o adensamento demográfico, apoiando-se de uma perspectiva de “determinismo geográfico”, sempre indicando a região do Triângulo Mineiro como a fronteira entre a região desenvolvida do Brasil (partindo do litoral para o interior) e o interior não desenvolvido.

Os mapas 13, 14, 15 e 16 ressaltam as características de solo, hidrografia, fitofisionomia e geologia do Triângulo Mineiro, sempre considerando-as propícias para o desenvolvimento. Nesse caso, o autor pretende sustentar a ideia de que a condição de fronteira do desenvolvimento dessa região seria mais adequada para a promoção do desenvolvimento do interior.

Os mapas 17 (Figura 1) a 21 (Figura 3), respectivamente, navegação fluvial, relevo, plano rodoviário, plano nacional de viação e plano rodoviário nacional, mostram que a condição de fronteira entre as regiões desenvolvidas e não desenvolvidas do Brasil coloca o Triângulo Mineiro na condição ideal para a futura capital do país.

Os mapas 22, 23 e 24 mostram a complexidade do sistema de vias férreas, o plano rodoviário de São Paulo e Minas Gerais e a localização da nova capital no Triângulo Mineiro em relação às principais capitais do Sudeste, sustentando mais uma vez a ideia de que a nova capital ficará em uma situação de fronteira entre os lados desenvolvidos e não desenvolvidos do país.

Os mapas 25 (Figura 2), 26, 27 (Figura 4) a 31 (fronteira de penetração ferroviária, diretrizes de irradiação de transportes, rotas aéreas internacionais e locais, zona de atração econômica da nova capital, zonas de atração econômica, divisão regional do Brasil, o ecúmeno brasileiro), reforçam por fim a ideia de que a condição de fronteira entre o Brasil desenvolvido e não desenvolvido coloca o Triângulo Mineiro na posição ideal para a nova capital do Brasil.

Por meio dos mapas, Lucas Lopes analisa o poder de irradiação da região, as características demográficas e econômicas, considerando recursos naturais, clima, solo, potencial energético e sistema de transportes. Nesse último aspecto, alega que a nova capital deveria ser o cruzamento de dois grandes eixos de integração nacional: Norte-Sul, pela ligação Porto Alegre-Belém, e Leste-Oeste, pela ligação Vitória-Cuiabá, e compatíveis com as diretrizes do Plano Nacional de Viação.

Pode-se concluir que os dois principais argumentos de Lucas Lopes indicados nos mapas, ao escolher os seus temas, é a divisão do Brasil entre uma área desenvolvida (entendendo desenvolvimento como a produção econômica voltada para o grande mercado) e outra não desenvolvida; e a indicação de que o não desenvolvimento dessa segunda área se deve em primeiro lugar pelos fatores geográficos (baseando-se em teses deterministas). Assim, Lucas Lopes reforça a ideia de que o desenvolvimento deve partir de onde ele já está estabelecido, da sua fronteira, o que coincide com o território do Triângulo Mineiro.

4.2. Aspectos gerais dos mapas de Manoel Demósthene

Manoel Demósthene apresenta em seu texto 11 mapas, sendo 5 mapas do Brasil e 6 mapas regionais (incluindo a área do futuro Distrito Federal no Planalto Central e o Brasil Central).

Demósthene considera que a mudança da capital do país deve favorecer o desenvolvimento do interior do Brasil, mas não se sustenta na ideia de que a ausência desse desenvolvimento se deve a fatores geográficos. Ao contrário, aponta para fatores políticos, os mesmos que foram discutidos ao longo dos debates anteriores (segurança nacional, povoação e desenvolvimento do interior, validação dos estudos anteriores e neutralidade política).

Demósthene rebate os argumentos de Lucas Lopes demonstrando os fatores que confirmam a “salubridade” do Planalto Central e a “mediocridade” do Triângulo Mineiro como centro irradiador de desenvolvimento. Em tese, Demósthene descarta a necessidade de irradiação do desenvolvimento a partir de um centro já desenvolvido. Seus mapas vão sustentar a ideia de que o desenvolvimento do interior pode partir de um novo centro, elaborado a partir do zero.

Do ponto de vista geográfico, Demósthene demonstra que as condições hidrográficas (considerando as possibilidades hidroelétricas e de navegação a partir da proximidade dos grandes rios do interior) são suficientes para garantir o desenvolvimento do interior, considera a ação humana o fator primordial no processo de desenvolvimento econômico.

As pesquisas esclarecedoras sobre as redes fluvial (Figura 5), ferroviária (Figura 6), rodoviária (Figura 7) e as rotas aéreas (Figura 8), forneceram subsídios preciosos para o desdobramento econômico do Brasil Central. Em que pese o argumento da centralidade geográfica estar bem assentado, agora era necessário acrescentar as razões desenvolvimentistas e com elas assegurar que a proposta de mudança da capital para o Planalto Central era a mais acertada.

Considerações finais

Em 12 de agosto de 1948, o general Polli Coelho apresenta ao presidente da República, Eurico Gaspar Dutra, o Relatório Técnico da *Comissão de estudos para localização da Nova Capital do Brasil*, com a Resolução Final adotada por maioria de votos pela referida Comissão. Por apenas dois votos de diferença (7 x 5), o “Retângulo

Cruls iria revelar-se um baluarte inexpugnável. E mais, numa versão geograficamente ampliada” (PEREIRA, 2010, p. 61). Muito além do quadrilátero original, de 14.400 km², dentro de uma área de quase 78.000 km² - “formada de terras do leste do estado de Goiás, confinando a leste com os estados da Bahia e Minas Gerais, e abrangendo ao sul e parte do oeste o retângulo marcado pela Comissão Cruls em 1892, e, ao norte, a Chapada dos Veadeiros - deveria ser escolhido o melhor sítio para a nova capital” (RANGEL; LIMA, 2011, p. 39).

Polli Coelho defendeu sua posição na *Justificação da Resolução Final, escrita pela presidência da Comissão*, com argumentos que conferiram prioridade à geopolítica. Também foi considerado com destaque que a capital teria uma função colonizadora e, estando numa posição central, teria melhores condições para influir no desenvolvimento do interior despovoado (COELHO, 1948, p. 19-23). As características geomorfológicas da região embasaram a escolha geopolítica do sítio:

... estudos dos divisores de águas e dos vales dos nossos rios interiores impuseram ineludivelmente a preferência natural para a região onde o "espigão mestre do Brasil" assume o seu aspecto mais notável, por ser nele que se cruzam as linhas secas contínuas que vêm de Santana do Livramento para Belém do Pará e de Sucre (Bolívia) para o litoral do Rio Grande do Norte, em Touros. Não há, em todo o território nacional, região que se possa comparar a essa. Nessa região, nascem as nossas três principais bacias hidrográficas, de tal modo que ela constitui, tanto orográfica como hidrograficamente, um acidente verdadeiramente singular de nosso território (COELHO, 1948, p. 22-23).

A escolha da Comissão Polli Coelho, em 1948, encontra eco naquela considerada a primeira obra escrita sobre a História de Goiás, *Memória sobre o descobrimento, governo, população e coisas mais notáveis da capitania de Goiás*, de Silva e Souza, de 1812, ao versar sobre as potencialidades da região: “Goiás florescerá, aumentará o esplendor do trono, e se tornará a mais brilhante porção dos domínios portugueses” (SILVA E SOUZA, 1812, p. 139).

No caso apresentado aqui, a cartografia foi utilizada como instrumento técnico para subsidiar uma disputa no parlamento, que se dividia entre duas propostas territoriais e políticas distintas.

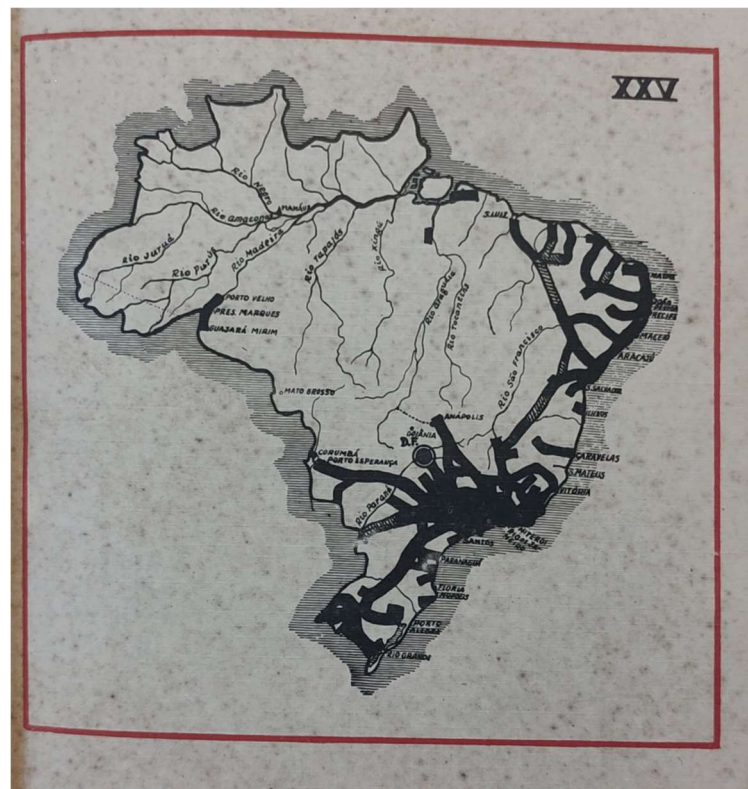
Desde o início de nossos estudos sobre a cartografia de Goiás, temos envidado esforços para organizar os dados referentes aos documentos históricos, para que por meio do exercício da pesquisa, descobrindo e revisitando documentos, possamos contribuir para os estudos do território de Goiás, nesse caso específico, o atual território do Distrito Federal, bem como da cartografia histórica.

Figura 1. Mapa Brasil Navegação Fluvial (Lucas Lopes)



Fonte: Lopes, 1946, p. 15a.

Figura 2. Mapa da Fronteira de Penetração Ferroviária (Lucas Lopes)



Fonte: Lopes, 1946, p. 18d.

Figura 3. Plano Rodoviário Nacional (Lucas Lopes)



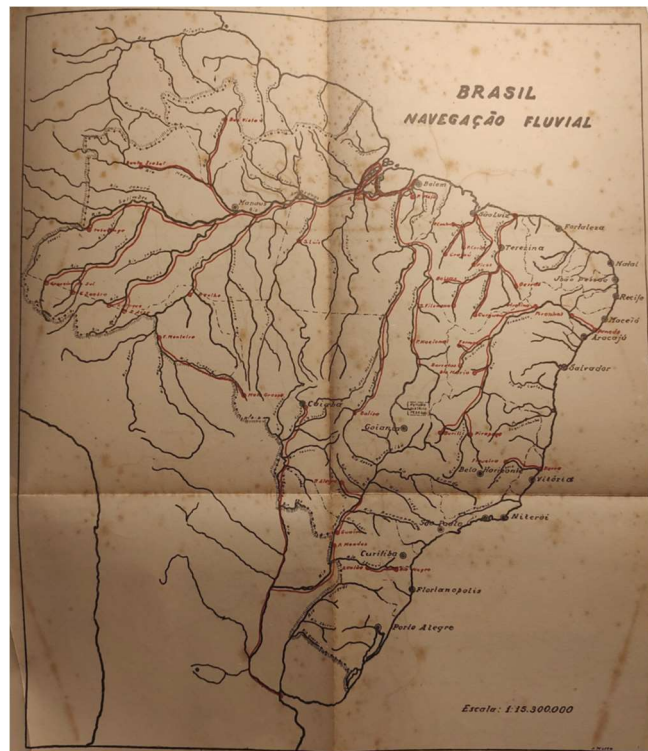
Fonte: Lopes, 1946, p. 15e.

Figura 4 Mapa Brasil Rotas Aéreas Internacionais e Locais (Lucas Lopes)



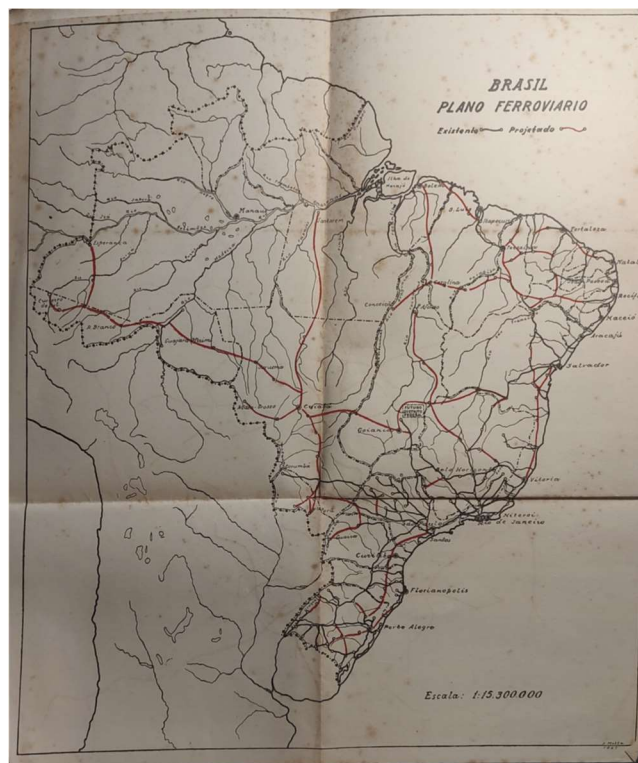
Fonte: Lopes, 1946, p. 18f.

Figura 5. Mapa Brasil Navegação Fluvial (M. Demósthene)



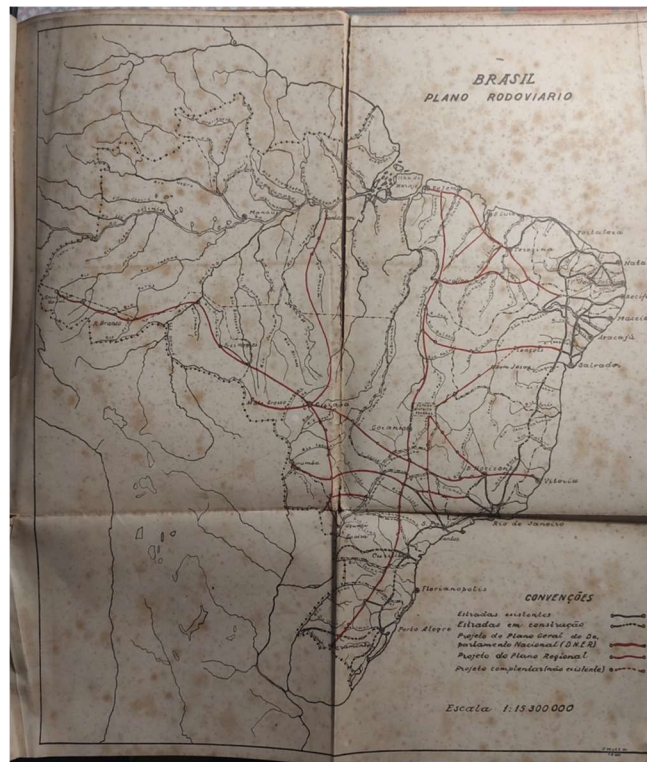
Fonte: Demósthene, 1947, p. 62a.

Figura 6. Mapa Brasil Plano Ferroviário (M. Demósthene)



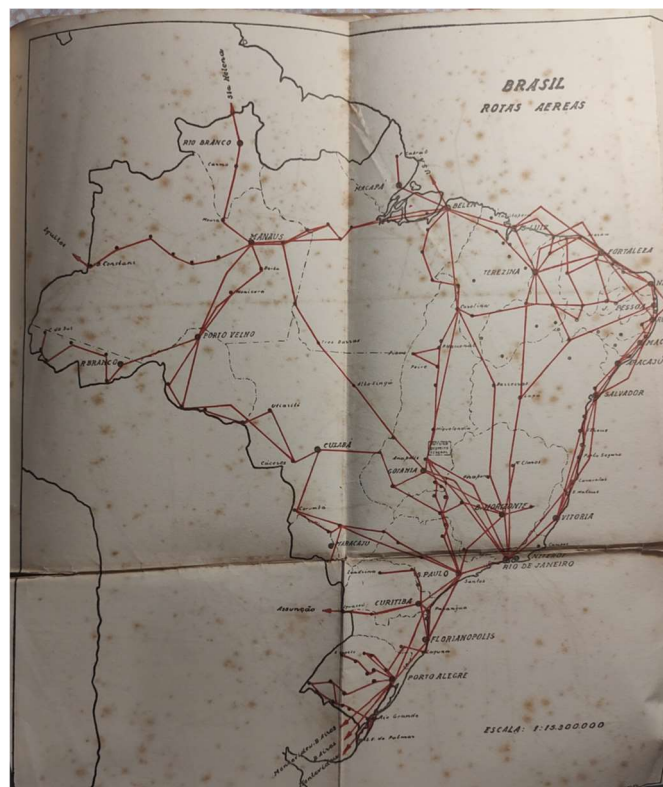
Fonte: Demósthene, 1947, p. 102a.

Figura 7. Mapa Brasil Plano Rodoviário (M. Demósthene)



Fonte: Demósthene, 1947, p. 106a.

Figura 8. Mapa Brasil Rotas Aéreas (M. Demósthene)



Fonte: Demósthene, 1947, p. 110a

Referências bibliográficas

ANAIAS DO SENADO. Secretária Especial de Editoração e Publicações. Livro 9, Ano de 1946, 18 maio 1946.

BARBO DE SIQUEIRA, Manoel Demóstenes. Estudos sobre a Nova Capital do Brasil. Rio de Janeiro, Agir Editora, 1947. (Coleção Interiorização da Capital do Brasil, I).

COELHO, Djalma Polli. Justificação da resolução final, escrita pela Presidência da Comissão. In: COMISSÃO DE ESTUDOS PARA A LOCALIZAÇÃO DA NOVA CAPITAL DO BRASIL. Relatório Técnico: contendo a justificação da resolução final tomada pela Comissão, quanto à localização do novo Distrito Federal. Rio de Janeiro, 1948. Parte 1, v. 1. p. 14-32.

CRULS, Luiz. Comissão de Estudos da Nova Capital da União – Relatório Parcial. Rio de Janeiro: Typo-lith. Carlos Schmidt, 1896a.

CRULS, Luiz. Mudança da capital da União. Resposta ao Dr. Domingos Jaguaribe. Rio de Janeiro: Tip. Alex Villela. 1896b.

DINIZ, Clélio Campolina. Lucas Lopes, o visionário do desenvolvimentismo. Revista do Arquivo Público Mineiro, v. 44, fascículo 2, jul./dez. 2008. P. 82-96.

JORNAL Gazeta de Notícias. Jorra o petróleo no Brasil! Rio de Janeiro, ano 64, 25 jan. 1939.

GLAZIOU, Auguste François Marie. Planalto Central do Brasil, 16 de novembro de 1894. In: HETZEL, Bia; NEGREIROS, Silvia (Orgs.). *Glaziou e as raízes do paisagismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Manati, 2011. p. 38-49.

JAGUARIBE FILHO, Domingos José Nogueira. Mudança da capital federal do Brasil pelo Dr. Domingos Jaguaribe. São Paulo: Tipologia a vapor d'O Município. 1896.

KANTOR, Iris. A nova capital geográfica do Brasil na botânica de Auguste Saint-Hilaire (1817-1847). In: BARBO, Lenora de Castro; CURADO, José Guilherme da Trindade (Orgs.). *Cronistas e viajantes. Goiás +300, 2023. (Goiás +300: reflexão e ressignificação, IV)*. p. 213-236.

LOPES, Lucas. Memória sobre a mudança do Distrito Federal. Belo Horizonte, Edição do autor, 1946.

PEREIRA, Sergio Nunes. Na boca do sertão ou integrada ao ecúmeno? Militares, estatísticos, geógrafos e a localização da nova capital. In: SENRA, Nelson de Castro (Org.). *Veredas de Brasília: as expedições geográficas em busca de um sonho*. Rio de Janeiro: IBGE, Centro de Documentação e Disseminação de Informações, 2010. p. 51-74.

RANGEL, Tamara; LIMA, Nísia Trindade. A capital federal nos altiplanos de Goiás: medicina, geografia e política nas comissões de estudos e localização das décadas de 1940 e 1950. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, v. 24, nº 47, janeiro-junho de 2011. p. 29-48.

RÊGO, André Heráclio. Varnhagen e o sertão de Goiás. In: BARBO, Lenora de Castro; CURADO, José Guilherme da Trindade (Orgs.). Cronistas e viajantes. Goiânia, Edições Goiás +300, 2023. (Goiás +300: reflexão e resignificação, IV). p. 347-363.

SILVA E SOUZA, Luiz Antônio. Memória sobre o descobrimento, governo, população e coisas mais notáveis da capitania de Goiás. In: TELES, José Mendonça (Org.). Vida e obra de Silva e Souza. Goiânia, Ed. da UFG, 1998. 2. ed. (Coleção Documentos Goianos, 31). p. 71-139.

VIDAL, Laurent. De Nova Lisboa a Brasília: a invenção de uma capital (séculos XIX-XX). Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2009.

Significados dos mapas e a construção de narrativas sobre os espaços turísticos do Rio de Janeiro

Lohanne Fernanda Gonçalves Ferreira

Universidade Federal do Rio de Janeiro

lohannefernanda@gmail.com

RESUMO: A proposta deste artigo é compreender como as narrativas sobre os espaços turísticos da cidade do Rio de Janeiro foram construídas e refletiram nos mapas turísticos e seus significados. Reflete sobre as imagens da cidade a partir de suas representações cartográficas a partir de 1923, quando é confeccionado o primeiro mapa especificamente turístico da cidade. Procura-se identificar a partir de uma análise semiológica, os elementos que ajudaram a constituir determinados imaginários da cidade. Imaginários estes que atualmente ocupam uma trama maior de representações e produtos espaciais e culturais que estabelecem o Rio de Janeiro como principal destino turístico do Brasil.

Palavras-chave: Rio de Janeiro. Turismo. Mapas.

ABSTRACT: This article aims to understand how narratives about tourist spaces in the city of Rio de Janeiro were constructed and reflected in tourist maps and their meanings. It reflects on the city's images based on its cartographic representations from 1923, when the first specifically tourist map of the city was produced. Through a semiotic analysis, it seeks to identify the elements that helped to constitute certain imaginary concepts of the city. These imaginaries currently occupy a larger network of representations and spatial and cultural products that establish Rio de Janeiro as Brazil's main tourist destination.

Keywords: Rio de Janeiro. Tourism. Maps.

INTRODUÇÃO

As cidades são apresentadas e orientadas para turistas através de diversos recursos, como aplicativos, guias turísticos, e blogs de viagem, com os mapas turísticos sendo um dos mais destacados. Esses mapas destacam os principais atrativos das cidades, utilizando ícones que os tornam facilmente identificáveis, o que confere a determinados locais maior visibilidade. A exposição de certos lugares nos mapas influencia o que é visto e a atenção que se dá a esses espaços.

No artigo, a cartografia turística é entendida como uma imagem social e cultural, influenciada pelas construções sociais e mudanças culturais. A visibilidade dos lugares nos mapas é analisada à luz das narrativas que se desenvolvem sobre esses espaços. Esses mapas, assim, conduzem os turistas ao que deve ser visto em uma cidade, moldando a percepção que se tem dos locais visitados.

Os mapas são instrumentos que expressam visões sobre os espaços e interferem em nossas ideias espaciais (HARLEY; WOODWARD, 1987). No turismo, esses mapas não são apenas levantamentos neutros, mas representações carregadas de valores e juízos, influenciando a construção de imaginários sobre as cidades. A

produção desses mapas para o turismo, especialmente no caso do Rio de Janeiro, envolve a criação de narrativas que refletem e moldam a geografia, a história e a ocupação turística da cidade, mostrando como essas representações podem ser manipuladas para direcionar a lógica espacial dos lugares.

1. IMAGENS, IMAGINÁRIOS E A CONSTRUÇÃO DE CLICHÊS

As imagens fazem parte do nosso cotidiano. Justamente por estarem presentes em quase todos os campos da nossa vida social, a imagem se tornou uma temática cujas ramificações de estudo no mundo acadêmico são imensamente variadas (GOMES, 2013). Segundo Gomes (2008, p. 191) “na tradição em que nos inserimos, imagens são produtos quase exclusivamente visuais, pelo menos esse sentido tem preeminência absoluta sobre qualquer outro dentro da cultura ocidental”. No presente trabalho trataremos delas assim. É preciso compreender, portanto, a complexidade de se trabalhar com imagens.

É através da representação que a possibilidade de estudar as imagens surge como um caminho interessante. Nossa noção de representação segue a linha interpretativa de Hall, e funciona como um ato criativo, “(...) que se refere ao que as pessoas pensam sobre o mundo, sobre o que ‘são’ neste mundo e que mundo é esse, sobre a qual as pessoas estão se referindo, transformando essas ‘representações’ em objeto de análise crítica e científica do ‘real’”. (HALL, 2016 [2013], p. 11). Gomes (2017) vai além e afirma que a partir de um bom uso de imagens, mais do que uma representação, elas podem ser concebidas como uma apresentação de coisas e de fenômenos que são evocados por aqueles que produzem a imagem – os produtores – e se oferecem ao julgamento e a análise daqueles que a examinam – os espectadores. Para Berdoulay (2012), o papel ocupado pelas imagens no processo de construção cultural é central. São elas que mediatizam de maneira sensível a relação do sujeito com o espaço. Em diferentes níveis, podemos afirmar que as imagens têm uma materialidade que lhes permite exercer o papel de veículo de símbolos que possuem uma capacidade narrativa quando levamos em consideração sua dimensão temporal.

As imagens, sejam elas quais forem em sua ordem técnica, oferecem ao espectador determinadas visões de mundo, ou seja, elas dão diversos sentidos ao mundo a partir de seus termos visuais. Assim, podemos partir da hipótese de que as imagens também ajudam a criar imaginários de lugares, culturas, etc., que circulam o mundo. Assim como Gomes (2017, p. 141), compreendemos o imaginário como

Uma composição complexa de imagens de coisas. Quando essa composição diz respeito a objetos espaciais, estamos diante de um imaginário espacial. Não se trata de imagens-tipo ou de distorções voluntariamente produzidas para esconder algo ou manipular pessoas. Um imaginário constitui um conjunto articulado de inúmeras cenas, de relações e fluxos, no qual a sucessão de imagens produz sentidos diversos e arranjos de significação intercambiáveis. No imaginário espacial, a unidade fundamental é a dos sistemas de lugares.

Essas imagens que formam um imaginário espacial nos permitem mobilizar e conectar algumas delas, relacionando-as com outras e refletindo a partir desse conjunto. Há um grande potencial nas imagens, sejam elas visuais ou textuais, de produzirem novas imagens e, conseqüentemente, imaginários. Para o presente artigo, as imagens a serem analisadas serão os mapas do turismo. Para nós, os mapas são imagens que utilizam alguns recursos sobre um suporte para transmitir um sentido a respeito de determinado lugar e, portanto, ajudam a construir um imaginário que é também espacial.

O imaginário pode ser considerado ainda como algo irreal e inexistente, fruto de uma fantasia ou num sentido ideológico. Em outra perspectiva, o imaginário surge como tudo que não pode ser racionalizado, sendo compreendido como fluxos emocionais (DURAND, 1979). Para nós, o imaginário espacial é uma coleção de imagens, permitindo que mobilizemos algumas e as conectemos para serem compreendidas como fonte de informação para pensar. De antemão, atentamos o leitor para as diversas possibilidades de análise do imaginário. Os debates sobre a temática, que se intensificaram a partir da segunda metade do século XX, não serão aprofundados aqui, visto que este não é o objetivo central do artigo. Mas declaramos nossa escolha consciente sobre trabalhar com o imaginário a partir da ideia de álbum de imagens.

Todas essas reflexões acerca do imaginário enquanto um álbum de imagens construído e conectado com elementos espaciais e reafirmando o percurso realizado até aqui sobre as imagens e seu papel fundamental na construção desse imaginário, nos inspiram a elaboração de um enfoque metodológico ancorado na abordagem histórico-semiológica. Assim, o mapa é considerado em nosso trabalho como um produto cultural, resultado de um trabalho social de produção de significados e fundamentalmente imagético.

Como aponta Mauad (2005), desde o final do século XIX e, principalmente, a partir do começo do século XX, a percepção visual do mundo estava marcada pela utilização de dispositivos técnicos para a produção de imagens. A demanda social por essas técnicas foi crescente ao longo do século XX, principalmente a partir da Primeira Guerra Mundial. Para a autora, essa demanda foi tão amplificada nessa época, que podemos contar a História a partir das imagens técnicas. Neste sentido, as imagens se aproximam de uma dimensão de documento e monumento tal como concedida por Le Goff (1996).

Esse procedimento se desdobra em alguns debates teórico-metodológicos, dentre os quais podemos destacar: o papel desempenhado pela tecnologia na produção de sentidos na sociedade contemporânea; o papel do indivíduo enquanto ser social e mediador da produção cultural, compreendendo a relação de produtores e receptores de imagens como uma negociação de sentidos; a capacidade narrativa das imagens visuais estabelecendo um debate temporal das imagens; e, por fim, o diálogo que pode ser estabelecido entre imagens e outros textos, evocando o princípio da intertextualidade. Segundo Mauad (2005), podemos considerar esses desdobramentos a partir de três perspectivas fundamentais de análise: a da produção, da recepção e do produto em si. No presente artigo, nos debruçamos sobre o produto em si, que são alguns dos mapas turísticos que circularam pela cidade do Rio de

Janeiro desde a década de 1920 e forneceram imagens espaciais aos turistas, ajudando na concepção de um imaginário espacial sobre a cidade.

2. NARRATIVAS VISUAIS: OS MAPAS TURÍSTICOS EM PERSPECTIVA

O Rio de Janeiro é visto desde o começo do século XX como um espelho de todo o país, era a vitrine do Brasil para o mundo (FREIRE-MEDEIROS e CASTRO, 2013). As transformações urbanísticas às quais a cidade passava desde as reformas de Pereira Passos, entre 1903 e 1906, eram vistas enquanto um progresso fundamental para a construção social e cultural que dariam ao Rio de Janeiro o título de Cidade Maravilhosa ainda naquele século (MACHADO, 2008; ABREU, 1988) e à levariam a se tornar, cada vez mais, uma cidade turística. Muitos melhoramentos e equipamentos urbanos foram construídos e seriam incorporados aos roteiros da cidade.

Dentre eles, diversos investimentos foram feitos para a melhoria dos espaços públicos e de circulação, como a Avenida Central, atual Avenida Rio Branco, a Região Portuária, a Avenida Beira-Mar e o Canal do Mangue (ABREU, 1988), que também passariam a ser alguns dos espaços valorizados e frequentados pelos visitantes e turistas do Rio de Janeiro. No começo do século XX, era habitual que praças, avenidas e passeios públicos fossem atrativos para os turistas (MACHADO, 2008), principalmente no período em que as transformações do Centro da cidade aconteceram. Segundo Gomes (2012, p. 26)

As cidades sempre se exprimem a partir de uma complexa rede de valorização de seus espaços públicos. Os grandes lugares de mistura e cenarização da vida urbana favorecem o encontro e a comunicação e produzem uma espécie de resumo da diversidade socioespacial da população. Nesses lugares privilegiados, organiza-se uma espécie de cena pública.

Esses espaços públicos se constituíam como lugares onde aconteciam diálogos e dinâmicas sociais, sendo interessante, portanto, para apropriação de quem os visitava. Era o espaço em que coabitavam as diferenças, onde conquistavam seu caráter de visibilidade e, conseqüentemente, tornava-se um espaço de consumo para o turismo.

A natureza turística da cidade do Rio de Janeiro é compreendida como uma construção histórica e cultural, que teve sua organização sistemática a partir do começo do século XX. Para Castro (1999), o reconhecimento turístico de determinada localidade é uma construção que absorve diversos fatores,

Isto é, envolve a criação de um sistema integrado de significados através dos quais a realidade turística de um lugar é estabelecida, mantida e negociada. Esse processo tem como resultado o estabelecimento de narrativas a respeito do interesse da “atração” a ser visitada. Essas narrativas associam **pontos** ou eventos turísticos antecipando o tipo de experiência que o turista deve ter (CASTRO, 1999, p. 81).

O século XX foi palco da construção de diversas narrativas sobre o turismo na cidade, todas tendo como objetivo atrair mais turistas para o então Distrito Federal. Conseguimos identificar, ao longo do século XX, três momentos em que as narrativas construídas para o turismo na cidade se intensificaram. O primeiro deles começa no final do

século XIX e se estende até 1920 aproximadamente, e é marcado pela narrativa de cidade moderna e cultural. O segundo momento começa a partir da valorização da praia e do processo de balnearização da cidade, a partir da década de 20, principalmente. O terceiro momento, a partir da década de 1980, pode ser identificado a partir da narrativa do exotismo. É importante destacar, no entanto, que nenhuma dessas narrativas identificadas necessariamente se sobrepõe às outras ou as faz desaparecer. Elas convivem simultaneamente apesar de, em alguns momentos, algumas se manifestarem de forma mais explícita a partir das representações nos mapas.

3. PARIS DOS TRÓPICOS: RIO DE JANEIRO, CAPITAL CULTURAL MODERNA

O Rio de Janeiro recebeu influências interatlânticas desde sua fundação e em alguns momentos esse processo foi estimulado e intensificado. Do outro lado do Atlântico, por volta de 1860, Paris era palco de profundas transformações em seu desenho urbano. O urbanista George-Eugène Haussmann foi o responsável pelo planejamento urbano e pela modernização da cidade de Paris, que passou a ser a principal referência de progresso e projeto urbano do mundo, servindo de modelo para muitas outras. Anos mais tarde, em 1885, o jornalista e crítico de arte do Rio de Janeiro, Félix Ferreira, comenta que Paris deveria servir de modelo para todas as outras cidades do mundo. Em 1889, é construída a Torre Eiffel, que, carregada de simbolismo, dava a Paris o título de Cidade Luz. A representatividade da cidade de Paris como um modelo de planejamento urbano e como símbolo da modernidade, transformou suas paisagens em cartões-postais que circularam pelo mundo, difundindo sua magnitude (MACHADO, 2008).

Desde que o Rio de Janeiro passou a ser a nova capital da colônia portuguesa, ainda no século XVIII, muitas mudanças foram feitas na cidade para que ela se tornasse mais bonita e para que seu espaço urbano fosse mais organizado. Porém, segundo Machado (2008, p.43), “a ideia de estruturar, modernizar e embelezar a cidade do Rio de Janeiro, sem dúvida, tem seu período mais marcante a partir da segunda metade do século XIX.” É com o advento da modernidade que surge a necessidade de transformar a cidade e inseri-la no cenário mundial como um lugar efetivamente moderno, digno da visita de turistas de outros países.

O Centro da cidade era o grande palco dessas mudanças e da tentativa de tornar o Rio de Janeiro a Paris dos trópicos. A construção de prédios e monumentos inspirados no estilo eclético da capital parisiense, o alargamento e asfaltamento de avenidas, a construção de parques e espaços de sociabilidade para a elite etc. estava concentrado fundamentalmente na Região Central. O Centro não era apenas o lugar por onde os visitantes atracavam, mas também onde se hospedavam e realizavam seus momentos de lazer. É possível afirmar que a maioria dos visitantes que chegavam na cidade nas primeiras décadas do século XX, carregavam consigo impressões, paisagens e experiências exclusivas do Centro da cidade (Figura 1)⁹⁰.

O mapa faz parte de um documento maior com o título “Guia prático organizado especialmente para estrangeiros” com autoria de Carlos Aenishänslin. Ainda influenciados pela referência urbana parisiense, as ruas são

⁹⁰ Figura 1: Rio de Janeiro Cidade Monumental - 1914. Fonte da imagem: CASCO, 2009.

referenciadas como boulevard. Nas principais avenidas da cidade, podem ser observadas a necessidade de representar as árvores existentes nos dois lados de cada uma delas, demonstrando preocupação com o paisagismo, influência também das reformas urbanas de Haussmann em Paris no século anterior. Esse período de influências modernas na cidade do Rio de Janeiro ficou conhecido na historiografia da cidade como a Belle Époque carioca.



Figura 1 - 1914 - Rio de Janeiro Cidade Monumental (CASCO 2009)

No mapa, o reflexo da metrópole em expansão. O Morro do Castelo, que anos mais tarde se tornaria debate central nas reformas urbanas (ABREU, 1988) ainda figurava na geografia da cidade, embora parte de sua estrutura já tivesse sido demolida para a construção da Avenida Central, atual Avenida Rio Branco. A região central da cidade é apresentada na parte inferior do mapa, conferindo-lhe visibilidade e relevância. O Centro da cidade é o lugar de destaque e os monumentos e prédios que representavam o desenvolvimento do Rio de Janeiro como capital monumental e moderna, são a grande relevância do mapa. O título reitera o destaque dado aos monumentos na representação. Além disso, cabe destacar os navios que estão ancorados no porto, na região conhecida como Píer Mauá, porta de entrada de visitantes e portão comercial da capital federal.

Os ícones que são apresentados na cidade servem, para além da ilustração, representar um modo de vida urbano e os hábitos citadinos da capital. Os navios, os prédios monumentais, os parques e praças e os desenhos de paisagismo são referências diretas a essa qualidade moderna à qual o Rio de Janeiro tentava ser identificado. Além disso, o mapa não é apenas uma representação geográfica da cidade. Ele mostra, fundamentalmente, como os espaços podem ser usufruídos, quais merecem e devem ser visitados e, principalmente, escolhe o que deve ser visibilizado. Esse processo de visibilidade no mapa impõe seu inverso, a invisibilidade de determinados lugares. Essas escolhas nunca são ingênuas, elas fazem parte de um projeto pelo qual são elencados lugares a partir de seus valores. Esses valores, em sua maioria, são forjados e mudam no tempo e no espaço. E esse processo pode ser observado a partir dos mapas turísticos do Rio de Janeiro que, anos mais tarde, dariam visibilidade aos novos lugares da cidade.

Quase uma década depois, em 1923, foi criado o primeiro órgão específico voltado para a organização do turismo enquanto um negócio moderno na capital, a Sociedade Brasileira de Turismo. Além disso, surgiram os hotéis especificamente turísticos e agências de viagem que promoviam passeios pelos principais pontos da cidade (FREIRE-MEDEIROS e CASTRO, 2013). O discurso e a narrativa de cidade balneária, eram traduzidos como potenciais vetores do turismo da cidade, principalmente a partir do desenvolvimento dos transportes urbanos que ligavam o Centro à Zona Sul da cidade, ainda pouco desenvolvida no começo do século. Esse período marca o início da narrativa da cidade enquanto balneário moderno, abrigo dos três elementos fundamentais no processo de balnearização: o Hotel, o Cassino e as Casas de Banho.

4. VAMOS À PRAIA: RIO DE JANEIRO, CIDADE BALNEÁRIA

Na história contada sobre a relação do homem com o mar, não é possível identificar o momento exato do início do desejo de estar na praia. Proposto pela maioria dos autores em concordância, existem três momentos fundamentais que não podem ser obliterados nessa relação. No primeiro momento, a partir da segunda metade do século XVIII até a primeira metade do século XIX, a praia é fundamentalmente frequentada com finalidades terapêuticas. A partir da segunda metade do século XIX até meados do século XX, transforma-se em objeto de lazer, sociabilidade e distinção social. E, a partir da segunda metade do século XX, converteu-se em lugar de consumo.

Um novo mundo de objetos e práticas começou a se desenvolver a partir das novas necessidades sociais do indivíduo. De trajes específicos para o banho de mar a carruagens para entrar na água, o balneário surgiu como um novo modelo particular de produção do espaço urbano. De maneira orquestrada, começava um novo momento da história das cidades e das interações sociais a partir do balneário. Essas práticas não tardaram a transformar a praia em um palco de sociabilidades e comportamentos específicos. Como bem definiu O'Donnell (2013, p. 92), "moldada pela codificação de costumes e pela elaboração de estratégias de distinção, relacionando 'cuidados individuais pessoais' a 'novos esquemas de apreciação', engendrando, assim, modelos inéditos de comportamento", a praia transformou-se num lugar *sui generis*.

No Brasil, mais especificamente no Rio de Janeiro, esse processo se construiu de forma muito semelhante. Os balneários modernos que faziam sucesso na Europa já no século XIX, tardaram a serem incorporados na cidade. Barickman (2016) apresenta, a partir de sua análise das campanhas de moralização das praias na primeira metade do século XX, a dificuldade de introduzir os hábitos modernos no Rio de Janeiro que já configuravam as praias europeias décadas antes, bem como, a resistência das elites mais conservadoras em se abrirem para um estilo de vida praiano que tomava conta da região atlântica da cidade no começo do século XX. Para compreender esse processo e suas incorporações e resistências, é preciso indicar alguns caminhos que abriram espaço para tal transformação.

A prática de frequentar a praia não somente para o banho de mar coincide também com o momento em que Copacabana estava se consagrando como a praia preferida da elite e da classe média carioca (BARICKMAN, 2009). Principalmente por estar afastado da região portuária e ser um novo lugar de grandes investimentos urbanos na época, o bairro chamou atenção da elite por estar no centro de novas disputas espaciais e simbólicas da cidade. O novo Rio de Janeiro era, então, o éden da salubridade e das práticas modernas de sociabilidades balneárias. Como aponta O'Donnell (2013, p. 96),

Não por acaso Pereira Passos, à frente do projeto de remodelação e embelezamento que acometeu a cidade nos primeiros anos da década de 1900, não apenas expandiu o acesso àquele arrabalde (com a criação da Avenida Beira-Mar e a abertura do Túnel Novo), como inviabilizou as antigas praias de banho, incorporando-as às obras da linha do cais. O recado não poderia ser mais claro: a cidade civilizada crescia rumo ao sul, e as práticas condizentes deveriam acompanhar o novo mapa da elegância.

Uma vez consolidado o hábito dos banhos de mar nas águas atlânticas de Copacabana e Ipanema, a década de 1920 assistiu ao rápido crescimento da praia como um lugar de sociabilidades específicas e os banhistas passam a fazer parte da paisagem carioca. Como consequência disso, passam também a ocupar espaços nas crônicas de jornais e revistas da época, além de, aos poucos, ocuparem espaços nas representações dos mapas turísticos.

Na década de 1930 não se tinha mais dúvidas da incorporação das praias do litoral sul carioca aos novos estilos de vida urbanos da cidade. Quer fosse pelas charges, fotografias, artigos que circulavam nas revistas e jornais, ou mesmo pelas mudanças nos mapas turísticos da cidade (Figura 2)⁹¹, as novas formas de experimentação do espaço urbano estavam presentes também na cultura visual do Rio de Janeiro.

O mapa de 1928 é parte constituinte do Guia Briguiet, que não está completamente disponível na Biblioteca Nacional devido ao seu desaparecimento. O título completo do guia, “Guia Briguiet: indicador das ruas da cidade do Rio de Janeiro”, indica que talvez o objetivo fim do mapa não tenha sido exatamente para a orientação de turistas e visitantes. No entanto, o guia também foi editado em francês, sob o título “*Guide Briguiet: ses environs, ses promenades*”, indicando seu possível uso para estrangeiros que estivessem visitando o país. Diferente do

⁹¹ Figura 2: Planta informativa da cidade - 1928. Fonte: Guia Briguiet (Fundação Biblioteca Nacional - Rio de Janeiro, RJ, Brasil)

anterior, de 1914, apresenta a cidade para além da região central. No canto direito superior do mapa, os trilhos de ferro chegam até o bairro de Madureira, na Zona Norte; no extremo oposto, apresenta-se também os bairros Atlânticos de Copacabana, Ipanema e Leblon, já habitados. O tracejado da parte central inferior do mapa, representa o projeto para a região do bairro de Manguinhos, que estava sendo projetada para se tornar o bairro industrial da cidade.



Figura 2 - 1928 - Planta informativa da cidade do Rio de Janeiro (CASCO 2009)

A expansão da cidade para a Zona Sul já pode ser amplamente contemplada, seguindo a valorização desses espaços já na década de 1920. No período da publicação do referido mapa, os banhos de mar já estavam plenamente incorporados como hábitos dos moradores da cidade e, também, de seus visitantes. Esses novos hábitos passaram a ser naturalizados, ainda que diversos problemas que surgiriam nas décadas seguintes fossem constantemente pautas de debate e confusão, como os apontados por Barickman (2016) e perduraram até a década de 1950.

É importante destacar que a valorização do da Zona Sul carioca como lugar civilizado e espaço para novas sociabilidades modernas estava também alinhada aos preceitos europeus de civilidade e modernidade. Os novos usos das praias deixaram definitivamente para trás a parcimônia terapêutica, dando início a um longo período de debates sobre o novo estilo de vida e novas moralidades engendradas pela definitiva incorporação no litoral carioca

e nas novas práticas sociais (BARICKMAN, 2009; 2014; 2016; O'DONNELL, 2011; 2013). Essa valorização é evidenciada nos mapas (Figura 3)⁹².



Figura 3 - 1932 (sic) - Planta da cidade do Rio de Janeiro (CASCO 2009)

Não é possível dizer com exatidão a data de publicação do mapa anterior, apesar de ter sido catalogado pela biblioteca como distribuído em 1930. Confeccionado pela Sociedade Anônima de Viagens Internacionais (SAVI), como consta no canto inferior esquerdo do mapa, é possível indicar que o mapa foi criado especificamente para viajantes.

⁹² Figura 3: Mapa para viajantes internacionais da década de 1930. Fonte: Fundação Biblioteca Nacional.

A Zona Sul da cidade está amplamente contemplada, enquanto parte da Zona Norte, que estava também em evidência no mapa anterior, é parcialmente obliterada. É possível observar que os monumentos e prédios que possuíam grande visibilidade no mapa de 1914, já não aparecem mais como atrativos de visitação no mapa, não estão mais em destaque. Enquanto as praias de Copacabana, Arpoador, Ipanema e Leblon ganham espaço nas representações do mapa. No mapa a seguir, as praias ganham mais visibilidade a orientação do mapa está completamente reconfigurada (Figura 4)⁹³.



Figura 4 - 1951 - Mapa turístico do Distrito Federal 2 (CASCO 2009)

Diferentemente dos mapas anteriores, o Mapa Turístico do Distrito Federal de 1951 aponta para o começo de uma institucionalização do turismo na cidade do Rio de Janeiro. Com o custo de 15 cruzeiros⁹⁴ indicado no verso⁹⁵, fica evidente a comercialização do mapa com fins turísticos. O mapa possui um forte apelo à paisagem, que passa a ser um elemento natural valorizado pelos seus visitantes.

⁹³ Figura 4: Mapa turístico do Distrito Federal, 1951. Fonte: Instituto Cartográfico Canabrava Barreiros, acervo Fundação Biblioteca Nacional

⁹⁴ Moeda corrente utilizada na época da edição do mapa.

⁹⁵ Optamos por utilizar apenas um dos lados do mapa no presente artigo. O verso do mapa está disponível em <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart356497v/cart356497v.jpg>. Acesso em: 15 de maio de 2019.

Nesse momento também temos uma grande mudança de orientação do mapa comparado aos anteriores: a Zona Sul para a ser representada na parte inferior do mapa, sendo compreendida como um lugar fundamental da orientação do turismo na cidade. Além disso, a Zona Norte perde visibilidade e a Zona Oeste começa a se apresentar como um espaço importante para o turismo da cidade, com uma pequena parte da Barra de Tijuca já representada no canto esquerdo inferior.

Em destaque, a Zona Sul do Rio de Janeiro e as praias de Copacabana, Ipanema e Leblon. Veleiros na Lagoa Rodrigo de Freitas indicam que alguns dos elementos utilizados pelos moradores e visitantes passam cada vez mais a uma relação próxima com o mar e a praia. A cidade começava a reconhecer a partir desses objetos e práticas e as novas tendências da vida urbana e social dos indivíduos emergem. Sempre associado a territórios específicos na cidade, trazia-se para os mapas os novos hábitos da vida no Rio de Janeiro.

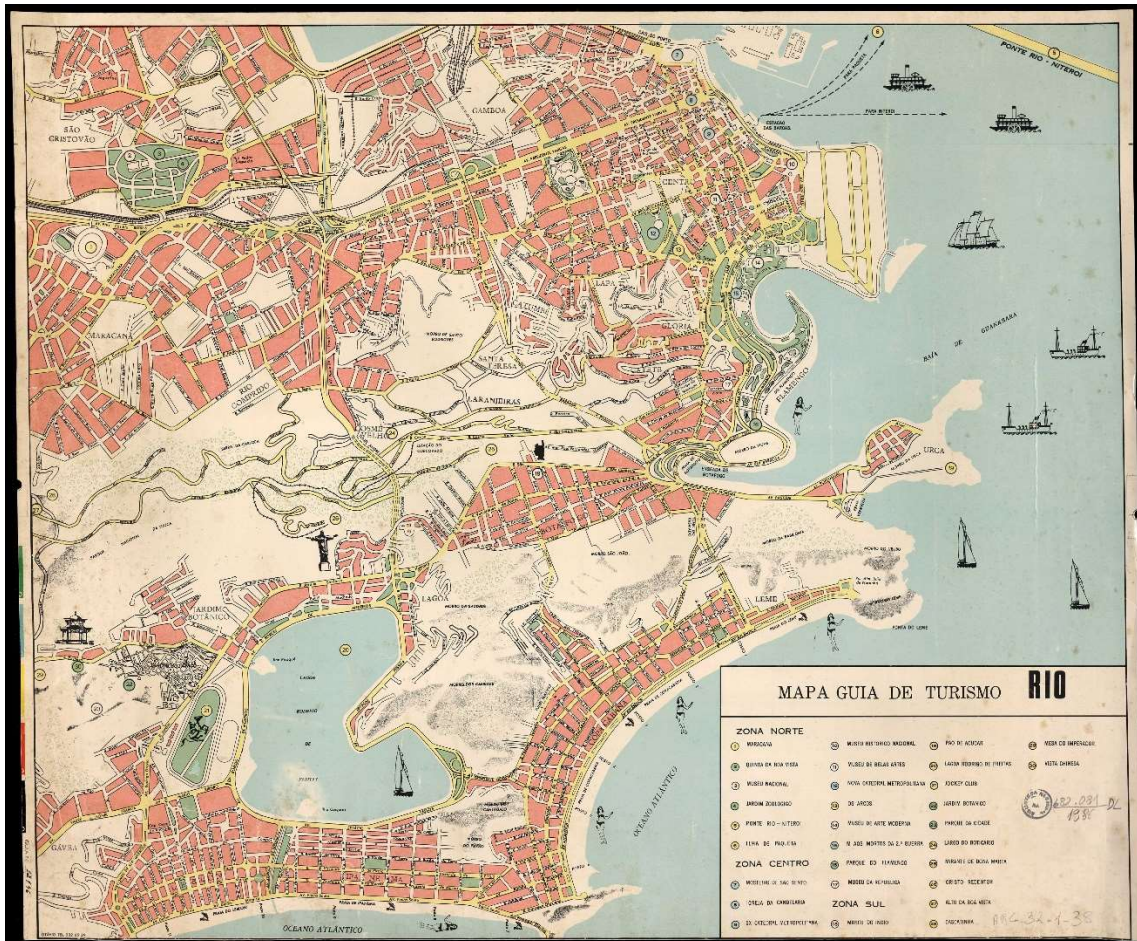


Figura 5 - 1974 - 1980 - Mapa Turístico da Cidade do Rio de Janeiro - Fundação Biblioteca Nacional

A década seguinte é reconhecida por um importante marco no turismo no Brasil e no Rio de Janeiro que era, já na época, a cidade mais visitada pelos turistas estrangeiros. A criação da EMBRATUR. Portanto, a partir de 1966 o turismo ocupa um lugar especial de visibilidade na administração pública e era visto como um elemento fundamental para o crescimento econômico do país. A EMBRATUR era responsável pela promoção do Brasil

como um destino turístico no exterior. Embora a empresa fosse responsável pela imagem do turismo no Brasil como um todo, grande parte dos materiais que circulavam para promover o turismo apresentavam prioritariamente a cidade do Rio de Janeiro. Os ícones da cidade, como o Pão de Açúcar e o Corcovado, as praias de Copacabana e Ipanema, o Carnaval representado sobretudo pelo desfile das escolas de samba, e as mulheres, geralmente mulatas e “tomadas como representativas da mulher brasileira” (FREIRE-MEDEIROS e CASTRO, 2013, p.21) eram as imagens que se vendiam do país afim de atrair turistas. Foi nessa circunstância que o erotismo começou a ser visto como uma atração turística para a cidade. Nos mapas, a erotização da mulher brasileira a partir desse momento, é evidente (Figuras 5 e 6)⁹⁶.

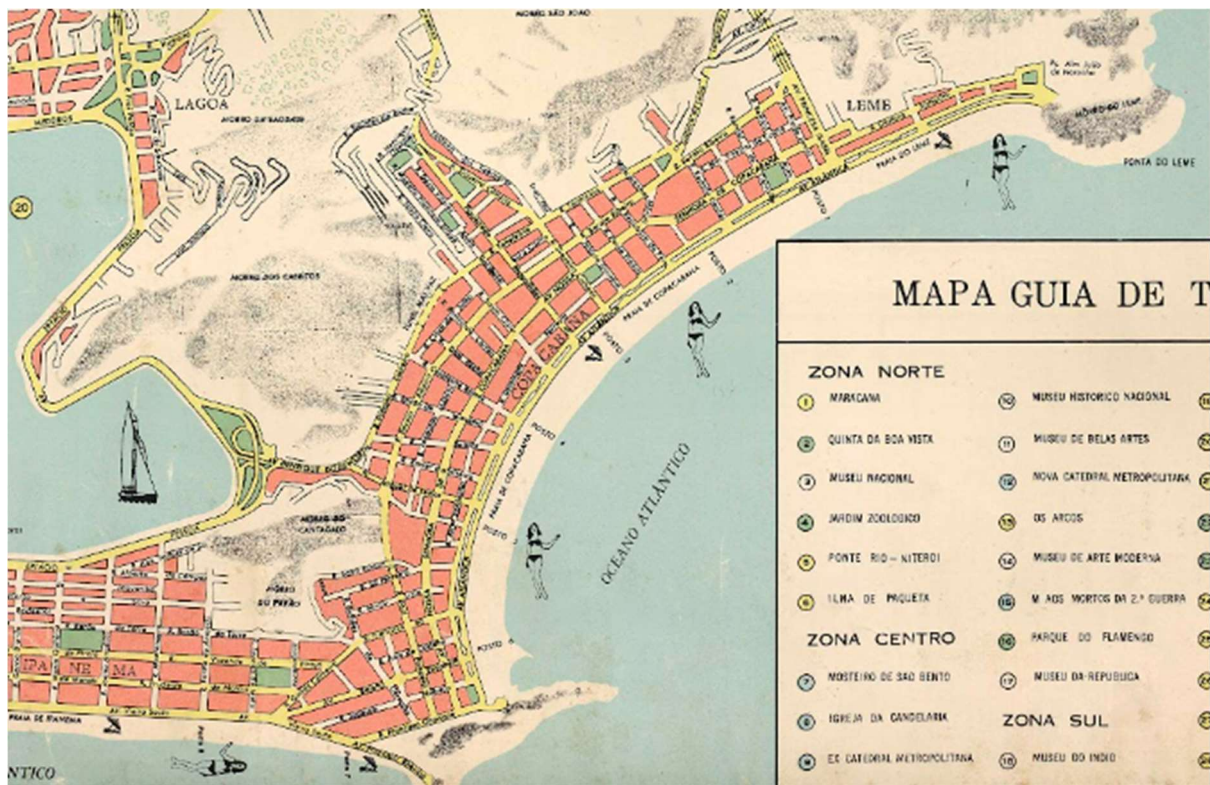


Figura 6 - 1974 - 1980 Fundação Biblioteca Nacional

Não é possível afirmar com precisão a data do mapa anterior. No entanto, no acervo da Biblioteca Nacional, ele está catalogado com data entre 1974 e 1980. As duas imagens mostram de forma clara a expressão e representação do Rio de Janeiro balneário. Os ícones que representam a praia, a mulher de biquíni e os guarda-sóis, simbolizam um pouco do que era a política empreendida pelas mídias e, também, pela EMBRATUR. As mulheres de biquíni nas praias cariocas se tornaram imagens representativas para o turismo brasileiro na época e ajudaram a compor um imaginário sobre a cidade. Esse imaginário está associado, até os dias atuais, à erotização da mulher brasileira e foi tema de grande debate em diversos trabalhos acadêmicos.

⁹⁶ Figuras 5 e 6: Mapa turístico da cidade do Rio de Janeiro (1974-1980). Fonte: Fundação Biblioteca Nacional.

A década de 80 foi marcada por uma profunda mudança de narrativa, que rompia com uma representação positiva e quase paternalista do Brasil e, paralelamente, do Rio de Janeiro, e a mídia passou a propagar a imagem de um lugar desregrado e entregue à violência. Por outro lado, o produto “mulher carioca” adquiria um lugar de mais visibilidade ainda, enfatizando a cidade como espaço erótico. Para Amâncio (2000), o cinema foi um importante veículo das narrativas que foram criadas sobre o Brasil e o Rio de Janeiro nessa época. A própria EMBRATUR se encarregava de fazer circular a imagem erótica do país, como vimos na imagem anterior, apresentando a cidade do Rio de Janeiro representada por uma “mulher vestida com um minúsculo biquíni estendida nas areias de Copacabana” (FREIRE-MEDEIROS e CASTRO, 2013, p. 23) em cartazes de estandes de publicidade no exterior.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apresentadas brevemente algumas das narrativas turísticas que foram criadas sobre a cidade a partir do século XX. Tendo em vista que essas narrativas são estabelecidas e negociadas, e pensando que todas elas, em certa medida, acontecem concomitantemente e convivem umas com as outras, elas devem ser analisadas como imagens possíveis do Rio de Janeiro. E refletimos sobre de que forma essas negociações das narrativas dos espaços da cidade tendem a orientar o turista pelo espaço. Além disso, é importante pensar sobre a própria relevância do mapa como integrante desses discursos.

Nesse sentido, entendemos que a construção das narrativas dos espaços turísticos envolve, obrigatoriamente, a seleção de alguns elementos que compõem esse caráter específico, iluminando-os ou colocando-os à sombra, e sempre os relacionando com aquilo que deve ser visto pelo turista. Uma das formas de conduzir o olhar do turista na cidade é por meio da representação imagética dos espaços turísticos. Segundo Gomes (2013) a omissão ou valorização de lugares e informações geográficas, os topônimos utilizados, cores, formas, dentre outros, indicam o que ver, como ver e o que significam naquele contexto.

Isso quer dizer que, por meio de alguns recursos, dá-se a relação de comunicação entre o turista e o espaço a ser ocupado e consumido, incluindo os mapas. Mais do que isso, quando se organiza algum documento, seja qual for, que servirá como apresentação e comunicação entre determinado espaço e quem o visita, se estabelece uma hierarquia sobre aquela impressão, uma relação de poder que gerencia a lógica espacial. É habitual que esteja em destaque nos mapas determinados pontos que se consideram mais interessantes para serem vistos. Eles indicam por quais razões devem ser vistas determinadas coisas e qual a importância de cada espaço. No entanto, é necessário compreender que essas informações geográficas, bem como a valorização ou omissão de determinados lugares, muda ao longo do tempo, adaptando-se às narrativas turísticas às quais fazem parte.

Os mapas que orientaram a presente análise implicam um pouco de imprecisão temporal, visto que alguns deles não constam a data oficial de publicação. As análises são realizadas a partir da historiografia da cidade e das transformações urbanas, que tornam possíveis identificar a proximidade deles a partir da existência ou não de determinados lugares, monumentos e atrativos turísticos. A geografia da cidade, as intervenções arquitetônicas, a

mudança do desenho urbano de algumas regiões e a inclusão de objetos, nos permite refazer um percurso narrativo que se transformou enormemente ao longo do século XX.

A cartografia turística da cidade do Rio de Janeiro é um produto com uma dualidade de sentidos fundamental para compreender a própria história do espaço e da cidade como um lugar turístico. Ora esses mapas se configuram como um objeto estático, visto que é um produto técnico impresso e reproduzido de uma maneira quando analisado em sua individualidade. Ora aparece como um objeto fundamental de compreensão das mudanças da cidade, tornando-se, em conjunto, um objeto em constante movimento e transformação.

Referências bibliográficas

ABREU, M. Evolução urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPP, 1988.

ALFONSO, L. Embratur: formadora de imagens da nação brasileira. Campinas, 2006. Dissertação de Mestrado. Instituição: Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2006.

AM NCIO, T. O Brasil dos gringos: imagens no cinema. Niterói: Intertexto, 2000.

BERDOULAY, V. Espaço e Cultura. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. Olhares Geográficos: modos de ver e viver o espaço. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

BARICKMAN, B. Medindo maiôs e correndo atrás de homens sem camisa: a polícia e as praias cariocas, 1920-1950. Rio de Janeiro: Recorde, v. 9, n. 1, p. 1-66, jan. /jul. 2016.

_____. Not many flew down to Rio: tourism and the history of beach-going in twentieth-century Rio de Janeiro. *Journal of Tourism History*, Vol. 6, N. 2-3, 223-241, 2014.

_____. "Passarão por mestiços": o bronzamento nas praias cariocas, noções de cor e raça e ideologia racial, 1920-1950. *Revista Afro-Ásia*, Vol. 40, 173-221, 2009.

CASCO, A. C. Rio de Janeiro: uma cidade tra(duz)ida pelos mapas. Rio de Janeiro: Fundação Biblioteca Nacional, 2009.

CASTRO, C. Narrativas e imagens do turismo no Rio de Janeiro. In: VELHO, G. Antropologia urbana: Cultura e sociedade no Brasil e Portugal. p. 80-87, 1999.

DURAND, G. A imaginação simbólica. Lisboa: Arcádia, 1979.

FERNANDES, U. S. A natureza monumental do Copacabana Palace. Data de defesa: 2006. 210 p. Dissertação de Mestrado. Instituição de Ensino: Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2006.

FERREIRA, L. F. G.; GODOY, K. E. Paisagem guiada: representação imagética das favelas cariocas nos guias visuais do turismo. *Cadernos de Geografia*, n 36, p. 93-102, Coimbra, 2016.

FREIRE-MEDEIROS, B. Gringo na laje: produção, circulação e consumo da favela turística. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009.

FREIRE-MEDEIROS, B; CASTRO, C. Destino: Cidade Maravilhosa. In: CASTRO, C.; GUIMARÃES, V. L.; MAGALHÃES, A. M. História do Turismo no Brasil. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013.

GOMES, P. C. C. Quadros Geográficos: uma forma de ver, uma forma de pensar. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2017.

_____. O lugar do olhar: elementos para uma geografia da visibilidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

_____. Espaços públicos: um modo de ser do espaço, um modo de ser no espaço. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. Olhares geográficos: modos de ser e viver o espaço. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2012.

_____. Cenários para a geografia: sobre a espacialidade das imagens e suas significações. In: ROSENDAHL, Zeny; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs). Espaço e Cultura: Pluralidade Temática. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2008.

GOMES, Paulo Cesar da Costa; RIBEIRO, Leticia Parente. A produção de imagens para a pesquisa em Geografia. In: Espaço e Cultura, n 33, p. 27-42, 2013.

HALL, Stuart. 'Introduction', in S. Hall (ed.), Representation: Cultural Representations and Signifying Practices. London: Sage, 1997.

HARLEY, Brian; WOODWARD, David. The history of cartography: cartography in prehistoric, ancient and medieval europeu and the Mediterranean. Chicago e Londres: The University of Chicago Press, 1987.

HARLEY, Brian. Maps, knowledge and power. In: COSGROVE, Denis; DANIELS, Stephen. The iconography of landscape. Cambridge: University of Crambridge Press, p. 277-312, 1988.

LE GOFF, J. História e Memória. Campinas: Unicamp, 1996.

MACHADO, H. C. A construção social da praia. Revista Sociedade e Cultura I. Cadernos do Nordeste, Vol. 13 (1), 201-218, 2000.

MACHADO, Marcello de Barros Tomé. A modernidade no Rio de Janeiro: construção de um cenário para o turismo. Rio de Janeiro: Secretaria das Culturas, 2008.

MAUAD, A. Na mira do olhar: um exercício de análise da fotografia nas revistas ilustradas cariocas, na primeira metade do século XX. Universidade de São Paulo, Anais do Museu Paulista, v.13, n.1, 2005.

O'DONNELL, J. Um Rio atlântico: culturas urbanas e estilos de vida na invenção de Copacabana. Tese (Doutorado em Antropologia) – Museu Nacional – Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 298f., 2011.

_____. A invenção de Copacabana: culturas urbanas e estilo de vida no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

WOODWARD, K. A identidade e a diferença: uma introdução conceitual. In: HALL, S; WOODWARD, K. Identidade e diferença: a perspectiva dos estudos culturais. Petrópolis: Vozes, 2012.

O esforço do homem na bacia do Mondego (1940) ou Alfredo Fernandes Martins **“desenhando com rigor e finura e compondo mapas expressivos”**

Mário Gonçalves Fernandes

Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território (CEGOT) e FLUP, Via Panorâmica, s/n, 4150-564
Porto, Portugal

mqfernan@letras.up.pt

Palavras-chave: cartografia temática, Geografia, Alfredo Fernandes Martins

A importância que Alfredo Fernandes Martins atribuía à componente da representação gráfica e cartográfica é reconhecida e evocada nos testemunhos dos seus discípulos, que o referenciam como “esteta da comunicação, da palavra, da escrita e da arte de desenhar (...) com uma capacidade rara para comunicar através do desenho” (CRAVIDÃO, 2016, p. 114) ou como “praticamente um artista plástico nos desenhos complexos, mas sempre muito didáticos” (CUNHA, 2016, p. 115), sublinhando “a qualidade, o didatismo, a arte, mesmo, dos desenhos de Alfredo Fernandes Martins, nas salas de aula, a acompanhar os seus escritos, ou em simples folhas de papel ou postais que ilustrava” (CUNHA, 2016, p. 117), todos reconhecendo o seu legado de “desenhos fantasiosos e didáticos, mapas plenos de informação, onde transparece grande destreza técnica e forte sensibilidade estética.” (ALMEIDA, A. C.; GAMA, A.; CRAVIDÃO, F. D.; CUNHA, L.; FERNANDES MARTINS P. e JACINTO, R., 2006, p. 29). Aliás, a relevância da imagem enquanto instrumento de comunicação e compreensão do território ficou expressa logo na tese de conclusão de licenciatura de Fernandes Martins, apresentada por Orlando Ribeiro com as suas “300 páginas de grande formato e um número elevado de fotografias, mapas e gráficos.” (RIBEIRO, 1982, p. 349).

De facto, na obra *O Esforço do Homem na Bacia do Mondego. Estudo Geográfico*, que Alfredo Fernandes Martins, “Estudante de Ciências Geográficas”, fez publicar em 1940, para além de 173 fotos a preto e branco, contabilizam-se 56 gráficos, 28 cartas e 7 perfis topográficos, tudo referenciado como gravuras (num índice tripartido: “Das fotos”, “Das gravuras” e “Dos capítulos”), a maior parte inserta “no texto” e outras “fora do texto”.

Os conteúdos adequam-se à pretensão de exaustividade temática para compreender o resultado da ação humana nas condições que a natureza lhe proporciona, numa abordagem monográfica regional, tão característica da Geografia académica de então e evidente nas palavras de Fernandes Martins: “Dividiu-se esta monografia em duas partes distintas – um esboço físico seguido pelo estudo do esforço humano, enquanto modificador do solo”, ou seja, concluía, “criar ante os olhos do leitor a paisagem física, para que depois melhor fosse compreendida a paisagem humanizada” (MARTINS, 1940, p. III).

No entanto, a qualidade e significado da representação gráfica e cartográfica, apesar da assinalável profusão e riqueza, é muito variável ou, dito por outras palavras, encontramos “material muito abundante e variado, elaborado de maneira desigual, sem dúvida” (RIBEIRO, 1982, p. 349).

Delimitando a atenção ao conjunto da cartografia, com exemplares de múltiplas dimensões e escalas (de 1:16.000 a 1:1.200.000), verifica-se que apenas cerca de metade (15 em 28) são criação de Fernandes Martins, enquanto alguns são cópias ou adaptações de mapas de outros autores ou de cartografia de base então existente. O facto de ter assinado e datado (de outubro de 1939 a agosto de 1940) 24 dos 28 mapas, apenas assinala que foi o próprio quem os desenhou, seja duplicando, adaptando ou concebendo, tendo também desenhado a totalidade dos 56 gráficos, visto que, embora inserindo a sua rúbrica apenas num deles (barcos proporcionais), não deixou de assinalar, na página de rosto interior, que se trata de obra “com 4 cartas a cores, outros mapas e vários gráficos desenhados pelo Autor”.

Reconhecido como “artista da palavra, falando e escrevendo de maneira brilhante e atraente”, Fernandes Martins não deixou de ser evocado, na mesma passagem, como “desenhando com rigor e finura e compondo mapas expressivos” (RIBEIRO, 1982, p. 350), o que é compaginável com alguns dos gráficos e mapas da sua tese de licenciatura, todos referidos em anexo, mas entre os quais relevamos os de “perfil-símbolo” em “gráfico figurado”, os quatro mapas a cores e a “carta transparente”.

Sublinham-se os exemplares que utilizam o “perfil-símbolo” (ver exemplos em anexo) para assinalar que, naturalmente, a obra gráfica de Fernandes Martins se deve enquadrar no contexto técnico e didático coevo, que apresentava contributos inovadores desde a Primeira República, nomeadamente no âmbito dos manuais escolares de Mário de Vasconcelos e Sá, “que publicou e reeditou mais de uma dezena de manuais escolares de Geografia, entre 1921 e 1943” (FERNANDES, M. G., 2017, p. 138), nos quais introduziu este tipo de imagens reveladoras das preocupações pedagógicas de então (ver exemplo em anexo).

Referem-se os mapas a cores porque, para além de a sua impressão (com escala 1:350.000 na Lito Coimbra e com 1:500.000 na Lith de Portugal, Lisboa) ser rara na época, são as cartas mais notáveis e essenciais de toda a obra e aquelas às quais Fernandes Martins mais se terá dedicado, tratando da geologia, da hipsometria, da pluviosidade e da densidade populacional e referindo cada uma nas raras e breves notas explicativas que sobre a cartografia.

Sobre a “Carta Hipsométrica da Bacia do Mondego”, assinala que nas “ligeiras considerações sobre altimetria seguimos o critério de Paul Choffat adoptado na Carta Hipsométrica de Portugal – 1906, embora publiquemos neste trabalho uma carta com as zonas coloridas de 100 em 100 metros a partir da cota 100, à excepção da parte mais alta da Estrêla, onde só uma tonalidade representa as cotas de 1.600 a 1.991 metros, o que permitirá ver com mais pormenor os diversos acidentes do relevo, sem nos alargamos demasiado no texto.” (p. 19, nota 1), daqui se depreendendo que, embora seguindo a matriz de Paul Choffat, inclusivamente na paleta geral da gradação de cores, recorreu também a outra cartografia de base de maior escala. Já para a “Carta das Chuvas na Bacia do Mondego” explica que “para desenhar a carta e fazer o estudo da pluviosidade recorreremos ao Anuário

dos Serviços Hidráulicos – 1936, 4º ano – Lisboa, 1938, donde extraímos os valores a 21 postos da bacia do Mondego.” (p. 62, nota 1). Finalmente, congrega referências à “Carta Geológica da Bacia do Mondego” e à hipsometria enquanto fatores explicativos da distribuição da população, quando afirma que “se publica neste trabalho uma carta que, sobreposta quer a um mapa geológico, quer a uma carta hipsométrica, revelará até onde a densidade traduz diferentes condições geológicas e de altitude.” (p. 122).

Face à carta “Densidade da População por Frèguesias na Bacia do Mondego (Expressa por Km²). Censo da População de 1930”, juntamente com a carta relativa aos “Aglomerados populacionais na Bacia do Mondego (Conforme o Censo de 1911)”, referida como “carta transparente”, ambas na escala 1:350 000, é incontornável o entrecruzar de temas, seja a comparação das opções da “carta transparente” com outros exemplos de representação de valores absolutos da população, seja o recorrente debate em torno das “questões relativas ao rigor das bases cartográficas, nomeadamente por freguesias”, que apenas “começaram a resolver-se com a publicação da Carta Administrativa do Atlas Nacional do Ambiente, em 1979 (FERNANDES, M. G.; MARQUES, H., 2021, p. 291).

Neste caso, Fernandes Martins explica que “para desenhar a carta da densidade do povoamento, traçámos os limites das freguesias recorrendo à Carta de Portugal na escala de 1:100.000, ao Censo da População de Portugal – 1911, que nos simplificou o trabalho pela indicação dos povoados incluídos em cada freguesia, e ainda, em casos duvidosos, às entidades capazes de esclarecerem a questão.” (p. 122, Nota 2), o que evoca semelhante metodologia seguida por Amorim Girão na elaboração do seu “Portugal. Densidade da População por Freguesias 1940”, 1:500 000, que teve a colaboração, entre outros, de Alfredo Fernandes Martins, num caminho ao qual explicitamente renunciou Orlando Ribeiro, por considerar que “La superficie des unités administratives les plus petites (communes, freguesias), n’est connue que pour une partie du Sud du pays. On pourrait, à l’aide des recensements de 1911 et 1940, qui indiquent tous les lieux-dits de chaque commune, et de plusieurs dictionnaires géographiques, établir approximativement les limites de ces dernières. Mais des erreurs grossières dans le calcul des superficies respectives seraient à prévoir.” (Orlando RIBEIRO, 1950, Tome I, pp. 276-277).

Em alternativa, Orlando Ribeiro utilizaria aqueles mesmos documentos para procurar o posicionamento mais adequado para a implantação da simbologia cartográfica que utilizou (pontos de valor unitário e respetivas agregações, acrescidos de círculos proporcionais para lugares com mais de 1000 habitantes) na sua carta “Distribuição da População de PORTUGAL 1940”, 1:500 000, numa escolha que o associa à opção cartográfica de H. Lautensach (1932) para cartografar a população absoluta, enquanto Alfredo Fernandes Martins com a sua “carta transparente”, onde representa os “Aglomerados populacionais na Bacia do Mondego (Conforme o Censo de 1911)”, se enquadra no outro tipo de opção cartográfica evocadora das de Amorim Girão sobre a Bacia do Vouga, de 1922, sobre a Serra de Montemuro, de 1940 ou os do Atlas de Portugal, de 1941 e 1958 (FERNANDES, M. G.; MARQUES, H. & OLIVEIRA, N., 2021, p. 301).

Todos estes documentos cartográficos foram referenciados e analisados por Maria Helena Dias, numa “tentativa de reconstituição da prática cartográfica portuguesa, no que toca à utilização da técnica de pontos”, que concluiu que “após um período de ensaios que poderemos situar entre os anos 20 e 40, os mapas de pontos da população

portuguesa começaram a ganhar a sua expressão mais perfeita, sobretudo com as tentativas de Orlando Ribeiro.” (DIAS, 1991, p. 25). Aliás, foi Maria Helena Dias quem em relação à carta “Aglomerados populacionais na bacia do Mondego”, de Fernandes Martins, fez notar que, “seguindo a mesma linha de AMORIM GIRÃO, a representação combina, sem relação de proporcionalidade, círculos com quadrados”, sublinhando também que “o esquema é no conjunto bastante mais complexo do que os anteriores, agravado ainda pelo efeito “cintilante” provocado pelo conjunto dos símbolos.” (DIAS, 1991, p. 24).

Na verdade, da conjugação das variáveis visuais tamanho (sem proporcionalidade), forma e valor gráfico (pelo preenchimento, ou sua ausência, nos círculos e quadrados), não resulta uma legibilidade eficaz, levando a leituras equívocas na ordenação visual dos aglomerados populacionais, como a que resulta na maior visibilidade dos círculos preenchidos em relação a circunferências de maior raio, mas sem preenchimento. De igual modo, também o mapa “Densidade da População por Frèguesias na Bacia do Mondego (Expressa por Km²). Censo da População de 1930” apresenta debilidades decorrentes do excessivo número de classes (19) ao que se acrescenta uma consequente paleta de cores cujas policromia e complexidade dificultam a constituição do ordenamento visual da informação.

Naturalmente, importa lembrar que se trata de um trabalho final de licenciatura e que, apesar de ter sido “um acontecimento” que “ultrapassa não só as dimensões de trabalhos desta índole, mas também o de qualquer das dissertações de doutoramento e concurso para professor (boas e más) até então publicadas.” (RIBEIRO, 1982, p. 349), não deixava de ser uma “estreia”, como também assinalou Orlando Ribeiro, podendo afirmar-se em relação à cartografia que se tratou de um laboratório de experimentação e de aprendizagem de cujos frutos terá também beneficiado, direta e indiretamente, a cartografia da responsabilidade de Amorim Girão.

GRAVURAS (gráficos, perfis topográficos e cartas)

Assinalam-se a **bold** as cartas criadas por A. Fernandes Martins; com o sublinhado indicam-se as cartas objeto de análise.

GRÁFICOS

- “Marcha anual da temperatura nos postos de: Serra-da-Estrêla, Guarda, Viseu e Coimbra (Gráfico I)”
- “Marcha anual da temperatura nos postos de: Buçaco, Montemor-o-Velho e Figueira-da-Foz (Gráfico II)”
- “Número médio de dias de neve por cada mês, na Serra-da-Estrêla e na Guarda (Gráfico III)”
- “Frequência dos ventos em Coimbra” - 1 gráfico polar para cada mês
- “Frequência dos ventos na Serra-da-Estrêla”
- “Alturas pluviométricas em mm:
 - I - Figueira-da-Foz, Coimbra e Buçaco (Gráficos IV, V e VI)
 - II – Góis, Fornos-de-Algodres e Viseu (Gráficos VII, VIII e IX)
 - III - Serra-da-Estrêla (Gráfico X)”
- “Número médio mensal de dias de chuva nos postos de: Serra-da-Estrêla, Guarda e Coimbra (Gráfico XI)”
- “Número médio mensal de dias de chuva nos postos de: Buçaco, Penacova e Figueira-da-Foz (Gráfico XII)”

- “Número médio mensal de dias de chuva nos postos de: Viseu, Fornos-de-Algodres e Góis (Gráfico XIII)”
- “Umidade relativa – Marcha anual na Serra-da-Estrêla, Guarda, Coimbra e Figueira-da-Foz (Gráfico XIV)”
- “Quadro comparativo das Chuvas Sazonárias” - Folha desdobrável, 39,5 x 49 cm, 22 sectogramas, sendo a Serra da Estrela (2466,8 mm) base de comparação com 21 localidades.
- “**Densidades populacionais comparadas – Censo de 1930 (Gráfico XV)**” – símbolos pictóricos (“gráfico figurado” com o desenho de “perfil-símbolo”) comparando Portugal e Bacia do Mondego.
- “**Densidade concelhia (número de habitantes por km²)**” – símbolos pictóricos (“gráfico figurado” com o desenho de “perfil-símbolo”) de cada concelho. Páginas inteiras de 19,5 x 25,5 cm.
- “**Diagrama da tonelagem de mercadorias movimentada no pôrto da Figueira-da-Foz**”, símbolos pictóricos (pequenos barcos) proporcionais aos dados de 1928, 1932, 1935 e 1936).
- “**Gado bovino – Diagrama**”, símbolos pictóricos (“perfis-símbolo”) proporcionais ao número de cabeças de gado.
- “**Gado ovino – Diagrama**”, símbolos pictóricos (“perfis-símbolo”) proporcionais ao número de cabeças de gado.
- “**Gado caprino – Diagrama**”, símbolos pictóricos (“perfis-símbolo”) proporcionais ao número de cabeças de gado.

PERFIS TOPOGRÁFICOS

- “O relêvo na meseta:
Perfil I – Do Pisco ao Pico dos Alvarrões, datado de Out. de 1939 e assinado.
Perfil II – De NW a SE, por Viseu e Gouveia, datado de Out. de 1939 e assinado.
Perfil III – Do Caramulo à Estrêla, datado de Out. de 1939 e assinado.
Perfil IV – Do Buçaco a S. Pedro-de-Açor, datado de Nov. de 1939 e assinado.
- O relevo na orla mesozoica:
Perfil V – Corte segundo o meridiano – do planalto de Cantanhede às colinas de Albergaria, datado de Nov. de 1939 e assinado.
Perfil VI – Da serra da Boa-Viagem à serra de Sicó”, datado de Nov. de 1939 e assinado.
- “Perfil longitudinal do Mondego e dos seus afluentes principais”, datado de Nov. de 1939 e assinado.

CARTAS

- “**Carta Geológica da Bacia do Mondego**”, colorida, 1:350 000, Lito Coimbra, 59 x 42 cm, datada de Maio de 1940 e assinada.
- “**Carta Hipsométrica da Bacia do Mondego**”, colorida, 1:350 000, Lito Coimbra, 59 x 42 cm, datada de Jan. de 1940 e assinada.
- “**Carta das Chuvas na Bacia do Mondego**”, colorida, 1:500 000, 42 x 30,5 cm, datado de Março de 1940 e assinado, Lith de Portugal, Lisboa, 500 ex., 6-1940.
- “**Densidade da População por Frèguesias na Bacia do Mondego (Expressa por Km²). Censo da População de 1930**”, colorida, 1:350 000, Lito Coimbra, 59,5 x 42 cm, Fernandes Martins, Maio de 1940.
- “**Aglomerados populacionais na Bacia do Mondego (Conforme o Censo de 1911)**”, 1:350 000, Lito Coimbra, 59,5 x 42 cm, Fernandes Martins, Maio de 1940 (no índice, referido como “carta transparente”).

- “Carta I - Filões uraníferos e fontes termais do maciço antigo na área da bacia do Mondego. (Fragmento de uma carta, em maior escala, publicada pelo Prof. Dr. Custódio de Moraes, in Revista da Faculdade de Ciências, Vol. VI – “Determinação da radioactividade em águas minerais – parte geológica”).”, 1:750 000, 11,5 x 9,5 cm.
- “Carta II - O Mondego na “Hispaniae Veteris Descriptio, (Cópia de um fragmento da carta de Ortelius, inserta in Oppida Restituta – Emino., Borges de Figueiredo – Boletim da Sociedade de Geografia – 5ª série, 1885)”, s/escala, 8,5 x 5,5 cm, datado de Fev. de 1940 e assinado.
- “Carta III - O Mondego na região de Nelas”, 1:75 000, 14 x 7,5 cm, datado de Agosto. de 1940 e assinado.
- “Carta IV - À “meada da Raiva””, 1:75 000, 6 x 10,5 cm, datado de Abril. de 1940 e assinado.
- “Carta V - Bacia hidrográfica do Mondego, Superfície inculca: 120.000 há, 1933 – Regiões desarborizadas” (Conforme uma Carta em maior escala incluída no Relatório-resumo dum estudo sobre a bacia hidrográfica do rio Mondego. Coimbra, 1933, trabalho existente no arquivo da 2ª Circunscrição dos serviços Florestais – Coimbra. Publicação autorizada por Sua Excelência o Ministro da Agricultura).”, 1:700 000, 32 x 25,5 cm, datado de Março de 1940 e assinado.
- “Carta VI - Secção Inferior do Mondego”, 1:450 000, 14 x 7 cm, datado de Março de 1940 e assinado.
- “**Carta VII - Distribuição dos Carvalhos**”, 1:1 200 000, 14 x 10 cm, datado de Maio de 1940 e assinado.
- “**Carta VIII - Distribuição das Oliveiras**”, 1:1 200 000, 14 x 10 cm, datado de Maio de 1940 e assinado.
- “**Carta IX - Construções megalíticas – dolmens**”, 1:1 200 000, 14 x 10 cm, datado de Maio de 1940 e assinado.
- “Carta X - Pôrto e barra da Figueira em 1855, conforme uma carta da época”, 1:50 000, 7 x 6 cm.
- “Carta XI - O estado do pôrto e barra da Figueira em Janeiro de 1873”, 1:16 000, 11 x 7,5 cm, datado de Março de 1940 e assinado.
- “Carta XII - O estado do pôrto e barra da Figueira (projecto), após a conclusão das obras iniciadas em 1873”, , 1:16 000, 11 x 7,5 cm, datado de Março de 1940 e assinado.
- “Carta XIII - O pôrto da Figueira em 1937”, 1:16 000, 12 x 11 cm, datado de Março de 1940 e assinado.
- “Carta XIV - O curso do Mondego entre Coimbra e Pereira, nos meados do século XVIII”, s/escala, 14 x 8,5 cm, “Fernandes Martins copiou 1940”.
- “Carta XV - A “embrulhada de Monte-mór””, s/escala, 12 x 5,5 cm, “Fernandes Martins copiou 1940”, “(Esta Carta e a anterior são fragmentos de um mapa desenhado em 1751 e publicado recentemente pelo Engenheiro Mário Fortes)”.
- “Carta XVI - O álveo artificial do Mondego. Rio Velho e alveo novo (Conforme uma carta de Adolfo Loureiro – 1874)”, 33,5 x 25,5 cm, datado de Março de 1940 e assinado.
- “**Carta XVII - A cultura do milho**”, 1:1 200 000, 14 x 10 cm, datado de Março de 1940 e assinado.
- “**Carta XVIII - A cultura do trigo**”, 1:1 200 000, 14 x 10 cm, datado de Março de 1940 e assinado.
- “**Carta XIX - A cultura do centeio**”, 1:1 200 000, 14 x 10 cm, datado de Março de 1940 e assinado.
- “**Carta XX - A cultura do arroz**”, 1:1 200 000, 14 x 10 cm, datado de Março de 1940 e assinado.
- “**Carta XXI - A cultura da batata**”, 1:1 200 000, 14 x 10 cm, datado de Maio de 1940 e assinado.
- “**Carta XXII - Itinerários dos rebanhos transumantes**”, 1:1 000 000, 17 x 12 cm, datado de 1940 e assinado.
- “**Carta XXIII - Regiões naturais – tentame**”, 1:700 000, 33 x 25,5 cm, datado de Julho de 1940 e assinado.

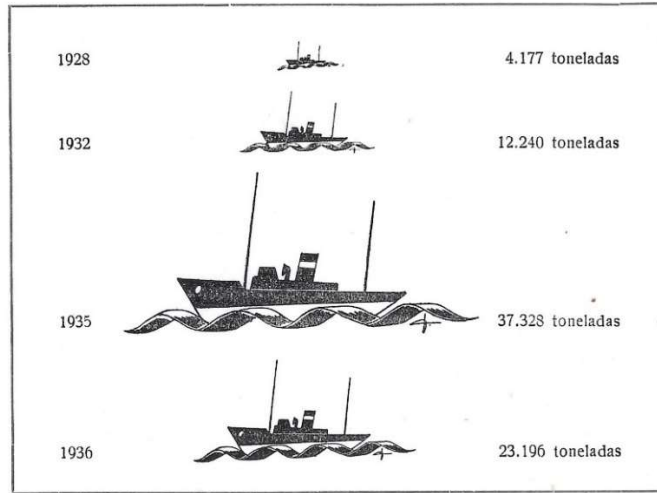
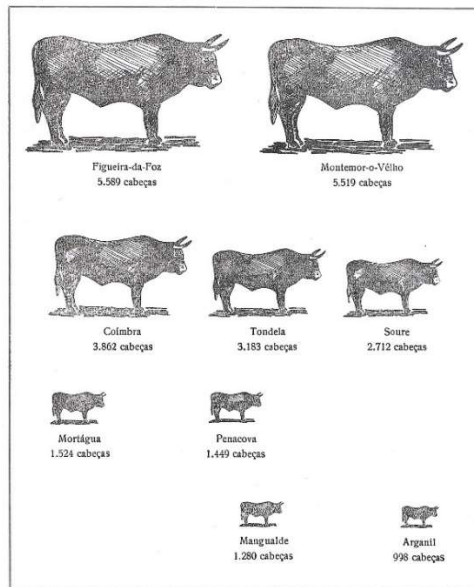


Diagrama da tonelagem de mercadorias movimentada no pórto da Figueira-da-Foz.

MARTINS, A. F., 1940, p. 170



GADO BOVINO — Diagrama
(Número de cabeças por concelho).

MARTINS, A. F., 1940, p. 232

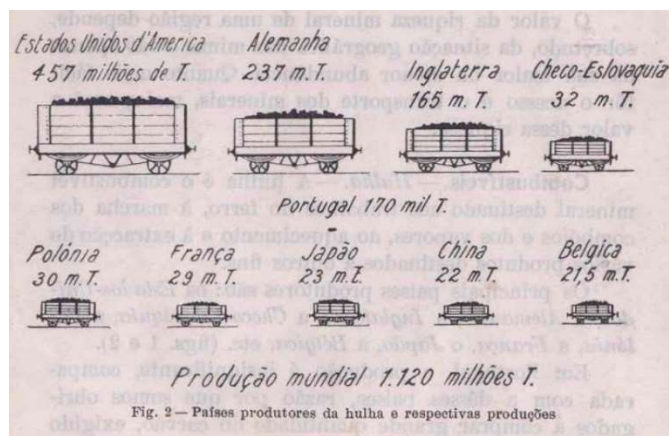
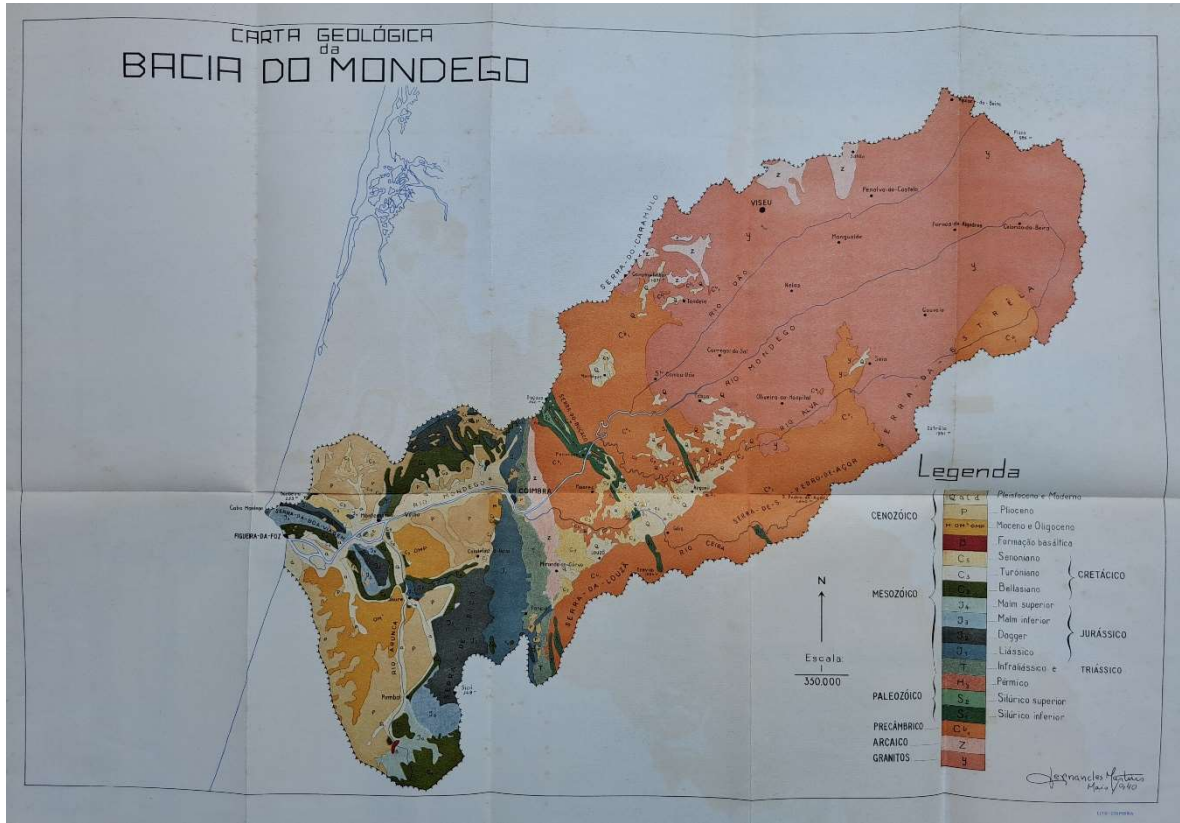
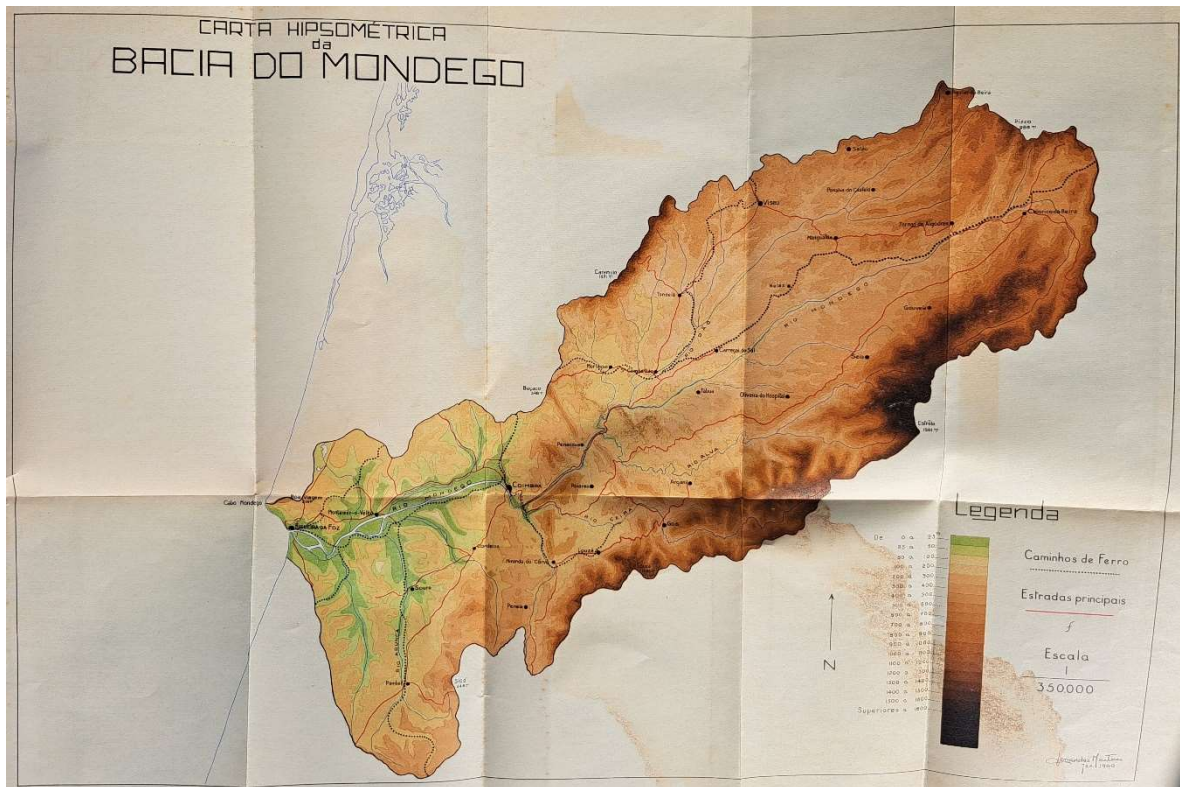


Fig. 2 — Países produtores da hulha e respectivas produções

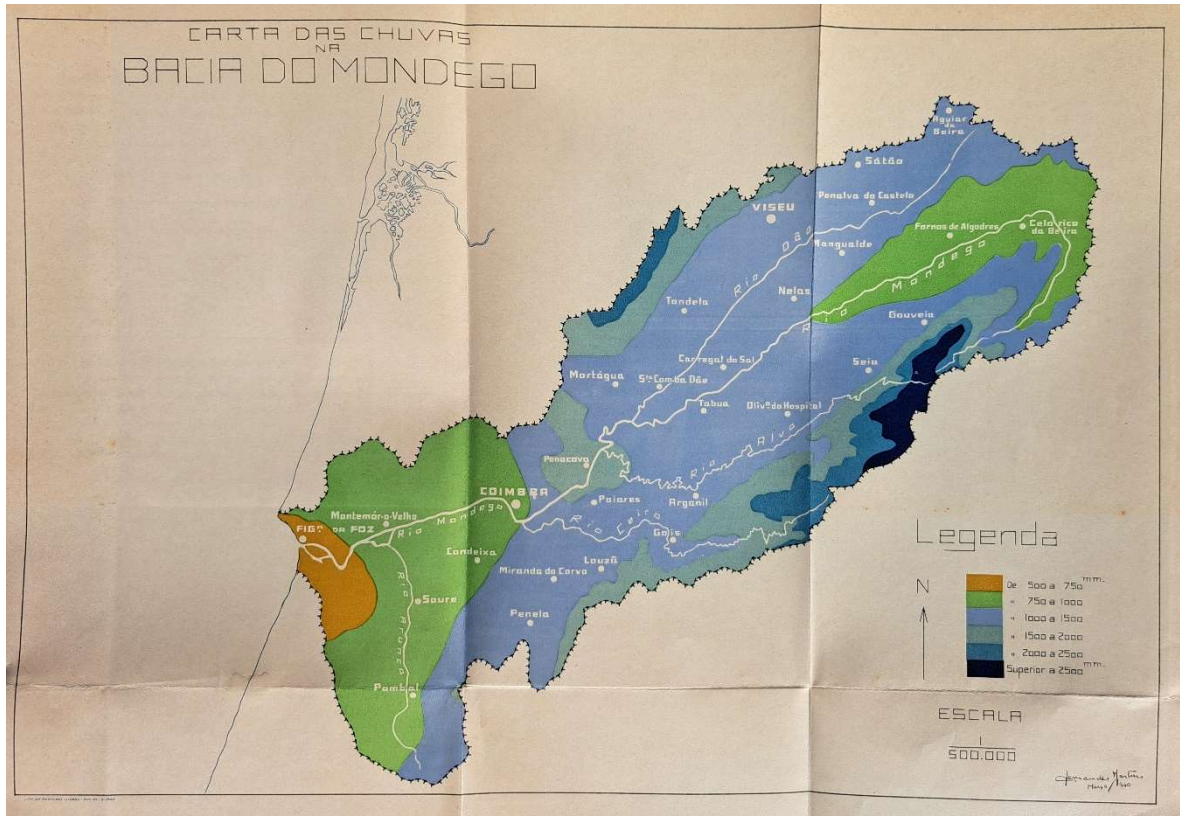
SÁ, M. V., 1926, p. 8



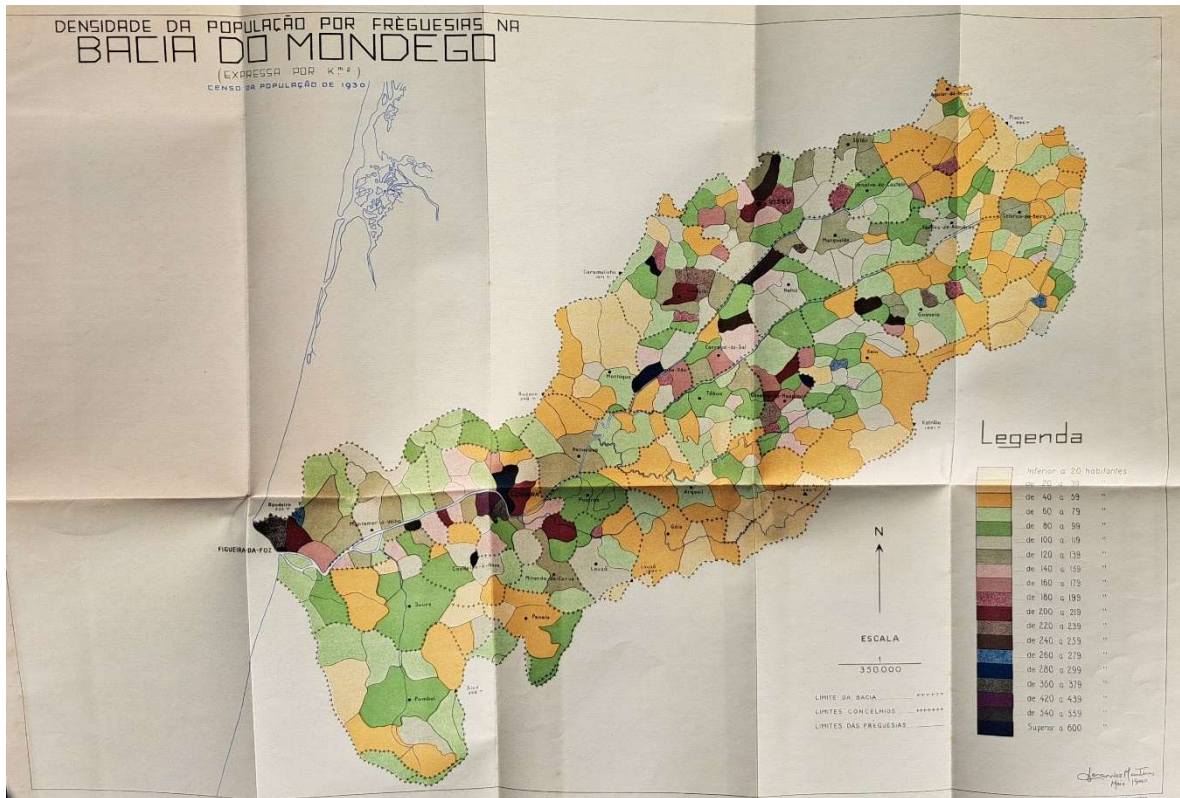
MARTINS, A. F., 1940, p.16



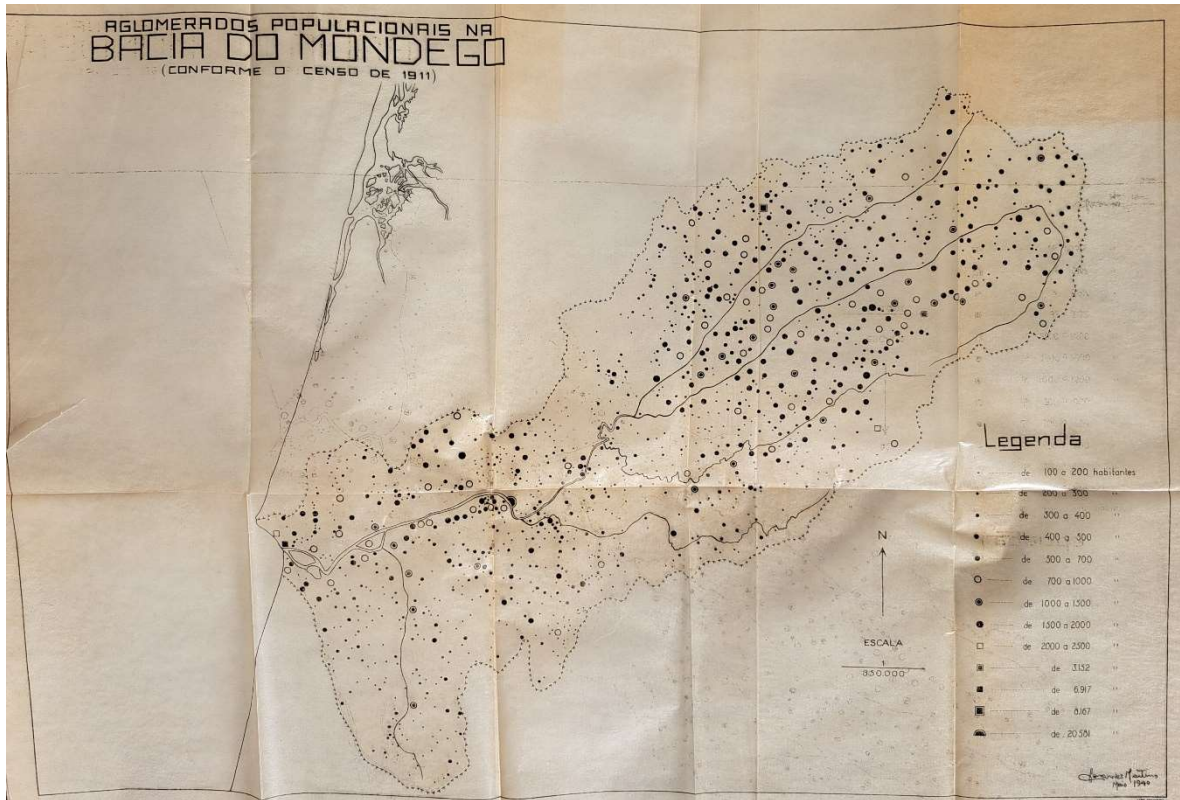
MARTINS, A. F., 1940, p.22



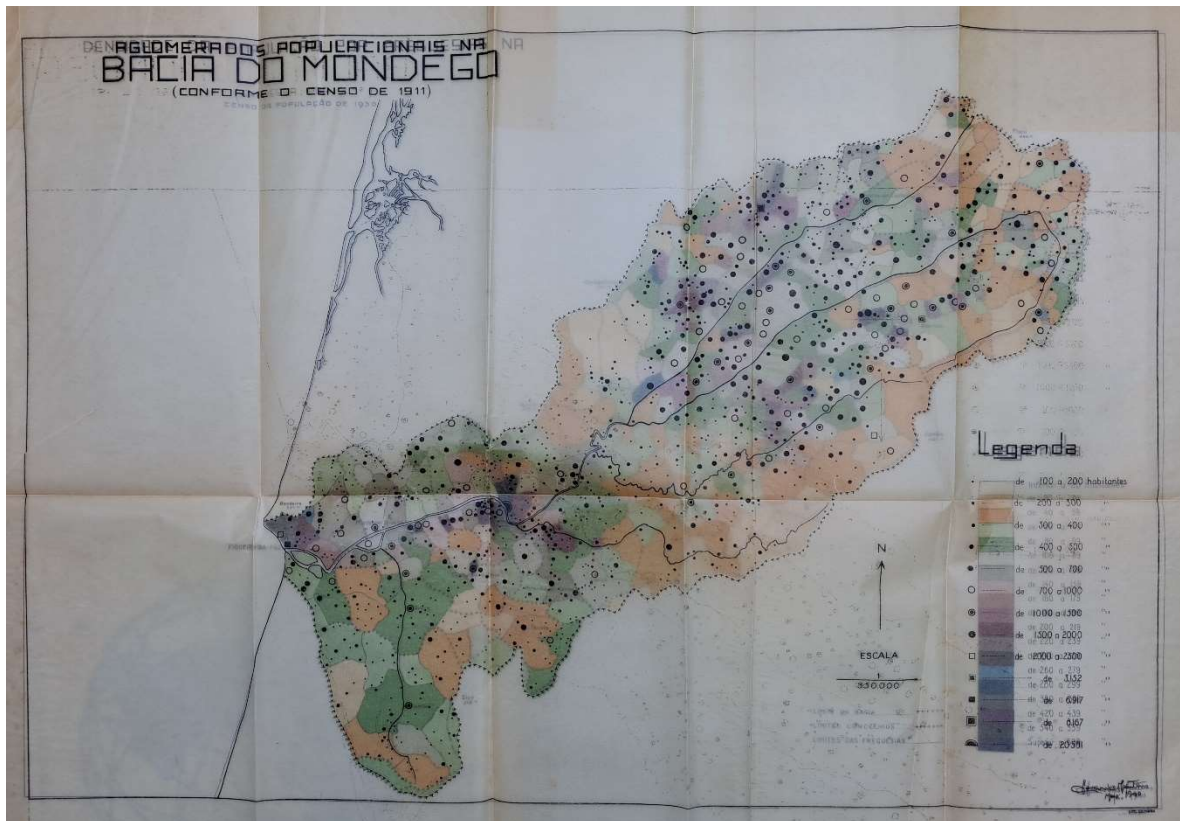
MARTINS, A. F., 1940, p.62



MARTINS, A. F., 1940, p.126



"Carta transparente" - MARTINS, A. F., 1940, p.126



Sobreposição: cartas dos Aglomerados e da Densidade da População - MARTINS, A. F., 1940, p.126

Bibliografia referida

ALMEIDA, A. C.; GAMA, A.; CRAVIDÃO, F. D.; CUNHA, L.; FERNANDES MARTINS P. e JACINTO, R. (2006) – *Alfredo Fernandes Martins, geógrafo de Coimbra, cidadão do Mundo*. IEG, CEG, Coimbra.

CRAVIDÃO, F. (2016) – “Homenagem a Alfredo Fernandes Martins no centenário do seu nascimento (19 de janeiro de 1916 – 29 de dezembro de 1982). Academia das Ciências de Lisboa, 7 de junho de 2016. Coimbra, *Cadernos de Geografia*, 35, pp. 113-115.

CUNHA, L. (2016) – “Homenagem a Alfredo Fernandes Martins no centenário do seu nascimento (19 de janeiro de 1916 – 29 de dezembro de 1982)”. Academia das Ciências de Lisboa, 7 de junho de 2016. Coimbra, *Cadernos de Geografia*, 35, pp. 115-117.

DIAS, Maria Helena (1991), *Contributos para o Atlas de Portugal: O Mapa da Distribuição da População Portuguesa em 1981*. Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, INIC, Linha de Acção de Geografia Regional e Histórica, Relatório nº 10.

FERNANDES, M. G. (2017), “As divisões regionais de Portugal continental na Cartografia dos manuais escolares de Geografia, do século XIX ao Estado Novo”, *Asociación de Geógrafos Españoles, Grupo de Didáctica, Didáctica Geográfica*, nº 18, 2017, pp. 133-149 (<http://didactica.geografica.age-geografia.es/index.php/didactica-geografica/article/view/386/359>).

FERNANDES, M. G.; MARQUES, H. & OLIVEIRA, N. (2021), “A Carta da População de Portugal (1929): um contributo para a história da Cartografia Temática em Portugal”, IN *A Cartografia como meio de conhecimento: cidades, viticultura e turismo* (Organizador), Porto, FLUP, pp. 297-308 ISBN: 978-989-8969-79-8 (DOI: <https://doi.org/10.21747/9789898969798car>).

FERNANDES, M. G.; MARQUES, H. (2021), “Dois momentos de consolidação da Geografia em Portugal e a concepção e representação cartográfica da ‘Montanha’”, IN *A Cartografia como meio de conhecimento: cidades, viticultura e turismo* (Organizador), Porto, FLUP, pp. 285-295 - ISBN: 978-989-8969-79-8 (DOI: <https://doi.org/10.21747/9789898969798car>).

GIRÃO, Aristides de Amorim (1950), “Portugal - Densidade da População por Freguesias (1940)”, Lisboa, *Comptes Rendus du Congrès International de Géographie, Lisbonne, 1949*, Tomo I, pp. 226-238).

GIRÃO, Aristides de Amorim (1948), *Portugal. Densidade da População por Freguesias 1940*, 1:500.000, Carta Elaborada por Aristides de Amorim Girão, Prof. de Geografia da Universidade de Coimbra. Colaboradores: Fernanda Lopes Velho, Licenciada em Ciências Geográficas; Alfredo Fernandes Martins, Assistente da Faculdade de Letras; Amílcar Augusto Patrício, Professor do Liceu de Aveiro. 1948. Universidade de Coimbra, Faculdade de Letras, Centro de Estudos Geográficos (Fundação do Instituto para a Alta Cultura). Lito Coimbra.

GIRÃO, Aristides de Amorim (1941, 2ª edição 1958), *Atlas de Portugal*. Coimbra: Gráfica de Coimbra (texto) e Lito-Coimbra (mapas). Publicação comemorativa do duplo centenário.

MARTINS, Alfredo Fernandes (1940), “O esforço do homem na bacia do Mondego”, “Ensaio Geográfico com 4 cartas a côres, outros mapas e vários gráficos desenhados pelo Autor”, Coimbra, Tipografia Bizarro.

RIBEIRO, Orlando (1982), “Alfredo Fernandes Martins (1916-1982)”. *Finisterra*, Lisboa, Vol. 17, nº 34, pp. 348-352.

RIBEIRO, Orlando (1950), “Une nouvelle carte de la répartition de la populations au Portugal”, Lisboa, *Comptes Rendus du Congrès International de Géographie, Lisbonne, 1949*, Tomo I, pp. 276-280.

RIBEIRO, Orlando (1951), *Distribuição da População de PORTUGAL 1940*, 1:500.000. Elaborado sob a direcção de ORLANDO RIBEIRO, com a colaboração de M^a AUGUSTA PLÁCIDO SANTOS, M^a ALICE ROMÃO MAGRO, ANGELO RAPOSO e J. RIBEIRO LISBOA. Centro de Estudos Geográficos. Instituto para a Alta Cultura. Impressa no Instituto Geográfico e Cadastral, em 1951. Desenhadores: J. Mourão e H. Avelar.

SÁ, Mário de Vasconcelos e (1926), *Elementos de geografia económica: para uso das escolas comerciais e industriais, de acordo com os programas de 1926*. Porto: Livraria Católica Portuense.

SÁ, Mário de Vasconcelos e (1921), *Compêndio de geografia elementar para o ensino oficial*. Porto: Lelo & Irmão, I parte, 3^a classe.

Os mapas da 'Introdução geográfica', de F. X. Silva Teles e a afirmação da Geografia científica em Portugal

Mário Gonçalves Fernandes¹

José Ramiro Pimenta²

^{1,2}Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Via Panorâmica, s/n, 4150-564 Porto, Portugal

mgfernan@letras.up.pt; jose.ramiro.pimenta@gmail.com

Palavras-chave: Cartografia temática; Geografia; exposições, Silva Teles

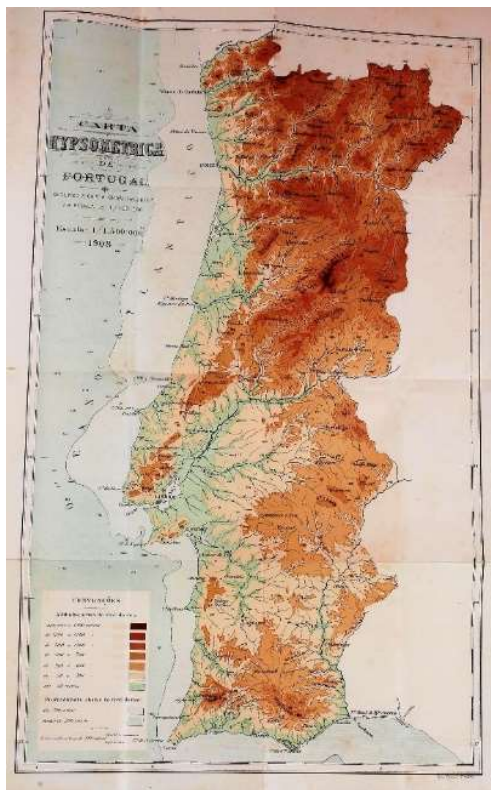
Os exemplares cartográficos são documentos especialmente aptos a servir de fontes da história da Ciência, especialmente da história da Cartografia e da história da Geografia. Os seus aspetos de expressão gráfica informam-nos do estado instrumental e científico da produção cartográfica; os temas representados e a função informativa e comunicacional permitem aceder a universo científico e ideológico da comunidade a que pertencem e que também potencialmente descrevem.

O estudo dos mapas insertos na "Introdução geográfica", de Francisco Xavier da Silva Teles (1860-1930), pioneiro da Geografia científica em Portugal, iniciar-se-á pela análise minuciosa dos elementos de composição, procurando-se inferir as principais preocupações científicas da sua época, bem como relações de filiação com exemplos da Cartografia e da Geografia internacionais.

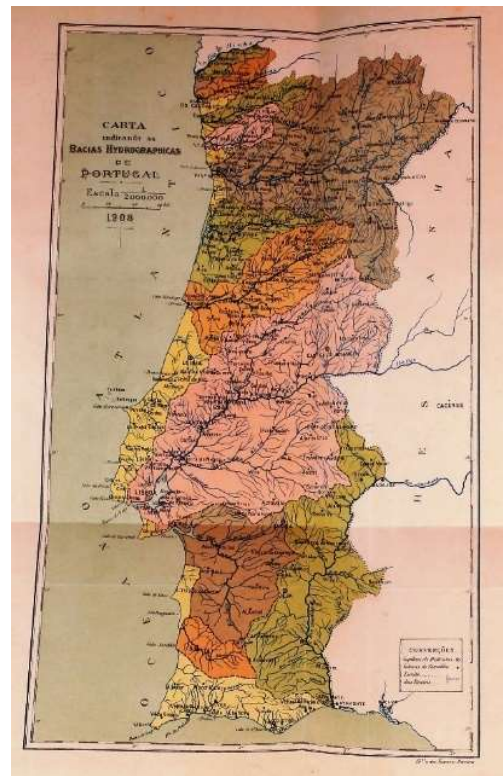
Além disso, tenta-se enquadrar os mapas e a obra que os contém no contexto geral da sociedade portuguesa do início do século XX, momento em que a Geografia havia acedido, recentemente, à dignidade do Ensino Superior.

A "Introdução geográfica" de Silva Teles ocupa as páginas 1 a 55 da obra *Notas sobre Portugal*, organizada por António Teixeira Judice, para ser apresentada no contexto da Exposição Nacional do Rio de Janeiro, em 1908, tendo esta sido objeto de três comunicações ao IX Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, realizado em S. Paulo: uma "de cariz essencialmente enquadrador" e duas relativas "ao tratamento do tema XIII, sobre as Nascentes thermo-mineraes de Portugal, e do tema XXII, sobre as Associações agrícolas" (FERNANDES., MARTINS & MARQUES, 2022, p. 172).

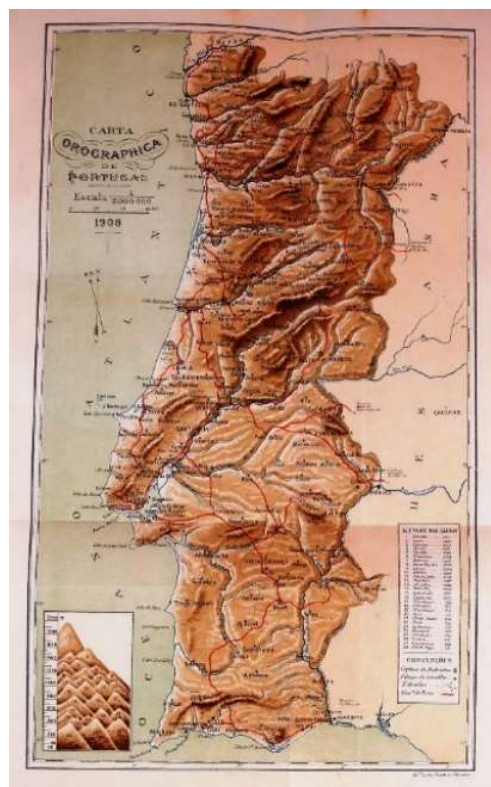
Agora, com esta comunicação, acrescenta-se uma abordagem mais focada na "Introdução geográfica", apesar da referência que lhe foi dada naquela oportunidade. Serão revisitados os quatro mapas utilizados por Silva Teles ("Carta Hypsometrica de Portugal, segundo a Carta Chorographica na escala 1/100.000", 1:1.500.000; "Carta Orographica de Portugal", 1:2.000.000; "Carta indicando as Bacias Hydrographicas de Portugal", 1:2.000.000; "Carta Geologica de Portugal", 1:1.500.000), os quais, indicando terem sido desenhados por António Tavares Pereira, terão sido baseados em obras cartográficas coevas, tratando-se também os onze gráficos de linhas, quais mapas sem território, sobre a "distribuição das principais culturas" e a "distribuição dos principais animais", que apesar de sem assinatura assinalada, terão tido a mesma autoria.



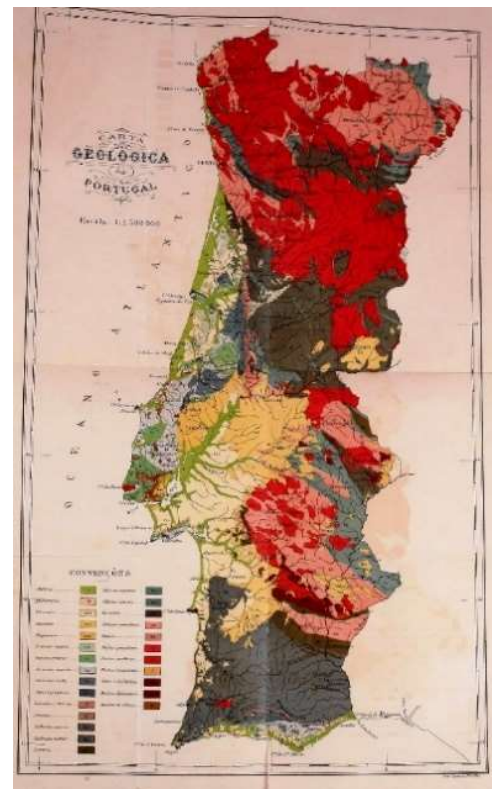
Carta Hipsométrica de Portugal



Carta indicando as Bacias Hydrographic de Portugal



Carta Orographica de Portugal



Carta Geologica de Portugal

Bibliografia referida

FERNANDES, M. G., MARTINS, L. & MARQUES, H., (2022), “Notas sobre Portugal 1908”, Anais do IX Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica e IV Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica (S. Paulo): caderno de resumos/ coordenadores Antônio Gilberto Costa, Jorge Pimentel Cintra. – Belo Horizonte: UFMG/IGC, pp. 169-175, ISBN: 978-65-89335-04-7; (<https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/>).

A cartografia histórica e a expressão gráfica no apoio à divulgação do património itinerário: a reflexão comparada de uma via clássica com uma estrada moderna

Miguel Sopas de Melo Bandeira

Universidade do Minho – IE/CECS

bandeira@reitoria.uminho.pt

Palavras-chave: património; paisagem cultural; itinerário; vias romanas; estradas do fontismo

1. O PATRIMÓNIO ITINERÁRIO

Εξ ευγενων γεννα (...cria rotas nobres...) Máximas Délficas (*As Diretivas dos Sete Sábios*) 138.

A presente comunicação surgiu por inspiração das Jornadas Europeias do Património, organizadas em conjunto pelo Conselho da Europa e a Comissão Europeia, este ano de 2024 dedicadas ao tema das *Rotas, Redes e Conexões*. Em nossa opinião um contexto feliz e oportuno para refletirmos a dimensão do património itinerário, uma das expressões fundamentais da finalidade cartográfica que aqui nos junta.

Das funções mais elementares e antigas da expressão cartográfica inscreve-se a dimensão útil de representar um itinerário. Caminhos, percursos, rotas, rumos, estradas, etc., pontuando referências que representam lugares, compreendem um léxico alargado que sempre interessou aos cartógrafos e aos viajantes. Diríamos que, invariavelmente, e na prática, isto faz parte da essência da própria cartografia. De algum modo uma das primeiras manifestações da escrita do movimento humano sobre o território. A dinâmica antropológica sobre a superfície terrestre, mesmo nas circunstâncias em que esta se desenvolveu por via marítima e, mais recentemente, aérea. Tudo em função de um lugar de partida e de chegada, sobretudo, condicionado ao tempo desse decurso, mesmo nas circunstâncias em que este não se consuma, se altera, ou somente perde significado.

O património itinerário tem na cartografia uma das suas mais lídimas expressões. Desde logo porque os trajetos reúnem a massa crítica necessária e suficiente para motivar a visitação, que de outro modo não atrairia ninguém. Pelo menos, nos pontos intermédios que se oferecem e nas pausas que se impõem, ganham o poder de atração com a mesma facilidade daqueles que polarizam os pontos de partida e os de chegada. Por razões sobejamente conhecidas a nossa contemporaneidade vem condicionando a competência de decidir o “saber por onde ir e onde parar”, desclassificando os itinerários do passado, sobretudo, os do período pré-industrial. Note-se, porém, que a mesma atualidade que procede à desterritorialização, que descorporiza a condição humana, pela sua própria exaustão digitalizadora com que substitui o espaço de percurso pelo tempo de duração, é a mesma que atrai os contrários. Isto é, por reação, resgata o humano novamente feito ao caminho, como diria A. Machado, pela necessidade irrecusável de continuar a caminhar, caminhando...

2. O ITINERÁRIO FEITO CAMINHO

Todo o *itinerário patrimonial sendo hoje em dia um dos principais modelos de turismo cultural*⁹⁷ é, por consequência, fator de proliferação de novos itinerários e caminhos, dir-se-ia que o itinerário patrimonial é o *resultado do próprio ato de progredir no território*. Como temos vindo a afirmar, uma diferença de atitude que deve prevalecer na estratégia de gestão das rotas e caminhos existentes e na criação das novas que seguem proliferando por aí. Há indubitavelmente uma corporalidade do território que induz o caminhar, convida a submergir nos lugares através dos sentidos, promovendo um reequacionamento do conceito de tempo. Na verdade, um tempo necessariamente lento.

Como pode então uma via romana ou um itinerário de reconstituição de uma estrada oitocentista constituir mais do que um fator de valorização do património cultural e da promoção da oferta turística qualificada (*slow tourism*), uma experiência existencial imersiva?! Estimular um processo de reencontro do indivíduo consigo mesmo?! e o mais chegado ao comunitário?! Participar da sustentabilidade, do esforço de construção de um plano de autenticidade para o património cultural?! Promover o reordenamento e o planeamento territorial da paisagem cultural?!

Diríamos, pelo ato de caminhar e a definição de caminhos. Caminhar é um dos gestos mais naturais e espontâneos da condição humana, sobretudo, se este se desenrolar no exterior, em contacto com o ambiente envolvente, focado na exploração dos sentidos. Induzindo o indivíduo na capacidade de apreender a paisagem. Recuperar da ilusão, como afirmou Frédéric Gros – em caminhar como uma filosofia – de que a velocidade *nos faz acreditar que nos faz ganhar tempo* (2023,14).

E ainda, que estando, pois, convictos de que é o caminho que faz o itinerário, a análise e o estudo da cartografia permite-nos fundamentar e ensaiar os seus traçados. Até, porque também estamos plenamente cientes, de que qualquer que seja o caminho, não existe um caminho verdadeiro. Os itinerários são por natureza dinâmicos e, como tal, os caminhos são os traçados circunstancialmente possíveis dos itinerários que vão sendo diariamente redesenhados. Sublinhe-se, são as “pegadas” dessa intensa dinâmica resultante do ato espontâneo de caminhar.

3. UMA VIA ROMANA E UMA ESTRADA FONTISTA: DOIS ITINERÁRIOS DE UM MESMO MODO DE CAMINHAR

Os itinerários sendo produtores de património, simultaneamente, são um motivo de reforço do próprio interesse pela cartografia, *et pour cause*, da cartografia antiga e da sua abordagem histórica. Assumindo-se esta como um

⁹⁷ - Conferência inaugural de abertura ao II Seminario de Vías Romanas; *El Patrimonio cultural arqueológico, el turismo y el desarrollo territorial: conflictos, estrategias, soluciones y gestión – El papel de las Vías Romanas como eje de descongestión*, org. Roman Roads, Heritages and Cities/Iter Romanum (Gijón, 3 y 4 Octubre); apresentada pelo autor no Centro de Cultura “Antiguo Instituto”; Gijón (Sp), 3 de outubro de 2024

dos meios privilegiados do resgate dos caminhos e do aprofundamento do seu conhecimento, sobretudo, como fonte principal de ensaio e reconstituição de traçados.

Neste sentido, a partir de dois exemplos, sobre os quais, temos vindo a refletir estes anos, sobretudo, pelas implicações patrimoniais e culturais que suscitam, iremos partilhar o presente enfoque de questionamento que resulta de uma interação distinta. A cartografia dos itinerários antigos por contraponto aos itinerários na cartografia antiga. Isto é, primeiro, abordaremos o trajeto português da via romana XVIII do itinerário de Antonino, também, conhecida por *Via Nova Bracara-Asturica*, a partir de Braga e no contexto português, sua problematização no âmbito da reconstituição dos traçados e na proliferação recente de caminhos patrimoniais; e, num segundo tempo, a estrada real oitocentista do Porto a Braga, uma das principais obras do modernismo liberal e do advento das obras públicas em Portugal, enquanto fator de criação de património a partir de um trecho de estrada sobranete.

A construção cartográfica da Via XVIII

Partindo de Braga, melhor dizendo, de *Bracara Augusta*, cidade colonial dedicada ao imperador Octaviano Augusto (63 a.C.-14 d.C.), ultrapassada em todos os seus possíveis ressentimentos pelo revolvimento de uma miscigenação bimilenária, os bracarenses de hoje têm orgulho no seu passado romano e inscrevem os seus marcadores de identidade fundamentais neste referente.

A cidade começou por afirmar-se como um lugar central dessa antiga *finisterrae* clássica, dividindo com Lugo (*Lucus*) e Astorga (*Asturica*) o domínio urbano do território do noroeste peninsular.

Braga, à imagem da sua metrópole matricial, desde logo irradiou deslocações de longo curso, que preenchem todos os quadrantes da rosa dos ventos. Nem demasiado próxima, nem apartada, tanto fosse do mar como dos rios que a ligavam à distância, até às barreiras serranas do interior. Dir-se-ia, num certo sentido, uma cidade de meio caminho, um cais seco de partida e de chegada, mas jamais e apenas um mero ponto de passagem. Verdadeiro 'carrefour' da antiguidade.

(BANDEIRA, 2021, p. 8)

De Braga irradiavam 6 vias cobrindo todos os quadrantes estruturantes das ligações peninsulares e que conectavam à vasta rede de estradas do mundo latino. As vias trilhavam terras férteis, densamente povoadas e de baixa altitude, beneficiando das portelas como passagem para cruzar os vales.

Desta rede sobressai, a via XVIII do itinerário de Antonino, ou também conhecida por *via nova*, aberta na época *flaviana* (2ª metade do século I D.C.) como alternativa à já existente via XVII que estabelecia a mesma conexão,

seguindo por Chaves (*Aquae Flaviae*), denotando, entre outras conjeturas possíveis, um tráfego acrescido entre Braga e Astorga-León ao longo de 215 milhas romanas (+/-318 Km's).

A cartografia desejável que pudesse servir de fonte à reconstituição à via XVIII, teria necessariamente de ser muito limitada e indireta, e não poderia ter uma expressão gráfica muito diferente da tipologia da famosa *Tábula Peutinger*, a célebre cópia do séc. XIII da rede de estradas romanas do tempo de Augusto, ainda para mais desprovida da Península Ibérica. Por outro lado, os espécimes da cartografia antiga hoje disponíveis, em particular os mapas itinerários que no passado serviram para fins militares, não têm essa resolução e detalhe que nos permita reconstituir com precisão o que terá sobrado das vias. Só mesmo o continuado estudo epigráfico e documental, sobretudo, sistematizado desde o *iluminismo*, recentemente associado à arqueologia e aos estudos interdisciplinares, nos permitem reconstituir os traçados das estradas romanas.

No caso da *via nova*, temos, pois, a sorte de esta ter ficado à margem da história subsequente, longe dos principais eixos de circulação e dos processos mais incisivos da antropização do território, mantendo a sua integridade estrutural, suscetível de reconstituição plena, conservando uma das maiores concentrações de marcos miliários existentes no mundo (309)⁹⁸.

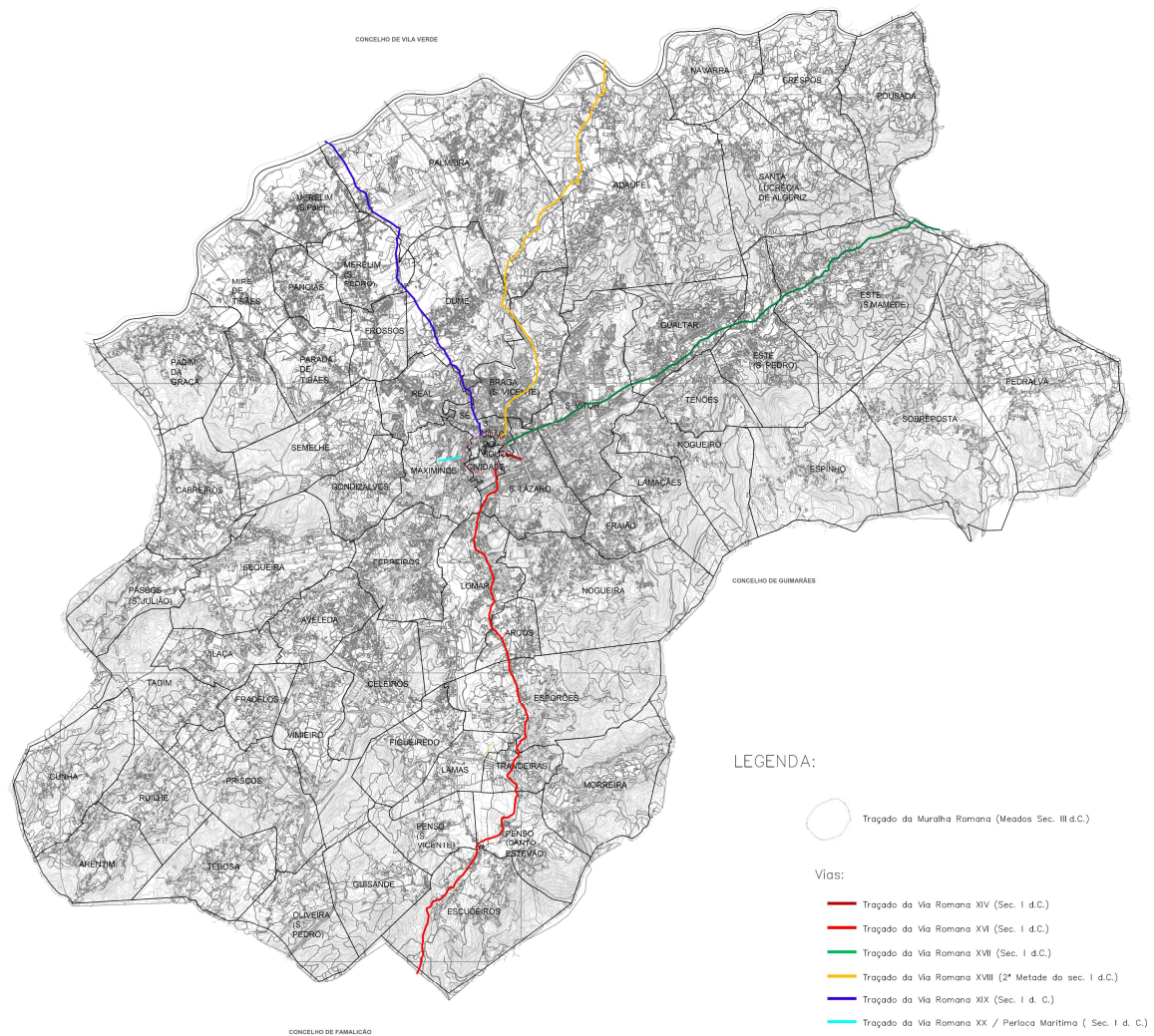
A Via XVIII mais do que um espaço canal organiza e ordena toda uma rica paisagem cultural envolvente, desde o que a partir dela é possível detetar até ao modo como o ambiente se projeta no seu traçado e nos dispositivos infraestruturais:

tramos de calçada, pavimentos lajeados; muros de suporte, pedras aparelhadas; obras de arte e hidráulicas de drenagem, sejam elas: pontes; caleiros; levadas e passagens; bem como pedreiras e saibreiras antigas; mas, também, de vestígios, dir-se-ia, de equipamentos de apoio à viagem e ao domínio do terreno, como: os célebres mutatio, as mansio e até, os próprios assentamentos militares.

(BANDEIRA, 2021, p. 9)

A vertebração do traçado da via romana sugere, pois, um processo de patrimonialização da paisagem cultural que vem promovendo uma cobertura cartográfica e sensorial dinâmica, servindo de apoio ao ordenamento e planeamento do território. Aliás, como vem acontecendo, sobretudo, desde o final do século passado com a classificação do troço da Geira, em Terras de Bouro (2/X/1996), seguido da elevação a *monumento nacional* em 2003/13, e depois com os instrumentos de planeamento, designadamente, o Plano Diretor de Salvaguarda da Geira (2006), e os apoios do programa europeu INTERREG. A isto, há ainda que acrescentar a proteção, gestão e o planeamento ambiental do Parque da Peneda Gerês, e da Reserva da Biosfera transfronteiriça do Gerês/Xurês.

⁹⁸ Só no trajeto português são 134 marcos miliários (SILVA, 1997).



Fonte: Gabinete de Arqueologia da CMBraga

Em convergência, desde a cidade de Braga, pelo menos a partir de janeiro de 2005, quando foi aberto o processo de classificação do troço localizado dentro deste concelho, o gabinete de arqueologia municipal, em colaboração com universitários de vários países e reunindo a cooperação de diversas instituições, tem vindo a produzir uma base cartográfica ativa, de ensaio, de reposição e reconstituição dos traçados romanos.

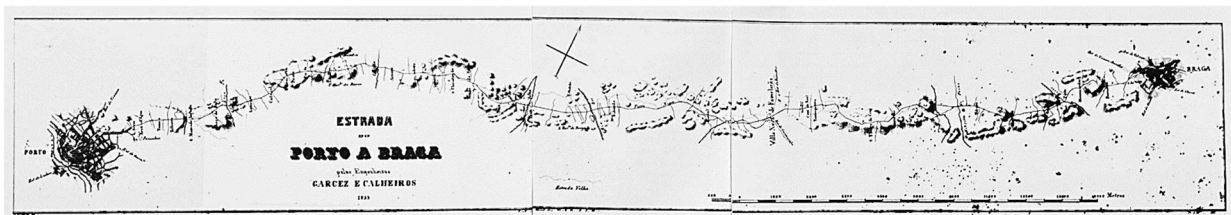
De salientar a vocação de encruzilhada que Braga auspiciou desde a sua origem imperial. Oito séculos antes de Santiago de Compostela, Braga era já um destino Jacobeu, ponto de partida e de chegada, mas também de paragem. O crescendo de importância da cidade do Porto, de acordo com alguns notáveis medievalistas do norte de Portugal, terá desviado o trajeto do Caminho nos séculos XIII/XIV por Barcelos, com a construção da ponte sobre o Cávado.

Note-se, não existem caminhos exclusivos, nem verdadeiros. Só relativo ao destino a Santiago vejam-se as atuais promoções, como: o de Torres; o Ribeiro; ou o de Arreiros, este último tomando a via XVIII como tramo meridional de circulação até Lobios. Mas outros há ainda, a passar por Braga, para gáudio dos peregrinos e de quem segue

com outras motivações, como são: o de São Rosendo; as Rotas Marianas; e o caminho até São Bento da Porta Aberta, que teve de ser reformulado no seio da Comunidade Intermunicipal-Cávado, com a finalidade de diminuir a sinistralidade rodoviária dos peregrinos.

A nobilitação cartográfica da estrada real Porto-Braga

Diferente do caso anterior, que recorre à cartografia como instrumento de reconstituição Histórica, o mapa da Estrada do Porto a Braga⁹⁹ *oitocentista* constitui um documento histórico de recuperação do traçado perdido da estrada do Porto a Braga.



fonte: Arquivo do IGC

Estabelecidas que foram as ligações rodoviárias entre Lisboa e o Porto na última década do séc. XVIII, passando a circular carreiras regulares de passageiros e mercadorias, logo surgiram os projetos de ligação a Espanha e das estradas destinadas a apoiar o desenvolvimento da *laboriosa população do Minho*. Não fossem os constrangimentos bélicos e revolucionários da primeira metade do séc. XIX que se seguiram, e o fomento das obras públicas, com protagonismo para as infraestruturas das comunicações e dos transportes, estas teriam sido bem mais precoces.

Com o *liberalismo* monárquico desenvolveram-se os primeiros projetos e concessões rodoviárias, de que se destaca a construção e reparação das estradas do Minho. Foi então, no presente contexto, que emergiu a figura de um militar francês e, simultaneamente, investidor capitalista, o Tenente Coronel De Claranges Lucotte, que ficou para História, mais pelo simbolismo do que pela continuidade da sua ação, como o promotor das primeiras estradas modernas do Entre Douro e Minho. Será ele o primeiro arrematante da obra da estrada do Porto a Braga (1837), que incluía a concessão do transporte de diligências, cobrança de portagens, mala-posta e outras obrigações, tendo por contrapartida a manutenção da via e a construção do leito e das *obras de arte*. Este cidadão francês, que Camilo Castelo Branco refere nos seus romances, irá firmar o contrato definitivo do triângulo rodoviário Porto-Braga-Guimarães, já com Costa Cabral no governo (1943). Todavia, a agitação social da época não permitiu dar a continuidade desejada à estratégia central do liberalismo, de promover a circulação de pessoas

⁹⁹ GARCEZ & CALHEIROS (eng^{os}). Estrada do Porto a Braga (1853). Escala 1/800 (c/ esc. gráfica) IGC, T-4, cartas antigas da mapoteca, impresso – infs no roda-pé da moldura (da esq. para dir.). JFM Palha, grav., Lith do Dep. De Trab's Geodésicos do Reino

e bens. Nestes trabalhos, por decorrência das obrigações fiscais, foram envolvidos vastos contingentes de mão de obra local, intensificando a relação da população com as obras, quer pela necessidade imediata, como pelos motivos de revolta gerados nas condições miseráveis a que estavam sujeitas. Da instabilidade política que se seguiu, os trabalhos só viriam a ser retomados em 1844, agora já sob a tutela da Companhia das Obras Públicas de Portugal. No último trimestre de 1845 laborariam cerca de 6 mil pessoas nas obras da estrada, mas a paz social voltou a degradar-se, ao terem sido suspensos os trabalhos no ano seguinte. Na verdade, só com a subida ao poder do célebre ministro *regenerador* A. M. Fontes Pereira de Melo, promotor da criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1852), a política dos “melhoramentos materiais”, sobretudo, das comunicações e dos transportes, ganhou um novo alcance. Foi então aberto um novo concurso, em 19 de julho de 1851, tendo a estrada real Porto-Braga sido finalmente concluída em 1852, passando a ser explorada pela Companhia de Viação Portuense (MATOS:1980, p.384). Iniciava-se assim um novo ciclo nas ligações de Braga ao Porto, propagandeado nos novos guias dos viajantes, e de que hoje restam alguns marcos simbólicos incontornáveis, como o obelisco comemorativo da conclusão da obra, situado no viaduto de Arnoso (Vila Nova de Famalicão); e, naturalmente, as *voltas de Macada*¹⁰⁰, que servem de ensaio ao projeto de patrimonialização itinerário que levamos a cabo.

As *voltas de Macada* (vM) – certamente uma corruptela do sistema de pavimentação em Mac Adam¹⁰¹, que deu origem ao topónimo que as acolhe - são anteriores às obras promovidas pela *Regeneração*, tendo feito parte de uma fase preliminar, ou simplesmente sido inseridas na estrada representada no mapa levantado pelo engenheiro militar que as dirigiu, Belchior José Garcez¹⁰². Até ao momento não se conhece ao certo a data em que foram projetadas ou executadas, contudo, muito provavelmente datam da primeira metade do século XIX, no âmbito das obras de construção das estradas do Minho, no segmento itinerário Braga-Vila Nova de Famalicão.

A este propósito é interessante relevar a passagem do romance de Camilo Castelo Branco, em “Eusébio Macário – História natural e social de uma família no tempo dos Cabrais” (1879), novela pretensamente situada no ano de 1822, quando o protagonista a dado passo afirma: - “Quem tem feito mais estradas que o Excelentíssimo Conde de Tomar¹⁰³? Quem fez a estrada de Valongo? Quem fez a estrada de Braga até aos ziguezagues?”.

Poder-se-ia de aí inferir que esta incursão crítica de Camilo pelo *realismo*, para mais na sua variante *naturalista*, evidenciasse a veracidade própria de uma fonte histórica, todavia, esta afirmação somente nos permite admitir,

¹⁰⁰ - As *voltas de Macada* correspondem a um pequeno tramo da antiga Estrada Real oitocentista Porto-Braga, constituindo um exemplar único do património histórico e da paisagem cultural rodoviária em Portugal. Subsistem como um tramo desativado da ligação rodoviária que antecedeu a Estrada Nacional, N°14 (Porto-Braga), situadas no lugar do mesmo nome, Freguesia de Vimieiro no contacto com a de Priscos, no município de Braga, consubstanciando-se como um segmento da estrada que reúne um conjunto de 9 rampas declivosas e outras tantas curvas com raio de 180°. Dispostas em *ziguezague*, destinadas a vencer um desnível de 32mts ao longo de uma extensão de c. 600 mts.

¹⁰¹ - *Método de construção de pavimentos de estradas rodoviárias atribuído ao britânico, John Loudon Mac-Adam (1756-1836), publicado em Remarks on the present State of Road-Making, London, 1820 (MATOS, T.: 1980, p211)*

¹⁰² - Os trabalhos foram dirigidos pelos engenheiros, Sebastião Lopes Calheiros e Belchior José Garcez, a propósito dos quais levantaram o mapa da “Estrada do Porto a Braga” de 1853. Sendo este último um engenheiro experimentado no presente tipo de trabalhos, tendo andado em 1843 pelas estradas de Trás-os-Montes e nas obras dos itinerários militares, levantados em 1845 (MATOS: 1980, p). Garcez, levantou ainda, conjuntamente com o Tenente Miguel Baptista Maciel, a Planta da Cidade de Braga em meados do século XIX. BAHMOP.

¹⁰³ - António Bernardo da Costa Cabral (*cabralismo*), governante português (entre 1839 e 1851)

ainda que como mera hipótese, que as vM seriam anteriores às obras de construção da moderna Estrada Real de Braga ao Porto, que foi concluída em 1852, já na *Regeneração*.

A Estrada Real entre o Porto e Braga, sendo antecedente da atual Estrada Nacional N°14, insere-se num programa mais vasto e dilatado no tempo, de incremento dos transportes e das comunicações territoriais, que exprime exemplarmente a história da circulação rodoviária em Portugal. Até à chegada do comboio a Braga, em 1875, a estrada constituiu o eixo praticamente exclusivo de ligação a longa distância à cidade. Situação que durou até à chegada do automóvel, que só começou timidamente a ocorrer cerca de meio século depois.

4. A CARTOGRAFIA NO APOIO À CRIAÇÃO DE PATRIMÓNIO ITINERÁRIO

De facto, a **cartografia dos itinerários** antigos, mais do que um contraponto aos **itinerários na cartografia** antiga, constituem dois modos de privilegiar a produção de património cultural. Isto é, um domínio abrangente ao território, diríamos, à paisagem no modo como a sua deriva concetual pode interessar ao aprofundamento multidisciplinar do conhecimento patrimonial e, simultaneamente, oferecer dispositivos de aplicação aos processos de desenvolvimento territorial. Quer nos planos da cartografia histórica e da expressão gráfica, a reconstituição de itinerários destaca a dimensão do *património itinerário*, que temos vindo a promover, estimulando o pedestrianismo e o denominado *turismo lento*, fatores inequívocos da sustentabilidade com que estamos comprometidos. A afirmação de que os novos estilos de vida contemporâneos também têm contribuído para o investimento na investigação da reconstituição dos caminhos, tendente à sua salvaguarda, restauro e reabilitação.

Referências bibliográficas:

ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos Transportes em Portugal 1850-1910: as Vias e o Tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 75, Tese de doutoramento, Lisboa 1990

BANDEIRA, Miguel S. M., *Bases Concetuais para um Programa de Salvaguarda e Desenvolvimento da Via Nova - integração transfronteiriça do tramo português*, pp. 171-205, in I Parte. O Caso da Via Nova. Vol. II, in *Bases concetuais para o desenvolvimento de um circuito cultural da romanização no território da euroregião Galicia-Norte de Portugal. Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular; Cadernos de Cooperação do Eixo Atlântico – Circuito Cultural; 2022*

BANDEIRA, Miguel S. M., *De Braga pela Via Nova: para uma reflexão das Vias Romanas enquanto Património Itinerário*. Atas do I Seminário “Roman Roads in Europe”. Org. Município de Braga, IterRomanum, Universidade do Minho. Braga, pp. 6-19, 2021

GROS, Frédéric. *Caminhar – Uma Filosofia* [2009]. Lisboa: Antígona, 2024

MATOS, A. Teodoro de. *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Universidade dos Açores. Ponta Delgada, 1980

PACHECO, Elsa - *Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, GEDES, 2001. Tese de doutoramento.

SILVA, Amaro Carvalho da. *Elementos Monográficos da Via Imperial da Jeira*. *Mínia* 5, Braga, (1997): 45-158

Cartografia histórica como base para o questionamento sobre territórios, no encontro da arte, ciência e técnica

Vasco Cardoso¹

Mário Gonçalves Fernandes²

Carlos Rodrigues³

¹ Instituto de Investigação em Arte, Design e Sociedade e Faculdade de Belas Artes da Universidade do Porto, Avenida Rodrigues de Freitas, 265, 4049-021 Porto, Portugal, e Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, Via Panorâmica, s/n 4150-564 Porto, Portugal

² Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território e Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Via Panorâmica, s/n 4150-564 Porto, Portugal

³ Centro de Investigação do Território, Transportes e Ambiente e Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Rua Dr. Roberto Frias, s/n, 4200-465 Porto, Portugal

vcardoso@fba.up.pt; mgfernan@letras.up.pt; cmr@fe.up.pt

Resumo

Este texto explora a importância da Cartografia Histórica como suporte científico para a expressão subjetiva e interdisciplinar, destacando trabalhos desenvolvidos na Unidade Curricular de inovação pedagógica "Representações, Desenhos e Imagens do Território" (RDIT) da Universidade do Porto. A RDIT promove abordagens culturais e humanistas para a leitura e representação de territórios, utilizando o desenho com conciliador entre Arte, Ciência e Técnica.

A Cartografia Histórica serviu de base para embriões de possíveis investigações a interseção morfologia urbana, questões sociais, ecológicas e artísticas. Exemplos incluem a análise da expansão urbana de Teresina e Lubango, reflexões sobre segregação social em Maputo e a exploração artística das "ilhas" do Porto, metáforas ecológicas em Verona, e performances sobre memórias coloniais no Porto e Florianópolis. Estes projetos demonstram como a Cartografia seleciona, descreve e explica, posicionando-se, por essa via afim ao Desenho, como ponto de partida para investigações autorais e interdisciplinares.

Os resultados revelam a pertinência de métodos inovadores, como a pesquisa baseada em práticas inter e transdisciplinares, ampliando a compreensão dos territórios e suas dinâmicas históricas e contemporâneas e, ainda, ampliando horizontes interpretativos sobre territórios e identidades. A discussão de resultados enfatiza a importância da Cartografia Histórica enquanto ferramenta de análise espacial e temporal, evidenciando, nestes casos, a relação entre forma urbana, dinâmicas sociais e questões identitárias.

A proposta reforça a importância de interações entre Arte, Ciência e Técnica, pela promoção de novas narrativas para os territórios, através da criação artística ou outras subjetividades. Nesse sentido, pretendeu-se apontar caminhos para possíveis futuras investigações académicas e intervenções artísticas com base na Cartografia Histórica.

Palavras-chave: Cartografia urbana histórica; Desenho; Arte; Ciência; Técnica

Abstract

This text explores the importance of Historical Cartography as a scientific foundation for subjective and interdisciplinary expression, highlighting works developed within the pedagogical innovation course "Territory Representations, its Drawings, and Images" (RDIT) at the University of Porto. RDIT promotes cultural and

humanistic approaches to the interpretation and representation of territories, employing drawing as a bridge linking Art, Science, and Technology.

Historical Cartography served as the basis for exploratory investigations addressing urban morphology, social issues, and ecological and artistic issues. Examples include the analysis of urban expansion in Teresina and Lubango, reflections on social segregation in Maputo, artistic explorations of the "ilhas" of Porto, ecological metaphors in Verona, and performances on colonial memories in Porto and Florianópolis. These projects demonstrate how Cartography selects, describes, and explains, thereby aligning itself with Drawing as a starting point for authorial and interdisciplinary investigations.

The results underline the relevance of innovative methods, such as research grounded in inter- and transdisciplinary practices, broadening the understanding of territories, their historical and contemporary dynamics, and expanding interpretative horizons regarding those territories and their identities. The discussion highlights Historical Cartography as a critical tool for spatial and temporal analysis, particularly in its ability to elucidate the relationships between urban form, social dynamics, and identity issues.

This proposal emphasises the significance of interactions of Art, Science, and Technology in fostering new narratives about territories through artistic creation and other subjective approaches. In this sense, it aims to point towards potential future academic research and artistic interventions rooted in Historical Cartography.

Enquadramento

Ao IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica (SLBCH) foi apresentado um trabalho sobre os temas de Cartografia Histórica em geral e a sua presença nos SLBHC, em particular (Santil et al., 2011). Procuraram identificar os mais importantes temas de estudo da disciplina, para aferir da resposta dada pelos investigadores participantes a cada uma das áreas temáticas dos simpósios e, assim, contribuir para uma reflexão crítica sobre a configuração dessas mesmas áreas. Apesar do estudo ter acontecido em data ainda próxima do primeiro simpósio, para a presente comunicação revela já aspetos importantes que queremos resgatar.

Os autores assinalaram um quadro geral de crescimento do conhecimento em Cartografia Histórica como instrumento importante para diversas disciplinas, por disponibilizar contributos para revisões de conceitos e análises de cenários históricos. Contudo, destacaram a pouca interação entre os diversos núcleos de pesquisa existentes e a dificuldade no estabelecimento de parcerias entre a academia e instituições detentoras de grande parte das fontes primárias.

Nesse quadro, e tendo em conta as áreas temáticas propostas pelos simpósios - cartografia das fronteiras, arquivos e coleções cartográficas, novas tecnologias e outros temas – revelam que a primeira área computou metade do total das comunicações aos três primeiros encontros. Sobre a segunda área mencionada, também pouco representada, referem haver uma necessidade de envolvimento de outros intervenientes. Sobre novas tecnologias – assistidas por computador – revelam que o número de comunicações foi residual, numa altura em que tópicos como a reconstituição gráfica assistida por computador, a cartometria e o estudo de técnicas de representação afirmavam já a sua relevância. Por fim, no campo vasto que são os "Outros temas" mencionam ter havido praticamente 30% das participações. Recolhe-se a ideia que, ainda assim, deveria ser campo mais fértil, uma vez que é o local onde os simpósios se abrem a perspetivas futuras de desenvolvimento.

De facto, olhando para as áreas temáticas do anterior simpósio, o nono, em São Paulo, chegámos a um leque mais amplo e definido:

- Cartografia dos viajantes e de viagens;
- Cartografia das fronteiras e dos limites;
- Cartografia topográfica e militar;
- Cartografia urbana: plantas e projetos;
- Cartografia temática e representações territoriais;
- Cartografia e toponímia histórica;
- Cartografia, arquivos e coleções cartográficas;
- Cartografia histórica: ensino e difusão;
- Cartografia histórica e novas tecnologias;
- Outras áreas temáticas.

Ora, é neste contexto de expansão e afirmação de áreas temáticas dos SLBCH que evocamos, precisamente, de São Paulo, em 2022, uma comunicação – “O som como pincel e tinta: cartografias sonoras da periferia de Maceió” (Feitoza e Silva, 2022, pp. 105-118) – a qual, embora incluída da área temática “Cartografia urbana: plantas e projetos”, entra claramente na linha da expressão artística. Apresentou uma investigação de mestrado sobre as relações entre música, corpo e as periferias de Maceió. Nesse âmbito, criaram mapas que exploram e produzem novas formas de entender os espaços urbanos a partir de vivências urbanas. Acreditando que “os estudos da cartografia histórica são por natureza, interdisciplinares. A (...) Cartografia e outras ciências têm no tema miscelânea o ponto principal de sua integridade, de suas interrelações e de sua ação.” (Santil et al., 2011, pp. 13-14), então propomo-nos a avançar por essa via: apresentar a debate trabalhos académicos que utilizam a Cartografia Histórica como suporte científico para abordagens inter e transdisciplinares, envolvendo Arte, Ciência e Tecnologia.

O princípio estruturante

Com o desenvolvimento do conhecimento científico e técnico e com uma maior disponibilidade de acesso a informação conseguem-se melhores descrições do território e das dinâmicas dos fenómenos que lá ocorrem. Contudo, é também preciso considerar o interesse em desenhar, em dar a ver, em revelar – é uma questão de poder. Neste contexto, se é claro o afastamento entre Arte e Cartografia, pelo abandono da fidelidade visual em favor do crescente avanço científico, já sobre a influência dos poderes, o avanço não parece expressivo.

As soluções para desenhar o que não se conhece, não se consegue ou não se permite sobre territórios aparecem-nos como conjeturas, fantasias ou mentiras. É exemplar a ilustração da *Ilha da Utopia*, por Ambrosius Holbein.

A Cartografia, assim como o Desenho, é seletiva e interpretativa. Tal entronca com o entendimento e a agenda que do/sobre o território tem quem concretiza as suas imagens. É sobre entendimentos e construção de imagens de territórios pelo Desenho em que assenta este texto apresentado ao X SLBCH.

O projeto investigativo transdisciplinar

O projeto que propomos debater pretende reclamar um novo lugar para a Arte na leitura e interpretação sobre territórios. Um lugar na interseção da própria Arte com a Ciência e a Técnica. Trata-se de um projeto pedagógico interdisciplinar de ensino pós-graduado da Universidade do Porto (U.Porto), que trabalha o entendimento subjetivo como plataforma para que a Arte possa ser instrumento facilitador de questionamentos sobre territórios e identidades. Este projeto avança para o sétimo ano de existência. Envolvendo Belas Artes, Geografia e Engenharia, está institucionalmente enquadrado no grupo das designadas Unidades Curriculares *InovPed* (de Inovação Pedagógica), que podem ser escolhidas por qualquer estudante do ensino pós-graduado.

Nesta Unidade Curricular *InovPed*, à qual atribuímos o nome “Representações, Desenhos e Imagens do Território” (RDIT), desenvolvemos este projeto de matriz culturalista e humanista, acolhendo variadas perspetivas. A matriz é reconhecida, pois a Unidade Curricular (UC) tem merecido interesse dos estudantes internacionais.

Com a RDIT pretende-se criar como que um laboratório de estudo acerca dos diferentes e diversos entendimentos sobre território e territórios, através das imagens desenhadas vindas de distintas disciplinas profissionais que trabalham/refletem sobre o tema. Os resultados decorrem de um trabalho de projeto de criação de imagem(ns) sobre as representações de cada um dos estudantes sobre um determinado território, obrigatoriamente com amparo em autores e estudos de referência. Conformam um conjunto de imagens estruturadas pelo desenho e um resumo alargado de suporte à clarificação do processo de trabalho havido. Para tais fins, seguimos o *research-based learning* (Fung, 2017), o que dilui os limites entre sala de aula e centro de investigação. Por outro lado, o método facilita aos estudantes a oportunidade de identificarem e vivenciarem o processo de ensino/aprendizagem/avaliação como processo de investigação, ambicionando ajudar nos futuros trabalhos, como dissertações e provas públicas. No percurso, temos já alcançado diversos resultados, muitos dos quais levámos a debate em alguns encontros académicos. Desta pluralidade de resultados e contributos externos vamos conseguindo caminhos de investigação, percorridos por novos estudantes a cada edição. Propomos trazer a discussão nesta publicação do X SLBCH um desses caminhos.

Centraremos o presente texto nos resultados/questionamentos edificados no âmbito da UC *InovPed* “Representações, Desenhos e Imagens do Território” que têm por base e influência os conhecimentos vindos da Cartografia Histórica. Para suportar a exposição, utilizaremos não só uma abordagem ao processo de pesquisa de cada estudante, mas também os produtos físicos que executou: a(s) referida(s) imagem(ns) síntese e, por vezes, citações vindas dos resumos alargados.

Os exemplos que trazemos, tal como os outros, são trabalhos colaborativos, mas não perdem o perfil autoral de estudantes de Portugal, Brasil, Angola, Moçambique e Itália. Por vezes, debatem os seus territórios, outras vezes, o Porto a partir do seu olhar estrangeiro. Há ainda trabalhos sobre territórios imaginados/metafóricos. Maioritariamente, as imagens desenhadas produzidas alinham pela cartografia dos temas significativos para cada estudante. Vejamos alguns.

- 1) Mapeando expressivamente os equipamentos urbanos para a infância na cidade de Maputo, o estudante pôde revelar a permanência dos privilégios ainda centrados na cidade colonial e, assim, chegar à cartografia histórica (2018-2019).
- 2) Outro trabalho procurou rever o problema da prostituição feminina no Porto. Suportada por trabalho académico e comparando a cartografia atual com a de 1892, a estudante enfatizou o problema, articulando com as “Constelações” de Picasso (2019-2020).
- 3) Também pela comparação daquela mesma cartografia, o estudante conseguiu identificar e categorizar com agulha, linha e fotografia na planta do Porto as, digamos, cicatrizes das obras públicas de urbanização sobre as malhas urbanas preexistentes (2021-2022).
- 4) No campo das metáforas e sem sair da planta de 1892, a estudante utilizou as “ilhas” – solução de habitação a baixo custo, de iniciativa privada, existente desde a chegada da industrialização no séc. XIX –, e tomando a expressão à letra, desenhou “arquipélagos” de uma cidade fantástica (2021-2022).
- 5) O “Atlas do Imperio do Brazil” de Almeida, C. M. (1868) foi o tema do estudante para o seu mestrado em História da Arte. Na UC, explorou um ramo mais especulativo desse tema. Sobre a cartografia histórica da cidade de Teresina, procurou entender o crescimento urbano através de metáforas retiradas de autores de referência no urbanismo e morfologia urbana (2022-2023).
- 6) Partindo da leitura comparada entre cartografia e iconografia histórica de Verona, a estudante tentou evidenciar a redução do espaço verde. Posteriormente, apoiada no “Manifesto da Terceira Paisagem”, louvou as pequenas ervas que tentam recuperar espaço, clandestinamente (2022-2023).
- 7) Em Florianópolis o estudante mobilizava o seu corpo para homenagear os “tigres” (retratados por Debret) do agora encanado Rio da Bulha. Eram atos que planeava no confronto entre a planta atual e a histórica da cidade. No Porto, conseguiu contextualizar a raiz das suas performances em homenagem às carquejeiras, depois de encontrar, em plantas históricas, afinidades nos ribeiros encanados das Fontainhas (2022-2023).
- 8) A partir da cartografia histórica de Lubango, sudoeste angolano, o estudante estabeleceu 4 períodos de crescimento urbano ligados à história do país. Com essa base, esboçou 4 cidades que Lubango poderia ter sido se a história seguisse por aí. Para ilustrar cada uma, apoiou-se em autores de referência do urbanismo e convocou artistas que homenageiam a cidade (2023-2024).

Discussão de resultados

Procurando organizar e articular esta amostra de embriões de investigações possíveis, que acima apresentámos, importa seguir um nexu que as una transversalmente. Essencialmente e em primeiro plano, os produtos da Cartografia Histórica são atinentes quando o estudante pretende envolver os espaços do passado, sobretudo numa perspetiva de evolução de formas ou de dinâmicas. O trabalho decorrente da participação de um produto cartográfico histórico atenta às espacialidades e simultaneamente às temporalidades – ora, é isso que em primeira linha traz estes trabalhos em comum.

Os temas abraçados pelos estudantes têm sido, essencialmente, retomados e voltados a tomar, ampliando revelações e pontos de vista. Embora estejamos abertos a qualquer proposta de desenvolvimento de imagens realizadas pelo desenho sobre os territórios e identidades, de facto, já vamos conseguindo ter alguns ramos mais robustos em exploração. Naturalmente, também quando se pensa na Cartografia Histórica na base conceptual ou metodológica de trabalho, encontramos ramos como aqueles acima mencionados. Assim, para este texto, conseguimos agrupar trabalhos sobre questões da Morfologia Urbana e do Urbanismo, questões sociais e identitárias, questões ecológicas e questões artísticas e performativas.

Organizando os 8 trabalhos, por um lado, segundo as questões de forma urbana e, por outro lado, atendendo às dinâmicas sociais suportadas pela dita forma urbana, e terminando com as perspetivas pessoais e performativas e artísticas, então a proposta de ordenação seria: 5), 8), 3), 4), 6), 2), 1) e 7).

Mas, claramente, o(s) produto(s) da Cartografia Histórica, guia(s) destes trabalhos, deverá(ão) ser a variável principal a estruturar a discussão neste texto, mesmo que em compromisso com outras possibilidades de ordenação também válidas. Como tal, o caminho de debate procurará responder à principal variável, mas em consideração pela outra proposta atrás descrita. Assim, partiríamos dos trabalhos sobre análise da Morfologia Urbana, ou exploração da morfogénese urbana de Teresina e Lubango. Passaríamos para os trabalhos que cruzam as problemáticas da forma urbana com Ecologia, nomeadamente, com o caso de Verona. Seguidamente, intersetando a forma urbana e as dinâmicas sociais, proporíamos o trabalho de Maputo. Antes de se repetir a lógica no caso do Porto, em que o produto cartográfico foi o mesmo para três trabalhos, seguiríamos para a questão de performance artística evocativa de questões humanistas e sociais, referimo-nos ao trabalho com Florianópolis. Então, já no Porto, invertendo a anterior ordenação, far-lhe-íamos ligação pelas questões de género, do trabalho sobre a prostituição, e continuaríamos para a metáfora criada a partir das “ilhas” do Porto, terminando numa questão surgida do estudo da forma urbana do Porto, nomeadamente aquilo a que o geógrafo português José Manuel Pereira de Oliveira chamava, em 1973, de “aleijões”. Ou seja, a proposta de apresentação dos trabalhos será então: 5), 8), 6), 1), 7), 2), 4) e 3).

“A cidade através de metáforas: abordagens teóricas e experiências do espaço urbano teresinense”, de Erysson Faustino de Oliveira (2022-2023)

O estudante com sólida formação em urbanismo, trabalhava o “Atlas do Imperio do Brazil” de Almeida, C. M. (1868) no seu mestrado em História da Arte, na U.Porto, e tinha bem presente, e em trabalho, os mapas da publicação, nomeadamente o Mapa VI - “Provincia do Piauhy” (Figura 1). Nesse mapa consta a planta de Teresina, portanto de data bem próxima à da sua fundação. Teresina foi uma capital de *Província* criada de raiz durante o período do império, no Brasil. Como referem Guerra & Santos, 2011, as Províncias do Império do Brasil foram definidas na continuidade das Capitánias Reais – veja-se o mapa “Mappa Geografico da Capitania do Piauhy”, de Henrique Antonio Galucio (1760) (Figura 2) –, sendo um dos objetivos do atlas a defesa de “uma proposta para a

determinação dos limites de maneira a obter uma divisão mais harmoniosa do território brasileiro.”¹⁰⁴ Temos, portanto, nesta fase, um Brasil que se reorganizava-se territorialmente.

Enquadrado o trabalho, a disponibilidade de cartografia histórica e conhecimento prévio do modo de crescimento urbano de Teresina permitiram a estudante propor-se a fazer quatro leituras sobre o processo de expansão e organização da forma da cidade. São leituras apoiadas em quatro metáforas muito utilizadas na morfologia urbana e serviram para desafiar futuras leituras subjetivas e especulativas sobre a forma da cidade.

O trabalho sugeriu uma análise sobre a organização e expansão urbana de Teresina através das metáforas: palimpsesto, patchwork, puzzle e mosaico. Deste modo, enfatizou as dinâmicas da constituição e organização da diversidade daquele tecido urbano em particular, o qual, ao longo do tempo, foi lugar de sobreposições e encontros, mais do que ruturas.

O recurso expressivo ao patchwork foi utilizado para reconhecer a Teresina como num conjunto diversificado de áreas singulares. Embora, cada parte do tecido se caracterize pelas suas próprias culturas e formas, propôs que se olhe para como se ajustam as partes para que constituam um todo. Seguindo Jane Jacobs e Rem Koolhaas, relevou o valor da pluralidade no desenvolvimento das cidades, sublinhando as singularidades de cada área (Figura 3).

A metáfora do puzzle foi proposta pelo estudante a partir de autores como Michael Sorkin, Stephen Marshall, Franco La Cecla e Richard Sennett. Esta abordagem voltou o foco para a ligação entre as partes da cidade ao longo do tempo, para o modo como as peças do puzzle que se encaixam quando se quer conseguir o conjunto coeso. A ideia realça a dinâmica da interdependência entre áreas e entre componentes da cidade, relação primordial para o bom funcionamento do conjunto (Figura 4).

A referência a mosaico, Manuel Castells, Marc Augé, é retirada da observação do crescimento urbano regulado pelos loteamentos que vão sendo ocupados por construção, assim criando padrões estéticos e geométricos (Figura 5).

O palimpsesto, como meio expressivo para a leitura de Teresina, advém de um olhar para os locais da cidade onde tem havido uma constante transformação, onde há camadas de história e de cultura sobrepostas, embora deixando ver vestígios das fases anteriores. O estudante filiou-se em autores como Ítalo Calvino, Kevin Lynch, Michel de Certeau, David Harvey, para destacar a dinâmica temporal da forma urbana, em que a deposição e sedimentação das memórias contribui de decisivamente na formação da identidade da cidade (Figura 6).

Sendo as cidades espaços complexos e em constante mudança e espaços plurais de coexistência, as metáforas propostas pelo estudante no ensaio em Teresina ambicionam esboçar possíveis quadros de análise disponíveis à experiência em outras cidades, revelando outros conhecimentos além dos que advém da ciência.

¹⁰⁴ Guerra & Santos, 2011.

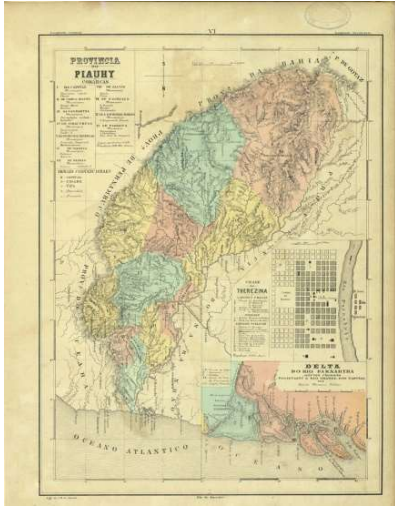


Figura 1 – Província do Piauí, mapa VI in Atlas do Império do Brasil, 1868.
 Fonte: Almeida, C.M. (1868). Atlas do Império do Brasil compreendendo as respectivas divisões Administrativas, ecclesiasticas, Eleitoraes e Judiciárias. Rio de Janeiro: Lithographia do Instituto Philomathico.
 [Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/179473>].



Figura 2 – Mappa Geografico da Capitania do Piauí, por Henrique Antonio Galucio, 1760.
 Fonte: Santos, Affonso J. (org.) (2022). História do Brasil nos velhos mapas: anexos / Jaime Cortesão (Bicentenário: Brasil 200 anos – 1822-2022). Brasília: FUNAG, p. 77, fig. 57. ISBN 978-85-7631-844-6.

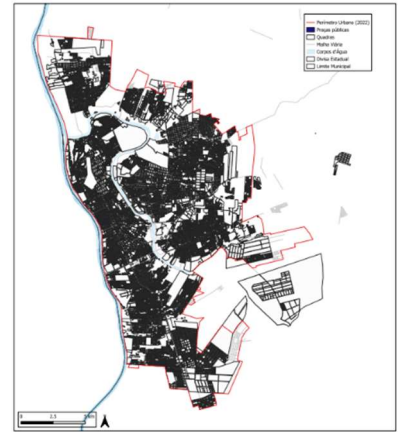


Figura 3 – Patchwork. Erysson Oliveira, 2023.
 Fonte: Erysson Oliveira.

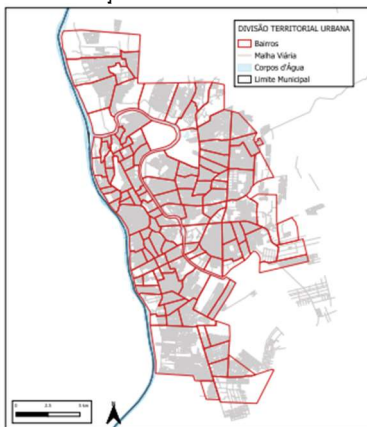


Figura 4 – Puzzle (fragmento) Erysson Oliveira, 2023.
 Fonte: Erysson Oliveira.



Figura 5 – Mosaico (fragmento) Erysson Oliveira, 2023.
 Fonte: Erysson Oliveira.

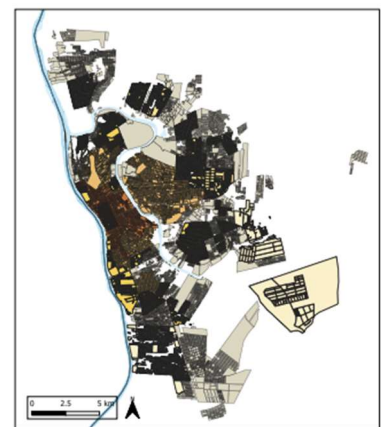


Figura 6 – Palimpsesto (fragmento) Erysson Oliveira, 2023.
 Fonte: Erysson Oliveira.

“A influência da cultura no território: o caminhar no Lubango”, de Daniel João (2023-2024)

O estudante tem experiência profissional em arquitetura e urbanismo em Angola e procurou na RDIT uma abordagem ao território complementar às que tem praticado e, mais recentemente, estudado no seu Mestrado em Planeamento e Projeto Urbano da U.Porto. Tem-se dedicado ao Sudoeste angolano e ao planeamento urbano no seu país. O trabalho que desenvolveu sustentou-se no processo histórico de formação e evolução territorial da cidade do Lubango, apontando a quatro etapas específicas. 1) A cidade foi um assentamento planeado de raiz no planalto de Humpata, na Huíla, terras ricas, de excelentes condições físicas e climatéricas, a cerca de 200km do porto de Moçâmedes, depois de atravessado o deserto do Namibe. Foi um assentamento que seguiu uma malha

reticulada como se pode ver na conjectura de Azevedo (2014, p. 204) (Figura 7), tendo sido instituído formalmente em 1885. Guiada pelos parâmetros da sua formação a cidade foi gradualmente crescendo e ganhando importância. 2) Mais tarde, em meados do século passado, nestas terras da etnia Bantu, habitadas pelo povo Nhaneca-Humbe, o Estado Novo português, empreendeu a elaboração de planos de urbanização de matriz europeia para reger o crescimento da cidade, como o fez por todos os territórios que governava. A retícula inicial esteve na base do plano de João de António Aguiar (1947-49) (Figura 8), ficando a ocupação e reocupação dos quarteirões para ir sendo concretizada. 3) Durante a guerra civil, após a independência do país, a malha do musseque e os padrões Nhaneca-Humbe de ocupação do espaço foram-se aproximando e penetrando da/na cidade existente (Figura 9), pois as pessoas procuravam alguma segurança nas cidades, fugindo da guerra. 4) Com a paz e até aos dias de hoje tem havido a possibilidade do retomar das práticas de planeamento, as quais, naturalmente, indagam formas de lidar humanamente com o quadro morfológico presente. Estes quatro períodos foram apontados pelo estudante para que, com este conhecimento, pudesse partir à descoberta de instrumentos de outras dimensões, além da científica, semeadores de novas hipóteses de abordagem aos planeamento e gestão urbana do Lubango.

Com a obra artística de André Malenga o estudante evocou os quatro momentos de Lubango, questionando o seu peso na definição da imagem atual da cidade (Figura 10)

Da morfologia e organização espacial dos assentamentos bantu, fortemente ligados à natureza, o estudante utilizou o ato de caminhar como o esteio de uma das referidas possíveis dimensões que podem ancorar propostas de planeamento urbano no sublinhar da identidade de Lubango.

Com a música "Lalipo Lubango" de Waldemar Bastos em fundo, o estudante chamou atenção para a integração de espaços verdes na vida das pessoas, potenciada pelo ato de caminhar.

A instalação dos musseques, após a independência, em primeiro momento nas periferias, depois na malha colonial, implicou a continuidade da utilização da caminhada como meio de deslocação, ligação e compreensão relativamente ao território e ao verde. Deste modo, face à interpenetração que hoje existe entre malha reticulada e o padrão de musseque, é legítimo tomar o ato de caminhar como mote de futuras propostas de planeamento urbano. Consequentemente, o estudante esboçou quatro propostas para Lubango, utilizando para amostra e ensaio um quarteirão de traçado colonial (Figuras 11 e 12). O caminhar e o verde foram considerados como elementos essenciais na formação do território, pois destacam a centralidade das pessoas e o planeamento urbano inclusivo e sustentável. Para esta proposta, foram importantes os contributos de Jacobs (1961) e Gehl (2010), para chegar às propostas de "acupuntura urbana", conceito defendido por Lerner (2003).

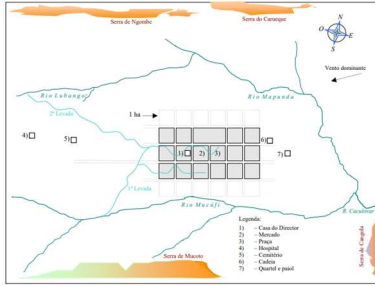


Figura 7 – Esquema de implantação cidadela de Lubango em 1885.

Fonte: Azevedo, J.M. (2024). A Colonização do Sudoeste Angolano - Do deserto do Namibe ao planalto da Huila 1849-1900 [Tese de Doutoramento - Fundamentos de la Investigación Histórica]. Salamanca: Facultad de Geografía e Historia Universidad de Salamanca. (p. 204, fig. 6).

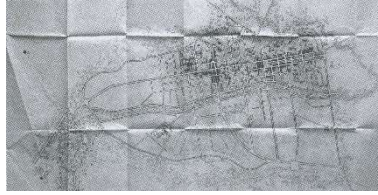


Figura 8 – “Plano Geral de Urbanização de Sã-da-Bandeira, (...)”

João de António Aguiar, 1947/49”.
Fonte: M.M. (2012). Urbanismo e Arquitectura em Angola: de Norton de Matos à Revolução. Lisboa: Caleidoscópico e FAUTL, p. 189, fig. 125 do cap. 4. ISBN: 978-989-658-169-5. [Original Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa, (AHU)].



Figura 9 – Esquema de ocupação – Musseque. Fonte: M.M. (2012). Urbanismo e Arquitectura em Angola: de Norton de Matos à Revolução. Lisboa: Caleidoscópico e FAUTL, p. 249. ISBN: 978-989-658-169-5. [Original Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa, (AHU)]



Figura 10 – A da cidade do Lubango representando os quatro períodos da cidade, de André Malenga (2024).
Fonte: Resumo alargado - Daniel João.



Figura 11 – Excertos de mapas da cidade do Lubango, 1, Desenhos de Daniel João, sobre imagem Google Earth, 2024.
Fonte: Daniel João.

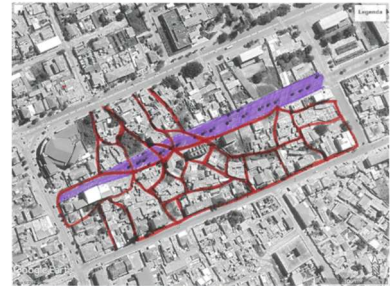


Figura 12 – Excertos de mapas da cidade do Lubango, 2. Desenhos de Daniel João, sobre imagem Google Earth, 2024.
Fonte: Daniel João.

“Roots 0.2-0.4 MPa”, de Marta Marino (2022-2023)

A estudante do Mestrado em Planeamento e Projeto Urbano da U.Porto passou revista à evolução e expansão da cidade de Verona, fazendo comparações de iconografias (Figuras 13-16) ao longo dos séculos (nomeadamente: Iconografia Rateriana de Verona, séc. X; Vista de Verona, pintura por Paolo Ligozzi, 1620/30; Vista de Verona, pintura por Matthäus Merian, 1640; Vista de Verona, aguarela por Franz Hogenberg, finais do séc.XVII; Vista de Verona, água-forte de Max Abraham Rupprech, meados do séc. XVIII) e imagens atuais do Google Earth. Daí, destacou uma mudança drástica no equilíbrio entre áreas verdes e construções; como os espaços naturais foram progressivamente ocupados pela urbanização. De facto, tal é uma recorrência em diversas cidades, onde a natureza, antes predominante, foi progressivamente reduzida à medida que os centros urbanos se expandiram. Na sua análise, utilizou um breve ensaio do filósofo italiano Umberto Galimberti (2006) para refletir sobre como as cidades, originalmente projetadas para proteger os seres humanos da natureza, se transformaram em locais que

agora sufocam a biodiversidade. Locais onde, segundo a estudante, ficará a dúvida de quem precisará de proteção os seres humanos ou a própria natureza?

Posteriormente, apoiada no “Manifeste du Tiers Paysage” (Gilles Clément, 2004), a estudante louvou as pequenas ervas que tentam recuperar espaço urbano, clandestinamente. A expansão urbana ignorou a importância de pequenas formas de vida que desempenham uma função fundamental na manutenção da biodiversidade, por exemplo, as ervas daninhas.

Para expressar as suas preocupações, a estudante utilizou os valores da pressão de turgescência nas plantas (Thorsten & Fricke, 2010) – força que permite a sobrevivência em ambientes adversos e que permite a espécies vegetais encontrar fissuras no solo impermeável da cidade por onde possam crescer. A biodiversidade urbana, muitas vezes negligenciada, encontra refúgio em espaços urbanos esquecidos ou abandonados, sendo esses locais fundamentais para a preservação de diversas espécies vegetais. Na sequência evocou um levantamento sistemático e científico para simular localizar, numa vista atual da cidade, onde se encontrariam alguns desses espécimes resistentes (Figura 17). O estudo concluiu reconhecendo o valor dessas espécies e apontando a consideração de espaço para que prosperem é um ato de gentileza condutor a uma coexistência mais equilibrada entre o ambiente edificado e o natural.



Figura 13 – *Civitas Veronensis Depicta*, do Bispo Raterio de Verona, séc. X, cópia de Scipione Maffei, séc. XVIII.
Fonte:
<https://app.fta.art/artwork/290e5a3fb878db028d58d2850327ecb01ef120cf>



Figura 14 – Vista de Verona, pintura por Paolo Ligozzi, 1620/30.
Fonte:
<https://www.raremaps.com/gallery/detail/33453/verona-citta-celeberima-ligozzi?q=0>



Figura 15 – Vista de Verona, pintura por Matthäus Merian, 1640.
Fonte: <https://www.raremaps.com/gallery/detail/86476/verona-merian>



Figura 16 – Vista de Verona, aguarela por Franz Hogenberg, finais do séc.XVII.
Fonte:
<https://www.meisterdrucke.pt/impressoes-artisticas-sofisticadas/Franz-Hogenberg/1005438/Verona,-It%C3%A1lia.html>

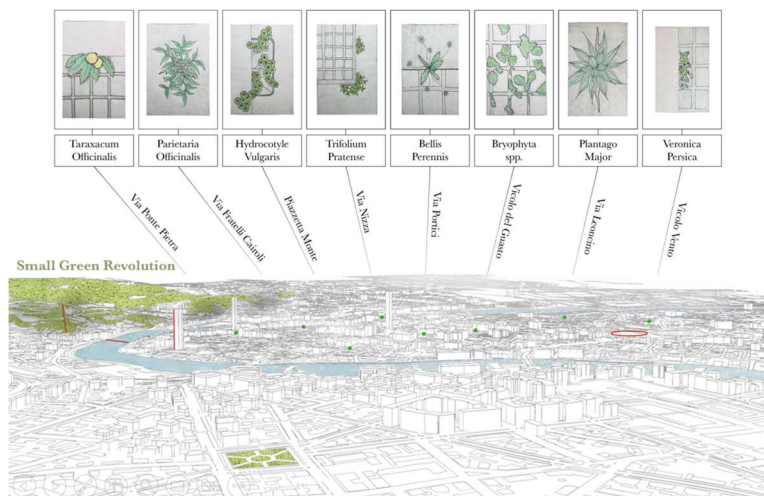


Figura 17 – Small Green Revolution. Marta Merino, 2023. Fonte: Marta Merino.

“Representação temática e expressiva do espaço urbano da cidade de Maputo”, de Titos Moisés Pelembe (2018-2019) – acervo FBAUP¹⁰⁵

O escultor e estudante do Mestrado em Arte e Design para o Espaço Público da U.Porto pretendeu explorar a Cartografia Temática, para perceber a distribuição dos equipamentos urbanos destinados à infância na cidade de Maputo. Buscou demonstrar desigualdades e segregação social em Maputo e gerar uma reflexão crítica sobre esses fenómenos. Para tal, desafiou-se a criar representações artísticas baseadas em mapas temáticos.

Começando pelo estudo da Cartografia Histórica da cidade (Figuras 18 e 19) e apoiado também em dados do Instituto Nacional de Estatística moçambicano, percebeu e expressou artisticamente, sobre os mapas por si executados, que o centro histórico de origem colonial é ainda o local dos privilegiados.

Para melhor compreender estes fenómenos recorreu a Corrêa (1989) e à sua explicação sobre o modelo de Hoyt, relativamente aos padrões de ocupação espacial e à segregação espacial, considerando-o clarificador do caso de Maputo. Pela análise estatística e dos mapas temáticos, verificou que as populações mais endinheiradas assentavam no centro histórico da cidade e a população de baixo rendimento vivia em zonas de pior acesso a serviços urbanos. A análise demográfica e a os fluxos migratórios em direção à cidade revelam com clareza a marginalização de grupos vulneráveis.

Se do ponto de vista da ciência o mapa temático tem a função de tornar visível e comunicar de modo sintético a distribuição de fenómenos, transformações e dinâmicas, a interseção entre cartografia e arte contemporânea – veja-se *Despliegues de la piel*, de Juan José Gómez Molina (2007)¹⁰⁶ – pode potenciar o valor comunicativo dos mapas, tornando mais assertiva a mensagem denunciadora. Um dos caminhos dessa interseção passou pelo uso de estratégias cartográficas na criação artística, tendo levado aos resultados em apreço (Figuras 20-22).

Com este trabalho, o autor avançou com novos olhares questionadores da ocupação do espaço urbano, assinalando a segregação social existente (Figura 23).

¹⁰⁵ Trabalho publicado em Cardoso, V., Fernandes, M.G. e Rodrigues, C (Eds.) (2021, pp. 112-115).

¹⁰⁶ In Gelabert *et al.*, 2015.

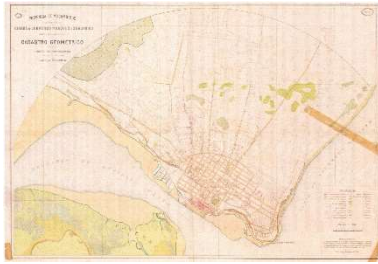


Figura 18 – “Planta da Cidade de Lourenço Marques e subúrbios (pormenor do limite urbano e expansão/integração da Polana e parte da Ponta Vermelha) (1912)”.
Fonte: Mendes, Rui Paes (2011). A cidade colonial e a estruturação do território em Moçambique: a evolução urbana de Lourenço Marques/Maputo, Beira, Nampula e Porto Amélia/Pemba. s. n. Print. Tese de Doutoramento. Porto: FLUP, p. 247, fig. 6.27. Original disponível na Biblioteca Digital do Instituto de Investigação Científica e Tropical.

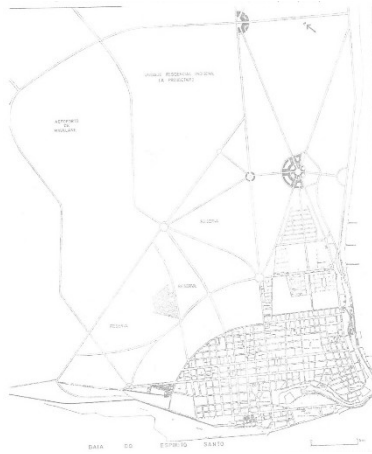


Figura 19 – “Plano Geral de Urbanização de Lourenço Marques (1952)”.
Fonte: Mendes, Rui Paes (2011). A cidade colonial e a estruturação do território em Moçambique: a evolução urbana de Lourenço Marques/Maputo, Beira, Nampula e Porto Amélia/Pemba. s. n. Print. Tese de Doutoramento. Porto: FLUP, p. 261, fig. 6.41. Original em Mendes, Maria Clara (1985, p.97).

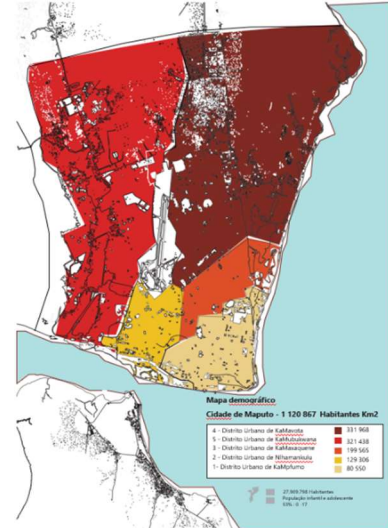


Figura 20 – “Mapa demográfico, cidade de Maputo”, Titos Pelembe, 2019.
Fonte: Acervo FBAUP.

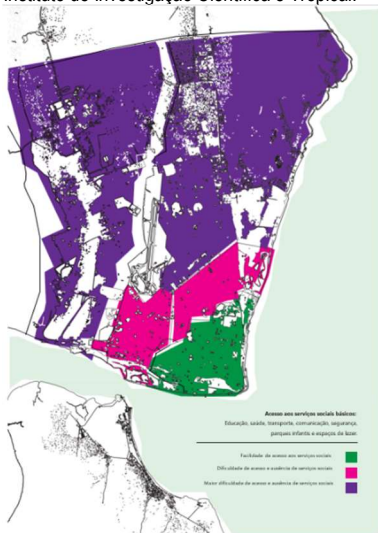


Figura 21 – “Acesso aos serviços sociais básicos”, Titos Pelembe, 2019.
Fonte: Acervo FBAUP.

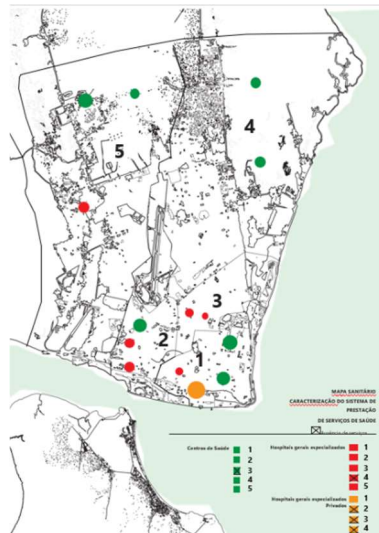


Figura 22 – “Mapa sanitário”, Titos Pelembe, 2019.
Fonte: Acervo FBAUP.



Figura 23 – “Imagem síntese”, Titos Pelembe, 2019.
Fonte: Acervo FBAUP.

“O que você vê quando me vê? - Corpografar rios (In)visíveis através da aparição de Tuca Malungo no Porto”, de Rafael Alves Campos (2022-2023)

O estudante do Programa Doutoral em Educação Artística da U.Porto tem desenvolvido estudos sob um prisma atento a temas decoloniais e a temas sobre identidades, abordando o corpo com instrumento e sujeito da criação de atividades performativas de resistência, de ação política, na sua relação simbiótica com o espaço público urbano. São atividades geradoras de produtos cartográficos de raiz artística, entre outros, que visam contribuir

para o pretendido retomar de temas calados, apagados, e ressignificá-los e resistir. Assim, encontrou-se a utilizar um conceito, *corporografia*, que identificou em Britto & Jacques (2008) e Freire (2019). A performance e os mapas que executou no âmbito da RDIT, no Porto, resultam de um processo de aprendizagem feito ao longo do semestre sobre como aplicar a outras cidades o que explorara em Florianópolis.



Figura 24 – “Província de S. Catharina”, mapa XIX
in Atlas do Império do Brazil, 1868
Fonte: Almeida, C.M. (1868). Atlas do Império do Brazil compreendendo as respectivas divisões Administrativas, eclesiasticas, Eleitoraes e Judiciárias. Rio de Janeiro: Lithographia do Instituto Philomathico.
[Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/179473>].



Figura 25 – “Planta da zona entre a Capela de Santo André e a Rua do Senhor do Bonfim, mostrando a arca de água junto à Ponte das Patas, o traçado do aqueduto que daí parte para a cerca do Convento de Santo Antônio, Campo de São Lázaro e fonte, e o novo traçado proposto, por Teodoro de Sousa Maldonado”, 1795.
Fonte: CM Porto, AH-AMP: PT-CMP-AM/PUB/CMPRT/OM/1698/023.



Figura 26 – O tigre “Tuca Malungo” (a partir de Debret, 1820-30), Rafael Alves Campos, 2023.
Fonte: Rafael Alves Campos.



Figura 27 – Registos de performance, Rafael Alves Campos, 2023.
Fonte: Rafael Alves Campos.

Ora, os produtos da Cartografia Histórica que o estudante tomou para estruturar a sua performance, identificando pontos de semelhança entre o Rio da Bulha, em Florianópolis e o aqueduto que sai do Poço das Patas, no Porto, foram: “Província de S. Catharina”, mapa XIX, in Atlas do Império do Brazil, 1868 (Figura 24) e “...a arca de água junto à Ponte das Patas, o traçado do aqueduto que daí parte para a cerca do Convento de Santo Antônio, Campo de São Lázaro e fonte, e o novo traçado proposto,...”, 1795 (Figura 25). Nestas peças pôde identificar os territórios das pessoas escravizadas ao longo do Rio da Bulha, e das mulheres subjugadas do Porto industrial do séc. XIX, nas Fontainhas. Tal como fizera em Florianópolis para o presentemente encanado Rio da Bulha (Campos &

Santos, 2021), desenhou um mapa do que chamou o “rio invisível das carquejeiras”, no Porto. Para ativar os espaços e, como referiu no seu resumo alargado, “produzir políticas de existência e cura”, “liberando o corpo ancestral das marcas da branquitude”, ou seja, opressão, invocou uma *aparição* – outro conceito por si tratado, referindo Caridade, 2021 – de Tuca Malungo. Esta entidade é uma personificação de um “tigre”, pessoa escravizada, negra, com máscara branca ocultando a cara, e que carregava os dejetos da população livre de Florianópolis para o rio. As marcas da amónia que lhe escorria pelo corpo, corroía-lhe a pele negra de riscas brancas e, daí, o nome.

No Porto, nas Fontainhas e imediações Tuca Malungo libertou as Carquejeiras, as lavadeiras e as mulheres que, além de mães e cônjuges, eram ainda operárias à peça dentro das suas exíguas e insalubres casas alinhadas nos estreitos logradouros do Porto. Tuca Malungo fez uso de evocações interpretativas de rituais relacionados com crenças de matriz africana, como o canto do Ponto de Oxum e a distribuição de lírios – a flor de Oxum –, para sensibilizar para a espiritualidade e a reconexão com o ancestral. Estes elementos foram utilizados como forma de purificação e ressignificação do território e do próprio corpo, permitindo a criação de um diálogo entre passados de opressão de corpos e futuros de cura e resistência (Figuras 26 e 27).

Foi, portanto, o estudo de dois produtos da Cartografia Histórica que permitiu a aplicação de uma prática artística noutra território; uma prática artística que questionou as estruturas coloniais, raciais e de género presentes no espaço público e permitiu a criação de novas narrativas ao ocupar e ressignificar lugares historicamente marcados por opressão ou apagamento cultural.

“Disputa: o corpo *citified* e a cidade corporizada”, de Margarida Silvestre (2019-2020)

A estudante do Mestrado Integrado em Arquitetura da U.Porto interessou-se pelo fenómeno da prostituição feminina na cidade do Porto, percebendo a sua distribuição espacial no território da cidade, de modo a recolher a persistência desta atividade em certos espaços. Este trabalho bosquejou uma análise da cidade a partir da sua relação com o corpo feminino estigmatizado pela prostituição, levantando questões sobre como corpo e território se moldam mutuamente, sob o estudo que fez de “Bodies-Cities”, de Elizabeth Grosz (1992). O objetivo foi evidenciar os territórios marginalizados, muitas vezes invisibilizados, procurando compreender os impactos sociais e históricos que os influenciaram. Nesse sentido, a palavra “disputa” foi estruturante no trabalho, entendida como um confronto de interesses e narrativas.

Para tal, a Cartografia Histórica forneceu produto central: “Carta Topographica da Cidade do Porto - Dirigida e levantada por Augusto Gerardo Telles Ferreira”, 1892 (Figura 28). Comparando essa carta com as plantas atuais, pôde perceber um esboço da inter-relação das dinâmicas da evolução e organização do espaço urbano e da distribuição da prostituição feminina na cidade. Por outro lado, para orientar o seu entendimento, reviu os “Código Administrativo”, 1836, o “Regulamento Policial e Sanitário para Obviar os Males Causados à Moral e à Saúde pela Prostituição Pública”, Lisboa, 1938, e apoiou-se na dissertação de Mestrado “O mundo da prostituição de rua: trajectórias, discursos e práticas. Um estudo etnográfico” de Alexandra Oliveira (2004), assim como o livro de Jorge Vieira (1892), “A prostituição no Porto”. Estas bases mais factuais facilitaram a criação de mapas temáticos

reveladores dos lugares da estigmatização e das *constelações* de relações sociais e territoriais que atravessam a cidade.

Repegando imagens da prostituição em Paris, na viragem do séc. XIX para o XX, de fotógrafos como Eugène Atget (1857-1927) e Brassai (1899-1984), assim como pela especulação gráfica executada em caderno de projeto, em paralelo, a estudante foi descobrindo o contributo que as primeiras e as *Constellation Drawings*, de Pablo Picasso (1924) poderiam dar para a configuração da imagem de síntese deste trabalho (Figura 29). Serviram de mote e guia para representar de forma abstrata os territórios de prostituição e outras zonas de confronto urbano, utilizando pontos e linhas evocativas de mapas.

Este trabalho não pretendeu denunciar, mas antes questionar e debater as dinâmicas territoriais e sociais envolvidas na prostituição feminina, enquanto processo contínuo de estigmatização, exclusão e *invisibilização*.



Figura 28 – “Carta Topographica da Cidade do Porto - Dirigida e levantada por Augusto Gerardo Telles Ferreira”, 1892.
Fonte: CM Porto AH-AMP.



Figura 29 – Imagem síntese, Margarida Silvestre, 2020.
Fonte: Margarida Silvestre.

“Atlas do Arquipélago do Porto”, de Bárbara João Costa (2021-2022)

A Engenheira Civil que concluiu a RDIT como curso de Formação Contínua, também utilizou para base de trabalho o produto de Cartografia Histórico “Carta Topographica da Cidade do Porto - Dirigida e levantada por Augusto Gerardo Telles Ferreira”, 1892, pois é documento fundamental para estudar o que pretendia, as “ilhas” – o Porto, em processo de industrialização no séc. XIX, atraiu muitas pessoas vindas dos territórios rurais, muito pobres; as “ilhas” foram a solução de oferta de habitação a baixo custo, oferta da iniciativa privada que recolher a maior parte da procura; essencialmente, no logradouro do lote estreito do Porto alinhavam-se construções muito simples, em pedra, realizadas à medida dos rendimentos do arrendador, e onde se instalavam famílias de migrantes¹⁰⁷.

Com este trabalho a estudante pretendeu olhar e valorizar os territórios das “ilhas” associados à pobreza e degradação, e assim criar um atlas especulativo que revele existência no tecido urbano dessa forma. Quis evidenciar uma metáfora de insularidade, dada pela própria etimologia, retirando as “ilhas” no mapa da cidade e

¹⁰⁷ A este propósito, relembra-se Teixeira, Manuel C. (2018). *Habitação Popular na Cidade Oitocentista. As Ilhas do Porto*. Porto: Edições Afrontamento. ISBN: 978-972-36-1681-1

formando como que um arquipélago escondido. Deambular – navegar sem Norte – pelas “ilhas” foi o estímulo às emoções que a estudante se desafiou a promover, em linha com uma abordagem *psicogeográfica* inspirada na teoria da deriva do situacionista Guy Debord, Careri F. (2002).

Guiada pela Carta de Telles Ferreira e a planta atual da cidade, a estudante assinalou as “ilhas” recentemente levantadas por Breda Vázquez, *et al.* (2014). Das 957 “ilhas” no Porto, habitadas por cerca de 10.400 pessoas em 2014, tomou uma amostra para este trabalho. Encontradas as escalas de representação adequadas, optou por três escalas diferentes, cada uma abordando um aspeto distinto do *arquipélago* das “ilhas”. A partir daí empregou neste trabalho diferentes técnicas artísticas para explorar diferentes formas gráficas de ocultar e revelar as “ilhas”, remetendo para a linguagem estética de mapas antigos (Figuras 30-32), sempre com uma leitura diacrónica do fenómeno, permitida pela base na Cartografia Histórica.

Com este trabalho, a estudante pretendeu apresentar uma hipótese, do que argumenta serem diversas hipóteses, de promover inúmeras interpretações sobre diferentes elementos da Morfologia Urbana identitários do Porto. Dai poderão ser lançados roteiros reflexivos, estéticos, geográficos, históricos, turísticos e/ou temáticos, potenciando novas narrativas, especialmente para as áreas marginalizadas da cidade.



Figura 30 – Imagem síntese 1, Bárbara João Costa, 2022.
Fonte: Bárbara João Costa.



Figura 31 – Imagem síntese 2, Bárbara João Costa, 2022.
Fonte: Bárbara João Costa.



Figura 32 – Imagem síntese 3, Bárbara João Costa, 2022.
Fonte: Bárbara João Costa.

“Cartografia de descontinuidades na malha urbana do Porto”, de Afonso Oliveira (2021-2022)

O trabalho que agora se aborda foi realizado por um Arquiteto que concluiu a RDIT como curso de Formação Contínua. O trabalho pensa sobre os espaços e formas que resultam de plano e obras de urbanização que, na sua concretização, pelo contexto e pelos mais variados constrangimentos, não articularam convenientemente formas e espaços existentes e propostos, pelas mais variadas razões – algo dentro do que J. M. P. OLIVEIRA (2007, 1.ª Ed. 1973, pp. 345-346) chamara “aleijões”. Serão como que marcas sobranter no espaço urbano restantes de intervenções passadas. Para este fim, foi importante conhecer um pouco da morfogénese de algumas dessas formas e espaços. Assim, foi importante a utilização de produtos da Cartografia Histórica, para poder ler a evolução do espaço ao longo do tempo. Este estudante utilizou, também, a “Carta Topographica da Cidade do Porto - Dirigida e levantada por Augusto Gerardo Telles Ferreira”, de 1892.

A atenção foi dirigida aos *aleijões* no interior da área já urbanizada da cidade no final do séc. XIX. O objetivo principal foi especular soluções plásticas do foro da arte e da arquitetura, já experimentadas noutros países, que

pu­dessem con­fi­gurar de­sa­fios para a in­ter­ven­ção em es­paço pú­blico a apre­sen­tar ao poder au­tár­qui­co. De­pois de um lev­an­ta­men­to das si­tu­ações, fei­to no ter­re­no e por com­pa­ra­ção com a carta de Telles Fer­reira, o es­tu­dante fez um ma­pe­a­men­to dos casos re­col­hi­dos, ten­do-os a­grupado em cin­co ca­te­go­rias: mu­ros de su­por­te de terras (109 si­tu­ações), a­floramentos ro­chosos so­brantes (32), es­tru­tu­ras viá­rias (5), ruínas por de­molir (17) e sa­liên­cias na face de uma rua ou pra­ça (64 ex­emplos). Lev­an­tados os ex­emplos, o es­tu­dante ma­peou-os, assim como os seus per­cursos pela ci­dade, uti­lizando téc­nicas livres para ex­ecutar esses re­gistros (Fi­guras 33-35). De­pois, por com­pa­ra­ção de plan­tas, pro­curou en­con­trar um nex­o entre cada um dos ex­em­plares, com base no con­he­ci­mento da e­vo­lu­ção da forma da ci­dade desde o re­gis­trado na carta de 1892.

Pa­ra­lelamente, o es­tu­dante foi pes­qui­san­do ex­emplos de in­ter­ven­ção ar­ti­stí­ca e/ou ar­qui­te­to­ní­ca neste tipo de si­tu­ações. Fê-lo na es­teira das Acupun­tu­ras Ur­banas e ten­do em mente os en­si­na­mentos de Gordon Cullen (1961). Foi uma pes­qui­sa que in­flu­en­ciou a busca na ci­dade pelos *aleijões* e, por outro lado, estes úl­ti­mos, à medida que iam sendo lo­ca­lizados e ca­ta­logados, tam­bém aju­davam a se­lec­ionar os ex­emplos de in­ter­ven­ção que po­deria propor. O mé­todo con­duziu à elei­ção de duas pro­postas: os Pocket Gardens e gal­erias de arte ao ar livre. Os Pocket Gardens, como o Paley Park, in­augurado nos anos 60 do séc. XX, em Nova Iorque, in­stalam-se em pe­quenos ou pou­co aptos lotes ur­banos para criar jar­dins de pro­ximidade para aces­so pú­blico e, assim, be­ne­ficiam a comu­nidade local e am­biente ur­bano. As gal­erias de arte ao ar livre, como o Mural da Restau­ração, no Porto, são ex­emplos de pe­quenas es­tru­tu­ras que podem re­sponder a ques­tões fun­cionali­zas, como o su­por­te de terras, por ex­emplo, pro­movem e di­namizam a arte em es­paço pú­blico. Desta abor­dagem, o es­tu­dante lan­çou-se à criação de al­gumas im­agens de ten­ta­ti­vas de ilus­tração da apli­cação das pro­postas em es­paço ur­bano. Como in­ten­ção úl­tima, in­dicou a de­cisiva in­ten­ção da criação de re­des destas in­ter­ven­ções, muito es­po­letadas quer pelas vi­agens re­ali­zadas a­quan­do da de­scoberta e re­feren­ciação es­pacial de cada um dos *aleijões*, quer pela sua clas­si­fi­cação.



Figura 33 – Plantas de trabalho, Afonso Oliveira. 2022.
Fonte: Afonso Oliveira.



Figura 34 – Proposta de arte em espaço público, Afonso Oliveira. 2022.
Fonte: Afonso Oliveira.



Figura 35 – Propostas de Pocket Gardens, Afonso Oliveira. 2022.
Fonte: Afonso Oliveira.

Ora, a encerrar, im­porta de­stacar a im­por­tância do apoio da carta de Telles Fer­reira para que, a fundar estas in­ter­ven­ções, ou ex­emplos de in­ter­ven­ções, haja um lastro no con­he­ci­mento da e­vo­lu­ção da forma ur­bana. Por fim, a carta tam­bém deu su­por­te para es­tru­tu­rar as re­des acima re­feridas numa ló­gica da pro­moção da di­vul­gação do con­he­ci­mento da e­vo­lu­ção da forma ur­bana. Tal lastro con­stituiu uma aposta na par­ceria entre arte e ciência como meio para camin­hos ar­ti­stí­cos po­ten­cialmente mais ricos.

Notas de encerramento

Dos resultados apresentados, julgamos ter deixado pistas de como a Cartografia Histórica pode ser importante no contexto na atividade criativa interdisciplinar e ser relevante como ferramenta de análise e inspiração. Este texto procurou destacar como o uso da Cartografia como base científica pode abrir vias de expressão subjetiva, no campo comum à Arte, Ciência e Técnica. Ao conjugar a análise espacial e temporal, a Cartografia Histórica oferece um alicerce sólido para investigações inter e transdisciplinares, procurando refletir sobre a evolução dos territórios e suas identidades. Combinação de métodos inovadores, como o *research-based learning* e práticas experimentais, demonstrou ser eficaz na criação de representações que cruzam fronteiras disciplinares.

Os projetos da UC *InovPed* “Representações, Desenhos e Imagens do Território” que apresentámos ilustram a amplitude das possibilidades de exploração criativa e evidenciaram a capacidade da Cartografia em alimentar narrativas que vão além do factual, tocando o simbólico e o interpretativo.

Num âmbito mais alargado, a utilização da Cartografia Histórica em diversas áreas da educação e da investigação, tentámos exemplificar, poderá promover abordagens únicas e transformadoras, valorizando a subjetividade e a criatividade enquanto componentes fundamentais na compreensão plural dos territórios ao longo do tempo.

Referências bibliográficas e *webgráficas* retiradas dos trabalhos dos estudantes

(além das que já constam nas imagens)

“A cidade através de metáforas: abordagens teóricas e experiências do espaço urbano teresinense”, de Erysson Faustino de Oliveira (2022-2023)

- Augé, M. (1994). *Não-Lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. São Paulo: Papyrus Editora.
- Calvino, I. (1972). *As cidades invisíveis*. São Paulo, Brasil: Companhia das Letras.
- Castells, M. (1999). *A sociedade em rede. A era da informação: economia, sociedade e cultura*. São Paulo: Editora Paz e Terra.
- De Certeau, M. (2014). *A Invenção do Cotidiano: 1. Artes de Fazer*. 7ª edição. Petrópolis: Vozes.
- Harvey, D. (1993). *A Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola.
- Jacobs, J. (2011). *Morte e vida das grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes.
- Koolhaas, R. (1997). *Delirious New York. A retroactive manifesto for Manhattan*. Itália: Monacelli Press.
- La Cecla, F. (2011). *Contra a arquitectura*. Lisboa: Caleidoscópio.
- Lynch, K. (2014). *A Imagem da cidade*. Lisboa: Edições 70.
- Lynch, K. (2009). *A boa forma da cidade*. Lisboa: Edições 70.

- Marshall, S. (2009). *Cities, design and evolution*. Londres: Routledge.
- Sennett, R. (2022). *Los usos del desorden. Identidad personal y vida urbana*. Madrid: Alianza Editorial.
- Sorkin, M. (1993). *Local Code: the constitution of a city at 42°N latitude*. Nova Iorque: Princeton Architectural Press.

“A influência da cultura no território: o caminhar no Lubango”, de Daniel João (2023-2024)

- Azevedo, J.M. (2024). *A Colonização do Sudoeste Angolano - Do deserto do Namibe ao planalto da Huíla 1849-1900* [Tese de Doutoramento - Fundamentos de la Investigación Histórica]. Salamanca: Facultad de Geografía e Historia Universidad de Salamanca.

[disponível em: <http://hdl.handle.net/10366/125978>]

- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington: Island Press.
- Jacobs, J. (2011, 1.ª Ed. 1961). *Morte e vida das grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes.
- Lerner, J. (2003). *Acupuntura Urbana*. Rio de Janeiro: Editora Record

“Roots 0.2-0.4 MPa”, de Marta Marino (2022-2023)

- Clément, G. (2014). *Manifeste du tiers paysage*, Sens & Tonka

[disponível em: <http://www.biodiversiteetbati.fr/Files/Other/DocCompIGTBPU/F05-ManifesteTiersPaysageGClement.pdf>]

- Galimberti, U. (2006). "Se la tecnica uccide la natura". Texto online no website da Feltrinelli Editore

[disponível em: <https://www.feltrinellieditore.it/news/2006/08/28/umberto-galimberti-se-la-tecnica-uccide-la-natura-7182/>]

- Thorsten, K. & Fricke, W. (2010) "Toots pressure and a solute reflection coefficient close to unity exclude a purely apoplectic pathway of radial water transport in barley (*Hordeum vulgare*)", in *New Phytologist*, Volume 187, Issue 1, p. 159/170.

[disponível em: <https://nph.onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1469-8137.2010.03240.x>]

“Representação temática e expressiva do espaço urbano da cidade de Maputo”, de Titos Moisés Pelembe (2018-2019) – acervo FBAUP

- Corrêa, A. (1989). *O espaço Urbano*. São Paulo: Editora Ática S.A.
- Gelabert, L. et. al. (2015). *Cartografia, topografia, convenciones gráficas e imagen digital*. 1ª. Edição. Madrid: Editora Cátedra.
- Instituto Nacional de Estatística (2019). *Recenseamento Geral da População e Habitação. (IV CENSO 2017)*.

[disponível em <http://www.ine.gov.mz>]

“O que você vê quando me vê? - Corpografar rios (In)visíveis através da aparição de Tuca Malungo no Porto”, de Rafael Alves Campos (2022-2023)

- Almeida, C.M. (1868). *Atlas do Império do Brazil*. Rio de Janeiro: Lithographia do Instituto Philomathico.

- Britto, F. D. de, & Jacques, P. B. (2008). “Cenografias e Corpografias Urbanas: um diálogo sobre as relações entre corpo e cidade”. In *Caderno Do PPG-AU - Paisagens Do Corpo. Número Especial*, 79–86.

[disponível em: <https://www.ptonline.com/articles/how-to-get-better-mfi-results>]

- Campos, R. A., & Santos, R. G. dos. (2021). “Caminhando sobre as águas invisíveis com(o) tiges. Corpografia errante sobre o Rio da Bulha e a negritude em Florianópolis SC”. In *Arquitextos* (Vol. 22, Issue N.259.14, pp. 1–17). *Vitruvius*.

[disponível em: <https://doi.org/ISSN-1809-6298>]

- Caridade, W. D. (2021). *Aparições e Homens Negros: masculinidades, racismo e a construção por meio do simbólico*. [Dissertação de Mestrado]. Brasília: Universidade de Brasília - UNB.

- Freire, I. M. (2019). *Diário corpografias: aprenda a registrar suas memórias corporais*. Potlach Editora.

“Disputa: o corpo *citified* e a cidade corporizada”, de Margarida Silvestre (2019-2020)

- Grosz, E. (1992). “Bodies-Cities” in Colomina, B. *Sexuality & Space*. Princeton Architectural Press: New York.

- Oliveira, A. (2004). *As Vendedoras de Ilusões. Estudo sobre a prostituição, alterne e striptease*. Editorial Notícias: Lisboa.

- Vieira, J. (1892). *A prostituição no Porto*. Porto: Tipografia de José da Silva Mendonça

“Atlas do Arquipélago do Porto”, de Bárbara João Costa (2021-2022)

- Careri F. (2013, 1.ª Ed. 2002). *Walkscapes - O caminhar como prática estética*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili

- Vázquez, I.B. & Conceição, P. (Coord.) (2015). *‘Ilhas’ do Porto - Levantamento e Caracterização*. Porto: CITTA / Instituto da Construção / FEUP /CMP.

[disponível em: <https://www.domussocial.pt/files/uploads/cms/1623146207-UU5TLdvutz.pdf>]

“Cartografia de descontinuidades na malha urbana do Porto”, de Afonso Oliveira (2021-2022)

- Câmara Municipal do Porto (2021). *Regulamento do Plano Director Municipal do Porto*. Porto: CMP | DMU | DMPU | DMPOT.

[disponível em:

[https://portaldomunicpe.cm-](https://portaldomunicpe.cm-porto.pt/documents/20122/437751/Regulamento_altera%C3%A7%C3%A3o+por+adapta%C3%A7%C3%A3o.pdf)

[porto.pt/documents/20122/437751/Regulamento_altera%C3%A7%C3%A3o+por+adapta%C3%A7%C3%A3o.pdf/ceef7c02-8625-2d07-1674-afc0c4c4aa4f?t=1642676889761](https://portaldomunicpe.cm-porto.pt/documents/20122/437751/Regulamento_altera%C3%A7%C3%A3o+por+adapta%C3%A7%C3%A3o.pdf/ceef7c02-8625-2d07-1674-afc0c4c4aa4f?t=1642676889761)]

- Cullen, G. (1996, 1.^a Ed. 1961). *Paisagem Urbana*. Lisboa: Edições 70.

Referências bibliográficas

Cardoso, V., Fernandes, M.G. e Rodrigues, C (Eds.) (2021) *Representações, Desenhos e Imagens do Território*. Porto: i2ADS. Instituto de Investigação em Arte, Design e Sociedade, CEGOT. Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, CITTA. Centro de Investigação do Território, Transportes e Ambiente. [disponível em: https://i2ads.up.pt/wp-content/uploads/2022/02/representacoes_desenhos_imagem_territorio_web.pdf]

Feitoza, S. e Silva, M. (2022). “O som como pincel e tinta: cartografias sonoras da periferia de Maceió”, in Costa, A.G. e Cintra, J.P. (Coord.) *Anais do IX Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica e IV Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica*. Belo Horizonte: UFMG/IGC, pp. 105-118. [disponível em: <https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/assets/docs/CadernoResumo4SLBCH4SBCH.pdf>]

Fung, D. (2017). *Connected Curriculum for Higher Education*, UCL Press. [disponível em: <https://doi.org/10.2307/j.ctt1qpw8nf>]

Guerra, A. E.; SANTOS, M. M. D. (2011). “O ‘Atlas do Império do Brasil’: uma proposta de definição dos limites do Brasil no século XIX”, in Fernandes, M.G. (Coord.) *Atas do IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*. Porto: FLUP. [disponível em: <http://eventos.letras.up.pt/ivslbch/comunicacoes/66.pdf>]

Oliveira, J. M. P. (2007, 1.^a Ed. 1973). *O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento*. Porto: Edições Afrontamento.

Santil et al., (2011) “Os Simpósios Luso-Brasileiros e as áreas de estudos em Cartografia Histórica”, in Fernandes, M.G. (Coord.) *Atas do IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*. Porto: FLUP. [disponível em: <http://eventos.letras.up.pt/ivslbch/comunicacoes/66.pdf>]

Teixeira, Manuel C. (2018, 1.^a Ed. 1988). *Habitação Popular na Cidade Oitocentista. As Ilhas do Porto*. Porto: Edições Afrontamento.

ÁREA TEMÁTICA 6 – CARTOGRAFIA E TOPONÍMIA HISTÓRICA

Fontes para a toponímia de Minas Gerais no Brasil do século XIX: os roteiros e perfis de Virgil von Helmreichen

Antônio Gilberto Costa¹

Márcia Maria Duarte dos Santos¹

¹ Centro de Referência em Cartografia Histórica-UFMG, Belo Horizonte, MG Brasil

ag.costa@uol.com.br; mdsantosy@yahoo.com.br

Resumo

Como se sabe, documentos cartográficos produzidos ao longo dos séculos XVIII e XIX têm sido sistematicamente pesquisados e constituem importantes fontes para estudos toponímicos. É certo que alguns desses documentos trazem consigo traçados de itinerários de viagens oficiais ou não, com propósitos administrativos ou de interesse científico, que com frequência se fazem acompanhar por notas explicativas e perfis ainda pouco explorados. De modo geral, os autores desses perfis eram naturalistas que apresentavam alguma formação em Geologia, Engenharia de Minas, Geografia, Metalurgia e Botânica. Nesse grupo, destacaram-se naturalistas austríacos e outros de origem alemã, provenientes das regiões do Hesse e da Baviera, que deixaram esses registros dos itinerários de suas expedições científicas, normalmente acompanhados por perfis descritivos com rico registro toponímico. Em 1836, chegou ao Brasil o engenheiro de minas, austríaco de Zalzburg, e chamado Virgil v. Helmreichen. No tempo de suas viagens, Helmreichen, explorou diferentes regiões de Minas Gerais, como os distritos de Serro do Frio e Minas Novas, esteve em regiões próximas aos rios São Francisco e Jequitinhonha e destacou ter sido o primeiro viajante com formação a visitar o distrito diamantífero da Serra de Grão Mogol. Em 06 de maio de 1846, em correspondência ao Sr. Bergrath Haidinger e antes de dar início à sua grande viagem para oeste, buscando ultrapassar a cordilheira dos Andes, que de fato terminou em Assunção, no Paraguai, e que acabou por custar a sua vida em 1852, Helmreichen relatou uma das suas viagens a Minas, destacando a região mineira da Candonga e Morro Velho bem como sua presença na região da *Serra do Grão Magor*. Por conta de seus deslocamentos foram produzidos perfis geológicos, sendo um deles aqui considerado, seja pelas contribuições geológicas, seja pela toponímia.

Palavras-chave: Perfis Geológicos, Toponímia Histórica; Cartografia Histórica; Minas Gerais;

Introdução

O estado da arte dos estudos toponímicos se expandiu muito a partir do emprego, de forma mais sistemática, de mapas históricos, como fontes primárias de dados, nos últimos dez anos. No que diz respeito às investigações sobre a toponímia de Minas Gerais, compreendendo os documentos citados, nota-se, de modo geral, que se referem: de um lado, às escalas geográficas, relativas às circunscrições coloniais da América portuguesa, denominadas Capitania e Comarcas, dos Setecentos aos Oitocentos Joanino; de outro lado, apresentam escalas cartográficas que, correspondendo a graus de generalização diferentes, abrangem, porém, mapas da mesma espécie ou natureza. Ou seja, os mapas, em questão, abordam os mesmos elementos planimétricos e altimétricos do espaço geográfico representado.

Pesquisadores sobre a toponímia mineira tem procurado, mais recentemente, expandir as amostras de mapas escolhidos para suas investigações, com vistas à abordagem de outras escalas geográficas - circunscrições político-administrativas ou regiões, diferentes tipos de documentos e de outros períodos históricos, que não o colonial e que no caso atual cobre parte do imperial. Nesta direção, a pesquisa envolvendo outros tipos de documentos, como aqueles que trazem consigo traçados de itinerários de viagens oficiais ou não, com propósitos administrativos ou de interesse científico, e que com frequência se fazem acompanhar por notas explicativas e perfis, podem ainda ser considerados pouco explorados no âmbito da pesquisa da toponímia. Como exemplo pode ser citado o estudo de um perfil

topográfico, elaborado pelo engenheiro James W. Wells, em 1874, na escala 1: 100 000, no projeto do prolongamento da Estrada de Ferro D. Pedro II, pelos vales do Alto Paraopeba e Alto São Francisco, na Província de Minas Gerais (Santos et al., 2019, p. 175-197).

Visando uma contribuição para com os estudos toponímicos, alguns perfis, nomeadamente geológicos, bem como suas notas e outras informações sobre regiões remotas do interior do território da América portuguesa ou do Brasil Império encontram-se em processo de pesquisa. No período colonial, seus autores, engenheiros militares, padres jesuítas, cartógrafos amadores, aqui entendidos como naturalistas, eram quase sempre luso-brasileiros. A partir de 1808, com a transferência da Família Real para o Brasil e envolvendo tempos de reino e império, estes autores foram de diferentes nacionalidades.

É de se ressaltar que a pesquisa em desenvolvimento tem por objetivo geral contribuir com a ampliação do conhecimento sobre os topônimos mineiros, mas não só no sentido de aumentar o número de nomes próprios de lugares já arrolados, dos tipos de acidentes geográficos que se referem, sua natureza, motivações e origens, presentes em banco de dados históricos, mas sobretudo, sobre aqueles com motivação de cunho geológico.

A par disso, procura-se também acompanhar as variações ortográficas e fonéticas, mudanças parciais, totais ou manutenção dos nomes, comparativamente aos registros conhecidos. E, por fim, trata-se também de conhecer as mudanças referentes aos acidentes geográficos, a manutenção desses acidentes e sua evolução, ou o seu estiolamento, a par da atualização geográfica e linguística dos topônimos em questão. A propósito do estágio em que se encontra a investigação, tendo-se ultrapassado o levantamento dos topônimos dos croquis, encontra-se em curso a sua caracterização e sua análise geográfica – histórica e atual. Nesta comunicação, além de apresentar alguns resultados quantitativos sobre o levantamento realizado, serão expostas considerações sobre o valor do conhecimento dos acidentes geográficos, dentre as variáveis geográficas, que são estudadas, tendo em vista estudos toponímicos e de geografia histórica.

Os naturalistas viajantes pelo Brasil, entre fins do XVIII até meados do século XIX

Anteriormente à chegada da Família Real portuguesa ao Brasil, prevaleceu a determinação de que apenas portugueses e brasileiros, como José Bonifácio de Andrada, José Vieira Couto e Silva e Manuel Ferreira da Câmara Bittencourt e Sá, poderiam empreender estudos e observações na América portuguesa e em especial nas regiões das minas. O Brasil continuava praticamente fechado ao olhar estrangeiro.

Dessa época vamos encontrar raras descrições de itinerários de viagens, como aquelas feitas por José Vieira Couto, médico residente no Tejuco. Vieira Couto já havia sido encarregado de fazer observações mineralógicas e metalúrgicas para a Comarca do Serro do Frio, incluindo, entre outras, as ocorrências naturais de salitre de Monte Rorigo, próximas à barra do Paraúna e ao rio das Velhas e representadas na Carta das Nitradeiras de Monte Rorigo. Durante sua permanência em Vila Rica, Vieira Couto fez outra viagem, essa por ordem do Exmo. General da Capitania de Minas Gerais, o Governador Bernardo José de Lorena. A expedição foi iniciada em 24 de abril de 1800 até a região dos sertões do Abaeté, descritos pelo autor com o nome de Nova Lorena Diamantina, em homenagem ao Governador Bernardo José de Lorena (Costa, 2005, p.111).

A expedição tinha por propósito averiguar a veracidade de notícias da ocorrência abundante de diamantes, ouro, prata e galena naquela região. Dessa viagem resultou um documento intitulado: *Memória sobre as minas da Capitania de Minas Gerais, suas descrições, ensaios e domicílio próprios; à maneira de itinerário com um apêndice sobre a nova Lorena Diamantina, sua descrição, suas produções mineralógicas, e utilidades, que deste país possam resultar ao Estado, escrito em 1801*. Do documento descritivo da expedição, ainda que apontado como sendo um roteiro, não consta nenhum registro de plantas ou perfis. Mas, com a abertura dos portos do Brasil, a partir de

1809, ocorreu uma progressiva entrada de estrangeiros no país, em especial de pesquisadores naturalistas e ilustradores científicos, que passaram a percorrer o território português na América, resultando na produção de documentos descritivos incluindo perfis e roteiros. Dentre eles destacam-se os convidados por D. João VI, a partir de 1809, e aqueles que acompanharam a Arquiduquesa da Áustria, a Imperatriz Leopoldina, em 1816. Para os viajantes dessa época, a *Estrada Real* do Rio de Janeiro para Vila Rica ou para o Tijuco, ou o *Caminho Novo* e principalmente a via do Proença ou *Caminho do Inhomirim* eram as principais alternativas para se alcançar as terras das Minas Gerais, de Goiás e Mato Grosso, a partir do Rio de Janeiro.

Já do período pós abertura, mas antecedendo a chegada dos estrangeiros, não se pode deixar de mencionar o documento produzido por Caetano Luis de Miranda e intitulado [Itinerário da] *Viagem de João Severiano Terrabuzi do Rio de Janeiro ate a Villa do Bom Sucesso em Minas Novas em 1814* (Documento sob a guarda do MO). Identificado como um itinerário ou roteiro, o documento traz detalhada relação de topônimos por onde seguia o *Caminho do Inhomirim*, desde o Rio de Janeiro até Vila Rica (Costa, 2005, p. 114). Da capital da Capitania de Minas Geraes, Terrabuzi seguiu viagem para a Vila do Bom Succeso [Minas Novas], passando pelo Arraial do Tejuco [Diamantina]. O documento tem grande importância por se tratar de um dos poucos com registro dos traçados dos caminhos do Campo e do Mato, aqui denominados por *Estrada do Campo*, passando por Sabará, Congonhas e pelo vale do Paraúna e *Estrada do Mato Grosso*, passando por Catas Altas, Conceição do Mato Dentro, Serro e Milho Verde.

Em período posterior a 1816, destacam-se documentos envolvendo perfis, além de mapas, produzidos por naturalistas estrangeiros, que apresentavam alguma formação em Geologia, Engenharia de Minas, Geografia, Metalurgia e Botânica. Deste grupo, foram escolhidos para serem tratados em detalhe, aqueles documentos com conteúdo geológico, ainda pouco explorados e produzidos por austríacos e alemães. Estes naturalistas, ao contrário dos demais, deixaram os registros dos itinerários de suas expedições científicas em mapas, que normalmente se fizeram acompanhar por perfis descritivos com rico registro toponímico na área das geociências.

Perfis e outros registros produzidos na primeira metade do século XIX

Levando-se em conta interesses da pesquisa direcionados, neste primeiro momento, para documentos e seus registros toponímicos com forte relação geológica, podem ser mencionados três destes naturalistas. O alemão barão Wilhelm Ludwig von Eschwege, o austríaco Johann Emmanuel Pohl e um outro austríaco, Virgil von Helmreichen. Todos eles acorreram ao Brasil e passaram por Minas Gerais durante a primeira metade do século XIX, por contrato de serviços, por convite de membro da família real ou por interesses próprios (Costa, 2005, p. 108-139). Neste trabalho serão considerados os registros produzidos por Virgil v. Helmereichen zu Brunnfeld, que dos três mencionados, é o menos conhecido.

Virgil v. Helmreichen, que era austríaco, tinha formação nas áreas da Engenharia de Minas e Geologia pela Academia de Minas do Império Áustro-Húngaro, em Schemnitz (atual Eslováquia). Chegou ao Brasil em 1836 e sempre se manteve com recursos provenientes de seus trabalhos com empresas mineradoras locais. Inicialmente, foi contratado para trabalhar na Mina do Morro das Almas, localizada cerca de 5km a sudoeste do Pico de Itabirito, pertencente a companhia inglesa The Brazilian Company Ltda. Trabalhou ainda nas minas vizinhas Cata Branca e Aredes desta mesma companhia. Prestou serviços também para a Imperial Brazilian Mining Association nas minas de Gongo Soco, Antônio Pereira e Cata Preta e em outras como a Morro Velho da St. John D' el Rey Mining Company. Os rendimentos financeiros de seu trabalho nas companhias de mineração, de estudo das mineralizações auríferas e viabilidade econômica de exploração,

possibilitaram a realização de suas ambições científicas, fazer viagens de pesquisas geológicas principalmente para estudo das regiões diamantíferas e auríferas do Brasil.

Com esta determinação, Helmreichen explorou diferentes regiões de Minas Gerais, como os distritos de Serro do Frio e Minas Novas, esteve em regiões próximas aos rios São Francisco e Jequitinhonha e se destacou, conforme sua própria observação, por ter sido o primeiro viajante com formação a visitar o distrito diamantífero da Serra de Grão Mogol. Em 06 de maio de 1846, em correspondência ao Sr. Bergrath Haidinger e antes de dar início à sua grande viagem para oeste, buscando ultrapassar a cordilheira dos Andes, Helmreichen relatou uma das suas viagens a Minas, destacando a região mineira da Candonga e Morro Velho bem como sua presença na região da *Serra do Grão Mogor*.

Como comprovações de suas andanças por Minas, podem ser mencionados os três perfis ou seções geológicas manuscritas (Fig. 1), que cortam a Província de Minas Gerais por regiões auríferas e diamantíferas, assim como inúmeras cadernetas com anotações e desenhos de campo, que se encontram sob a guarda do Museu da Academia de Ciências de Viena (Fig. 2).

Helmreichen também produziu um mapa com hidrografia, vilas, caminhos e principais elevações, na escala 1:250.000, abrangendo a área delimitada pelos rios Doce e Piranga, a leste, o rio Paraopeba, a oeste, e no sentido norte-sul os limites são respectivamente as cidades de Sabará e Queluz (Conselheiro Lafaiete). Há também traços demarcando a distribuição espacial das formações ferríferas, que são linhas duplas em vermelho fraco que remetem imediatamente ao atual Grupo Itabira do Supergrupo Minas. A área do Complexo granito-gnáissico do Bação está delimitada pelo traçado do contato com impressionante precisão, assim como há traços que marcam os contatos dos corpos de granito do Complexo Belo Horizonte, Caeté, Bonfim e Santa Bárbara. Helmreichen ainda demarcou a localização de minas de ouro e fábricas de ferro. Este esboço, se terminado, seria o primeiro mapa geológico do Quadrilátero Ferrífero. Sobre os resultados de suas pesquisas na região do Quadrilátero Ferrífero, foi publicado um relatório de viagem, em Viena, no ano de 1847. Não há no texto considerações sobre a gênese ou idade das formações, o Relatório de Viagens em Minas Gerais se restringe, basicamente, a indicação dos locais visitados com descrição das formações rochosas.

Ainda em vida, Helmreichen cuidou para que esses relatos fossem levados ao conhecimento da Sociedade Amigos das Ciências Naturais de Viena por meio de J. K. Hocheder, secretário da Real e Imperial Direção Central das Minas da Áustria. Sua apresentação aconteceu na reunião do dia 05 de fevereiro de 1847. A comunicação foi intitulada *Virgil von Helmreichens Reise in Brasilien*. Atualmente, todo o material produzido por Helmreichen e em parte aqui apresentado, se encontra sob a guarda da Academia de Ciências de Viena, onde foram pesquisados e fotografados. Importante destacar, que, em 1853, um funcionário do Consulado do Brasil em Dresden providenciou cópias que reproduziam os perfis de Helmreichen, contendo informações importantes para o Brasil de meados do século XIX, sendo que destas apenas sete se encontram, atualmente, nos acervos da BN do Rio de Janeiro.

Em 1852, já fora do Brasil, Helmreichen morreu sem ter conseguido dar andamento ao seu projeto mais ambicioso, que consistia na produção de um perfil geológico entre o Atlântico e o Pacífico. Importante registrar que na direção dos Andes, Helmreichen acabou apenas alcançando Assunção, no Paraguai, onde febres se abateram sobre ele, impedindo o seu avanço e que acabaram por lhe custar a vida.

O perfil escolhido de Virgil von Helmreichen

Dos perfis produzidos por Helmreichen, optou-se por trabalhar com aquele (Fig. 3), cuja viagem foi iniciada em 1846, na província do Rio de Janeiro, e que muito em função de paragens de interesses petrográfico e mineralógico, motivaram que a expedição alcançasse as

afamadas lavras de diamante do rio Santo Antônio, em Minas Gerais, cuja localização atual se encontra no município de João Pinheiro. A propósito, este trajeto escolhido pela província de Minas Gerais, se distingue, sobremaneira, daqueles de outros naturalistas estrangeiros que estiveram no Brasil do século XIX.

O trajeto escolhido, que também pode ser identificado como sendo uma Seção Geológica, tem cerca de 100 léguas de comprimento, ou aproximadamente 600 km entre a cidade do Rio de Janeiro e a região do Sertão do São Francisco. Em seu deslocamento, Helmreichen atravessou o Quadrilátero Ferrífero (QF) e no rol de topônimos levantados ao longo de todo o perfil estudado, constituído por 142 elementos, destaca-se o interesse de Helmreichen por algumas localidades do QF. Nesta seção, a representação do QF inicia, de sul para norte, com os granitos do Arraial do Redondo (Alto Maranhão) e Congonhas, seguindo para o xisto argiloso talcífero intercalado com formações ferríferas, itacolomito e itabirito, na região do Pires (Os topônimos Redondo e Pires, assinaladas como “Casa ou Rancho”, no perfil, correspondem, respectivamente, a um distrito e bairro, no município de Congonhas, em Minas Gerais.). O entre Tejuco (Este lugarejo chamado Tejuco em nada tem a ver com o Arraial do Tejuco (atual Diamantina). No caso, o topônimo foi substituído por São Gonçalo do Amarante, depois Amarante e atualmente Amarantina, que é um distrito de Ouro Preto), lugarejo pouco ao norte de Congonhas cuja denominação já desapareceu na toponímia local, e Caeté, inclui a representação inédita de uma estrutura dobrada no QF: a dobra hoje conhecida como Sinclinal de Gandarela. Ao final de sua travessia pelo QF Helmreichen fez uma grande curva na região de Caeté e Sabará para depois seguir para Itabira.

Destaca-se, também, a experiência de Helmreichen em “Congo Soco”, localidade distinguida como “Capella ou Povoação”, no perfil, marcando, dentre outras, sua passagem, desta feita no termo de “Caeté”, onde prestou serviços - O topônimo Congo Soco, situado na freguesia denominada São João do Morro Grande, no termo da vila Caeté, na comarca do Rio das Velhas, corresponde, atualmente, à sede do município Barão de Cocais (Santos e Costa, 2023 – meio digital). Caeté, por sua vez, foi uma das primeiras vilas criadas, ainda no Setecentos, com o nome Vila Nova da Rainha. No perfil, a vila já se chamava Caeté, sendo a sede do município homônimo (Barbosa, 1995, p. 64-65). O topônimo, na época, denominava os remanescentes de uma antiga exploração de ouro, a Mina do Gongo Seco e uma Fazenda que foram adquiridas pela companhia inglesa, a Imperial Brazilian Mining Association, em 1824, que a explorou até 1856. De acordo com Helmreichen, o futuro da mina não era promissor, uma vez que: “A parte leste, muito rica, já foi explorada, e a característica da formação ferrífera se apresenta tão diferente que as possibilidades de encontrar novas riquezas a serem lavradas lá me parecem muito remotas” (Helmreichen, 2002, p.113).

Distingue-se, ainda, dentre as localidades com interesses científicos para Helmreichen, assinaladas no perfil, algumas que mereceram comentários no relatório sobre suas viagens à Minas Gerais, embora mais suscintas do que os referentes à mina de Congo Soco, desenvolvidos em um capítulo no seu relatório (Helmreichen, 2002, p. 35 -46). São elas: “Boa Vista” e “Lagoa Santa”, assinaladas como “Rancho ou Casa”, e “Santo Antônio do Curvelo”, como “Villa”. Em “Boa Vista”, Helmreichen abrigou-se em um “Rancho ou Casa”, com vistas ao exame de ocorrências de topázio e safiras, nas lavras da região. A localidade, onde se encontrava erigida, desde os Setecentos, a capela de Santa Quitéria do Alto da Boa Vista, era uma paragem para os viadantes que transitavam pelo chamado Caminho Velho para as Minas e, como tal, permaneceu nos Oitocentos. Atualmente, ela é marcada também por uma capela, edificada no local da construção do período colonial, mantendo o nome e, apenas, a função religiosa. Nela, cultos e festejos importantes para a comunidade do território em que se encontra, um distrito do município de Ouro Preto, denominado Rodrigo Silva (ex José Correia), ainda são realizados. Boa Vista já tinha sido visitada em outras ocasiões, por Helmreichem, que, na oportunidade que a descreve, no seu relatório, pode examinar mais detidamente a ocorrência do topázio.

Helmreichen esteve em Lagoa Santa para visitar o Dr. Lund, atraído por suas pesquisas e achados e, nas proximidades da localidade, deteve-se em um sítio conhecido como Lapa Vermelha, assinalado no croqui como “Casa ou Rancho”. Nele, em meados da década de setenta, do século passado, foi encontrada a ossada de “Luzia”. O fóssil mais antigo das Américas, do sexo feminino, teria vivido na região, cerca de 11 mil a 12 mil anos atrás, fazendo parte de um grupo nômade, que viviam da caça e da pesca, na área - Atualmente, a Lapa Vermelha é uma propriedade particular – uma fazenda, situada no município de Pedro Leopoldo, no interior da qual uma área foi tombada, denominando-se Monumento Natural Estadual Lapa Vermelha (Santos e Costa, 2023 – meio digital). Nela, encontram-se preservadas áreas, como as das escavações do sítio onde ocorreu o achado do fóssil Luzia, e outros, além de ocorrência de pinturas rupestres em suportes rochosos. Interessa, também, ressaltar, que outro sítio próximo a Lapa Vermelha foi visitado por Virgil von Helmreichen, a Lapa do Sumidouro - O sítio Lapa do Sumidouro é, atualmente, uma área protegida, em que se encontra importantes vestígios arqueológicos, denominada Parque Estadual do Sumidouro (Santos e Costa, 2023 – meio digital). A partir dessa localidade, ele rumou para a Vila Santo Antônio do Curvelo, sobre a qual fez um comentário muito breve, registrando que se encontrava, “quase no meio dos terrenos do calcário de transição com suas grutas de salitre e ossos fósseis”, e já tinha sido descrita, detalhadamente por Lund (Helmreichen, 2002, p. 110) - Os topônimos Lagoa Santa, Lapa Vermelha, Lagoa do Sumidouro e Santo Antônio do Curvelo estão assinaladas, na seção do perfil, identificada por Helmreichen, entre os divisores de águas do rio Santa Bárbara e o Rio das Velhas e o do rio das Velhas ao de São Francisco. Atualmente, a antiga vila de Santo Antônio do Curvelo teve seu nome simplificado para Curvelo e é sede do município do mesmo nome.

De Santo Antônio do Curvelo, Helmreichen rumou em direção ao rio Santo Antônio, situado na Comarca de Paracatu, no termo da vila do mesmo nome, sempre em busca das afamadas lavras de diamante. Neste trajeto ele viajou por áreas de baixas densidades demográficas, denominadas sertões, como já se registrou anteriormente. O rio mencionado pode ser identificado em vários mapas históricos e, atuais, guardando esse nome e percorrendo, até sua foz no rio do Sono, o território do município João Pinheiro, que é o maior município do estado de Minas Gerais - O município de João Pinheiro é composto por sete distritos, a saber: João Pinheiro (Distrito da sede), Caatinga, Canabrava, Luizlândia do Oeste, Olhos d’Água do Oeste, Santa Luzia da Serra e Veredas. Neles, atualmente, além das vilas sedes, encontram-se mais de uma dezena de povoados, núcleos de assentamento de pequenos produtores rurais, e colonização agrícola, relacionados à reforma agrária. Nesse território, ao longo do rio Santo Antônio, os marcos geográficos denominados “Paredão” e “Comércio de Santo Antônio”, não foram ainda identificados, necessitando de investimentos na pesquisa de campo.

A toponímia do perfil geológico entre a Cidade do Rio de Janeiro e o Comércio de Santo Antônio, no Sertão do São Francisco

O traçado dos perfis geológicos, elaborados em tempos passados ou atualmente, são assinalados por acidentes geográficos, os da dimensão física e humana do território representado, e seus nomes próprios, os topônimos, usando signos verbais e não verbais - O acidente geográfico pode ser compreendido como a qualidade ou propriedade não permanente de um sujeito, no caso, um lugar, e corresponde ao vínculo material entre este e o seu nome (Santos e Gomes, 2023 – meio digital). No documento elaborado por Virgil von Helmreichen, os acidentes são anotados, tanto em composição com os topônimos, onde são especificados em 56 % dos 106 elementos do corpus toponímico levantado, quanto na legenda que apresenta seis elementos - “Metrópoli”, “Cidade”, “Villa”, “Freguezia”, “Capélla ou Povoação”, e “Casa ou Rancho”. Os nomes específicos, por sua vez, são registrados, apenas, na representação do trajeto, totalizando 44% dos elementos do rol toponímico.

A modalidade de registro, no perfil, que reúne o acidente e o topônimo, agrega informações geográficas sobre o espaço representado, para além das geológicas. Essa constatação é de importância, com vistas a análise dos sintagmas toponímicos levantados, no perfil estudado, cujos alguns exemplos são mostrados no Quadro 1, uma vez que: de um lado, na sua legenda, encontram-se expressos, apenas, os significados dos sinais, empregados na construção da imagem, concernentes aos acidentes geográficos de natureza humana, apontados anteriormente; e de outro lado, o número significativo de acidentes físicos assinalados no trajeto – 29% do total levantado.

Quadro 1. Sintagmas toponímicos: Exemplos de associação de nomes genéricos e específicos, identificando, respectivamente, o acidente geográfico e o indivíduo, a partir do levantamento de dados do perfil geológico de Virgil v. Helmreichen – Prancha D.

Acidentes Físicos

Acidente Geográfico	Nome Próprio
Termo Genérico ¹	Termo Específico ¹
C° (Córrego)	Lagiado
Lapa	do Sumidouro
Morro	dos Urubus
Rib ^m (Ribeirão)	do Inferno
Rio	do S° Anto° (Santo Antônio)

Acidentes Antropoculturais

Termo Genérico	Termo Específico
Acidente Geográfico ¹	Nome Próprio ¹
Arraial	do Leite
Comercio	do S° Anto° (Santo Antônio)
Fazenda	Nova
Rancho	da Cachoeira

Obs: Nome genérico e específico, registrados de acordo com as anotações, fonéticas e ortográficas, do autor do croqui.

A frequência de registros de acidentes geográficos físicos, no perfil, relaciona-se às grandes distâncias, percorridas nos sertões – despovoados e incultos, em muitos dos trechos representados. A propósito, Virgil von Helmreichen, no “Relatório sobre as Viagens em Minas Gerais – 1846” (2002, p. 110), sobre o trecho denominado sertão das Gerais, observa que em um percurso de 12 léguas [74 km] - nas representações gráficas do Brasil dos Setecentos, Oitocentos Joanino e Imperial, a medida de distância denominada légua correspondia, mais comumente, aos valores do sistema sexagesimal entre a décima sétima parte do grau -17/°, e a vigésima parte - 20/°, respectivamente, relacionadas aos valores decimais 6535,94 e 5555,55 metros. No relatório sobre as viagens à Minas Gerais, Virgil von Helmreichen (2002, p.107 e 110) faz

referência ao valor da légua de 18 graus, em um dos trechos de suas viagens, e os tradutores seguem se referindo a esse valor, na indicação de distâncias de outras seções do transecto estudado. Neste trabalho será adotado, como referência, o valor da légua de 18/° - 6 173 m (Santos, 2007, p. 51-82) - entre os rios São Francisco - Rio principal da bacia homônima que abrange áreas dos estados brasileiros: Minas Gerais, Goiás, Bahia, Sergipe, Alagoas e Pernambuco e do Distrito Federal – Brasília - e Santo Antônio - Rio pertencente à sub- bacia do rio Paracatu que integra a bacia do rio São Francisco - não encontrou nenhuma morada. É significativo, também, destacar que, dentre os acidentes antropoculturais, levantados no perfil, predominam o chamado “Casa ou Rancho”, com 58 ocorrências, em detrimento das povoações que totalizam 19 casos. As povoações, embora não constituam um acidente geográfico muito frequente, se distinguem nas estruturas territoriais administrativa, judiciária e religiosa, fato que tornou possível identificá-las em mapas históricos da época. Os rios e ribeirões que se destacavam nas redes hidrográficas do Rio de Janeiro e Minas Gerais puderam também ser localizados nesses documentos - Neste estudo foi possível, além do reconhecimento das localidades do transecto Rio de Janeiro ao rio Santo Antônio, em Minas Gerais, em mapas históricos, localizá-las em mapas atuais. Procedeu-se a análise da evolução geográfica dessas localidades – o nome, o acidente que designam, e as circunscrições político-administrativas e regionais as quais pertencem, na atualidade, cujos resultados são apresentados apenas para os exemplos que serão tratados nesta seção. Dentre os mapas históricos, o da Capitania de Minas Gerais, elaborado por Wilhelm Ludwig von Eschwege, em 1821 - Mapa sob a guarda do Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar-GEAEM. Lisboa, Portugal - foi considerado o mais indicado para se traçar o trajeto do perfil estudado, como se mostra na Figura 3, tendo em vista o número de localidades assinaladas, correspondentes às do perfil, e os caminhos e elementos hidrográficos nele representados.

Leituras Geográficas e Sócio – Culturais

A consulta da legenda de um perfil geológico e do seu respectivo relatório de campo, de uma memória de viagem ao território em que se inscreve um documento gráfico estudado, bem como a mapas, dicionários e corografias históricas pode auxiliar a interpretação dos significados de acidentes geográficos ou de termos genéricos dos nomes próprios. No estudo de caso que se apresenta, essa consulta é oportuna, uma vez que a legenda do perfil apresenta dois elementos – “Capella ou Povoação” e “Casa ou Rancho”, cujos termos são ligados por uma conjunção que estabelece relação de alternância.

Acidentes Geográficos “Capella ou Povoação” e “Casa ou Rancho”

No Brasil dos Setecentos aos Oitocentos, emprega-se, de modo geral, o termo capela para assinalar um povoado, em que se encontra uma capela, ou, excepcionalmente, para indicar a existência dessa edificação sem estar situada em uma povoação (Santos e Gomes, 2023 – meio digital). Dentre os topônimos assinalados no perfil, por esses acidentes, um total de 8 ocorrências, apresentam-se três exemplos,

“Andrequicé”, “Jagóara” e “Congo Soco”, em Minas Gerais. Recorrendo a documentos cartográficos históricos, constata-se que a localidade “Andrequicé” - um distrito do município de Três Marias, MG (Santos e Costa, 2023, meio digital) - é representada como capela, na comarca do Rio das Velhas, no termo da vila Santo Antônio do Curvelo, em mapas da capitania de Minas Gerais, como no anônimo, datado de 1767, a mais antiga representação de todo o seu território, e no da província de Wilhelm von Eschwege, de 1821. Nos mapas citados,

“Jagoára” e “Congo Soco” - “Jaçóara”, chamada atualmente de Fazenda Jagoara Velha, é um conjunto arquitetônico e paisagístico, distrito de Mocambeiros, município de Matozinhos, tombado, na esfera estadual, pelo Instituto Histórico e Artístico de Minas Gerais /IEPHA, MG. Congo Soco se refere, no território do município Barão de Cocais, próximo à mineração de ferro explorada na área, ao conjunto das Ruínas de Congo Soco – fazenda e mina, tombado também pelo IEPHA, ocorreu em 1995 (Santos e Costa, 2023 – meio digital) - também são assinalados como “Capella ou Povoado”, porém são exemplos da existência de uma capela em uma propriedade rural, diferentemente de “Andrequicé” que era uma povoação (Santos e Gomes, 2023 – meio digital; Santos e Costa, 2023 – meio digital; Barbosa, 1995, p. 356).

Nessa categoria de acidente geográfico, encontra-se outro exemplo de interesse, correspondente a um topônimo composto “Arraial do Leite” - Redondo, nomeado Alto Maranhão, é um distrito do município de Congonhas, e o arraial do Leite, do município de Ouro Preto, chamado Santo Antônio do Leite (Santos e Costa, 2023 – meio digital) - presente no perfil, cujo termo genérico agrega mais um significado, ou um sinônimo, para as povoações sem capela ou com uma capela erigida. No caso das povoações, todas evoluíram e foram identificadas no espaço geográfico atual, como sedes municipais do território mineiro, como Rio Preto e Barroso, ou de distritos – Andrequicé, Redondo e Arraial do Leite.

A interpretação ou a especificação do elemento da legenda “Casa ou Rancho” que, também, indica uma alternância de significados entre os dois termos apresentados, pode também ser apoiada pela consulta a um dicionário histórico e ao relatório do autor do perfil estudado. Segundo o dicionarista Bernardino José de Souza (2004, p. 339), os ranchos correspondem às construções rústicas, feitas de paus e barro ou palha, esta usual, também, nas coberturas. Eles que também são chamados de choças se destinam ao abrigo de viandantes e ao descanso de trabalhadores, quando se encontram, respectivamente, à beira de caminhos e nas roças. Contudo, os ranchos podem designar, ainda, a moradia do campônio pobre, e, por extensão, significar casa pobre.

Nos diários de viagens de Virgil von Helmreichen (2002, p. 110), essa função é destacada para um desses marcos geográficos do perfil, recebendo ainda outro nome, como o que se apresenta grifado na passagem transcrita a seguir: “Havia pernoitado numa casa, aliás mais uma choupana, na vizinhança de “Andrequicé”, cujo proprietário não possuía outro alimento a não ser fubá, que ele sua esposa e filhos comiam simplesmente cozido”. Essa localidade, provavelmente, corresponde ao “Rancho ou Casa” denominado “Pindaíba”, considerando sua posição, no perfil, e a descrição do autor. Por sua vez, o termo casa, a partir da leitura do relatório de Virgil von Helmreichen (2002, p. 110-115) e outras corografias históricas, pode ser relacionado à sede de uma propriedade rural, à casa destinada a moradia do proprietário, que se diferencia de um rancho por ser construída com materiais permanentes. pessoa notável e abastada da região. Esse tipo de moradia se diferencia, também, de um rancho por ser construída com materiais permanentes. No perfil, embora representando com o signo “Casa ou Rancho”, o autor destaca duas fazendas - “Faz. [Fazenda] do Moreira” e “Faz. [Fazenda] do Marques de Baependi”, situadas na província do Rio de Janeiro, relacionadas a proprietários abastados da região.

Chama atenção, também, o topônimo “Commercio de S^o Ant^o”, sugerindo, por sua vez, que o autor do perfil encontrou um rancho, que não era apenas um local de pouso e abastecimento para viajantes - Essas funções foram relatadas por viajantes naturalistas e outros que estiveram em Minas Gerais, nos Oitocentos, e podem ser exemplificados pelos referidos, na primeira seção deste trabalho. O termo genérico permite a suposição de que o lugar abastecia também locais, ou ao grande número de mineradores das lavras de diamantes, no rio Santo Antônio. Destaca-se que Virgil von por ocasião de sua passagem pelo rio, encontrou, garimpando, “aproximadamente 1000 pessoas”, “em um “trecho de 20 léguas [123 km]”. Segundo o autor, essas lavras correspondiam a maior parte das exploradas à oeste do

São Francisco, e os diamantes extraídos, embora de uma densidade menor e menores que os do “verdadeiro distrito dos diamantes [Demarcação Diamantina]”, eram “de boa qualidade, e comumente vendidas para o exterior junto com aqueles da Demarcação” (Helmreichen, 2002, p. 110).

Os acidentes “Metrópoli”, “Cidade”, “Villa” e “Freguesia”

A leitura geográfica e sociocultural dos acidentes geográficos deve compreender também os acidentes geográficos, constantes da legenda, que distinguem localidades assinaladas no perfil, mas que não encerram relações de alternância de significados ou alguma das especificidades apresentadas anteriormente. Eles correspondem aos termos “Metrópoli”, “Cidade”, “Villa” e “Freguesia”, que, mesmo presentes no léxico toponímico da atualidade, comportam significados peculiares, no período estudado.

O termo genérico “Metrópoli” era empregado para designar a capital ou a cidade principal, de um país, de um reino ou império, onde se destaca em níveis demográficos, econômicos, culturais, segundo o dicionarista Luiz Maria da Silva Pinto (1832, p. 808). No perfil, a cidade do “Rio de Janeiro”, sede da corte, ponto inicial do roteiro de viagem para as Minas Gerais, em 1847, é marcado por esse acidente. Seu estatuto jurídico, desde o período colonial, era de uma cidade.

Os termos “Cidade” e “Villa”, são definidos, comparativamente, introduzindo, também, um outro termo – arraial, pelo dicionarista já citado, e outros do período imperial, como se transcreve a seguir: *Villa, s. f. Povoação, superior a aldea, arraial, e inferior a cidade* (Pinto, 1832, p. 1100). Embora ocupando posições diferentes, na hierarquia urbana, e comportando diferenças demográficas e urbanas, cidades e vilas não se distinguiam, fundamentalmente, no período estudado, em termos de seu aparato jurídico e administrativo. A elevação de uma vila à categoria de cidade conferia-lhe qualificação honorífica, relacionada ao exercício de uma função importante, de cunho religioso, político ou militar. Diferentemente, o arraial elevado ao estatuto de vila, passava por transformações significativas, conformando-se como núcleo de poder local, exercitado pela Câmara que era instalada. Era a partir de uma vila ou cidade que o termo, circunscrição política administrativa, composto por distritos, também, chamado município, era administrado.

Até o período de Reino Unido a Portugal e Algarves (1815-1822) e de Estado independente até 1828, as Câmaras eram reguladas pelas Ordenações Filipinas, e apresentavam como *características mais importantes das câmaras [...] o caráter eletivo e certa independência no exercício de suas funções*, como registra Edineia Rodrigues Chaves (2013, p. 820). Em 1828, de acordo com a autora, foi publicada a Lei de 1º de outubro que tratou das disposições constitucionais de 1824 sobre o município, já no regime monárquico. Com essa lei, duas mudanças substanciais ocorrem em relação as funções e composição das Câmaras, a forma de eleição para seus membros e a supressão de funções judiciais. A partir dela, a decisão sobre a elevação de uma povoação à condição de vila, ou cidade, torna-se de responsabilidade das assembleias provinciais.

No perfil são assinaladas cinco vilas, duas – “Vassouras” e “Valência”, na província do Rio de Janeiro, e três em Minas Gerais – “Caheté”, “Santa Luzia”, “S^o Antonio do Curvello” e uma cidade “Sabará”, esta alçada a essa condição em 1838. Atualmente, todas são sedes municipais.

As “Freguesias” correspondem a uma diocese, circunscrição territorial também denominada paróquia, mantida sob a jurisdição de um sacerdote e associada ao poder eclesiástico (Santos e Gomes, 2023 – meio digital). A sede de uma freguesia poderia ser instalada em uma vila ou cidade, bem como nos arraiais que passavam a ocupar, na hierarquia das povoações do Setecentos e do Oitocentos, uma posição

superior, chamando-se arraiais freguesias. No perfil, as povoações assinaladas por esse acidente encontram-se no território da província de Minas Gerais. São elas: “Bertioga” (Ibertioga, sede municipal, MG), “Ilheós” (Não identificada), “Congonhas do Campo” (Congonhas, sede municipal, MG), “Tejuco” (Amarantina, sede distrital, município de Ouro Preto, MG), “Socorro” (sede distrital, município de Barão de Cocais, MG).

Atualização dos dados toponímicos, como considerações finais.

O rol toponímico levantado ampliou, como se esperava, o banco de dados sobre a toponímia histórica, levantado por pesquisadores do Centro de Referência em Cartografia Histórica. Da mesma forma, algumas tendências sobre a leitura dos topônimos históricos, já levantadas em outros estudos, se confirmaram e serão oportunamente exploradas. Observa-se, entretanto, que o acidente geográfico “Rancho ou Casa”, correspondente ao mais produtivo do rol toponímico levantado, totalizando 58 ocorrências, apresenta, no entanto, uma baixa taxa de atualização geográfica.

Esse dado é consoante a de outros estudos toponímicos, como o já citado, referente ao perfil topográfico, elaborado por James W. Wells (Santos et al, 2019, p. 175-197), uma vez que o acidente, de modo geral, não evolui para se tornar uma povoação, categoria que apresenta maiores possibilidades de ser identificada na tessitura do espaço geográfico atual. Dentre os poucos casos do rol do perfil que foram identificados, citam-se os topônimos: “Barreiros”, “Lagoa Santa”, “Lapa Vermelha” e “Lapa do Sumidouro”, todos situados na comarca do Rio das Velhas, o primeiro, no termo da vila de “Santo Antônio do Curvello” e os demais no de “Santa Luzia”. “Barreiros”, atualmente chamado Três Marias, e “Lagoa Santa” são sede municipais de Minas Gerais, e as demais, pertencem ao município de Pedro Leopoldo, mantendo o nome histórico.

Os topônimos históricos atualizados compreendem três, dentre os cinco que podem ser classificados, segundo a taxonomia proposta por Maria Vicentina Dick (1990, p. 61-144), como litotopônimos, a saber, nomes de natureza física, com índole mineral, relativos, também, à constituição do solo. Além desses nomes – “Barreiro”, “Lapa do Sumidouro”, “Lapa Vermelha”, encontra-se “Esmeril”, assinalado também como “Casa ou Rancho”, referente a uma localidade situada entre os rios Paraíba e Paraibuna, na comarca da “Parahibuna”, que também se classifica como litotopônimo. O topônimo, ainda não identificado no espaço geográfico atual, encerra uma nova contribuição para a realização de um glossário de litotopônimos de Minas Gerais, adicionada ao banco de dados históricos já levantado, referente ao período imperial.

Na categoria, ainda, dos acidentes classificados como “Casa ou Rancho”, refere-se ao “Comércio de Santo Antônio”, localizado em um local de grande produção de diamantes, nas proximidades do rio Santo Antônio, na comarca de Paracatu, que em mapas históricos, como o de Wilhelm Ludwig von Eschwege, relaciona-se ao topônimo “Quartel de Santo Antônio”. Esse topônimo também não foi identificado, no espaço geográfico atual, necessitando para isso de investimentos na pesquisa de campo. Tendo em vista as informações de Helmreichen, sobre a produtividade das lavras ao longo do rio Santo Antônio, exportada em conjunto com a da Demarcação Diamantina, a leste do São Francisco, e a intensidade de sua exploração, será necessário aprofundar as pesquisas sobre as lavras dos diamantes, no século XIX, nas Minas Gerais e na região noroeste de Minas. O estado da arte sobre a história da exploração no território do rio Santo Antônio, da geografia histórica e sua evolução continuam como objeto desta investigação.



Figura 1: Os traçados dos perfis ou seções geológicas de Helmreichen representados pelo autor na Planta Geral da Capitania de Minas Geraes. De fato, o documento traz apenas as representações das seções AA e BB. A Seção Geológica BB, escolhida para a pesquisa, compreende o trecho entre a divisa das províncias de Minas Geraes e Rio de Janeiro, ao sul, e o Comércio do Rio Santo Antônio, no sertão do Rio São Francisco. (Fotografias: Antônio Gilberto Costa)



Figura 2 – Os registros das viagens de Virgil v. Helmreichen, por Minas Geraes do século XIX nos acervos do Museu da Academia de Ciências de Viena, com destaque, à direita, para a representação da Seção Geológica BB. (Fotografias: Antônio Gilberto Costa).

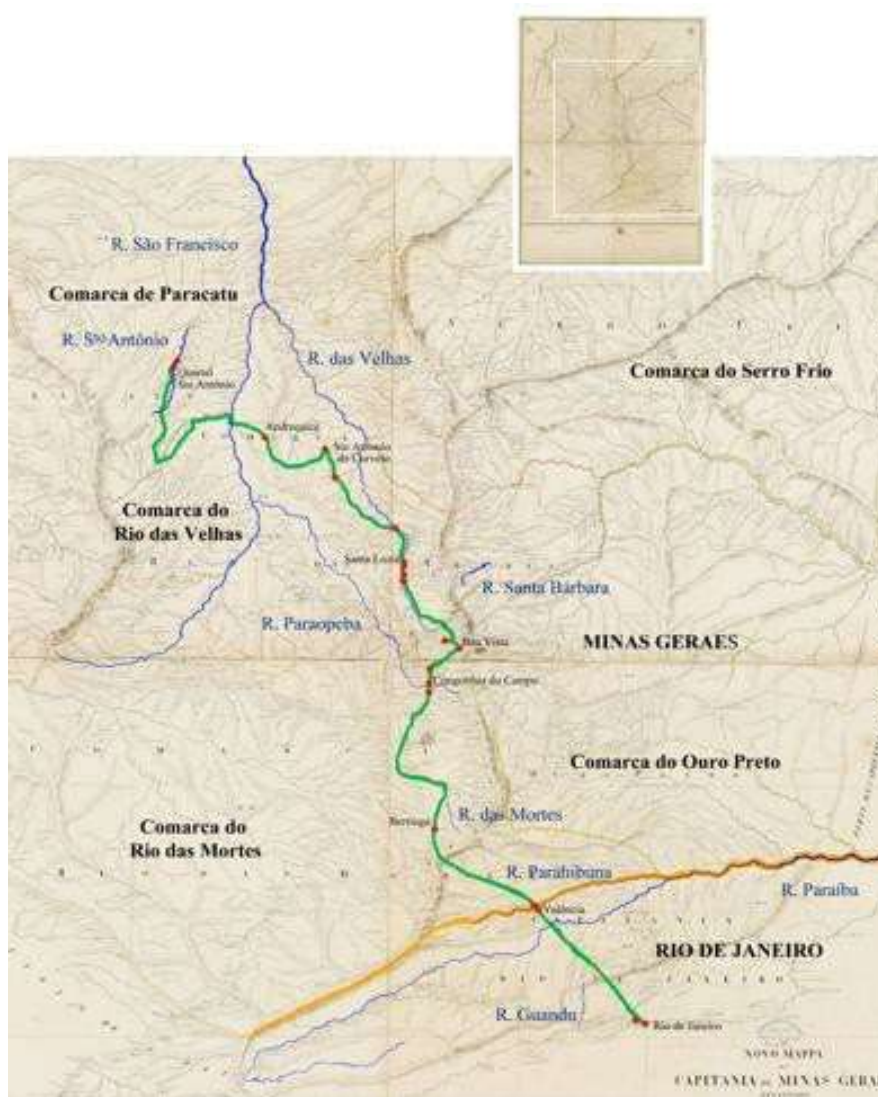


Figura 3 –O traçado do perfil de Virgil von Helmreichen escolhido para a pesquisa e representado em um mapa da Capitania de Minas Gerais de 1821, de autoria de Wilhelm Ludwig von Eschwege. A representação se dá por meio de uma linha verde levantada com base em informações obtidas em documentos originais (Prancha D - Perfil Geológico de Virgil v. Helmreichen – Museu da Academia de Ciências de Viena). (Organização Márcia Maria Duarte dos Santos e Antônio Gilberto Costa).

Referências Bibliográficas

BARBOSA, Waldemar de Almeida. Dicionário Histórico-Geográfico de Minas Gerais. Belo Horizonte- Rio de Janeiro: Editora Itatiaia Limitada, 1995.

CHAVES, Edneia Rodrigues. Criação de vilas em Minas Gerais no início do regime monárquico. A região Norte. VARIA HISTORIA, Belo Horizonte, vol. 29, nº 51, p.817-845, set/dez 2013.

COSTA, Antônio Gilberto. Os caminhos do ouro e a estrada real para Minas. In: COSTA, Antônio Gilberto. (Org.). Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005. 28-151.

DICK, Maria Vicentina de Paula do Amaral. A Motivação Toponímica e a Realidade Brasileira. São Paulo: Edições Arquivos do Estado de São Paulo, 1990. p. 61-144.

HELMREICHEN, Virgil von. Relatório de Viagens em Minas Gerais. HELMREICHEN, Virgil von. In: Obras várias de Virgil von Helreichem (1805-1842): Contribuições à geologia do Brasil. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 2002. p. 105-115.

PINTO, Luiz Maria da Silva. Dicionário da Língua Brasileira por Luiz Maria da Silva Pinto, natural da Província de Goyaz. Na Typographia de Silva, 1832. Disponível em < <http://dicionarios.bbm.usp.br/pt-br/dicionario/edicao/3>> Acesso em: 29 ago. de 2023.

SANTOS, Márcia Maria Duarte dos. Elementos e Técnicas da Cartografia da América Portuguesa e Brasil Império. In: COSTA, Antônio Gilberto (Org.) Roteiro Prático da Cartografia – da América Portuguesa ao Brasil Império. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2007. p. 51-82.

SANTOS, Márcia Maria Duarte dos; SEABRA, Maria Cândida Trindade Costa; MENEZES, Paulo Márcio. A memória toponímica dos vales dos rios Paraopeba e São Francisco, Província de Minas Gerais, no croquis topográfico de James Wells, de 1874. Arquivos do Museu de História Natural e Jardim Botânico, v. 26/27,

p. 175-197, 2019.

SANTOS, Márcia Maria Duarte dos; GOMES, Marianna de Franco. Glossário. In: SANTOS, Márcia Maria Duarte dos; COSTA, Antônio Gilberto (Orgs.). Repositório Digital Toponímia Histórica de Minas Gerais, do Setecentos ao Oitocentos Joanino em Mapas da Capitania e das Comarcas. 2ª ed. Belo Horizonte: UFMG/IGC, 2023. Disponível em: <https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/toponimiahistoricamineira/index.php/glossario/#>. //Acesso em: 29 de agosto de 2024.

SANTOS, Márcia Maria Duarte dos; COSTA, Antônio Gilberto (Orgs.). Repositório Digital Toponímia Histórica de Minas Gerais, do Setecentos ao Oitocentos Joanino em Mapas da Capitania e das Comarcas. 2ª. ed. Belo Horizonte: UFMG/IGC, 2023. Disponível em: <https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/toponimiahistoricamineira/index.php/glossario/#>. /Acesso em: 29 de agosto de 2024.

SOUZA, Bernardino José de. Dicionário da terra e da gente do Brasil. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 2004.

Análise da toponímia de Angra dos Reis no estado do Rio de Janeiro

Fábia Antunes Zaloti¹

Lucas Lanzaro Reis¹

Paulo Márcio Leal de Menezes¹

¹Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, Departamento de Geografia– Instituto de Geociências, Laboratório de Cartografia – GeoCart, Av. Athos da Silveira Ramos, 274 – 21941-916 – Cidade Universitária – RJ, Brasil.

fabia.zaloti@gmail.com; lucas.llr.reis@gmail.com; pmenezes@acd.ufrj.br

Palavras-chave: Topônimo; Nossa Senhora da Conceição; Angra dos Reis.

O objetivo deste estudo é apresentar uma análise da evolução do topônimo de Angra dos Reis, no Estado do Rio de Janeiro, por meio da verificação histórico-cartográfica de documentos e mapas. A toponímia engloba pesquisas e estudos sobre os nomes de localidades, lugares, povoações, nações, rios, montes, vales e todas as denominações adotadas para qualquer característica natural ou antrópica (MENEZES, 2020). Esse estudo abrangeu datas específicas que variaram do descobrimento de Angra dos Reis, elevação para categoria de vila e cidade, e dos mapas encontrados, conforme ilustrado na figura 1.



Figura 1 – Datas consideradas no estudo.

As informações identificadas no período de 1502 e 1608 foram pesquisadas em livros, websites e órgãos depositórios de documentos históricos. O período de 1912 a 1835, que correspondem aos mapas foram pesquisados na Biblioteca Nacional, na Biblioteca da Marinha e na Mapoteca do Itamaraty, com exceção de 1835 que é uma lei que foi encontrada no Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro.

TOPONÍMIA DE ANGRA DOS REIS

Durante a investigação, entre os anos de 1502 e 1608, foram encontrados apenas textos que abordavam o topônimo de Angra dos Reis. A descoberta da região ocorreu em 6 de janeiro de 1502 pelo navegador Gonçalo Coelho, e o nome foi escolhido em referência a essa data, que coincide com o Dia de Reis Magos, e também devido à presença de uma grande enseada repleta de ilhas paradisíacas (IBGE, 2010). Em 03 de setembro de 1593 foi criada a Freguesia com a denominação de Ilha Grande, por *carta régia de Felipe I de Portugal e II de*

Espanha (IBGE, 2010; ABREU, 1994). Em 1608 é elevada à categoria de vila, denominada como Vila dos Reis Magos da Ilha Grande (IBGE, 2010). Durante esse período, o nome geográfico da região foi influenciado pelas características naturais do local e pela data de descobrimento.

A análise toponímica abrangendo o período de 1612 a 1788 foi conduzida com base em mapas fornecidos pela Biblioteca Nacional, pela Biblioteca da Marinha e pela Mapoteca do Itamaraty. No mapa que descreve a costa que vai do Rio de Janeiro até o Porto de São Vicente é uma cópia do *mapa de fl. 4 do Livro: que dá Razão do Estado do Brasil, feito em 1612, por Juvenal Martins agrimensor em 1917*, o topônimo inicialmente surgiu como "Povoação nova de Nossa Senhora da Conceição", acompanhada por representações de casas, e o nome Angra dos Reis foi atribuído à enseada onde a povoação se encontrava, como pode ser observado na figura 2.

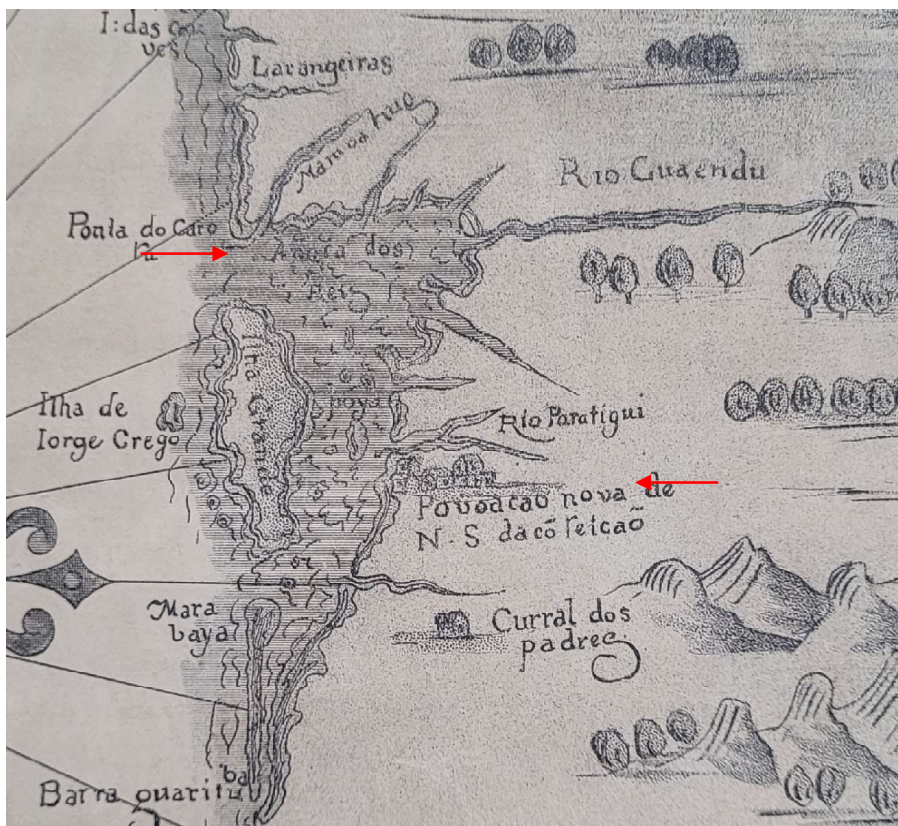


Figura 2 – Cópia do mapa de fl. 4 do "Livro: Que Da Razão do Estado do Brasil." feito em 1612" "Juvenal Martins agrimensor Cop. em 1917". Fonte: Mapoteca do Itamaraty.

Nos *mapas de 1640 e 1666 da família Albernaz*, os topônimos apresentados nos mapas foram "Povoação de N. S. da Conceição". Em ambos os casos os nomes geográficos estão localizados próximos da ilustração do povoado, e o nome Angra dos Reis apareceu novamente na angra e não no continente (Figura 3).

Na *carta náutica de Joannes van Keulen de 1700*, a denominação de Angra dos Reys está localizada no continente, porém a oeste observou-se o topônimo "Povoação de Nossa Senhora" acompanhada do desenho de uma igreja (Figura 4).



Figura 3 – (a) Descrição de todo o “Marítimo da terra de Sta. Cruz chamado vulgamento o Brazil / por Alberraz, João Teixeira” 1640. (b) “Alberraz – Ubatuba Ilha Grande” 1666. Fonte: Biblioteca Nacional.



Figura 4 – “Carta náutica de Joannes van Keulen” 1700. Fonte: Biblioteca da Marinha.

Os topônimos encontrados nos mapas entre 1612 a 1700, apresentaram a utilização da santa Nossa Senhora da Conceição, demonstrando a influência religiosa na denominação dos locais e lugares da época, assim como também as características naturais principalmente em relação a pequena baía ou enseada.

No período de 1767 a 1788, há algumas variações nos topônimos de Angra dos Reis relacionadas à escrita. Em 1767 existem dois mapas, um denominado de *Cartas topographicas da capitania do Rio de Janeiro* (página 13) onde o nome geográfico apareceu como V. de Angra dos Reis seguida de um desenho simbolizando uma igreja. O outro mapa, chamado de *Planta em q. se mostra as guardas e registos q. há na capitania do Rio de Janeiro*, a denominação do lugar foi Vila de Angra dos Reiz da Ilha Grande (Figura 5). Em 1777, a *Carta corographica da capitania do Ryo de Janeyro, capital dos estados do Brasil de Francisco João Roscio*, apresentou a denominação de Villa Angra dos Reys (Figura 6). O mapa de 1783 denominado *Plan of Isle Grande: the adjacent parts of the Coast of Brazil de Jacques Nicolas Bellin e Alexander Dalrymple*, apresentou o topônimo de Villa Grande ao lado de um desenho com quadrados e uma cruz no centro representando possivelmente as ocupações e a igreja (Figura 7).



Figura 5 – (a) “Cartas topographicas da capitania do Rio de Janeiro” (página 13) 1767. (b) “Planta em q. se mostra as guardas e registros q. há na capitania do Rio de Janeiro” 1767. Fonte: Biblioteca Nacional.



Figura 6 – “Carta corographica da capitania do Ryo de Janeyro, capital dos estados do Brasil de Francisco João Roscio” 1777. Fonte: Biblioteca Nacional.

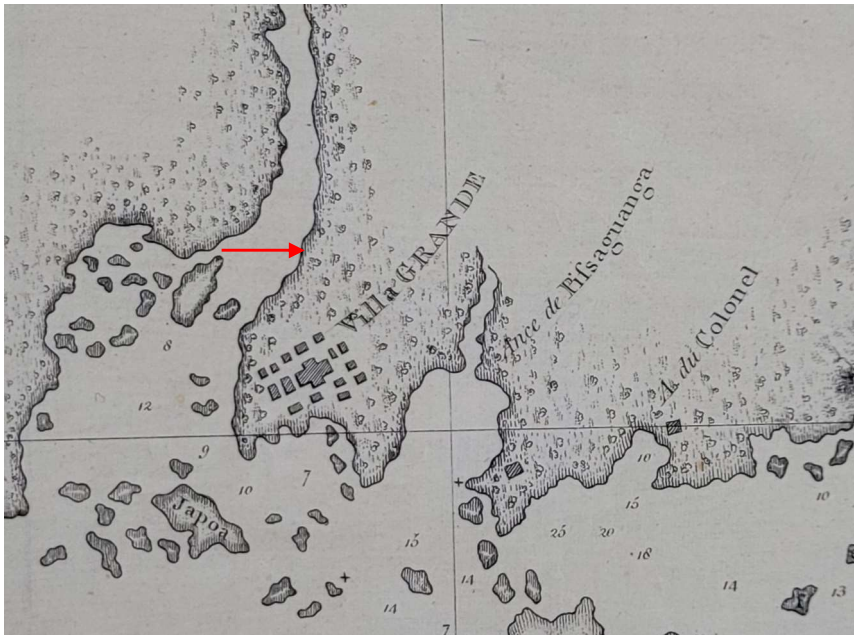


Figura 7 – “Plan of Isle Grande: the adjacent parts of the Coast of Brazil de Jacques Nicolas Bellin e Alexander Dalrymple” 1783. Fonte: Biblioteca da Marinha.

O mapa de 1788, denominado de Planta da Vila de Nossa Senhora da Conceição da Ilha Grande, feito em aquarela, apresentou algumas feições no mapa como: São Bento, Barra do Rio, Nossa Senhora da Lapa, Convento do Carmo; Matriz, Convento São Bernardino, Convento Velho, Santa Luzia (Figura 8).

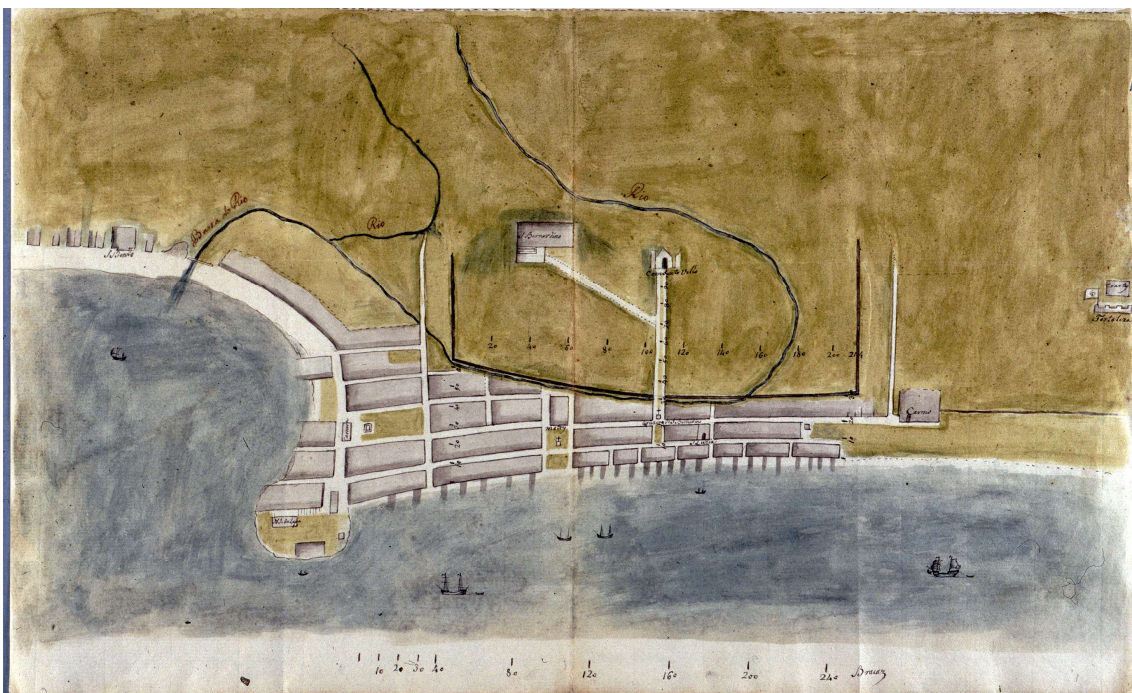


Figura 8 – “Planta da Vila de Nossa Senhora da Conceição da Ilha Grande” 1788. Fonte: Biblioteca Nacional.

Por fim, foi examinada a lei nº 6 de 28 de março de 1835, que tratou da elevação para categoria de cidade, e constou-se que a Villa da Ilha Grande passou a ser chamada de Cidade de Angra dos Reis (Figura 9).

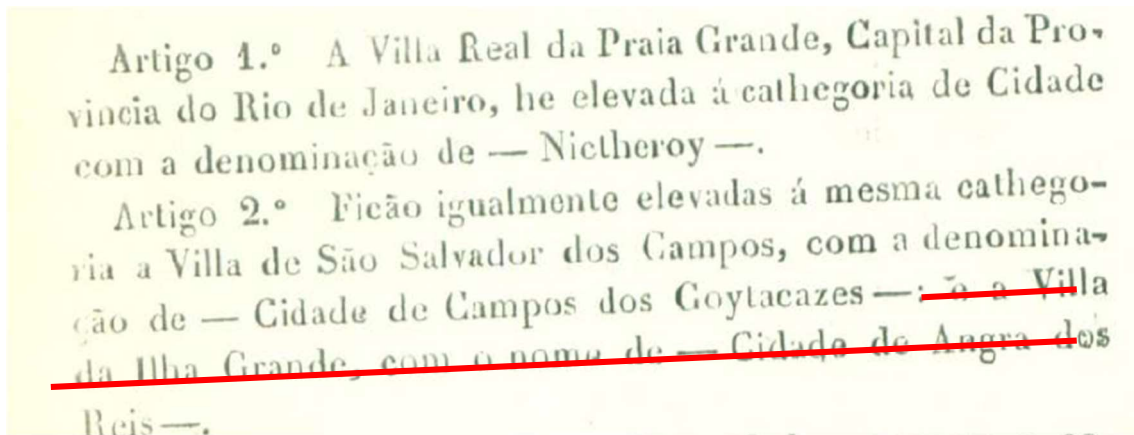


Figura 9 – Lei nº 6 de 28 de março de 1835. Fonte: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro.

Os mapas analisados a partir de 1767 apresentaram o predomínio do topônimo Angra dos Reis com a Ilha Grande, com exceção da Planta da Vila de Nossa Senhora da Conceição da Ilha Grande. Ao longo do período analisado o topônimo de Angra dos Reis passou por mudanças, classificadas por suas características naturais e religiosas, ilustrando a influência física do lugar e das crenças religiosas da época.

Referências bibliográficas

ABREU, Antônio Izaías da Costa. **Municípios e topônimos Fluminenses**: histórico e memória. Imprensa Oficial do Estado do Rio de Janeiro, 1994.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades**: história & fotos, 2010. Disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/angra-dos-reis/historico>>. Acesso: 07 maio 2024.

MENEZES, Paulo Márcio Leal de. **Roteiro de Extração de Nomes Geográficos em Mapas Antigos ou Históricos**. Notas de aula. Laboratório de Cartografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2020.

Análise toponímica comparativa dos encartes dos exemplares do mapa da Nova Lusitânia

Gabriel de Oliveira Alves¹

Letícia de Oliveira Leite Marques¹

Lucas Lanzaro Reis¹

Daniel Ribeiro Gomes Di Salvo¹

Tainá Laeta¹

Paulo Márcio Leal de Menezes¹

1. Universidade Federal do Rio de Janeiro – Instituto de Geociências – Departamento de Geografia – Laboratório de Cartografia (GeoCart) – Av. Athos da Silveira, 274, Cidade Universitária – Ilha do Fundão, CEP: 21941916, Rio de Janeiro (RJ), Brasil.

gabrieldeolivalves@gmail.com; leticia8marques@gmail.com; lucas.llr.reis@gmail.com;
danieldisalvo97@gmail.com; tainalaeta@gmail.com; pmenezes@igeo.ufrj.br

Palavras-chave: Cartografia histórica, Toponímia histórica, Análise Toponímica, Nova Lusitânia.

Introdução

A Cartografia Histórica desempenha um papel importante para o conhecimento científico acadêmico, ao oferecer informações muito valiosas sobre a evolução do espaço geográfico, por meio de documentos históricos cartográficos. Além de contribuir para a compreensão das características temporais, sociais, econômicas, ambientais, políticas e culturais de um lugar, também enriquece diversas áreas de pesquisa, como Geografia Histórica, Geografia Urbana, História e Toponímia, sendo esta última, o objetivo do presente trabalho.

A toponímia é a ciência que se preocupa em estudar a origem e a motivação dos nomes dos lugares, bem como as transformações que estes nomes recebem. Os topônimos caracterizam-se por refletir aspectos culturais, temporais, econômicos, políticos e naturais diversos, ao entender o contexto em que o nome geográfico está sendo representado.

Assim, esta ciência revela sua importância ao incorporar e enriquecer estudos históricos diversos. Este estudo utiliza da metodologia descrita por Maria Vicentina Dick (1990) e da descrita por Paulo Menezes (2020) de extração e de classificação linguística e geográfica de topônimos, aplicando-as sobre o mapa da Nova Lusitânia, intitulado *Carta geografica de projecção espherica orthogonal da Nova Lusitania ou America Portuguesa, e Estado do Brazil*, segundo os exemplares de Coimbra, datado de 1797, e o de Lisboa, de 181X.

A pesquisa também considera o trabalho de Daniel Di Salvo (2023), que se utiliza da mesma metodologia, aplicada no exemplar do Rio de Janeiro (1798), onde tratou especificamente da abordagem interdisciplinar da análise toponímica na educação, a partir de um estudo de caso sobre o exemplar mencionado. Neste estudo, são

empregues como objeto de análise os diferentes encartes presentes em cada um dos exemplares, tendo como objetivo analisar comparativamente os topônimos quanto à origem e à classificação linguística e geográfica, com o propósito de compreender a dinâmica toponímica do atual território brasileiro.

Materiais e Métodos

O exemplar de Coimbra, de 1797, contempla três encartes com maior nível de detalhamento, sendo eles: 'Barra da Baía', 'Rio de Janeiro' e 'Topográfico do Rio Grande de S. Pedro', e encontra-se no Observatório Astronômico da Universidade de Coimbra. O exemplar de Lisboa de 181X, contempla os encartes 'Olinda', 'Barra da Bahia', 'Cabo Frio', 'Barra do Rio de Janeiro' e 'Barra do Rio Grande de S. Pedro', com dois encartes a mais em relação ao Coimbra, e está atualmente sob guarda da Diretoria de Infraestrutura de Engenharia do Exército Português – Lisboa.

Já o exemplar do Rio de Janeiro de 1798, depositado no Arquivo Histórico do Exército – AHEx, contempla os encartes de 'Bahia de Todos os Santos', 'Barra do Pará', 'Rio de Janeiro' e 'Topográfico do Rio Grande de S. Pedro do Sul', diferentemente dos demais.

Considera-se a composição do topônimo por um termo genérico, que diz respeito à feição geográfica em questão, seguido de um termo específico, que é peculiar a essa feição. A partir disso, a metodologia de Menezes, além de orientar o procedimento de extração e gravação do topônimo, classifica geograficamente o seu termo genérico, atribuindo a este um grupo geográfico (Grupo_Geo) e classificando o identificador geográfico (ID_Geo) de acordo com o tipo de feição geográfica ao qual o topônimo se refere, segundo o quadro a seguir.

Quadro 1 – Grupos e Identificadores Geográficos.

Nr	GRUPO_GEO	ID_GEO
1	Administrativo (ADM)	Capitania, país, província, estado, município, distrito
2	Descritivo (DESC)	Todas as feições não enquadradas nas demais e que descrevem um lugar: lugar, marco, bosque, floresta, mato, rincão, campo, brejo
3	Étnico (ETN)	Grupos indígenas, tribos, aldeia, nação, família, descritivo,
4	Extrativismo (EXT)	Mina, Mina de ouro, mina de ferro, salitre, salina, cristal
5	Hidrografia (HDR)	rio, córrego, canal, cachoeira, lagoa, lago, laguna, arroio, baixio, praia, porto, ilha, restinga, cabo, ponta, baía, barra, furo, batimetria, enseada, Igarapé, parcel, pesqueiro, ribeirão, recife, saco, vau.
6	Localidades (LOCAL)	Sítio, registro, freguesia, forte, fortaleza, cidade, vila, torre, igreja, quartel, lugar, povoado, fazenda, aldeia, curato, sede
7	Orografia (OROG)	Morro, cerro, serra, desfiladeiro, vulcão, monte, pico, deserto,
8	Rede Viária (RVIARIA)	Estradas, caminhos, trilha, ferrovias, rodovias
9	Outros	

Fonte: Menezes (2020)

Para a extração do topônimo, utilizou-se a plataforma computacional ArcGIS. Na figura 1 é possível observar o encarte de Cabo Frio com os pontos vermelhos, tais pontos são as marcações de extração dos topônimos.

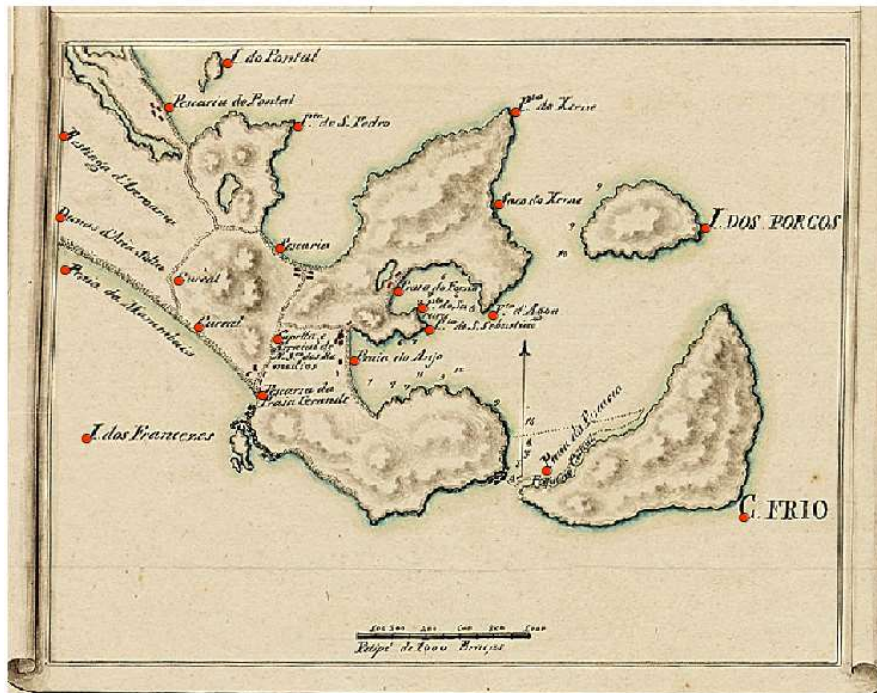


Figura 1 – Representação do procedimento de extração toponímica segundo Menezes – Nova Lusitânia 1817, Encarte do Cabo Frio. Fonte: Elaboração própria.

Nos procedimentos metodológicos que tange a classificação linguística e geográfica, tomando como exemplo o topônimo “Pico do Papagaio”, o termo genérico ‘Pico’ seria enquadrado no grupo geográfico de ‘Orografia’ (OROG) e classificado como identificador geográfico de ‘pico’. A metodologia de Dick, por sua vez, propõe duas categorias possíveis para a natureza linguística do termo específico dos topônimos, sendo Natureza Antropocultural ou Natureza Física, onde cada um desses grupos reúne classes distintas que dizem respeito a que aspecto, de Natureza Física ou Antropocultural, originou o termo específico que compõe o topônimo.

Dessa forma, o nome “Pico do Papagaio”, seria classificado como topônimo de Natureza Física, da classe dos Zootopônimos, por causa do termo específico ‘do Papagaio’. Após isso, pode ser investigado a motivação da adoção daquele nome. Pode ser, neste exemplo, que a região onde essa feição se localiza está inserida no Parque Nacional da Tijuca – Rio de Janeiro, seja ou tenha sido em algum momento habitada por animais da espécie. Pode ser ainda que a forma da feição se assemelhe em alguma medida ao animal ou algum aspecto deste.

Ou seja, a motivação toponímica busca entender, para além da formação do topônimo propriamente dito, a razão pela qual este é adotado. Sendo assim, esses topônimos, bem como os presentes nos encartes aqui trabalhados,

podem ser devidamente classificados, reunidos e, posteriormente, analisados, quando organizados em forma tabular.

Resultados

Como resultados foram extraídos, até o momento cerca de 300 topônimos entre todos os encartes de 1797, e cerca de 340 topônimos nos encartes de 181X. Di Salvo (2023), por sua vez, extraiu cerca de 350 topônimos entre os quatro encartes presentes no exemplar de 1798. Em todos os casos predominam os topônimos de origem de língua portuguesa, seguidos pelos de origem indígena. Quanto à classificação geográfica, na maioria dos encartes tiveram preeminência os grupos geográficos de 'Localidade' e 'Hidrografia', sobretudo quanto aos identificadores geográficos de 'engenhos', 'rios' e 'ilhas', respectivamente.

Quanto às classes de natureza dos topônimos, predominam, entre os de Natureza Antropocultural, os Hagiotopônimos, referentes a santos ou santas do hagiólogo romano, e Antropotopônimos, relativos a nomes próprios individuais, bem como os Hidrotopônimos, que dizem respeito a feições hidrográficas em geral, e Zootopônimos, referentes ao reino animal e espécies animais, na Natureza Física.

Apesar de existirem encartes que não são comuns aos três documentos, esses também mostraram proporcionalmente resultados semelhantes, a exemplo do encarte Olinda do mapa de 181X, com maioria dos topônimos do grupo geográfico de 'Localidade', com identificador geográfico de 'forte', e grupo geográfico de 'Hidrografia", com os identificadores geográficos de 'ponta' ou 'rio', além da prevalência de Hidrotopônimos.

Discussão

Apesar de os encartes contemplarem áreas diferentes entre si, é possível considerar as semelhanças entre os resultados, guardadas devidas proporções, como reflexo do processo de ocupação do território brasileiro à época de produção das cartas, bem como das atividades econômicas predominantes de então.

Nos séculos XVIII e XIX o território da América portuguesa era permeado por edificações de variados tipos e, em grande medida, voltados a atender às demandas estratégicas da metrópole, como os fortes e fortalezas, além das demandas econômicas de produção, extração e comércio de bens de consumo e/ou de valor comercial, como madeira, ouro e metais preciosos, e cana-de-açúcar, refletidas na existência de muitos engenhos e engenhocas.

Também, observa-se a existência de vilas e aldeias pequenas presentes, como retrato da fase rudimentar de todo um processo de crescimento urbano colonial. Há grande densidade de feições hidrográficas naturais como representação de uma paisagem com muita pouca intervenção antrópica. O contraste, em escala local e regional, da densidade dessas feições é logicamente explicado pelas numerosas alterações e intervenções das atividades humanas sobre o meio natural, de forma que, ao comparar o material utilizado com qualquer representação atual da superfície, pode-se perceber a ausência das cidades, ruas, aterramentos, estradas e adensamentos urbanos que compõem a paisagem atual do sítio, revelando o estágio precoce de crescimento dessas capitais.

Os topônimos extraídos e classificados em origem antropocultural evidenciam a forte influência de Portugal na ocupação do território brasileiro. As categorias taxonômicas mais recorrentes, como os Corotopônimos, Antropotopônimos e, principalmente, os Hagiotopônimos, fazem referência direta à cultura, às figuras importantes e aos nomes trazidos pelos colonizadores.

Em contrapartida, os topônimos de origem física revelam a resistência dos nomes indígenas, que prevaleceram apesar da colonização europeia e muitos se mantêm até os dias de hoje. Entre as categorias mais comuns estão os Hidrotopônimos, Fitotopônimos e Zootopônimos, que refletem a relação próxima dos povos nativos com a Natureza, utilizando nomes que descrevem as características naturais do local ou a abundância de determinada flora ou fauna.

O grande número de topônimos de origem portuguesa reforça a imposição cultural dos colonizadores no Brasil, uma vez que superam em quantidade os topônimos indígenas. Mesmo com a presença de disputas territoriais, a influência de nomes franceses e espanhóis é reduzida, demonstrando a predominância da presença portuguesa no território.

No encarte Rio de Janeiro, por exemplo, nota-se a grande quantidade de rios e canais, drenando das feições do trecho fluminense da Serra do Mar para a Baía de Guanabara, com representação de muitos trechos que hoje encontram-se canalizados. Também, as numerosas ilhas internas à Baía de Guanabara são vistas a partir de um retrato muito anterior aos aterramentos que começaram no século XX. Tais intervenções, não raro, suprimem feições naturais a que são relacionados topônimos com uma história e um significado, culminando na invisibilidade na paisagem, que leva à sua perda ou desuso. Ainda, essas transformações no espaço levam também ao surgimento e adoção de novos nomes geográficos, que evoluem e contribuem para a história toponímica local.

Conclusão

Observa-se, a partir da metodologia e dos resultados aqui descritos, as peculiaridades da evolução toponímica do território brasileiro, considerando, principalmente, o contexto histórico e cultural da construção do mapa. Estudos posteriores mais aprofundados podem aprimorar os resultados e a análise aqui realizados, uma vez que esta pesquisa tem suas limitações e particularidades, com vistas a contribuir ainda mais para com a literatura do tema e metodologia, além da riquíssima ciência dos estudos toponímicos do Brasil e de Portugal.

Apesar disso, foi possível constatar a influência de culturas que estavam presentes no território brasileiro. Em todos os exemplares da Nova Lusitânia, os nomes refletem tanto a forte presença dos colonizadores portugueses quanto a resistência das populações indígenas. A predominância dos topônimos de origem portuguesa, como Hagiotopônimos e Antropotopônimos, evidencia a imposição de uma nova identidade cultural e territorial ao Brasil, enquanto os nomes de origem física, como Hidrotopônimos e Fitotopônimos, preservam a relação dos povos nativos com a natureza. Essa coexistência entre os nomes de diferentes origens aponta para a complexidade da formação do território brasileiro, onde se misturam as influências europeias com a sabedoria ancestral dos povos

originários. Essa riqueza de nomes de diferentes origens demonstra a complexidade da formação do território brasileiro, onde se misturam as influências europeias com a sabedoria ancestral dos povos originários.

Portanto, a análise da toponímia do território brasileiro revela não apenas a dinâmica da colonização e da ocupação do espaço, mas também a resistência cultural de seus povos originários e o impacto das intervenções humanas na paisagem natural. O estudo dos topônimos é, assim, uma ferramenta valiosa para a compreensão da história territorial e cultural do Brasil.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DICK, Maria Vicentina de Paula do Amaral. **A Motivação Toponímica e a Realidade Brasileira**. São Paulo: Edições do Arquivo do Estado de São Paulo, 1990. 387p.

DI SALVO, Daniel Ribeiro Gomes. **Estudo Toponímico e sua Abordagem Interdisciplinar no Ensino: estudo de caso da Nova Lusitânia (1798)**. Trabalho de Conclusão de Curso – Departamento de Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2023. 85p.

MENEZES, Paulo Márcio Leal de. **Roteiro de Extração de Nomes Geográficos em Mapas Antigos ou Históricos**. Notas de aula. Laboratório de Cartografia – GeoCart da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ.

Análise cartográfica-toponímica da carta da Nova Lusitânia – exemplar de Lisboa

Paulo Márcio Leal de Menezes¹

Manoel do Couto Fernandes¹

Francisco José Corrêa-Martins²

Tainá Laeta¹

Daniel Di Savo¹

Lucas Lanzaro¹

1 Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ Departamento de Geografia– Instituto de Geociências - Laboratório de Cartografia – GeoCart. Av. Athos da Silveira Ramos, 274 – 21941-916 – Cidade Universitária – RJ, Brasil

2 Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro – Departamento de Geologia: Departamento de Geociências – Instituto de Geociências BR-465, Km 7 – 23897-000 - Seropédica/RJ, Brasil

pmenezes@acd.ufrj.br; manoel.fernandes@igeo.ufrj.br; correa_martins@ufrj.br; tainalaeta@gmail.com; danieldisalvo97@gmail.com; lucas.llr.reis@gmail.com

RESUMO

Do mapa comumente conhecido como “Nova Lusitania”, são conhecidos três exemplares, produzidos em 1797, 1798 e 1803. Esses mapas foram projetados por Antonio Pires da Silva Pontes Leme. Para a execução dos exemplares foram empregados os desenhistas Jozé Joaquim Freire e Manoel Tavares da Fonseca. Um quarto exemplar, pertencente ao Gabinete de Estudos Arqueológicos e de Engenharia Militar (GEAEM), em Lisboa, que anteriormente era considerado como modelo das versões citadas, demonstra-se que, na verdade, se trata da última versão, inacabada, confeccionada aproximadamente em 1817. O objetivo deste trabalho é apresentar uma análise cartográfica e toponímica do exemplar do Mapa da Nova Lusitânia do GEAEM. Ao lado de algumas características do mapa, já anteriormente apresentadas, serão agregadas as considerações sobre a construção do mapa, tendo por base as minutas existentes no GEAEM e outras fontes descobertas para a sua construção, por análise comparativa do traçado de algumas regiões e mapas existentes das regiões escolhidas. As questões comparativas sobre a toponímia, foram realizadas, com uma análise sobre as versões de 1798, e suas minutas e, de onde foi possível comparar, da versão de 1797 e parte da versão de 1803. A metodologia aplicada ao trabalho foi definida pela extração dos topônimos do exemplar de Lisboa. A toponímia foi extraída visualmente com o auxílio do software ArcMap 3,8, foi categorizada através das legendas das versões anteriores, haja vista que esta versão não é contemplada por nenhuma legenda ou cartucho, bem como outras categorias criadas. Em uma segunda fase, foi realizado o estudo comparativo sobre a versão de 1798, as minutas e a versão de Lisboa. Finalmente, na busca por possíveis fontes de informações cartográficas, para este mapa, foram incluídas as cartas esféricas do Reino do Chile e da costa do Peru, bem como os mapas da Bacia do Amazonas, pós 1812 e Bacia do Hidrográfica do Médio e Baixo Amazonas, pós 1794. Dessa forma dar-se-á uma sequência cronológica pelas datas e detalhes copiados.

Palavras-chave: Análise cartográfica e toponímica, Nova Lusitânia, Silva Pontes, José Joaquim Freire

ABSTRACT

The map commonly known as "Nova Lusitania", three versions are known, from in 1797, 1798 and 1803. These maps were designed by Antonio Pires da Silva Pontes Leme. For the execution of the copies, the drawer Jozé Joaquim Freire and Manoel Tavares da Fonseca were employed. A fourth version, belonging to the Office of Archaeological Studies and Military Engineering (GEAEM), in Lisbon, which was previously considered as a model of the cited versions, shows that, in fact, it is the last version, unfinished, made approximately in 1817. This paper aims to present a cartographic and toponymic analysis of the version of the GEAEM Map of Nova Lusitania. In addition to some characteristics of the map, already presented, considerations about the construction of the map will be added, based on the existing drafts in GEAEM and other sources discovered for its construction, by comparative analysis of the layout of some regions and existing maps of the chosen regions. The comparative questions about the toponymy were carried out, with an analysis of the 1798 versions, and their drafts and, from where it was possible to compare, the 1797 version and part of the 1803 version. The methodology applied to the work was defined by the extraction of the toponyms of the Lisbon copy. The toponymy was visually extracted with the aid of the ArcMap 3.8 software, it was classified through the legends of the previous versions, since from this version there is no legend or cartridge, as well as other created categories. In a second phase, a comparative study was carried out on the 1798 version, the minutes and the Lisbon version. Finally, in the search for possible sources of cartographic information, for this map, two spherical maps of the Kingdom of Chile and the coast of Peru were included, as well as the maps of the Amazon Basin, post 1812 and the Middle and Lower Amazon Hydrographic Basin, post 1794. In this way, a chronological sequence will be given by the dates and details copied.

Keywords: Cartographic and toponymic analysis, Nova Lusitania, Silva Pontes, José Joaquim Freire

1. INTRODUÇÃO

Os exemplares da Nova Lusitania de 1797, 1798 e 1803 foram elaborados por José Joaquim Freire e Manuel Tavares da Fonseca, que eram desenhistas no Real Jardim Botânico, em Lisboa, chefiados por Antonio Pires da Silva Pontes, que fora responsável pelo projeto cartográfico (FREIRE, 1803; CORRÊA-MARTINS, 2011, MENEZES et Alla, 2019).

O primeiro exemplar da Nova Lusitania, datado de 1797, com o título "Carta Geografica de Projecção Espherica da Nova Lusitania ou America Portuguesa e Estado do Brazil", está no acervo do Observatório Astronômico da Universidade de Coimbra, na cidade, em Portugal. Possui as seguintes dimensões, 142 cm de largura e 128 cm de altura e sua escala e sua escala aproximada, no Equador, é 1: 3.900.000. O cartucho ainda afirma a utilização, de acordo com a inscrição no carimbo/encarte, de "setenta e seis Chartas" em sua elaboração.

Apresenta oito escalas gráficas, à diferentes latitudes, bem como três encartes, mostrando em escalas maiores, detalhes da Baía de Todos os Santos, da Baía do Rio de Janeiro e de parte do litoral do Rio Grande do Sul, todos com escalas gráficas (MENEZES, 2019).

O segundo exemplar, datado de 1798, encontra-se atualmente na Mapoteca do Arquivo Histórico do Exército (AHEx), no Rio de Janeiro, Brasil. Tem como título "Carta Geografica de Projecção Espherica Orthogonal da Nova Lusitania ou America Portuguesa e Estado do Brazil". Observe-se que que foi introduzida a palavra "ortogonal" ao título. Suas dimensões são, respectivamente, 148 cm de largura por 133 cm de altura, e a escala calculada para o Equador é 1: 3.750.000, apresentando ainda nove escalas gráficas, para o Equador e oito paralelos, de 5°S à 40°S. Em seu cartucho. Pontes Leme diz que se baseou em "oitenta e seis Chartas", dez a mais do que aparece no exemplar de 1797 (CORRÊA-MARTINS, 2011). Apresenta os mesmos encartes da versão de 1797, acrescido do encarte da Barra do Pará (Rio Amazonas), todos com escala gráfica e em escalas maiores do que o mapa

principal. Esse exemplar também traz os nomes de 34 pessoas, entre astrônomos, comissários e engenheiros, que contribuíram com observações astronômicas e trabalhos cartográficos para a confecção daquela carta, além de “cartas chorograficas” de sete capitanias, cujos governadores também foram relacionados (CORRÊA-MARTINS, 2011, MENEZES et Alli, 2019).

O último exemplar, datado de 1803, do qual sobrevive apenas a parte superior do mapa, pertence à Biblioteca Nacional da França, em Paris, e está catalogado como “Carte de l'Amérique équinoxiale et du Brésil”, e está atribuído a José Lopes Santo, autor de um dos encartes presente no mapa. Constitui-se de duas folhas justapostas, com dimensões de 156 cm de largura e 68 cm de altura. A escala calculada para este exemplar foi 1:4.200.000. Sua identificação foi feita a partir da comparação com a carta/mapa depositada/o no Brasil (Brasil, 1903, p. 94-98). Este exemplar incompleto traz dois encartes, um relativo Barra do Pará, e parte do encarte relativo à cidade de Olinda e Recife (CORRÊA-MARTINS, 2011, MENEZES et Alli, 2019).

O objetivo deste trabalho é apresentar uma análise cartográfica e toponímica do exemplar do Mapa da Nova Lusitânia do GEAEM. Serão agregadas as considerações sobre a construção do mapa, tendo por base as minutas existentes no GEAEM e outras fontes descobertas para a sua construção, por análise comparativa do traçado de algumas regiões e mapas existentes das regiões escolhidas

2. O EXEMPLAR DE LISBOA

O exemplar de Lisboa pertence ao Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar, da Direção de Infraestruturas do Exército de Portugal. Pela ficha técnica existente no GEAEM, o mapa é datado como 1798, com a autoria atribuída à Antonio Pires da Silva Pontes Leme. A ele é dado o mesmo título da versão de 1798, “Carta Geographica de Projecção espherica Ortogonal da Nova Lusitânia ou América Portuguesa e Estado do Brazil”. Apresenta as dimensões de 202 x 199 cm e escala, segundo sua ficha técnica é 1: 2.600.000. Ainda é dito que a datação e autoria foram atribuídas com base no processo de José Joaquim Freire existente no Arquivo Histórico Milita, de acordo com ADONIAS, 1960, FARIA, 2001, entre outros (FICHA TÉCNICA, 1994). Segundo Corrêa-Martins, 2011, este exemplar teria servido de modelo para as demais versões, porém, recentes estudos desenvolvidos por este pesquisador, apresenta uma nova datação, para o ano de 1817. A figura 01 mostra o exemplar de Lisboa.

As Fichas Técnicas do livro “Cartografia e Diplomacia no Brasil do Século XVIII”, (CMCDP, 1997), apresentam este mapa com a autoria de José Custódio Sá e Faria e título de “Carta Geral do Brasil”, datada de 1779, evidentemente uma datação e autoria erradas.

Uma explicação possível para a datação de 1798, por Adonias, 1960, onde este mapa é citado pelo título e complementações ditas no cartucho da versão de 1798, o qual possui as dimensões de 198 x 198 cm, aproximadamente as mesmas dimensões da versão de Lisboa. Porém o mapa que pertencente à Mapoteca do Itamaraty, é uma cópia datada de 1866, citada pela primeira vez pelo Barão Duarte da Ponte Ribeiro, em 1876, no “Catálogo dos mappas que possui a Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros”. Este mapa pertencia

ao acervo vindo de Portugal, pelo dito Barão, de acordo com o convênio Luso-Brasileiro de 1862, incluindo inúmeras cópias de outros mapas. Consta que este mapa chegou ao Brasil com o seu cartucho em branco e foi preenchido de próprio punho pelo Barão da Ponte Ribeiro. A figura 02 mostra o exemplar da Mapoteca do Itamaraty e a figura 03 apresenta o cartucho segundo fotografia tomada pelo autor deste trabalho, preenchido em manuscrito com a letra do Barão da Ponte Ribeiro, a qual foi comparada com os seus catálogos de mapas, também manuscritos, certificando-se a sua autenticidade. A figura 05 mostra a conformidade da cópia deste mapa, copiado do original de Lisboa.

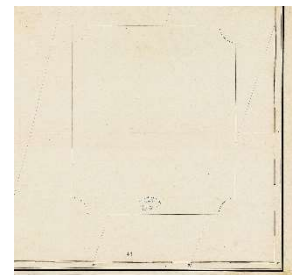
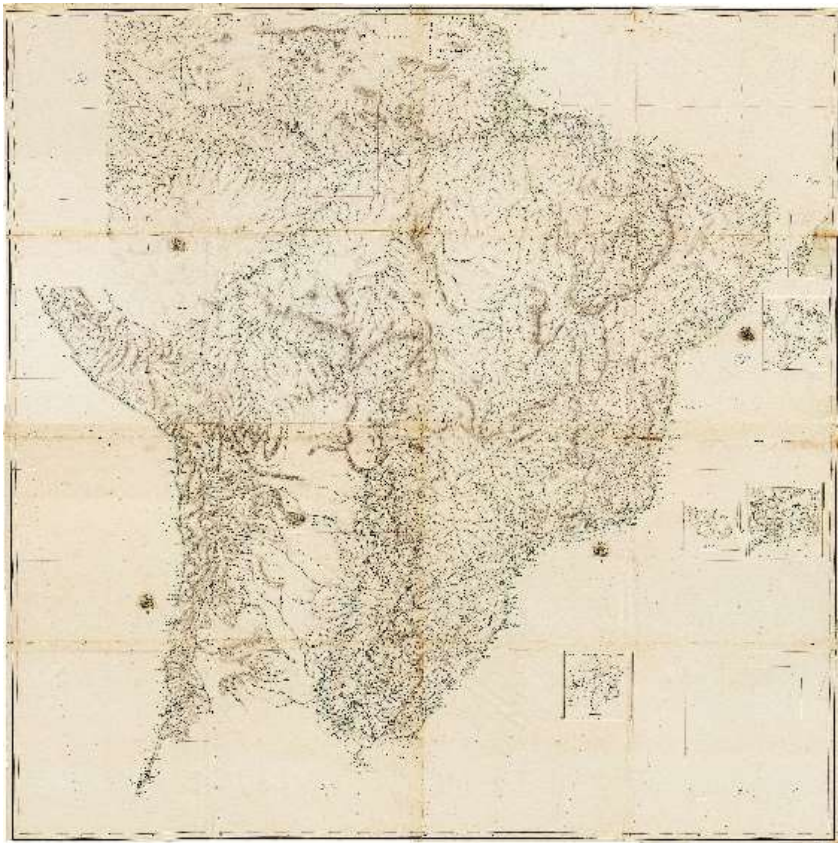


Figura 01 – Exemplar de Lisboa, ao lado o seu cartucho vazio - GEAEM

Em relação ao histórico do processo de José Joaquim Freire, existe a citação das versões de 1797, 1798 e 1803, porém não contempla este exemplar.



Figura 02 – Cópia de 1866 do Exemplar de Lisboa – Mapoteca do Itamaraty (MI)

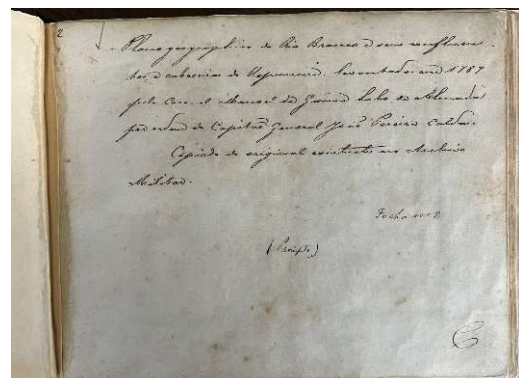
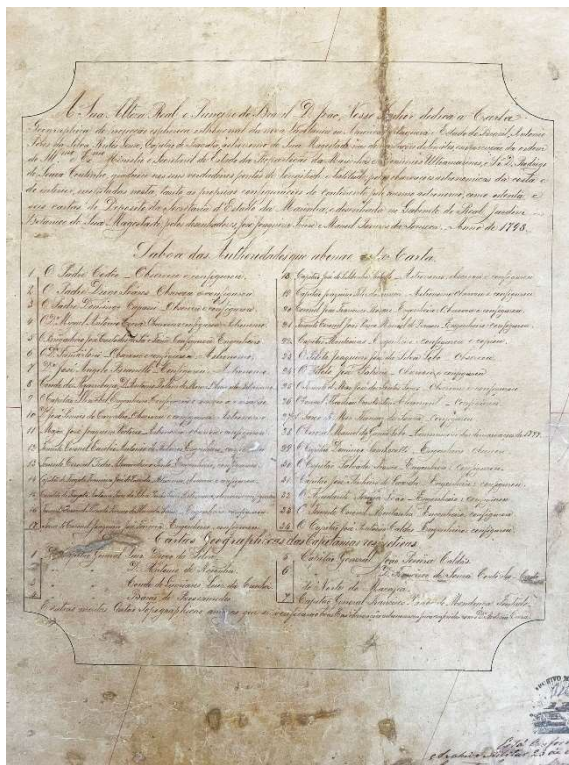


Figura 03 – Cartucho preenchido da cópia da MI e Catálogo manuscrito pelo Barão Duarte da Ponte Ribeiro



Figura 04 – Certificação da cópia 1866

O exemplar de Lisboa não possui título atribuído nem escala, mesmo o que consta de sua ficha técnica, foi atribuído pelas referências a outros mapas. O que se pode afirmar, é que este mapa não se trata de uma cópia, mas de uma versão ampliada e inacabada, do exemplar, tomada como base a versão de 1797 e as minutas elaboradas exclusivamente para ele, porém, nem tudo contido nele foi incluído, como também foram utilizadas outras fontes cartográficas, para a sua elaboração. Também não apresenta escala gráfica, de forma que a escala só pode ser definida através de estudos sobre o mapa ou sua imagem. Dessa forma pode-se afirmar que foi um novo mapa, baseado na versão de 1797.

Sobre o exemplar de Lisboa, algumas análises foram desenvolvidas sobre a imagem digital, em formato TIF e resolução de 150 dpi, recebida da GEAEM. A imagem foi transformada para o formato jpg, mantendo-se a resolução original.

Foram realizadas as seguintes medições, utilizando-se o software AutoCad 2022, observadas pela tabela 1.

Tabela 1

	Comprimento	Largura	Unidades
Imagem	12140	12106	pixel
	205,57	204,99	cm
Folha	204,89	204,23	cm
Mapa	200,19	198,96	cm

Foram medidos ao longo do Equador, os valores dos comprimentos de 5° de longitude, obtendo-se uma média de 22,145436 cm, sendo obtida uma escala calculada igual a 1: 2.508.665, facilmente arredondada para 1: 2.500.000. A determinação da escala foi testada comparativamente com outros mapas de escala conhecida, como o mapa da Bacia do Amazonas e Negro, cota 9962-3-38052, fornecendo a escala calculada em 1: 2.504.513. Dessa forma, uma escala média para o mapa, pode ser arredondada para a escala 1: 2.500.000.

A projeção cartográfica não foi calculada, mas considerando-se os resultados obtidos por Menezes et Alli, 2019, a projeção atribuída do mapa é a Projeção Sanson-Flamsteed.

Infelizmente o exemplar da cópia da Mapoteca do Itamaraty está em péssimas condições, não permitindo o seu manuseio e estudo, porém foram tomadas algumas medidas sobre esse mapa, que são aderentes ao original da cópia, como por exemplo, o tamanho da folha 200,2 x 199,8 cm e do mapa, 198 x 198 cm, com inteira aderência ao mapa copiado.

Ainda pode-se afirmar, de acordo com MENEZES et Alli, 2019, que a maioria das minutas que se encontram no GEAEM, foram utilizadas na confecção deste mapa, constatando-se agora, algumas diferenças substanciais que existem entre estas e as três versões, de 1797, 1798 e 1803. Suas fichas técnicas apresentam uma datação entre 1794 e 1823, porém a grande maioria apresenta marcas d'água, de Rusel & Turners, 1814 e C & I Honig de 1814.

3. ANÁLISES COMPARATIVAS

Visando mostrar que o exemplar em estudo teve contributos posteriores à sua datação atribuída de 1798, foram realizadas algumas análises comparativas, sobre as quais são mostradas aderências completas entre esses mapas e o exemplar. A tabela 2 mostra os mapas que foram utilizados.

Tabela 2

#	Título	Autoria	Data	Cota GEAEM
1	Bacia dos rios Amazonas e Negro	José Joaquim Freire?	Pós 1815 Russel & Turner 1815	9962-3-38-52
2	Bacia do Amazonas	S/A	Pós 1812	4636-3-38-52
3	Carta Esferica de uma Parte de la Costa del Perú	D. Juan de Langara	1798	GEAEM
4	Carta Esferica de las Costas del Reyno de Chile	D. Juan de Langara	1799	GEAEM/ BN Chile

3.1. Análise da Foz do Amazonas

Para a comparação da foz do Amazonas, foram consideradas todas as versões do Nova Lusitânia bem como o mapa da Bacia do Amazonas e da Bacia do Amazonas e Negro. A figura 5 mostra as versões de 1797, 1798, 1803 e Lisboa e a figura 06 as mesmas regiões nos mapas da Bacia do Amazonas e Bacias do Amazonas e Negro.



Figura 05 – Região da Foz do Amazonas, 1797, 1798, 1803 e Lisboa. (Fontes: Obs. Coimbra, AHEx, BNF e GEAEM)



Figura 06 – Bacia do Amazonas, 1812 e Bacia do Amazonas e Negro, 1815. (Fontes: GEAEM,)

As análises realizadas sobre estes mapas permitem inferir uma grande aderência entre os desenhos dos mapas de 1797, Bacia do Amazonas, 1812 e Lisboa e uma completa aderência entre o mapa da Bacia Amazônica e o exemplar de Lisboa. Os mesmos resultados foram obtidos para outras áreas, englobando principalmente toda a Bacia Amazônica. Deste modo, pode-se verificar nesta região a contribuição de um mapa de 1815, para a elaboração do exemplar de Lisboa.

Por outro lado, também foi verificado que praticamente toda a costa oeste, abrangendo parte do Peru e toda a costa do Chile, foram literalmente copiadas de dois mapas, a Carta Esferica de uma Parte de la Costa del Peru e a Carta Esferica de las Costas del Reyno de Chile. A figura 07 mostra os dois mapas e a figura 08 mostra a costa do Peru e do Chile, delineadas no exemplar de Lisboa.

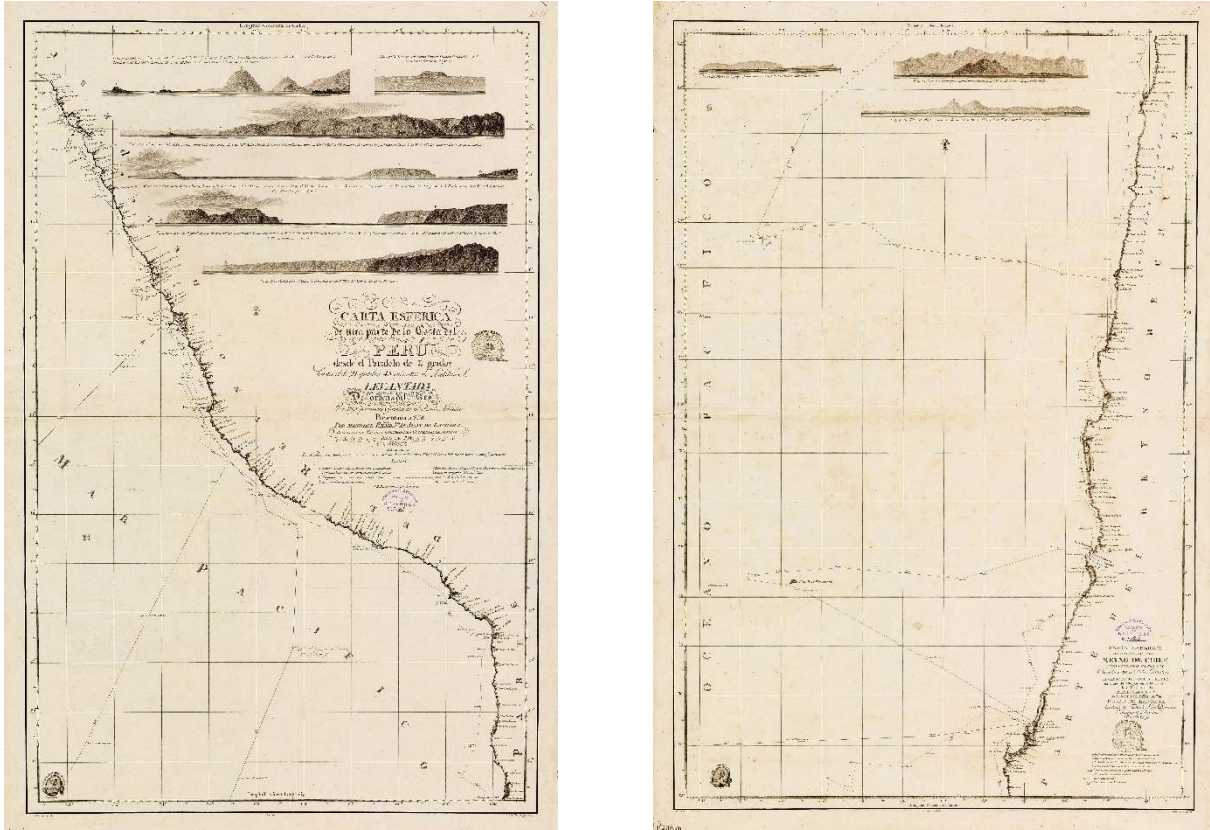


Figura 07 – Mapas Cartas Esfericas da Costa do Perú e do Reino do Chile (Fontes GEAEM e Biblioteca Nacional do Chile)

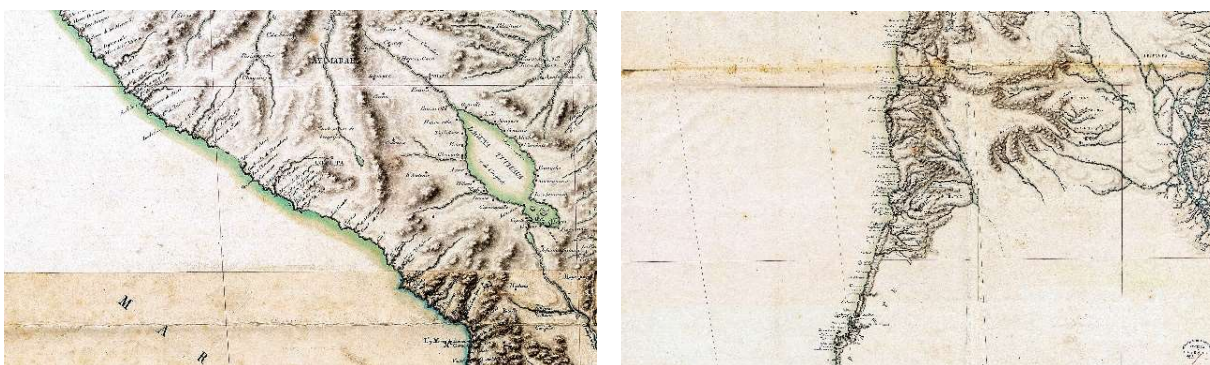


Figura 08 – Trechos da costa do Peru e Chile, exemplar de Lisboa (Fontes, GEAEM)

4. ANÁLISE TOPONÍMICA

A toponímia do exemplar de Lisboa foi inteiramente extraída, segundo a mesma metodologia adotada para a extração da toponímia do exemplar de 1798 (MENEZES et Alii, 2019) e de acordo com Menezes, 2020.

Foram extraídos 3838 topônimos, identificada por feições individuais e pertencentes aos grupos geográficos definidos. A tabela 4 apresenta o quantitativo dos Grupos geográficos extraídos.

Tabela 4 – Grupos geográficos extraídos

#	Grupo Geo	Quantidade	Comparação NL1798
1	Hidrografia HDR	1813	2205
2	Assentamentos	1701	2122
3	Orografia	120	86
4	Administrativos	30	38
5	Descritivos	67	143
6	Etnias	74	103
8	Extrativismo	10	23
9	Caminhos	06	07
10	Cobertura Vegetal	17	0
	Total	3838	4750

Verifica-se que o número de topônimos extraídos do exemplar de Lisboa é significativamente menor do que o exemplar de 1798. O ideal seria comparar com o exemplar de 1797 (Coimbra), visto que uma de suas origens é este exemplar, porém deve-se levar em consideração a impossibilidade de se fazer uma extração desse exemplar, no momento, pois isto teria que ser elaborado in loco, devido a inexistência de uma cópia digital em resolução suficiente para o trabalho.

Por outro lado, constatou-se que 338 topônimos de povoações diversas, cuja maioria era de pequenos assentamentos, estavam marcadas, mas não nominadas, como por exemplo, Congonhas, Rio Pardo, Ribeirão e Romão, nominados no exemplar de 1797, mostrando nitidamente que o mapa estava inacabado. A figura 09 apresenta a distribuição da extração no exemplar de 1798 e de 1817.

A análise toponímica completa, abrangendo as suas motivações toponímicas, taxionômicas e geográficas, serão desenvolvidas em um próximo passo.

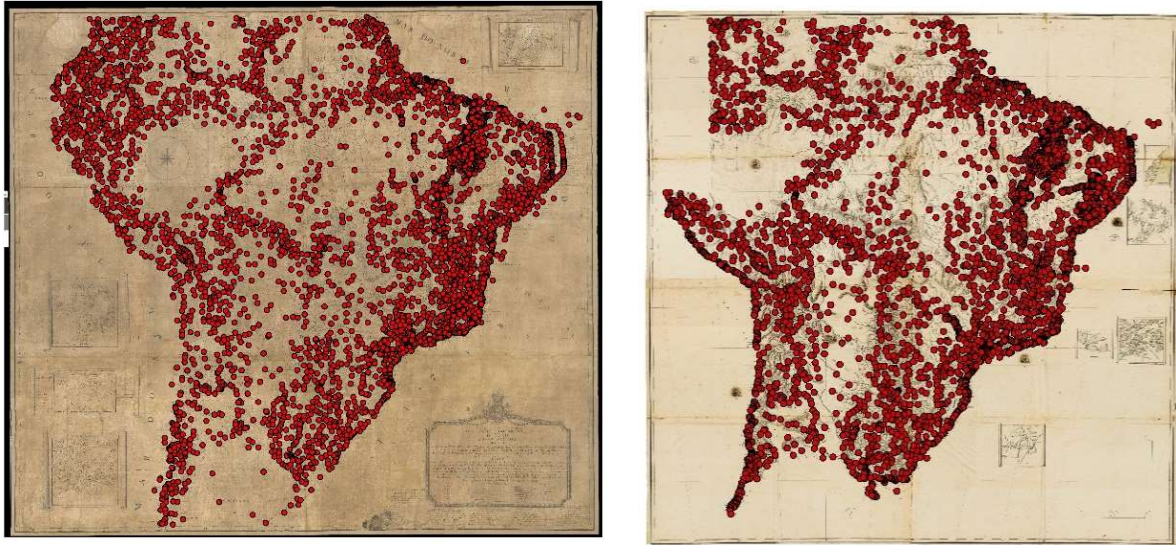


Figura 09 – Distribuição dos topônimos extraídos dos exemplares de 1798 e 1817 (Lisboa).

5. CONCLUSÕES

O problema da datação e, principalmente, da comprovação desta datação, foi um problema que deixava a pesquisa dos exemplares da Nova Lusitânia, com um vazio, pois três deles tinham a sua datação inteiramente comprovada, mas o último exemplar, o de Lisboa, existiam apenas suposições sobre ele. De acordo com a história documental e sua comprovação, desenvolvida por Corrêa-Martins, 2024, neste Simpósio, a historiografia fica inteiramente estabelecida, faltando apenas a comprovação cartográfica da evolução de seu desenho.

Um dos problemas surgidos seria qual a ordem cronológica dos documentos cartográficos que deram suporte ao projeto do exemplar de Lisboa? De acordo com o que foi apresentado, foi estabelecida a seguinte ordem, definida principalmente pelo estudo comparativo entre os devidos documentos: Nova Lusitânia de 1797, Coimbra, foi o documento original. Como o exemplar de Lisboa foi desenvolvido no Jardim Botânico, o exemplar de 1798 não estava disponível, pois já se encontrava no Brasil, e o exemplar de 1803, estava em França. Em seguida surge o Mapa da Bacia do Amazonas e Negro, de 1812, segue-se o mapa da Bacia do Amazonas de 1815 e finalmente o exemplar de Lisboa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CMCDP, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, *CARTOGRAFIA E DIPLOMACIA NO BRASIL DO SÉCULO XVIII*, Cordoaria Nacional, Lisboa, 1997

CORRÊA-MARTINS, F. J. As várias 'faces' da 'Nova Lusitania', de Antonio Pires da Silva Pontes Leme. In: IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, 2011, Porto. Anais do IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, 2011

FICHA TÉCNICA – GEAEM, Diretoria de Infraestrutura de Engenharia, Exército Português, Lisboa, 1994

FREIRE, José Joaquim. Processo individual de José Joaquim Freire, Caixa 3507, Arquivo Histórico Militar (AHM), Lisboa.

GEAEM,

<https://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?session=Y7OQ027902429.105675&profile=bdn&source=~!dglb&view=subscriptionsummary&uri=full=3100024~!278561~!0&ri=4&aspect=subtab11&menu=search&ipp=20&spp=20&stafonly=&term=carta+esferica&index=.GW&uindex=&aspect=subtab11&menu=search&ri=4>, acesso em 10/05/2024.

MENEZES P.M.L. SANTOS K.S., LAETA T., CORREA MARTINS F. J., FERNANDES M. C., SANTOS J.G., LAPAINE M. MAP PROJECTION ANALYSIS OF THE NOVA LUSITANIA MAP, Cartography and Geoinformation, Croatian Cartographic Society, Vol 20, PP 49-68, Zagreb, 2021

MENEZES, P.M.L. ROTEIRO DE TRABALHO SE PESQUISA: Extração de Nomes Geográficos em Mapas Antigos ou Históricos, disseminação restrita, GeoCart, UFRJ, 2020.

MENEZES, P.M.L., FERNANDES M.C. CORREA MARTINS F.J., SANTOS K.S., LAETA T. MENEZES, ANÁLISE CARTOGRÁFICA DO MAPA DA NOVA LUZITÂNIA, VII Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, Chaves, 2019.

Os mapas do rio Amazonas, Negro, Branco...: da Viagem Filosófica, 1783 até 1846, atribuídos a José Joaquim Freire

Paulo Márcio Leal de Menezes¹

Manoel do Couto Fernandes¹

Francisco José Corrêa Martins²

Fábia Antunes Zaloti¹

Tainá Laeta¹

Lucas Lanzaro Reis¹

¹ Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ. Departamento de Geografia– Instituto de Geociências - Laboratório de Cartografia – GeoCart. Av. Athos da Silveira Ramos, 274 – 21941-916 – Cidade Universitária – RJ, Brasil

² Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro – Departamento de Geologia. Departamento de Geociências – Instituto de Geociências. BR-465, Km 7 – 23897-000 - Seropédica/RJ, Brasil

pmenezes@acd.ufrj.br; manoel.fernandes@ufrj.br; correa_martins@ufrj.br; fabia.zaloti@gmail.com; tainalaeta@gmail.com; lucas.lr.reis@gmail.com

RESUMO

O objetivo deste trabalho é desenvolver um estudo comparativo sobre a sequência de mapas atribuídos à José Joaquim Freire, relativo à região da Amazônia desde o primeiro mapa da Expedição Filosófica, de 1793, pertencente à Mapoteca do Itamaraty e os demais, o mapa datado de 1793, pertencente à Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, duas minutas desses mapas, ambas datadas de 1793 e a versão de 1846.

Inicialmente foram estudadas, as suas características geométricas, definidas por suas dimensões físicas, tanto do mapa, como da folha do mapa, medidas *in loco* ou através de imagens digitalizadas e comparadas com os metadados, existentes nas organizações depositárias.

A análise cartográfica foi desenvolvida com o estudo individual de cada mapa, em termos de suas escalas gráficas e nominais, calculadas em função das escalas gráficas, orientação, coordenadas limites calculadas, projeção cartográfica, disposição e conteúdo dos cartuchos de cada mapa. A projeção cartográfica adotada para todos os mapas foi definida como a projeção cilíndrica equirretangular. Foi também comparado o traçado sobre os mesmos mapas.

A análise toponímica foi desenvolvida com a extração dos topônimos, segundo as orientações contidas em MENEZES (2020). Em termos quantitativos, o número de topônimos do mapa da viagem filosófica, difere bastante dos demais. Em relação aos demais, o número é aproximadamente igual, havendo pequenas diferenças numérica devido a feições diversas não nominadas ou não copiadas entre os mapas.

Não se quer levantar dúvidas sobre a autoria desses mapas, porém é certo que o primeiro mapa serviu de base para os demais, que podem ser considerados cópias da versão existente na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. No entanto cria-se um questionamento se os mapas e minutas pertencentes à Biblioteca Nacional e ao GEAEM, são realmente de 1793 ou de uma data posterior, devido as diferenças existentes com o mapa do relatório e a semelhança entre os demais.

Palavras chaves: José Joaquim Freire, Expedição Filosófica, Cartografia da bacia amazônica e do Pantanal

ABSTRACT

This paper aims to develop a comparative study on the sequence of maps attributed to José Joaquim Freire, on the Amazonian region, from the first map of the Philosophical Expedition, from 1793, belonging to the *Mapoteca do Itamaraty* and the others, the map dated 1793, belonging to the National Library of Rio de Janeiro, two drafts of these maps, both dated from 1793, and the 1846 version.

Initially, its geometric characteristics were studied, defined by its physical dimensions, both on the map and on the map sheet, measured *in loco* or through digitized images and compared with the metadata existing in the depository organizations.

The cartographic analysis was developed with the individual study of each map, in terms of its graphic and nominal scales, calculated as a function of the graphic scales, orientation, calculated limit coordinates, cartographic projection, arrangement and content of the cartridges of each map. The cartographic projection adopted for all maps was defined as the equirectangular cylindrical projection. The tracing on the same maps was also compared.

The toponymic analysis was developed with the extraction of toponyms, according to the guidelines contained in MENEZES (2020). Relating to the amount of extracted toponymy, the number of toponyms on the map of the Philosophical Journey differs greatly from the others, due to the existence of a cartouche/legend covering a large area in the southeastern part of the map. Relating to the others, the number is approximately similar, with small numerical differences due to different features not named or not copied between the maps.

We won't to raise doubts about the authorship of these maps, but it is certain that the first map served as the basis for the others, which can be considered copies of the version existing in the National Library of Rio de Janeiro. However, a question arises as to whether the maps and minutes belonging to the National Library and the GEAEM are really from 1793 or from a later date, due to the differences with the map of the report and the similarity between the others.

Keywords: José Joaquim Freire, Philosophical Expedition, Cartography of the Amazon basin and the Pantanal

1. INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas do século XVIII, a Coroa Portuguesa empreendeu em algumas de suas colônias as então denominadas expedições ou viagens filosóficas. Essas expedições definiram-se como tentativas de realização de estudos sobre história natural, notadamente botânica, zoologia, antropologia, bem como recursos naturais de cada região, inteiramente financiados pela Coroa Portuguesa.

Elas foram conduzidas por naturalistas formados pela Universidade de Coimbra, em Angola, Cabo Verde, Moçambique, Goa e no Brasil, a qual foi chefiada pelo naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira e foi a mais importante expedição científica portuguesa do século XVIII. Cabe salientar que, em relação à colônia do Brasil, essa expedição ocorreu após o território ser delimitado através dos Tratados de Madri, El Pardo e Santo Idelfonso, Ela percorreu uma grande parte da América portuguesa, notadamente as bacias do Amazonas/Solimões, Negro, Branco, Madeira, Mamoré, Guaporé, Jaurú e Paraguai, de 1783 ao final de 1792, produzindo um enorme acervo, composto de diários, esboços étnicos, populacionais e agrícolas, bem como cerca de 900 desenhos e memórias zoológicas, botânicas e antropológicas.

Foram contratados e incorporados à expedição os desenhadores (ou "riscadores", como se dizia na época) José Joaquim Freire e Joaquim José Codina, aos quais foram atribuídas as missões de coletar informações científicas, entre elas, as gráficas, (desenhos), das áreas de antropologia, botânica e zoologia, bem como gravuras de cidades

e vilas. Em um segundo nível, viriam as informações políticas, tais como o posicionamento e a localização de fortes e fortalezas, marcos demarcatórios, bem como a elaboração de cartas geográficas, de acordo com posições geográficas precisas (FARIAS, 2001, p. ?). Apesar do extenso acervo produzido pela expedição, poucas são as referências cartográficas relacionadas à mesma e, mesmo nos documentos, não existe uma referência direta da autoria de possíveis mapas.

Este trabalho tem por objetivo realizar uma análise cartográfica e toponímica, bem como um estudo comparativo sobre a sequência de mapas que estariam relacionadas à “Expedição Filosófica”, atribuídos à José Joaquim Freire, tais como a “*Carta Geographica dos Rios das Amasonas e Solimoens; Negro, e Branco; Rios da Madeira, Mamoré, e Guaporé, Jaurú, e Paraguay, com os Confluentes, que desagoão nelles: Navegados os sobreditos rios principaes, e alguns dos seus Confluentes, pelos Empregados na Expedição Philosophica, que sahio de Lisboa em o primeiro de Septembro de 1783, ese recolho aella em 12 de Janeiro de 1793*”, de 1793, pertencente à Mapoteca do Itamaraty (NUNES & ADONIAS, 1985); o “*Mapa hidrográfico da Bacia Amazônica [Cartográfico] : abrangendo até o curso dos rios: Mamoré (a oeste); Araguaia (a leste); Negro e Branco (ao norte); parte do rio Paraguai (ao sul)...*”, com datação atribuído de 1793, exemplar pertencente a Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro¹⁰⁸, as minutas “*Bacia hidrográfica do Médio e Baixo Amazonas*” e “*Territórios entre Chiquitos e Goiás, Bolívia*”, ambas com datação atribuída de 1793, pertencentes ao Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar (GEAEM), em Lisboa e, finalmente, o espécime de 1846, “*Itinerário da Real Expedição Filosófica Botânica*”, também pertencente ao GEAEM. Foi também incluído no estudo uma cópia deste último mapa, realizada em 1866, inclusa no Convênio Luso-Brasileiro de Cartografia e pertencente à Mapoteca do Itamaraty. A ordem cronológica desses documentos, não está clara, a não ser a cópia de 1846, de Freire, bem como a cópia de 1866, assim, este estudo também tentará estabelecer essa ordem. Para simplificar a referência aos mapas, eles serão identificados, na ordem de apresentação, como Itamaraty, BNRJ, Minutas e Freire.

Existem ainda algumas questões em relação às autorias, datas e outras, que serão apresentadas no decorrer deste trabalho, tais como a ordem de criação e elaboração desses mapas, porém deve ficar bem claro, que esta pesquisa estará focada nas características geométricas, cartográficas e toponímicas de cada mapa, em seu conjunto e, sobretudo de uma análise comparativa dessas características.

Inicialmente foram estudadas as suas características geométricas, definidas por suas dimensões físicas, tanto do mapa, como da folha do mapa, medidas *in loco* ou através de imagens digitalizadas e comparadas com os metadados, existentes nas organizações depositárias.

A análise cartográfica foi desenvolvida com o estudo individual de cada mapa, em termos de suas escalas gráficas e nominais, estas calculadas em função das escalas gráficas, orientação, coordenadas limites calculados, projeção cartográfica, disposição e conteúdo dos cartuchos de cada mapa. A projeção cartográfica adotada para todos os mapas foi definida como a projeção cilíndrica equirretangular. A escala calculada é diferente entre o mapa do relatório e as demais versões, ocorrendo também diferenças de traçado entre os mesmos mapas. Em relação ao

¹⁰⁸ http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart511687/cart511687.jpg



Figura 5 – Cópia 1866 - Itamaraty

2.1. Carta Itamaraty

Este mapa é apresentado por Adonias (1960, p. 86), como um mapa que acompanhava o Diário da Viagem Filosófica, de Alexandre Rodrigues Ferreira. Apesar de ser dito que representa em “vermelho” o trajeto da expedição, no exame do mapa *in loco*, não foi possível a sua identificação, exceto por alguns caminhos na região da bacia do Paraguai. Está orientada no sentido Leste-Oeste, possui boa parte da bacia do Rio Paraguai sem representação, devido ao posicionamento do cartucho da legenda.

Não tem autoria e tem atribuída a data de 1793, por (ADONIAS, 1960, p. 86). Também é apresentado em Adonias (1994), como um dos mapas da Expedição Filosófica de Alexandre Rodrigues Ferreira, porém, este mapa não foi localizado em nenhum dos catálogos antigos da Mapoteca do Itamaraty.

2.1.1. Limites, Dimensões

Suas dimensões são respectivamente, 42,5 x 42,5 cm, folha e 37,6 x 37,2 cm, dimensões internas do mapa, medidas *in loco*. Os limites calculados podem ser vistos na tabela 1.

Tabela 1 – Limites calculados da Carta do Itamaraty

Ponto	Latitude	Longitude (l. Ferro)
1	- 20° 00' 00"	309° 00' 00"
2	+ 4° 46' 00"	309° 00' 00"
3	+ 4° 46' 00"	333° 00' 00"
4	- 20° 00' 00"	333° 00' 00"

2.1.2. Escala

Não existe uma escala nominal associada ao mapa, porém existe uma escala gráfica de 180 léguas, com 13,7 cm de comprimento, medidos *in loco*, e 14 cm em seus metadados. A dúvida ficou com que tipo de légua seria a unidade adotada, se 18 ou 20 ao grau. Uma vez considerada 20 ao grau, a escala calculada seria 1: 7.299.262,77, enquanto a escala com a unidade de 18 ao grau, seu valor seria de 1: 8.110.300, valores bem discrepantes. Para dirimir essa dúvida, obteve-se a diferença de longitudes do mapa, 24°, tomou-se o valor de 111.111 metros para cada grau no Equador e a medida interna do mapa. Assim calculou-se a escala, obtendo-se um valor de 1: 7.168.451, confirmando-se a unidade da légua de 20 ao grau. Esse procedimento foi válido também para as demais versões.

2.2. BNRJ

O exemplar da Biblioteca Nacional está datado de 1793, no entanto, Adonias (1960, p. 92), faz uma referência a este mapa, como um exemplar, mandado organizar por Alexandre Rodrigues Ferreira, feito e reduzido por José Joaquim Freire, em 1797, sob o título "Extracto geral do território Brasileiro". Neste mapa está assinalada uma linha, reta, em vermelho, ligando as nascentes do rio Araguari ao rio Branco, mostrando os limites setentrionais do Brasil, de acordo com o Tratado de Badajoz de 6 de junho de 1801, confirmados logo depois, pelo Tratado de Amiens, de 27 de março de 1802, que evidentemente pode ter sido colocada em data posterior.

Adonias (1963, p. 537) afirma que "este mapa representa um trecho da carta conhecida por Nova Lusitânia, desenhado por José Joaquim Freire. É sem dúvida, autógrafo, apesar de não estar assinado nem datado". Não existe confirmação da autoria de Freire, apesar de tudo indicar. Considerando que este mapa não seja um trecho dos mapas da Nova Lusitânia de 1797 e 1798, pois o de 1803 foi uma cópia dos precedentes, no mínimo, o mapa do Itamaraty foi o seu delineador. Baseado nestes fatos, não se pode concordar com a datação de 1793. Poderia sim ser atribuída uma datação inicial de 1797 para este mapa, pela referência de Freire, na cópia realizada em 1846., ao "mappa geral do Brasil de 1797".

2.2.1. Dimensões e limites

Suas dimensões são respectivamente, *in loco*, em folha 64,5 x 61 cm e o mapa de 58,5 x 55cm. No entanto, medidas efetuadas no AutoCad, forneceram os seguintes valores: imagem: 58,22 x 55,27 cm, dimensões internas do mapa: 53,37 x 49,98 cm, dimensões internas do mapa: 52,30 x 48,68 cm. As dimensões da imagem medidas no AutoCad coincidem com as dimensões do mapa, pelos metadados da BNRJ. Os limites calculados podem ser vistos na tabela 2.

Tabela 2 – Limites calculados da Carta da Biblioteca Nacional

Ponto	Latitude	Longitude (l. Ferro)
1	- 20° 00' 00"	309° 00' 00"
2	+ 4° 46' 00"	309° 00' 00"
3	+ 4° 46' 00"	332° 06' 00"
4	- 20° 00' 00"	332° 06' 00"

2.2.2. Escala

Não possui escala nominal, apresentando uma escala gráfica de 100 léguas, atribuída, de 20 ao grau, com 11,79 cm de comprimento, segundo seus metadados, o que permite atribuir ao mapa, uma escala calculada em 1: 4.748.000.

2.3. Minutas GEAEM

A área geográfica dos mapas anteriores mapeada foi dividida em duas partes e identificadas separadamente e identificados em seus metadados como cota 4564_I-3-38-52, a parte norte, entre os paralelos -12° e 4°, intitulada “Bacia hidrográfica do Médio e Baixo Amazonas” e cota 4564_II-3-38-52, a parte sul, entre os paralelos -12° e -20°, intitulada “Territórios entre Chiquitos e Goiás, Bolívia”. A datação apresentada em seus metadados, apresentam um intervalo de tempo de mais de cinquenta anos, entre 1793 e 1846.

2.3.1. Dimensões e Limites

As dimensões dos dois mapas, extraídas das fichas técnicas do GEAEM, são 64 x 48 cm e 64 x 26 cm. A imagem da minuta norte, com 150 dpi, cedida pelo GEAEM, permitiu a extração de suas medidas, no AutoCad, como 64,69 x 48,73 cm, e suas as dimensões internas 54,62 x 39,57 cm. A imagem da minuta Sul, teve suas dimensões, medidas pelo AutoCad, com os seguintes valores: imagem 64,91 x 25,77 cm e as dimensões internas do mapa foram 54,78 x 19,00 cm. As dimensões totais atribuídas, foram definidas em média 54,57 x 54,70 cm.

Em suas fichas técnicas, ambas têm datação atribuída entre 1793 e 1846, ou seja, não existe uma data precisa para estes documentos. Consta que foram produzidas “Em papel do fabricante [J. Bigg lping 1794] (não visível) , colado em papel cenográfico (segundo ficha antiga)”¹⁰⁹. Dessa forma, sua elaboração foi, com certeza, pós 1794.

¹⁰⁹ <https://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?&profile=bdn&uri=full=3100024~!285537~!0> Informações m formato UNIMARC.

Nestas minutas também está lançada a linha demarcatória, mostrando os limites setentrionais do Brasil de acordo com o Tratado de Badajoz de 6 de junho de 1801, confirmados logo depois, pelo Tratado de Amiens, de 27 de março de 1802. Seus limites podem ser vistos na tabela 3 e 4 respectivamente.

Tabela 3 – Limites calculados da Minuta Norte GEAEM

Ponto	Latitude	Longitude (l. Ferro)
1	-12° 00' 00"	309° 00' 00"
2	+ 4° 46' 00"	309°00' 00"
3	+ 4° 46' 00"	332° 06' 00"
4	- 12° 00' 00"	332° 06'00"

Tabela 4 – Limites calculados da Minuta Sul GEAEM

Ponto	Latitude	Longitude (l. Ferro)
1	-20° 00' 00"	309° 00' 00"
2	-12° 00' 00"	309° 00' 00"
3	-12° 00' 00"	332° 06' 00"
4	-20° 00' 00"	332° 06'00"

2.3.2. Escala

As escalas mostradas nas fichas técnicas estão entre os seguintes valores 1: 4.800.000 para a parte norte e 1: 4.700.000 para a parte sul.

Pelo comprimento medido da escala gráfica no AutoCad, 11,7999 cm, foi calculada a escala nominal de 1: 4.748.333, para a parte norte, a qual foi estendida para a parte sul. Verifique-se que este valor está muito próximo do valor calculado para o mapa da BNRJ.

2.4. Mapa de 1846 e cópia de 1866 – GEAEM

Neste mapa, que pertencente ao GEAEM sob a cota 4583-3-38-52, consta explicitamente, na base do mapa, fora da moldura, que

Este mappa foi copiado, e reduzido, por José Joaquim Freire, desenhador, daquela expedição, e cujo original era o Mappa Geral do Brazil, que foi igualmente feito, por Freire, no anno de 1797; foi copiado no Archivo Militar, pelo dito Freire; Tenente Coronel do Exercito: contando oitenta e seis annos de idade; e de effectivo serviço sessenta e seis annos; incluso dois annos de Campanha na Guerra Pininsular”,

dando efetivamente a autoria da cópia a José Joaquim Freire.

As dimensões da folha, pelas fichas técnicas, são 60 x 61 cm. As dimensões do mapa, folha e internas, determinadas pelo software AutoCad, foram respectivamente 61,91 x 60,5 cm e 59 x 54,88 cm. A escala atribuída, também pelas Fichas Técnicas, foi 1: 4.800.000

Tudo o que se definir sobre este mapa, será também atribuído à cópia de 1866, pertencente à Mapoteca do Itamaraty. A tabela 5 mostra os limites calculados para estes mapas.

Tabela 5 – Limites calculados dos Mapas de 1846 e cópia de 1862 Carta da Biblioteca Nacional

Ponto	Latitude	Longitude (l. Ferro)
1	- 20° 00' 00"	308° 53' 00"
2	+ 5° 03' 00"	308° 53' 00"
3	+ 5° 03' 00"	332° 06' 00"
4	- 20° 00' 00"	332° 06' 00"

Este mapa não possui nenhuma indicação de escala, de forma que lhe será atribuída a mesma escala do mapa da BNRL, de 1997.

O mapa de 1866, apresenta do lado direito, o carimbo do Arquivo Militar e os dizeres manuscrito: “Está conforme”, a assinatura Augusto Jorge Moreira Ten Cel Chefe do Serviço, como pode ser visto na figura 6.



Figura 6 – Carimbo, assinatura e data da cópia do mapa de 1846, do GEAEM.

O estudo desse conjunto de mapas, permitiu que fossem extraídas algumas conclusões parciais. Inicialmente o conjunto de mapas trata da representação da mesma área geográfica, com ligeiras alterações nos limites de alguns dos mapas, entretanto pode-se afirmar que são dois conjuntos diferentes, o primeiro mapa, de 1793, destaca-se dos demais, pela escala menor, evidentemente pelo seu tamanho reduzido, em relação aos demais mapas. A tabela 6 apresenta um resumo das dimensões e escalas de todos os mapas.

Tabela 6 – Resumo das dimensões e escala dos mapas

Mapa	Dimensões (cm)	Escala	Datação Atribuída	Datação Sugerida
Itamaraty	42,5 x 42.5	1: 7.300.000	1793	1793 (confirmada)
BNRJ	64,5 x 61	1: 4.800.000	1793	(pós 1801)
Minutas Norte	48 x 64	1: 4.800.000	1793-1797	(pós 1801)
Minutas Sul	26 x 64 (74 x 64)	1: 4.800.000	1794-1797	(pós 1801)
GEAEM 1846	60 x 61	1: 4.800.000	1846	1846 (confirmada)
Cópia	60 x 61	1: 4.800.000	1866	1866 (confirmada)

3. EXTRAÇÃO TOPONÍMICA

A extração toponímica foi desenvolvida sobre todos os mapas, exceto sobre a cópia do Itamaraty. Foi orientada pelo Roteiro de Pesquisa, Extração de Nomes Geográficos em Mapas Antigos ou Históricos, (MENEZES, 2020), através do software Arc Map 10.6. As feições geográficas foram extraídas e classificadas segundo os grandes grupos, os quais podem ser vistos na tabela 7.

Tabela 7 – Grupos e feições geográficas

Nr	GRUPO_GEO	Feição ou Identificador Geográfico (ID_GEO)
1	Administrativo (ADM)	Capitania, país, província, estado, município, distrito, reino
2	Descritivo (DSC)	Todas as feições não enquadradas nas demais e que descrevem um lugar: lugar, marco, bosque, floresta, mato, rincão, campo, brejo. Comentários (Textos explicativos contidos no mapas)
3	Étnico (ETN)	Grupos indígenas, tribos, aldeia, nação, família, descritivo,
4	Extrativismo (EXT)	Mina, Mina de ouro, mina de ferro, salitre, salina, cristal
5	Hidrografia (HDR)	rio, córrego, canal, cachoeira, lagoa, lago, laguna, arroio, baixio, praia, porto, ilha, restinga, cabo, ponta, baía, barra, furo, batimetria, enseada, Igarapé, parcel, pesqueiro, ribeirão, recife, saco, vau, porto
6	Assentamentos (ASS)	Sítio, registro, freguesia, forte, fortaleza, cidade, vila, torre, igreja, quartel, lugar, povoado, fazenda, aldeia, curato, sede, povoação,
7	Orografia (ORO)	Morro, cerro, serra, desfiladeiro, vulcão, monte, pico, deserto,
8	Rede Viária (RV)	Estradas, caminhos, trilha, ferrovias, rodovias
9	Outros	Não contidos nas feições acima

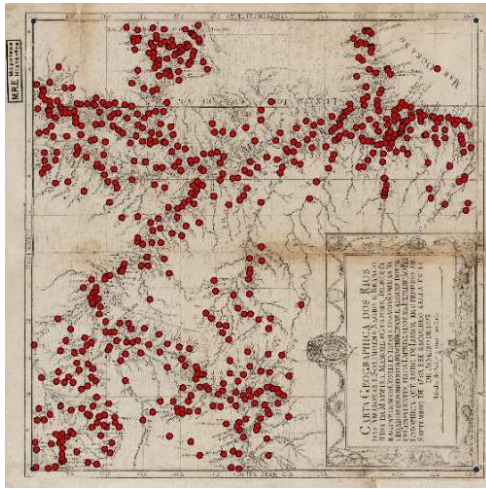
Cada mapa teve extraído todos os topônimos, inclusive os comentários sobre lugares, pontes, cachoeiras etc. A Tabela 8 mostra o total de topônimos extraídos de cada mapa.

Tabela 8 – Topônimos extraídos por mapas

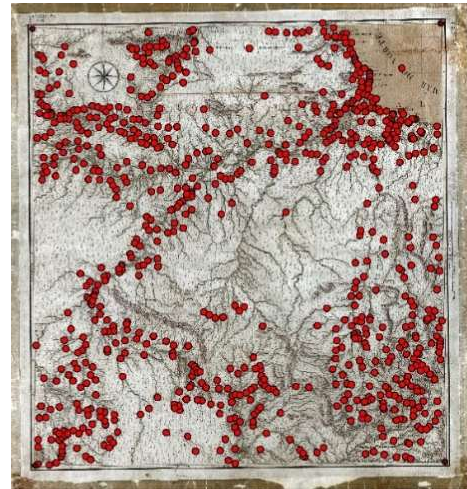
Mapa	# Topônimos	Observações
Itamaraty	632	Legenda
Minutas N/S	460/289 - 749	
BNRJ - 1797	771	
1846	716	

Em relação aos quantitativos, observa-se que a carta de 1793, do Itamaraty, possui um número bem menor que os demais mapas, mas isso é facilmente verificado, devido a ocorrência do cartucho do mapa ocupar uma parte significativa do mapa. A figura 7 mostra a distribuição dos topônimos extraídos nos quatro mapas, considerando-

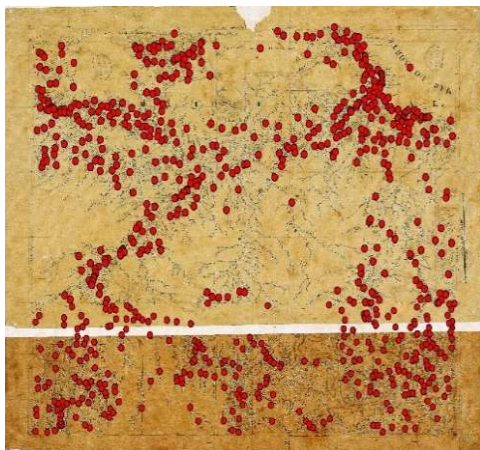
se as minutas norte e sul, como apenas um mapa. Observe-se que as quantidades entre o mapa da BNRJ e as minutas, são muito próximas.



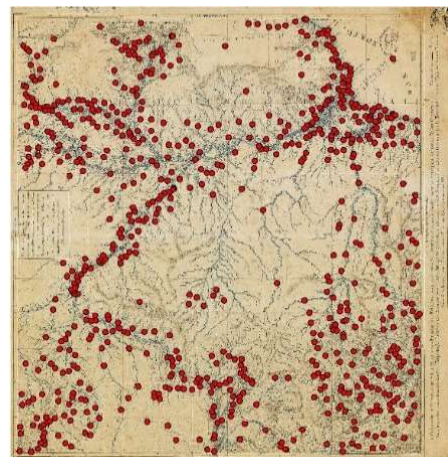
a



b



c



d

Figura 07 – Distribuição dos topônimos extraídos dos mapas atribuídos à Freire.

Os quantitativos obtidos na extração toponímica, foi desenvolvida com cuidado, mas os valores não foram exatamente iguais entre as diversas versões. Os quantitativos do mapa do Itamaraty, considerada a sua legenda, foi a que menos topônimos teve extraído. Era esperado um número próximo entre as minutas e o mapa de 1797, da BNRJ, havendo uma diferença para menos de 26 topônimos. Não foi possível checar estes valores, mas será em breve, mas os valores estão bem próximos. A Tabela 9 apresenta os quantitativos obtidos dos quatro mapas.

Tabela 9 – Quantitativos de topônimos extraídos dos quatro mapas atribuídos à José Joaquim Freire

#	Grupo Geo	1793 Itamaraty	Minutas Sup + Inf /Total	1797 BNRJ	1846
1	Hidrografia HDR	418	322+151/ 433	479	447
2	Assentamentos	183	119+123/ 242	251	236
3	Orografia	21	7+7/ 14	16	11
4	Administrativos	3	2+1/ 3	4	3
5	Descritivos	3	2+0 / 2	5	5
6	Etnias	2	8+6/ 14	15	12
8	Extratativismo	2	0+1/ 1	1	0
	Total	632	460+289/ 749	771	716

Foi ainda observado, que mesmo sendo uma cópia do mapa de 1797, a cópia de 1846 não contemplou todos os topônimos. Muitos deles não foram nominados, apesar de estarem representados na cópia.

O desenvolvimento dos estudos dos topônimos será desenvolvido em uma pesquisa próxima, em termos de suas motivações toponímicas, taxionômicas e geográficas.

4. CONCLUSÕES

Uma das principais questões que deve ser levantada, diz respeito a datação dos mapas, as quais não condizem, principalmente em relação ao que colocou José Joaquim Freire em sua cópia elaborada em 1846, quando diz que "...e cujo original era o Mappa Geral do Brazil, que foi igualmente feito, por Freire, no anno de 1797...". Seria esse mapa uma das versões da Nova Lusitânia, notadamente a de 1797? Responde-se como improvável, devido à enorme diferença de traçado existente entre elas. Por outro lado, as fichas técnicas relativas às duas minutas, as datam entre 1793 e 1846. Verifica-se também que a datação do mapa da Biblioteca Nacional, como 1793, não possui uma justificativa forte e coerente. Deste modo, o que foi apresentado no trabalho permite que se infira uma cronologia para estes mapas, talvez como uma primeira tentativa de posicioná-los temporalmente.

Sem nenhuma dúvida o primeiro mapa da série é o mapa do Itamaraty, em seguida seriam posicionadas as duas minutas do GEAEM, inicialmente por serem o traçado preliminar do mapa final e por conterem a linha demarcatória, mostrando os limites setentrionais do Brasil de acordo com o Tratado de Badajoz de 6 de junho de 1801, confirmados logo depois, pelo Tratado de Amiens, de 27 de março de 1802. Desta forma, à estas minutas serão

atribuídas uma datação como posterior à 1801. Da mesma forma, o mapa da Biblioteca Nacional terá sua datação atribuída, como também posterior à 1801. Com relação à datação da última versão desta série, a data de 1846, não é contestada.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADONIAS, I. Mapas e planos manuscritos relativos ao Brasil colonial. Conservados no Ministério das Relações Exteriores e descritos por Isa Adonias para as Comemorações do V Centenário da Morte do Infante Dom Henrique. Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores, 1960.

ADONIAS, Isa. Mapa - Imagens da Formação Territorial Brasileira. Rio de Janeiro: Fundação Odebrecht, 1994

ADONIAS, Isa. Cartografia da da Região Amazônica, Catálogo Descritivo. (1500- 1961) Vol. 1, CNPq/ INPA, Rio de Janeiro, 1963, pag 537.

FARIA, Miguel Figueira de. A Imagem Útil. Lisboa: Universidade Autónoma Editora, 2001.

FREIRE, José Joaquim. [Mapa hidrográfico da Bacia Amazônica: abrangendo até o curso dos rios: Mamoré, a oeste, Araguaia, a leste, Negro e Branco, ao norte, parte do rio Paraguai, ao sul]. [1793?]. 1 mapa ms., desenho a nanquim, aquarelado, 58,5 x 55cm em f. 64,5 x 61cm. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart511687/cart511687.html

http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart511687/cart511687.jpg, Rio de Janeiro, 2024

JUSTO, M. G., in CNCDP, Cartografia e Diplomacia no Brasil do Século XVIII, Cordoaria Nacional. Lisboa, 1997.

MENEZES, P.M.L. ROTEIRO DE TRABALHO SE PESQUISA: Extração de Nomes Geográficos em Mapas Antigos ou Históricos, disseminação restrita, GeoCart, UFRJ, 2020.

NUNES, José M. de S. e ADONIAS, Isa. Real Forte Príncipe da Beira. Salvado: Fundação Emílio Odebrecht, 1985. P.202.

Os nomes geográficos da Imperial Cidade de Petrópolis/RJ – análise da dinâmica toponímica a partir de documentos cartográficos

Tainá Laeta¹

Manoel do Couto Fernandes¹

1. Universidade Federal do Rio de Janeiro – Instituto de Geociências – Departamento de Geografia – Laboratório de Cartografia (GeoCart) – Av. Athos da Silveira, 274, Cidade Universitária – Ilha do Fundão, CEP: 21941916, Rio de Janeiro (RJ), Brasil.

tainalaeta@gmail.com; manoel.fernandes@igeo.ufrj.br

Palavras-chave: Cartografia histórica de Petrópolis/RJ, Toponímia histórica de Petrópolis/RJ, Planta Koeler – 1846, Planta Otto Reimarus – 1854.

Introdução

A Cartografia Histórica e a Toponímia possibilitam o estudo do espaço geográfico do passado por meio da dinâmica de ocupação, através da representação em mapas históricos no que tange a alteração da paisagem, ocupação do território, mudança nos limites administrativos e instalação de núcleos urbanos. Como também pela ação humana no ato de nomear, estabelecendo uma relação cultural com o lugar estando diretamente relacionada ao processo de ocupação de determinada área.

Os nomes geográficos são compostos de dois termos, um relativo à entidade geográfica denominado termo genérico e outra relativa ao que Dick (1990) define como sendo o topônimo propriamente dito, isto é, o termo que dará particularidade a noção espacial, identificando-o e singularizando-o dentre outros semelhantes e que será denominado de termo específico.

Entretanto, vale ressaltar que, na identificação e extração dos nomes geográficos nos mapas históricos observa-se por vezes não ter registro seu termo específico. Para a linguística isto é um empecilho na classificação taxonômica proposta por Dick (1990), porém para a compreensão do processo de ocupação do território o nome geográfico “povoado” é importante, pois reflete a instalação de um núcleo urbano.

Diante da necessidade de uma classificação que contemplasse a temática geográfica espacial, foi elaborada de uma nova proposta de Menezes (2020): “Extração de Nomes Geográficos em Mapas Antigos ou Históricos”, a fim de complementar a classificação proposta por Dick (1990) e, assim, compreender melhor o processo de organização do espaço geográfico e de ocupação de determinado território.

Partindo do exposto, é definido como objetivo deste trabalho analisar espacialmente os nomes geográficos quanto à origem e a prevalência do grupamento geográfico a que pertencem seguida de seu identificador geográfico, para

assim ajudar a compreender o processo de ocupação da área gênese da cidade imperial de Petrópolis. Desta forma, busca-se entender com base na análise dinâmica toponímica se as origens de colonização europeia se cristalizaram ou foram se perdendo ao logo do tempo em diferentes espacialidades que contemplam a área em questão.

Materiais e procedimentos metodológicos

Para elaboração da pesquisa, foram analisados três documentos cartográficos. O primeiro deles é a *Planta de Petrópolis – 1846*, também conhecida como *Planta Koeler – 1846*, na escala 1:5.000. O segundo é a planta elaborada por Otto Reimarus, intitulada *Planta da Imperial Colonia de Petrópolis (reduzida para guia dos visitantes) – 1854*, na escala 1:34.000. E, o terceiro, a base cartográfica da Prefeitura Municipal de Petrópolis (PMP) na escala 1:10.000 do ano de 1999.

Como procedimentos metodológicos, primeiramente através do georreferenciamento foi possível realizar a compatibilização, ou melhor, sobreposição das plantas históricas e a base cartográfica, proporcionando uma melhor análise nas mudanças ocorridas no espaço geográfico em momentos distintos. Posterior ao georreferenciamento foi feita a extração dos nomes geográficos contidos nos documentos cartográficos. Seguidamente, foi realizada a classificação dos nomes geográficos quanto à sua origem e quanto ao grupo e identificador geográfico nas plantas históricas, assim como, também classificados os nomes geográficos constantes na base cartográfica da Prefeitura Municipal de Petrópolis (PMP).

Resultados

Dos nomes geográficos extraídos e classificados nos três documentos cartográficos, destaca-se quanto à origem a prevalência dos nomes geográficos de origem portuguesa, seguido pelos de origem germânica. Quanto a classificação geográfica as maiores ocorrências foram relacionadas ao grupamento geográfico hidrografia, localidade e rede viária, com destaque respectivamente para os identificadores geográficos: rio, quarteirão imperial e praça, e rua.

Do total dos nomes geográficos extraídos e classificados quanto à origem, a *Planta Koeler – 1846*, apresentou um total de 70 nomes geográficos classificados, sendo sua maioria de origem germânica e portuguesa. Os nomes geográficos de origem germânica estão relacionados a mão-de-obra preponderantemente utilizada na colonização e povoação da cidade de Petrópolis. Já o alto registro de nomes geográficos portugueses se deve em decorrência da colonização do território brasileiro ter sido majoritariamente portuguesa. Um fator relevante a ser considerado no maior número de registro de nomes geográficos na *Planta Koeler – 1846* é a escala em que o documento cartográfico foi elaborado, isto é, 1:5.000.

A *Planta Otto Reimarus – 1854*, apresentou um total de 55 nomes geográficos. Assim como a *Planta Koeler – 1846*, apresentou majoritariamente nomes geográficos de origem germânica e portuguesa. Ambas as plantas não registraram nomes geográficos híbridos, isto é, nomes com mais de uma origem. No entanto, vale complementar

que a menor incidência de registro de nomes geográficos se deve a este documento histórico cartográfico ter sido elaborado em escala menor (1:34.000), ou seja, com mais generalização e menos detalhe.

No que diz respeito aos nomes geográficos da base cartográfica de 1999 é importante ressaltar que totalizou 237 nomes extraídos. Entretanto, a classificação quanto à origem gerou um total de 265 nomes geográficos. A razão está no fato dos nomes geográficos da base cartográfica de 1999 apresentar 26 nomes geográficos híbridos, ou seja, nomes geográficos registrando mais de uma origem, diferente do que ocorreu com as plantas históricas de 1846 e 1854. A escala da base cartográfica de 1999 é 1:10.000, assim como, o documento histórico cartográfico *Planta Koeler – 1846*, o valor de escala atende ao mapeamento cadastral, implicando em menos generalização e mais detalhe das feições mapeadas.

No que diz respeito a classificação geográfica, do total de cinco grupos geográficos destacam-se os grupos descritivo e orografia que não têm nenhuma feição representada na *Planta Koeler – 1846*. Os demais grupos geográficos (hidrografia, localidade e rede viária) foram todos representados nos três documentos cartográficos.

O grupo geográfico da hidrografia teve maior representação na *Planta Koeler – 1846*, vale recordar que a escala cartográfica da planta é 1:5.000, o que permite um maior detalhamento e representação das feições.

A *Planta Otto Reimarus – 1854*, pela razão de suas dimensões e escala, tem apenas os rios principais representados. A base cartográfica de 1999 apresentou uma menor quantidade de feição hidrografia representada, mas com uma diferenciação no identificador geográfico, ou seja, nas plantas históricas constatou-se apenas o identificador geográfico “rio”, já na base cartográfica outros identificadores foram registrados: canal, córrego e ribeirão.

O grupo geográfico “localidade” manteve registros muito semelhantes nas plantas históricas de 1846 e 1854, entretanto, na base cartográfica de 1999 os registros mais que dobraram, com destaque para três identificadores geográficos: quarteirão, bairro e igreja.

Por último, o grupo geográfico “rede viária” registra o acréscimo de 15 na *Planta Koeler – 1846* para 21 registros na *Planta Otto Reimarus – 1854*, no entanto, destaca-se o aumento significativo de 21 para 149 em 1999.

De maneira geral, os grupos geográficos apresentaram aumento significativo dos documentos históricos cartográficos da metade do século XIX em comparação com a base cartográfica do final do século XX. A exceção fica assinalada no grupo geográfico da “hidrografia” que reduziu os registros da referida feição.

Discussão

No passado, na *Planta Koeler – 1846* e *Planta Otto Reimarus – 1854*, nota-se uma concentração de nomes de origem portuguesa na Villa Imperial em razão de ser a morada do imperador e membros da corte (Figura 1 e Figura 2). Vale ressaltar que, para ocuparem os 210 prazos destinados para aforamento do total de 216 prazos da Villa Imperial o relatório provincial determinava que: “estes prazos tem naturalmente de ser ocupados por negociantes, artistas, e pessoas da corte, que quizerem passar o verão no clima temperado da serra” (BRASIL, 1846).

Assim, a Villa Imperial concentrava majoritariamente pessoas ligadas a corte imperial de origem portuguesa e por essa razão foram registrados nomes de ruas e praças dentro dos limites da Villa Imperial em homenagem a membros da família imperial brasileira. Curiosamente, nesse sentido, não há registro de nomes de origem germânica na Villa Imperial.

Outra determinação que constava no relatório provincial referia-se à ocupação dos prazos nos quarteirões imperiais mais distantes da Villa Imperial, que deveriam ser designados a lavoura, ou seja, ocupados pelos colonos alemães. Esta é a razão pela qual os quarteirões imperiais possuíam nomes de origem germânica, assim como suas praças.

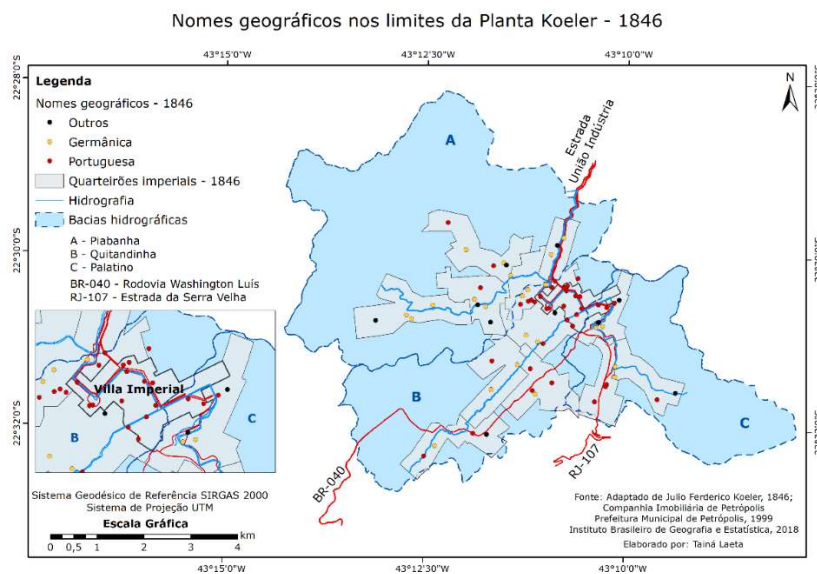


Figura 1 – Mapa dos nomes geográficos extraídos dentro dos limites da *Planta Koeler* – 1846.
Fonte: Laeta & Fernandes (2023).

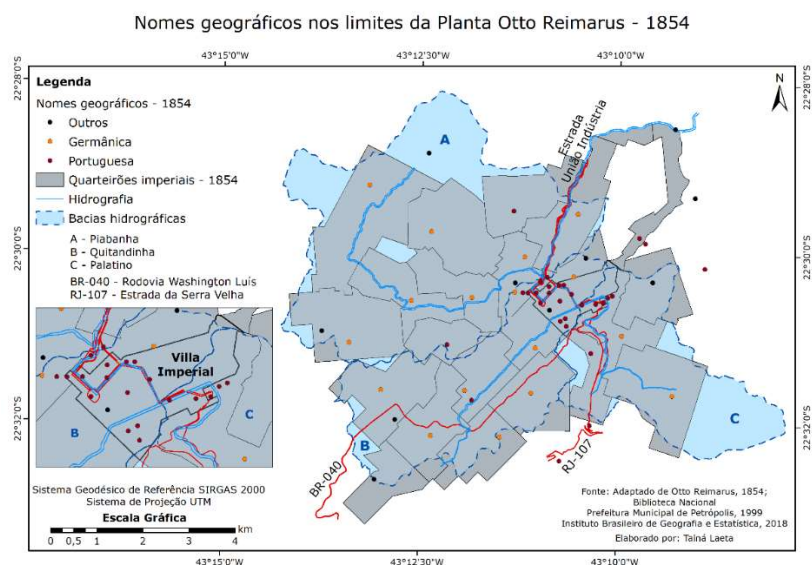


Figura 2 – Mapa dos nomes geográficos extraídos dentro dos limites da *Planta Otto Reimarus* – 1854.
Fonte: Laeta & Fernandes (2023).

Hoje os nomes geográficos de Petrópolis apresentam uma espacialização distinta daquela de aproximadamente dois séculos atrás.

O primeiro destaque é com o registro mais homogêneo dos nomes de origem portuguesa dentro dos limites das plantas histórico cartográficas (Figura 3). Desta maneira, não se observa preponderantemente a concentração de nomes geográficos portugueses nos limites da Villa Imperial. Segundo, observa-se a perda dos nomes geográficos de origem germânica para os quarteirões imperiais.

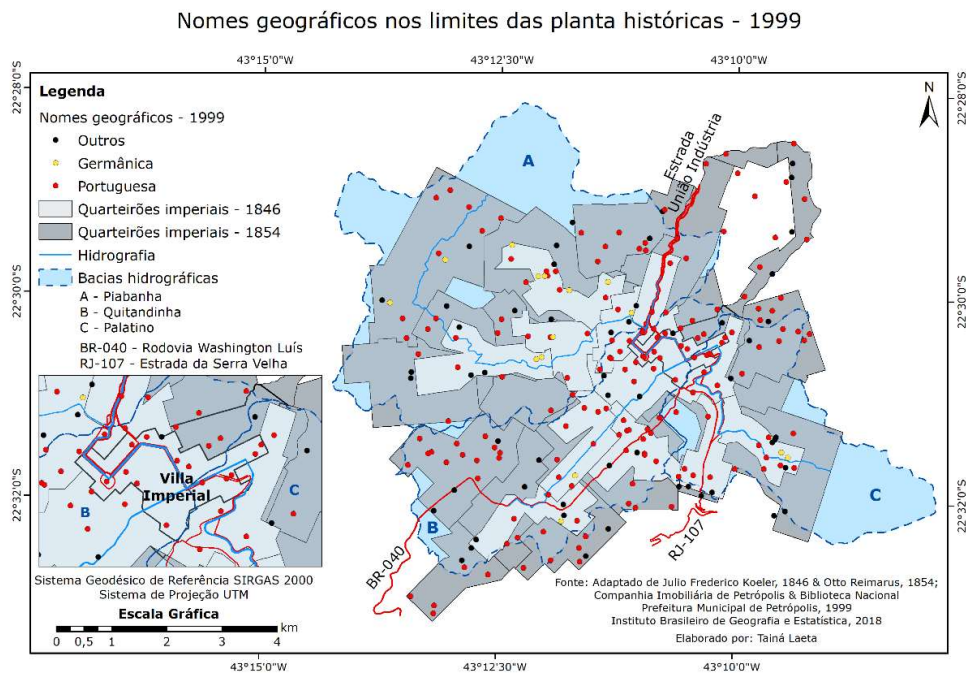


Figura 3 – Mapa dos nomes geográficos extraídos da base cartográfica de 1999, considerando os limites das plantas histórico cartográficas de 1846 e 1854.
Fonte: Laeta & Fernandes (2023).

Alguns acontecimentos podem ter contribuído para essa alteração destacada acima. O caminho inicial feito para chegar a Petrópolis era através da Variante do Caminho Novo ou mais popularmente como “Caminho do Ouro”, com sua construção finalizada no ano de 1725.

Em 1840 é aberta a Estrada Normal da Serra da Estrela (trecho da futura RJ-107), que passava por Villa Theresa, Palatinato Inferior, contornava a Villa Imperial e seguia para chegar as Minas Gerais. No ano de 1861 o imperador Dom Pedro II inaugura a estrada de rodagem denominada Estrada União Indústria (trecho da futura BR-040), ligando Petrópolis (RJ) a Juiz de Fora (MG).

Posteriormente, no ano de 1928 é inaugurado um trecho da rodovia federal BR-040, trecho denominado localmente de Rodovia Washington Luís. Somente no ano de 1980 é que de fato a BR-040, que liga Rio de Janeiro a Brasília, é inaugurada em substituição a Estrada União Indústria construída no século anterior pelo imperador Dom Pedro II. Com a construção do novo trecho da BR-040, que apresentava melhores condições de uso, foi levando quase

que automaticamente ao desuso cada vez maior da “Estrada Velha da Estrela” (trecho da RJ-107). Assim é estabelecida uma nova entrada da cidade pela cabeceira do rio Quitandinha, em detrimento a antiga entrada pela bacia do rio Palatino.

A abertura de novas vias de acesso a este núcleo urbano acarreta na dinâmica espacial dos nomes geográficos petropolitanos. Nas proximidades da entrada da cidade através do antigo caminho da Estrada União Indústria em comparação com a entrada hoje utilizada através da rodovia BR-040 há uma concentração muito maior de nomes geográficos. Isso se deve ao fato de que essa nova via de acesso a cidade possibilitou a abertura de outras vias de porte menor, mostrando também maior ocupação urbana. Tanto assim, que a maioria dos nomes geográficos registrados no ano de 1999 é referente ao grupo geográfico “rede viária” e seu identificador geográfico de “rua”.

Nos mapas elaborados pode-se perceber que foram considerados os limites das bacias hidrográficas. Mas qual é a importância em considerar os limites das bacias hidrográficas da área gênese de Petrópolis?

O traçado urbano de Petrópolis, e, assim, conseqüentemente, os prazos imperiais demarcados na Planta Koeler – 1846 e posteriormente aforados pelo decreto provincial (1846) foram norteados pelos três principais cursos d’água: Palatino (antigo Córrego Seco), Quitandinha e Piabanha, e seus tributários. Os três referidos principais cursos d’água nomeiam as três principais bacias hidrográficas na qual está contida toda a área gênese de Petrópolis.

A bacia do rio Palatino apresenta uma constância ao longo dos três recortes temporais, isto é, a predominância de nomes portugueses, que pode ser relacionado a primeira entrada de Petrópolis. Ou seja, a “Estrada Velha da Serra da Estrela”, identificada no mapa de 1846 como “Estrada Nova do Porto da Estrella a Minas Geraes” ser por esta bacia. Enquanto os nomes portugueses vão se mantendo em valores relativos próximos, os de origem germânica vão diminuindo ao longo do tempo, o que pode ser associado as modificações iniciais traçadas por Koeler, frente a principal rota de entrada e saída do município que perdurou até a primeira metade do século XX.

O mesmo padrão se replica na bacia do rio Quitandinha. Os nomes de origem portuguesa se sobressaem em detrimento dos demais, e isso se deve ao fato de que dentro dos limites dessa bacia se encontra o limite do quarteirão Villa Imperial, isto é, morada da família imperial brasileira, e onde se encontram maior quantidade de registros de nomes portugueses principalmente no grupamento geográfico de “rede viária”. No sentido temporal o comportamento também se repete, com os nomes germânicos decaindo ao longo do tempo, principalmente em relação a base cartográfica de 1999 onde a queda percentual é bastante significativa.

Porém, na bacia do rio Piabanha observa-se uma configuração diferente, com maior número de inscrição de nomes geográficos de origem germânica nos documentos históricos cartográficos, com exceção para o documento de 1999. Neste último, a exceção ocorre por conta da não renovação ou chegada de outros colonos alemães e em contrapartida a permanência de maior contingente populacional de descendentes portugueses.

Entretanto, ao se comparar o percentual de nomes germânicos nas três bacias fica nítida a resistência de nomes dessa origem na bacia do rio Piabanha, onde na base cartográfica de 1999 esses nomes geográficos são mais representativos se comparados as outras duas bacias. Essa característica de cristalização deste tipo toponímico está associada ao fato desta bacia não ser uma área de entrada de relevância do município até os dias de hoje.

Ou seja, não há nesta bacia uma dinâmica de circulação que impulse alterações significativas na paisagem, assim como na estrutura toponímica.

Conclusão

A espacialização dos nomes geográficos petropolitanos, evidencia que os nomes geográficos de origem germânica foram se perdendo, desaparecendo ao longo dos anos. Já os nomes geográficos de origem portuguesa foram se cristalizando na paisagem urbana de Petrópolis.

Esse quadro pode ser revertido em face ao projeto da “nova subida da serra de Petrópolis”, que prevê que a porta de entrada da BR-040 seja migrada da bacia do rio Quitandinha para a do Piabanha. Assim, com o estabelecimento desta nova estrutura viária, é possível que os nomes germânicos darão cada vez mais espaço a outras origens toponímicas.

Referências bibliográficas

BRASIL, 1846. **Relatório do presidente da Província do Rio de Janeiro, o senador Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho, na abertura da Assembléa Legislativa Provincial no 1º de março de 1846, acompanhado do orçamento da receita e despesa para o ano financeiro de 1846 a 1847.** Nictheroy, em 1º de maio de 1846. *Center of Research Libraries – Brazilian Government Document Digitalization Project.* Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/776/000079.html>. Acesso em: 20 jul. 2015.

DICK, Maria Vicentina de Paula do Amaral. **A Motivação Toponímica e a Realidade Brasileira.** São Paulo: Edições Arquivo do Estado de São Paulo, 1990. 387p.

KOELER, Julio Frederico. **Planta de Petropolis – 1846.** Petrópolis: Companhia Imobiliária de Petrópolis, 1846. Litografia desconhecida, 128,9 x 128,2 cm. Escala gráfica de 500 brassas.

LAETA, Tainá & FERNANDES, Manoel do Couto. Ontem e o hoje dos nomes geográficos da imperial cidade de Petrópolis/RJ. *In: Revista Mercator.* Fortaleza, v. 22, e22018, p. 1-19, 2023.

LAETA, Tainá. **Cartografia Histórica da Imperial Cidade de Petrópolis: subsídios para uma análise de Geografia histórica no século XIX (1846-1861).** Tese de Doutorado (Programa de Pós-Graduação em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2021b. 334p.

MENEZES, Paulo Márcio Leal de. **Roteiro de Extração de Nomes Geográficos em Mapas Antigos ou Históricos.** Notas de aula. Laboratório de Cartografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2020.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PETRÓPOLIS (Petrópolis). **Base Cartográfica do Município de Petrópolis.** Petrópolis: Secretaria de Planejamento e Urbanismo, 1999. Escala 1:10.000.

REIMARUS, Otto. **Planta da Imperial Colonia de Petropolis – reduzida para guia dos visitantes – 1854**. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1854. Lithographia. Imperial de Resenburg. 1854, 29,4 x 41,2 cm. Escala gráfica de 3.000 Braças. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart176710/cart176710.jpg. Acesso em: 13 jul. 2015.

ÁREA TEMÁTICA 7 – CARTOGRAFIA, ARQUIVOS E COLEÇÕES CARTOGRÁFICAS

Contribuição para a construção de uma história dos mapas táteis no Brasil

Waldirene Ribeiro do Carmo 1

Barbara Gomes Flaire Jordão 2

Carla Cristina Reinaldo Gimenes de Sena 3

Diego Alves Ribeiro 3

1 FFLCH/USP

2 SENAC

3 FCTE/UNESP

walcarmo@usp.br; barbaraflaire@hotmail.com; carla.sena@unesp.br; geo.alves.diego@gmail.com

Palavras-chave: cartografia tátil, mapas em relevo

Este trabalho visa apresentar um breve histórico sobre os mapas para pessoas com deficiência visual. O propósito dos autores é explorar a evolução, desde os primórdios da elaboração dos primeiros mapas em relevo e como esta produção foi sendo modificada ao longo dos anos, impulsionada, sobretudo, pelo avanço da tecnologia. Um dos acervos destacados nesta análise é o dos mapas em relevo que pertencem ao IBC - Instituto Benjamin Constant do Rio de Janeiro, primeira escola para pessoas com deficiência visual do Brasil. Este estudo torna-se pertinente pois a produção de mapas táteis data do século XVII e trazer esse tema para a história da cartografia é uma contribuição para o reconhecimento da cartografia tátil como área da ciência cartográfica.

A criação de representações gráficas para pessoas com deficiência visual está primordialmente ligada ao contexto educacional, seja no ambiente escolar ou em instituições culturais como museus. Embora as primeiras imagens táteis conhecidas, originadas no início do século XVII, não tenham resistido ao tempo, sua existência é documentada em registros contemporâneos e fontes subsequentes.

Com relação aos mapas para pessoas com deficiência visual, estes vêm sendo produzidos há mais de 100 anos. Um dos mapas táteis mais antigos que foi preservado pertenceu à cantora e compositora cega Maria Theresa von Paradis, cuja finalidade era fazê-la compreender os locais que visitava na Europa e os países que ela passava enquanto estava em turnê. Trata-se de um mapa comum, impresso em várias cores, as estradas, rios, fronteiras e pontos de interesse são delineados com fios de estanho, enquanto vilas e cidades são representadas por botões de diferentes tamanhos. Datado de 1800, o mapa está no Museu dos Cegos em Viena.

O primeiro registro de mapas táteis específicos aparece no século XIX. Durante essa época, escolas e instituições para cegos começaram a experimentar a criação de mapas com texturas e relevo. Esses mapas eram geralmente feitos de papelão ou metal, onde as linhas e formas eram elevadas para serem percebidas pelo tato.

O desenvolvimento dos mapas táteis relaciona-se também ao desenvolvimento do sistema Braille, criado por Louis Braille em 1824. Louis, ele próprio cego, inventou um sistema de leitura e escrita em relevo que revolucionou a educação para cegos. Este sistema não só abriu portas para a literatura e a educação em geral, como também inspirou a adaptação de outras formas de informação visual para formatos acessíveis, incluindo os mapas.

Durante as décadas de 1830 e 1840, nos Estados Unidos, Samuel Gridley Howe, um destacado educador e reformador, desempenhou um papel crucial no avanço dos mapas táteis na Perkins School for the Blind, localizada em Massachusetts. Os esforços de Howe resultaram na publicação em 1837 do que se conhece como o primeiro Atlas Tátil. Trata-se de um Atlas dos Estados Unidos pela primeira vez produzido em larga escala.

Optou-se por destacar nesta pesquisa, o acervo do IBC, que é reconhecido como referência nacional em questões relacionadas à deficiência visual. Fundado em 1854, o instituto desempenha até hoje um papel fundamental na produção e distribuição de materiais didáticos em todo o país, incluindo os mapas táteis. Além disso, estes mapas em relevo tem um imenso valor histórico por estarem ainda preservados e terem sido utilizados desde o final do século XIX até a década de 1970 para ensinar Geografia a crianças e jovens com deficiência visual. São mapas geográficos, históricos, urbanos e modelos topográficos em relevo talhados em madeira, com informações como os limites territoriais e hidrografia, entre outros.

Com o avanço das tecnologias de impressão no século XX, a produção de mapas táteis tornou-se mais sofisticada. A introdução de novos materiais como o plástico e a utilização de impressoras de relevo permitiram a criação de mapas mais detalhados e duráveis. A tecnologia de impressão em 3D, mais recentemente, possibilitou a produção de modelos tridimensionais complexos, proporcionando uma compreensão ainda mais profunda do espaço e das formas.

Além da tecnologia, a evolução dos mapas táteis também foi impulsionada pela legislação e pelos movimentos de direitos das pessoas com deficiência. Leis como Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência das Nações Unidas pressionaram por maior acessibilidade em espaços. Como resultado, tornou-se mais comum encontrar mapas táteis em escolas, museus e outros espaços públicos. A popularização desse tipo de mapas vai além dos usuários com deficiência visual, pois eles são utilizados pelo público em geral, quando tratam da orientação e mobilidade em espaços públicos e, no ambiente escolar, são tema de discussão entre os estudantes para uma conscientização da importância da inclusão em seu aspecto mais amplo.

Os mapas mais influentes impressos do Brasil, segundo a obra de Max Justo Guedes: 1506-1922

Leniza de Faria Lima Glad 1

Maria Dulce de Faria 2

Terezinha de Fatima Puppim dos Reis 3

1 Biblioteca da Marinha/Marinha do Brasil; 2 Seção de Cartografia/FBN; 3 Marinha do Brasil

leniza@marinha.mil.br; mariadulcedefaria@gmail.com; terezinha.reis@marinha.mil.br

Resumo

O trabalho propõe apresentar mapas publicados sobre o território brasileiro existentes na Biblioteca da Marinha e na Biblioteca Nacional de acordo com o livro "Cartografia impressa do Brasil: os cem mapas mais influentes 1506-1922", de Max Justo Guedes (1927-2011), curador reconhecido internacionalmente como autoridade em história marítima e cartografia brasileira. Como o livro trata de mapas impressos, muitos dos seus exemplares originais podem existir em diversas bibliotecas e diferentes arquivos. Assim sendo, a metodologia aplicada no presente trabalho consistiu no cotejo dos mapas mencionados na obra de Max Justo com os exemplares originais existentes na Biblioteca da Marinha e na Biblioteca Nacional. O conhecimento desses mapas orienta os investigadores na fonte de pesquisa e na localização dos originais gravados, além de valorizar os acervos das instituições. Os mapas manuscritos, por serem poucos reproduzidos, já são considerados raros. Com referência à raridade dos mapas impressos, sua determinação depende da importância dos acontecimentos que acarretaram a elaboração e a posterior publicação, como descobertas de novas terras, demarcações de fronteiras ou inovações tecnológicas, já que tais acontecimentos exerceram grande influência no desenvolvimento da sociedade. Como a obra do Alm. Max Guedes foi editada um ano após a sua morte, atribuem-se as inconsistências observadas à falta de revisão do autor. Dentre elas, podem-se citar tanto a ausência de muitos mapas existentes na Biblioteca da Marinha, bastante conhecidos pelo autor, e quanto às referências, as ilustrações de mapas estão em desacordo com as mencionadas na obra etc. Apesar dessas inconsistências, o livro não deixa de ser considerado uma importante fonte de referência para o pesquisador.

Palavras-chave: Cartografia Histórica. Brasileira cartográfica. Impressão-Brasil-Mapas. Cartobibliografia.

Abstract

This work aims to present published maps printed of the Brazilian territory held in the Navy Library and the National Library, according to the book "A cartografia impressa do Brasil: os 100 mapas mais influentes (1506-1922)", by Max Justo Guedes (1927-2011), a scholar internationally recognized as an authority on maritime history and Brazilian cartography. As the book deals with printed maps, many of its original copies may exist in various libraries and different archives. Therefore, the methodology applied in this work consisted of comparing the maps mentioned in Max's work with the original copies in the Navy Library and the National Library. Knowledge of these maps guides the researchers in the source of their research and in locating of the engraved originals; as well as adding value to the institutions' collections. Manuscript maps, due to being reduced, are already considered rare. With regard to the rarity of printed maps, this depends on the importance events that led to their production and subsequent publication such as discoveries of new lands, demarcation of borders or technological innovations, since these events had a major influence on the development of Society. As the Admiral. Max Guedes' work published a year after his death, the inconsistencies observed can be attributed to the author's lack proofreading. These included the absence of many existing maps in the Navy Library, well known to the author, and as for the references, the map illustrations are at odds with those mentioned in the work and so on. Despite of those inconsistencies, this book is still be considered an important reference source for the researcher.

Keywords: Historical Cartography. Cartography Brazilian. Printing-Brazil-Maps. Cartobibliography

Introdução

O trabalho propõe apresentar os exemplares cartográficos existentes na Biblioteca da Marinha e na Fundação Biblioteca Nacional que foram citados pelo Almirante Max Justo Guedes, também conhecido como Almirante Max, em sua obra “Cartografia impressa do Brasil 1506-1922: os 100 mapas mais influentes”, de 2012. Considerado internacionalmente um dos maiores especialistas da cartografia luso-brasileira e da história naval, o Almirante Max foi Diretor do Serviço de Documentação Geral da Marinha e da Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha entre 1977 e 2003. Nesse período equipou e reorganizou completamente o setor do Patrimônio Histórico da Marinha. Discípulo do historiador Jaime Cortesão (1884-1960) na juventude, foi seu aluno nos cursos de história da cartografia ministrados no Itamaraty em 1944 e 1945. Desde então, aliou sua expertise náutica com a erudição necessária para compreensão das linguagens cartográficas. Foi secretário-geral do Comitê Internacional de História da Náutica e da Hidrografia, membro do Conselho de Proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Municipal do Rio de Janeiro, diretor do Departamento Cultural do Clube Naval, membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, membro do Conselho Editorial da Biblioteca do Exército e da Comissão Científica do 17º Congresso Internacional de História de Cartografia, em Lisboa. Escreveu numerosos estudos e artigos, publicados nas mais diversas revistas nacionais e estrangeiras.

Com referência aos mapas manuscritos, por serem poucos reproduzidos, já são considerados raros, mesmo as cópias manuscritas, pois as vezes os originais desapareceram. Quanto à raridade dos mapas impressos, depende da importância em que eles foram publicados marcando acontecimentos, descobertas de novas terras, demarcações de fronteiras ou inovações tecnológicas.

Além da questão da raridade é importante pensar na influência que o mapa exerce no desenvolvimento da sociedade. Os mapas impressos, diferente dos manuscritos que muitas vezes eram até secretos, proporcionam a ampla disseminação da informação de seu conteúdo, em função da maior circulação. Multiplicado, o mapa impresso passava a ter um poder de difusão de centenas ou milhares de vezes maior que o manuscrito, aumentando o conhecimento do Brasil como um todo e despertando muitas vezes a cobiça e disputas territoriais.

Um exemplo das disputas causadas pela cartografia impressa é a primeira versão do Mapa Geográfico da América Meridional de Cruz Cano Y Olmedilla, que assinalou uma linha de norte a sul correspondente a uma divisão entre a América Portuguesa e os domínios espanhóis, a semelhança do Mapa das Cortes que esteve na base da assinatura do Tratado de Madri. No final do século XVIII, os ministros e diplomatas espanhóis procuraram desacreditar a exatidão do mapa de Cruz Cano Y Olmedilla, culminando na proibição pelo governo espanhol de sua reimpressão. Contudo em 1785, em um leilão em Madri, um diplomata americano adquiriu a terceira edição dessa obra e a remeteu a Thomas Jefferson, diplomata americano em Paris. Por sua vez, este remeteu o mapa no ano seguinte a William Faden que reimprimiu a obra em 1799. A Biblioteca Nacional possui a edição de 1775 e a Biblioteca da Marinha a edição de 1799 desse mapa.

As instituições de guarda de acervos especiais, como bibliotecas e arquivos, se preocupam com os critérios de raridade para classificação do acervo, recorrendo a catálogos de obras raras e outras fontes de referência. Dentre

essas obras se destaca os livros do bibliófilo Rubens Borba de Moraes, como por exemplo, a “Bibliographia Brasiliana”, que é um catálogo de livros impressos de 1504 a 1900. Embora essa bibliografia trate de livros, ela inclui publicações com mapas.

Outra obra do Rubens Borba de Moraes que orienta os estudiosos da bibliofilia e as equipes das instituições de acervo é “O bibliófilo aprendiz”, que propõe a classificação de Brasiliana como “todos os livros sobre o Brasil impressos desde o século XVI até fins do século XIX, e os livros de autores Brasileiros, impressos no estrangeiro até 1808”. A classificação para Brasilense são os “livros impressos no Brasil de 1808 até nossos dias”. No que se refere à Cartografia Brasiliana impressa, pode-se considerar o período de 1506 (o primeiro mapa impresso, de autoria de Contarini-Roselli) a 1825, quando o litógrafo Johann Jacob Steinmann (1800-1844) foi contratado pelo Arquivo Militar para ensinar a impressão litográfica de mapas. Embora a Imprensa Régia tenha publicado um mapa em 1812 (Planta da cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro...), até 1825 poucos mapas foram impressos oficialmente no Brasil. A cartografia produzida nesse período foi manuscrita ou impressa por estrangeiros fora do país.

Sobre a Cartografia Brasilense pode-se considerar a partir de 1825 até os nossos dias, quando a Cartografia influencia acontecimentos de transformações geográficas, tecnológicas, sociais e humanas, como questões de fronteiras, anexação do Acre e publicação da “Carta Geográfica do Brasil” de 1922, pelo Clube de Engenharia.

Objetivo

O trabalho teve como objetivo facilitar o acesso dos pesquisadores aos mais influentes mapas da cartografia impressa do Brasil, citados na obra do Almirante Max, nos acervos da Biblioteca da Marinha e da Fundação Biblioteca Nacional. O conhecimento desses mapas orienta os investigadores na fonte de pesquisa e na localização dos originais impressos, além de valorizar os acervos das bibliotecas. Como o livro trata de mapas impressos, muitos dos seus exemplares podem existir em outras bibliotecas e arquivos.

Teve também, como objetivos específicos, a pesquisa do acervo cartográfico das duas instituições, a recatologação dos mapas e o encaminhamento das peças para realizar o processo de preservação e digitalização.

Metodologia

A metodologia consistiu no cotejamento dos mapas mencionados no livro do Almirante Max com os acervos da Biblioteca da Marinha e da Fundação Biblioteca Nacional. Primeiramente foi realizada a pesquisa nos catálogos das duas instituições. No entanto, essa fase inicial não esgotou as possibilidades de localizar os mapas, sendo necessário ampliar a busca dentro dos atlas e livros.

Verificou-se inconsistências entre as descrições e as imagens no livro do Almirante Max, o que dificultou a identificação de alguns mapas. Observou-se que a obra estudada foi finalizada e publicada um ano após a morte

do Almirante Max Justo Guedes em 2011, por isso, atribui-se essas inconsistências à falta de revisão do autor. Dentre elas, a não citação dos mapas existentes na Biblioteca da Marinha, do qual o Almirante Max era um grande conhecedor. Dessa forma o trabalho também aponta e corrige essas inconsistências por meio de notas na relação cartobibliográfica.

Relação Cartobibliográfica

A análise apresentada segue a ordem das referências do livro, que foi organizado cronologicamente. Foram indicadas as formas de localização das obras nos acervos assim como uma descrição da obra, as incoerências e outras edições dos mapas localizados nos acervos das duas instituições. Para as obras guardadas pela Biblioteca Nacional, há duas formas de identificação, o Objeto Digital (OD) para as obras já digitalizadas e a localização para as obras não digitalizadas. Já para os acervos sob a guarda da Biblioteca da Marinha, foram indicados os códigos do acervo. Dessa forma, facilita-se a localização de todas as obras nos catálogos digitais das bibliotecas.

3 - RUYSCH, Johannes. *Universalior cogniti orbis tabula ex recentibus confecta observationibus Ptolemaeus*. [Estocolmo: P. A. Norstedt & Söners, 1889?]. 1 mapa, 50 x 66,5 cm.

Biblioteca Nacional – Cartografia OD: cart209325 (fac-símile) ; Obras Raras: 020,004,012 (Original)

Notas: O mapa descrito na obra do Almirante Max informa como original, o exemplar doado pelo explorador, geólogo e historiador da cartografia Adolf Erik Nordenskiöld, conforme dedicatória assinada, no entanto essa doação é de um fac-símile. A Seção de Obras Raras da Biblioteca Nacional possui a edição da Geografia de Ptolomeu de 1508, com o mapa original gravado em metal.

5 - WALDSEEMÜLLER, Martin. *Carta Marina navigatoria Portugallen navigationes atque tocius orbis terre marisque formam naturamque situs et terminos nostris....* [S.l.]: Jos. Fisher S. J. e Fr. R. V. Wieser, [1903?]. 1 Mapa: Color. ; 64x120cm

Biblioteca da Marinha – Acervo: 267240 (Fac-símile)

Biblioteca Nacional – Cartografia: Arc.038,08,001/001A (Fac-símile)

Notas: De acordo com a descrição do livro, a Biblioteca da Marinha possui um fac-símile colorido da “Carta Marina navigatoria Portugallen navigationes atque tocius orbis terre marisque formam naturamque situs et terminos nostris” (1516), datado de 1903. Hoje se sabe que o original dessa obra foi adquirido pela Biblioteca do Congresso Americano.

6 - FRIES, Lorens, *Tabula Terre Nove. Argentoraten. IN:PTOLOMEU. Claudii Ptolomaei Alexandrini... Opus geographie. Nouiter castigatu[m] & emaculatu[m] additio[n]ibus, raris et invis. necnon cu[m] tabularum in dorso iucunda explanatione.* Argentoraten [Estrasburgo]: Joannes Grieninge, 1522. 1 mapa : xilogravado

Biblioteca Nacional OD: cart67619

Notas: A Biblioteca Nacional possui o mapa que faz parte da Geografia de Ptolomeu de 1522, no entanto a imagem do livro é de 1525.

7 - GARCÍA DE TORENO, Nuño. La carta universale della terre ferma [et] Isole delle Indie Occide[n]tale. In :: ANGHIERA, Pietro Martire d'. *Libro primo-[secondo] della historia de L'Indie occidental*. Vinegia [Itália] : [s.n.], 1534.

Biblioteca Nacional - Seção de Obras Raras: or812090

Notas: O autor é citado também como Garcia de Torreño.

11 - BELLERUS, Johannes. Brevis exacta totius Novi Orbis, et Peruviae. In: CIEZA DE LEON, Pedro de, 1518-1554. *Parte primera de la chronica del Perv* : que tracta la demarcacion de sus provincias, la descripcion dellas, las fundaciones de las nueuas ciudades, los ritos y costumbres delos Indios, y otras cosas estranas dignas de ser sabidas / Anadiose de nueuo la descripcion y traca de todas las Indias, con una tabla alphabetica delas materias principales enella contenidas. Anvers: Iuan Bellerio, 1554.

Biblioteca Nacional - Obras Raras: 030,001,012.

Notas: O almirante Max cita a obra de 1553, no entanto, a Biblioteca Nacional possui a edição de 1554. É importante observar que a obra também pode ser recuperada pelo título *Chronica del Peru*. Parte 1

12 - Gastaldi, Giacomo. **Brasil**. [Veneza, 1556]. 1 mapa: xilogravado ; 26,3 x 36,4cm.

Biblioteca Nacional – OD: cart395872

Notas: Mapa em folha solta está na Seção de Cartografia e como parte do 3º volume da obra "Navigationi et viaggi" de Giovanni Battista Ramusio na Seção de Obras Raras.

13 - RUSCELLI, Girolamo; GIUSEPPE MOLETTI, M.; PTOLOMEU. *Brasil Nvova Tavola*. Veneza: Vincenzo Valgris, [1561]. 1 mapa 26x18 cm.

Biblioteca da Marinha - Acervo: 29910

Biblioteca Nacional - Obras Raras: 230, 3, 2

Notas: A Biblioteca da Marinha possui o mapa em folha solta, sendo o desenho cartográfico mais antigo identificado no acervo . A Biblioteca Nacional possui o mapa inserto na obra "La Geografia di Claudio Tolomeo" de 1561.

15 - FORLANI, Paolo. *La descrittione di tutto il Peru*. Veneza : P. Forlani, [ca.1562]. 1 mapa : 52,5x36,5 cm.

Biblioteca Nacional: OD: cart516177

Notas: Almirante Max cita que o mapa consta em uma Biblioteca Particular, entretanto a Biblioteca Nacional também o possui, e está digitalizado e disponível na BNDigital.

18 - America Sive Novi Orbis, Nova descriptio. In: ORTELIUS, Abraham; DIESTH, Aegid. Coppenius; LLWYD, Humphrey. *Theatrum orbis terrarum*. Antuerpiae [Belgica]: Apud Aegid. Coppenium Diesth, 1570. 1 atlas 140 p.

Biblioteca da Marinha - Acervo: 272259

Notas: O mapa faz parte do atlas "Theatrum orbis terrarum" que está presente no acervo da Biblioteca da Marinha. Esse atlas está digitalizado e apresenta os mapas em preto e branco. Embora esteja mencionado que essa obra faz parte da coleção da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, ela não a possui.

24 - LANGREN, Arnoldus Florentius; CLAESZ, Cornelis. *Delineatio omnium orarum totius Australis partis Americae, Dictae Peruviana, à R. de la Plata, Brasiliam, Pariam, & Castellamauream, unà cum omnibus...* [s.l.]: [s.n.], 1596. 1 mapa; 39x56 cm.

Biblioteca da Marinha - Acervo: 31244

Biblioteca Nacional – OD: cart1079080

Notas: As edições da Biblioteca da Marinha e da Biblioteca Nacional são em preto e branco. A versão colorida da Biblioteca da Marinha é um fac-símile.

25 - Hulsius, Levinus. Nova et exacta delineatis America partis australis que est Brasilia, Caribana, Guiana... : In: SCHMIDEL, Ulrich. *Vera historia, admirandae cujusdam navigationis, quam Huldericus Schmidel, Straubingensis, ab anno 1534, usque ad annum 1554 in Americam vel Novum mundum, invta Brasiliam et Rio della Plata, confecit.* Noribergae : Impensis Levini Hulsij, 1599. p. 654.

Biblioteca Nacional - OD: or813724

27 - Mercator, Gerhard. *America Meridionalis.* - [Amsterdam, Holanda : Hendrik Hondius 1628]. 1 mapa : col., aquarelado ; 35,8 x 49,5cm.

Biblioteca nacional - OD: cart354236

Notas: O mapa da Biblioteca Nacional contém topônimos em latim e no verso texto em francês. De acordo com a obra "Koeman's Atlantes Neerlandici" (V.1, p. 115-121), esse o mapa faz parte da edição em francês de 1628, do conhecido "Atlas de Mercator-Hondius"

29 - BERTIUS, Petrus. *Tabularum Geographicarum Contractarum: libri septem.* In quibus tabulae omnes grabibus distinctatae, descriptiones accuratae, caetera supra priores editiones politiora, auctioraque ad christianissimum Galliae & Navare Regem Ludovicum XIII. Amsterodami: Iudoci Hondrij, 1618. 838p.: il.; 12cm

Biblioteca da Marinha - Acervo: 13555

Biblioteca Nacional: AT.032,01,011

Notas: A obra do Almirante Max cita que o mapa está presente nas edições dos atlas de 1600 e 1616. No entanto, na edição de 1618, que está no acervo da Biblioteca da Marinha, o mapa também está presente na página 798. A descrição citada na obra é sobre a edição de 1616, no entanto, a imagem é da edição de 1618, uma vez que o título ao alto é "Description de L'Amerique Australe" e na edição de 1616, o título ao alto é "Discriptio Novae Hispaniae". Outra diferença entre as edições, é que na de 1618 está escrito no verso da página de rosto do atlas,

o texto em francês intitulado “Sommaire du privilege”. A Biblioteca da Marinha tem a edição de 1618, já a Biblioteca Nacional tem outra edição, também de 1618, que é a reimpressão da obra de 1616.

31 - BLAEU, Willem Janszoon. *Novus Brasiliae typus*. 1630. In: __. *Atlantis apêndix, sive pars altera, continens tab. Geographicas diversum Orbis regionum*. Nvnc rimum editgas. Amsterdami: Apiud Guilijemum Blaeuw, anno MDCXXXI [1631].

Biblioteca Nacional - Cartografia: ARM.032, 03,001

Notas: O exemplar da Biblioteca Nacional faz parte do atlas de 1631. De acordo com Koeman's (v.2, p.31) dos 60 mapas publicados na edição 1630, 57 foram gravados novamente na publicação de 1631. Portanto, a matriz do mapa do Brasil é de 1630.

33 - HONDIUS, Hendrik. *Accuratissima Brasiliae tabula*. Amstelodami [Holanda]: Henricus Hondius excudit, [1633]. 1 mapa, 38 x 49cm em f. 42,6x53,5 cm.

Biblioteca Nacional – OD: cart164715

Notas: O livro relata que essa imagem é colorida, no entanto a imagem apresentada é em preto em branco. A Biblioteca Nacional possui duas edições em preto e branco (1631 e 1633) e uma aquarelada (1633).

34 - BLAEU, Joan. *Brasilia: generis nobilitate armorum et litterarum scientia prestantmo Heroi Christoph: AB Artischav Arciszewski. nuper in Brasilia per triennium tribuno militum Prudentiss. Fortiss. Feliciss. tabulam hanc prono cultu D. D. D. Johannes Blaeu*. Amsterdam: Johannes Blaeu, [1640]. 1 mapa: color. ; 39,5x50 cm.

Biblioteca da Marinha – Acervo: 342584

Biblioteca Nacional – OD: cart164701

Notas: Dedicado ao Christoph Artichofsk, que participou da conquista Holandesa à Capitania da Paraíba.

37 - JANSSONIUM, Joannem. *Mar di Aethiopia vulgo Oceanus Aethiopicus*. Amstelodami: Apud Joannem Janssonium, 1650. 1 mapa: aquarelado; 55,5x43 cm.

Biblioteca da Marinha – Acervo: 48421

Biblioteca Nacional – Seção de Cartografia: AT.010,03,022

Notas: O exemplar da Biblioteca da Marinha é em folha solta, já o da Biblioteca Nacional faz parte da edição francesa do atlas: “Cinquiesme partie du Grand atlas”. O exemplar da Biblioteca Nacional, diferente do exposto no livro, é em preto e branco. O exemplar da Biblioteca da Marinha é aquarelado.

38 - SANSON, Nicolas. *Le Brésil dont la coste est possedée par les portugais et divisée en quatorze capitanières...* Paris: Chez Pierre Mariette, 1656.

Biblioteca Nacional – OD: cart168862

40 - Cartas da Costa do Brasil de Keulen.

KEULEN, Joannes van. *Paskaart, Van De Zee-Kusten Van, Brazilia, Tusschen, C. S. Thome en I. S. Catharina.* 'T Amsterdam: [1683]. 1 mapa, color, 51x59 cm

Biblioteca da Marinha – Acervo: 21560

KEULEN, Joannes van. *Pas-Kaart, van de zee-kunsten van Brazilia, tusschen Punto de Lucena en Cabo S. Augustinho.* 'T Amsterdam: Ioannis van Keulen, [16--]. 1 mapa, color., 51x59 cm.

Biblioteca Nacional – OD: cart484877

KEULEN, Joannes van. *Pas-Kaart van de zee-kunsten van Brazilia, tusschen Rio das Contas en Cabo S. Thome.* 'T Amsterdam : Johannis van Keulen, [16--]. 1 mapa, color., 51x59 cm.

Biblioteca Nacional – OD: cart484874.

KEULEN, Joannes van. *Pas-kaart, van de zee-kusten van Brazilia tusschen, Cabo de Cuma en Bahia Baxa.* 'T Amsterdam: Ioannis van Keulen,, Bock en zee-kaart, verkooper, aan de Niewe- brugh Inde Gekroonde, Lootsman..., [16--]. 1 mapa, color, 51x59 cm.

Biblioteca Nacional – OD: cart484875

KEULEN, Joannes van. *Pas-Kaart van de zee-kusten van, Brazilia tusschen, Rio Ponica, en Rio das Contas.* 'T Amsterdam: Johannes van Keulen, boek en zee-kaart, verkooper, aande Niewe- brugh Inde Gekroonde, Lootsman..., [16--]. 1 mapa, color., 51x59 cm.

Biblioteca Nacional – OD: cart484876

Notas:

A Biblioteca Nacional possui os quatro mapas aqui apresentados em folhas soltas. É importante ressaltar que a Biblioteca Nacional também possui duas edições do Zee Atlas em preto e branco que podem conter a coleção completa das cartas.

42 - BLAEU, Joan. *Nova et accurata Brasiliae totius tabula.* [Amsterdam]: Joanne Blaev I. F., [1689]. 1 mapa, col., 49,7 x58,6 em f. 53 x62,4cm.

Biblioteca Nacional – OD: cart168860

43 - L'ISLE, Guillaume de. *Carte de La Terre Ferme du Perou, du Bresil et du pays des Amazones:* dressé sur les descriptions de Herrera, de Laet, et des PP. d'Acuña, et M. Rodríguez et sur plusieurs relations et observations posterieures. A Paris [França]: Chez L'Auteur sur le Quai de l'Horloge a l'Aigle d'or auce Privilege du Roy pour 20 ans, 1703 [i.e 1718].

Biblioteca Nacional – OD: cart164721

44 - FRITZ, Samuel. *El gran rio Marañon o Amazonas con la Mission de la Compañia de Jesus.* Quito: J. [Juan de] N[arvarez] lesu quon damin hoc Marañone Missionarius Sculpebat, 1707. 1 mapa, 31 x 41,8cm. Escala: ca. 1:70.000

Biblioteca Nacional – OD: cart168292

Notas: No livro cita a edição de 1707, a Biblioteca da Marinha possui uma edição em inglês de 1717.

45 - L'ISLE, Guillaume de. *L'Amerique Meridionale*. A Amsterdam: Chez R. [et] J. Ottens, [173-?].

Biblioteca Nacional – OD: cart389312

Notas: A firma de gravação foi criada pelos irmãos Reiner e Josua Ottens em 1726. Reiner morreu em 1750 e como não tinha herdeiros, a firma foi continuada pelo Josua. Provavelmente este mapa dever ter sido gravado entre 1727 e 1750. A Yale University Library data 1730, sendo seu número de chamada “90 1740”.

46 - WIT, Frederik de. *Littora Brasiliae*. [Amsterdam]: Gedruckt by F.de Wit, [1657?]. 1 mapa: color. ; 48x57cm.

Biblioteca da Marinha – Acervo: 261991

Biblioteca Nacional – OD: cart354244

Notas: O livro data a obra como 1715, no catálogo da Biblioteca da Marinha e da Biblioteca Nacional está datado como 1657. É preciso pesquisar mais e fundamentar a data em mais obras de referência. O livro também afirma que a obra faz parte do “Atlas de la Navigation et du commerce” de Louis Renard. A Biblioteca da Marinha possui o “Atlas de la navigation, et du commerce qui se fait dans toutes les parties du monde” no entanto ele não possui esse mapa. A Biblioteca Nacional possui uma edição do atlas de 1739.

49 - AA, Pieter van der. *Le Bresil: suivant les nouvelles observations de Messrs. de l'Academie Royale de Sciences, etc. Augmentée de nouveau*. A Leide: Chez vander AA, [1729]. 1 mapa, gravado em metal, 27x39 cm.

Biblioteca Nacional – OD: cart163395

Notas: A Biblioteca Nacional possui o mapa e também a obra completa “Galeria agreable” de Pieter van der Aa na Seção de Iconografia com a localização 67.2.1-67.3.12a

51 - LA CONDAMINE, Charles-Marie de. Carte du cours du Maragnon ou de la Grande Riviere de Amazones: dans sa partie navigable depuis Jaen de Bracamoros jusqu'a son embouchure e qui comprend la Province de Quito et la Province de la Guiane depuis le cap de Nord jusqu'à Essequébé. In: LA CONDAMINE, Charles Marie de, *Relation abrégée d'un voyage fait dans l'interieur de l'Amérique Méridionale*. Depuis la Côte de la Mer du Sud, jusqu'aux Côtes du Brésil & de la Guiane, en descendant la riviere des Amazones, lûe à l'Assemblée publique de l'Academie des Sciences, de 28 avril 1745. A Paris: Chez la Veuve Pissot, 1745.

Biblioteca Nacional – Obras Gerais: V-179,4,18; Obras Raras: 109,004,011

52 - BOWEN, Emanuel. *A new & accurate map of Brasil: divided into its captainship, drawn from the most approved modern maps & charts and regulated by astronomical observations*. [Londres]: by Eman Bowen, [1747]. 1 mapa, 34,8 x 42,8 cm

Biblioteca da Marinha – Acervo: 22973

Biblioteca Nacional – OD: cart354224

Notas: A Biblioteca Nacional possui duas edições, sendo um exemplar de 1747 que está digitalizado e dois exemplares de 1752. A diferença entre as datas é o número que está abaixo da margem inferior, à esquerda. O mapa de 1747 possui o número 118 e o de 1752 possui o número 52.

53 - ANVILLE, Jean Baptiste Bourguignon d'; GRAVELOT, Hubert François; GUILL, Delahaye. *Amérique Méridionale*: publié sous les auspices de monseigneur le Duc D'Orleans premier prince du sang. A Paris: 1748. 1 mapa em 3 partes: col. ; 78x42,5 cm

Biblioteca da marinha – Acervo: 27147

Biblioteca Nacional – OD: cart523218

Notas: Evidencia os conhecimentos geográficos sobre a América do Sul em meados do século XVIII e mostra impressionantes detalhes do contorno do continente sul-americano para época. A Biblioteca da Marinha possui dois exemplares da obra e a Biblioteca Nacional possui um exemplar, que é a imagem que ilustra o livro do Almirante Max Justo Guedes. Originalmente o mapa foi publicado em 3 folhas, mas o exemplar da Biblioteca Nacional as folhas foram montadas em uma tela.

54 - JEFFERYS, Thomas. *Chart of South America*: comprehending the West Indies, with the Adjacent Islands, in the Southern Ocean, and South Sea. London: T. Jefferys, 1753. 1 carta náutica: impressa entelada em morim ; 54x62 cm

Biblioteca da Marinha – Acervo: 32074

Notas: A Biblioteca Nacional possui uma edição do The West-India atlas de 1775. Localização: AT.007,04,004

55 – Cartes du Brésil

PREVOST Abbe. Carte du Brésil, prem. partie: depuis la Riviere des Amazones jusqua la Baye de Tous les Saints, pour servir à l'Histoire generale des voyages. In: __. *Histoire generale des voyages*: nouvelle collection de toutes les relations de voyages par mer et par terre, qui ont été publiées jusqu'à present dans les différentes langues de toutes les nations connues : enrichi de cartes géographiques nouvellement composées sur les observations les plus authentiques, de plans et de perspectives; de figures d'animaux, de végétaux, hatibs, antiquités, &c.. Paris: Chez Didot, 1757 v. 14.

Biblioteca da Marinha – Acervo: 9112

Biblioteca Nacional – OD: cart395879

PREVOST Abbe. Suite du Brésil: depuis la Baye de Tous les Saints jusqu'a St.Paul. In: __. *Histoire generale des voyages*: nouvelle collection de toutes les relations de voyages par mer et par terre, qui ont été publiées jusqu'à present dans les différentes langues de toutes les nations connues : enrichi de cartes géographiques nouvellement composées sur les observations les plus authentiques, de plans et de perspectives; de figures d'animaux, de végétaux, hatibs, antiquités, &c.. Paris: Chez Didot, 1757 v. 14.

Biblioteca da Marinha – Acervo: 9112

Biblioteca Nacional OD: cart172375

PREVOST Abbe. Suite du Brésil: pour servir a l'histoire generale des voyages. In: __. *Histoire generale des voyages: nouvelle collection de toutes les relations de voyages par mer et par terre, qui ont été publiées jusqu'à present dans les différentes langues de toutes les nations connues : enrichi de cartes géographiques nouvellement composées sur les observations les plus authentiques, de plans et de perspectives; de figures d'animaux, de végétaux, hatibs, antiquités, &c..* Paris: Chez Didot, 1757 v. 14.

Biblioteca da Marinha – Acervo: 9112

Biblioteca Nacional OD: cart172376

Notas: A Biblioteca Nacional possui na Seção de Cartografia os mapas em folhas soltas e o volume 14 do livro “Histoire generale des voyages” na Seção de Obras Raras.

56 - BELLIN, Jacques Nicolas. Amerique Meridionale. In: __ *Le petit atlas marine: recueil de cartes et plans des quatre parties der monde, en cinq volumes.* Paris: Dépôt de la marine, 1764. T. 2, N. 3.

Biblioteca da Marinha – Acervo: 340969

Biblioteca Nacional – Cartografia: AT.006,02,133

58 - ANVILLE, Jean Baptiste Bouguignon d'. *A map of South América containing Terra Firma, Guayana, New granada, Amazonia, Brasil, Peru, Paraguay, Chaco, Tucuman, Chili and Patagonia.* London: Roberto Sayer, 1775. 1 mapa.

Biblioteca da Marinha – Acervo: 48201

Biblioteca Nacional: Cartografia - ARM.015,05,025

Notas: A Biblioteca da Marinha possui a edição de 1794 e a Biblioteca Nacional de 1775.

59 - CRUZ CANO Y OLMEDILLA, Juan de la. *Mapa geografico de America Meridional.* [S.l.]: [J. de la Cruz Cano y Olmedilla], 1775. 1 mapa em 2 seções, cada seção 177 x 228 cm.

Biblioteca Nacional OD: cart485821

Notas: A Biblioteca da Marinha possui a edição de 1799 com acervo 48242.

62 - L'ISLE, Guillaume de. Carte de la Terre Ferme du Perou, du Bresil et du Pays des Amazones: dressée sur les descriptions de Herrera, de Laet et des P. P. d' Acuña et M. Rodriguez et sur plusieurs relations et obertvations posterieures . A Paris: Chez Dezauche, 1782. 1 mapa, aquarelado, 49 x 66,5cm em f. 55 x 73,5cm

Biblioteca Nacional: cart230962

Notas: A Imagem do livro não confere com a descrição do mapa. O editor está descrito como Dezauche e na imagem o editor é o Jean Covens et Pierre Mortier. A Biblioteca Nacional possui os dois mapas com os editores diferentes, ambos digitalizados.

63 - ATLAS moderne, ou Collection de cartes sur toutes les parties du globe terrestre. Paris: Chez Lattré... et Delalain, [178-]. 2v., 77 mapas (col.), 39 cm. Inclui no final do v.2: "Catalogue du fonds du Sieur Lattré...".

Biblioteca Nacional – Cartografia – AT.009,02,004.

64 - BONNE, Rigobert; ANDRE Gravador. *Brésil et Pays des Amazones 1re.Feuille*. A Paris: Hôtel de Thou, 1787. 01 mapa; 24x35 cm

Biblioteca da Marinha – Acervo: 30648

Biblioteca Nacional – Seção de Cartografia: AT.019,01,022

Notas: A Biblioteca da Marinha tem a edição de 1787 e a Biblioteca Nacional a edição de 1789

65 - KITCHIN, Thomas. *South America with its several divisions: according to the possessions of the European powes*. London: Laurie & Whittle, [1794]. 1 mapa: il.color. ; 44x53cm

Biblioteca da Marinha – Acervo: 342326

Notas: Está descrito como disponível na Biblioteca Nacional da Austrália, que de fato possui o mapa datado 1789. No entanto, a imagem representada é da obra sob a guarda da Biblioteca Nacional de Portugal datada de 1794. Inclusive é possível observar dois carimbos, evidenciando a instituição de guarda do mapa. A Biblioteca da Marinha possui a edição de 1794, que está inserida no atlas "A new and elegant imperial sheet atlas comprehending general and particular maps of every part of the world" de 1814.

67 - PORTUGAL, José Fernandes. *Carta reduzida da parte meridional do Oceano atlântico ou Occidenta. I* Dedicada A S. A. R. O Principe Regente Nosso Senhor, Por Jozé Fernandes Portugal ; Theotonio Jozé De Carvalho Fez, Em Lisboa Em 1802.

Biblioteca da Marinha – Acervo: 31437

Biblioteca Nacional – OD: cart528600

Notas: Presente no acervo da Biblioteca Nacional de Portugal. Tanto a Biblioteca da Marinha, quanto as Bibliotecas Nacionais do Brasil e da França possuem a reprodução desta carta de 1858, impressa pelo Arquivo Militar, sendo que, a Biblioteca Nacional da França data esse mapa como de 1802.

68 - DELAROCLETTE, L.; ROCHA, João Joaquim da; FERREIRA, João da Costa; SOBREVIDA, Francisco Manuel. *Colombia Prima or South America: in wich it has been attempted to delineate the extent of our knowledge of that continent*. London: W. Faden, 1807. 1 mapa em 8 partes

Biblioteca da Marinha – Acervo: 32795

Biblioteca Nacional – OD: cart1434446

69 - BEAUCHAMP, Alphonse de. Nouvelle carte du Brésil et de l'Amérique Portugaise. In: __. *Histoire du Brésil depuis sa découverte en 1500 jusqu'en 1810*. Paris: Librairie d'education et de jurisprudence D'Alexis Eymery, 1815, v. 3.

Biblioteca da Marinha – Acervo: 517

Biblioteca Nacional – OD: cart164714

70 - ARROWSMITH, Aaron. *Outlines of the physical and political divisions of South America: partly from scarce and original documents, published before the year 1806 but principally from manuscript maps & surveys made between years 1771-1806, corrected from accurate astronomical observations to 1810*. London [Inglaterra]: A. Arrowsmith, 1811.

Biblioteca Nacional OD: cart22583.

Notas: A Biblioteca Nacional possui a edição 1811 com atualizações até 1825.

71 - WEISS, Johann F. *General-Charte von Süd-America = Carte generale de l'Amérique Meridionale = en deux grandes feuilles, d'après les observations et les cartes spéciales, rapportées du voyage dans l'intérieur du Brésil pendant les années 1817-1820 / dédiée à Sa Magestè, Le Roi de Bavière par les docteurs de Spix e de Martius ; gestochen von Joh. Bapt. Seitz. Munique (Alemanha): [s.n.], 1825. 1 mapa, gravado em metal, 1,53 x 1,07cm.*

Biblioteca da Marinha – Acervo: 342488

Biblioteca Nacional – OD: cart163392

72 - LAPIE M.; LAPIE, Alexandre Emile. *Carte du Brésil*. Paris: Mery, Fruger et Cie., 1829. 1 mapa.: color; 54x39 cm

Biblioteca da Marinha – Acervo: 31572

Biblioteca Nacional – Cartografia: AT.007,04,005

Notas: A Biblioteca da Marinha possui o mapa em folha solta e a Biblioteca Nacional no “Atlas universel de géographie ancienne et moderne” de 1829

75 - NIEMEYER, Conrado Jacob de. *Carta corographica do Império do Brazil: Dedicada ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Heaton & Rensburg, 1846. 1 mapa, litografado, 150x150 cm.

Biblioteca Nacional – OD: cart170429

78 - NIEMEYER, Conrado Jacob de. *Nova carta corographica do Imperio do Brazil: confeccionada avista dos trabalhos existentes por ordem do Illmo. Exmo Snr. Tenente Coronel Marquez de Cachias [sic], Presidente do Conselho, e Secretario d'Estado dos Negócios da Guerra*. Rio de Janeiro: Lithographia Imperial Eduardo Rensburg, 1857. 1 mapa em 4 f. , 62 x 71cm cada folha.

Biblioteca Nacional – OD: cart208911

Notas: Litografado por Guilherme Kramer, sobre papel fabricado no Brasil da empresa do Barão de Capanema, na Serra da Estrela em Petrópolis, que funcionou entre 1850 e 1874.

79 - RODRIGUEZ, Eugenio. *Guida generale della navigazione per le coste settentrionali ed orientali dell' America del Sud dar Rio della Plata al Parà*: accompagnata dalla descrizione de principali gruppi di Madera, delle Canarie, delle Azore e del Capo Verde... Napoli [Itália]: Dalla Reale Tipografia Militare, 1854-1857.

Biblioteca Nacional – Cartografia: AT.019,02,013-014a

82 - VUILLEMIN, A. (Alexandre). *Amérique du Sud. Dressé par A. Vuilleman, gravé Chez Erhard*. In: AGASSIZ, Louis. *Voyage au Brésil*. Paris: L. Hachette et Cie, 1869. xii, 532p. , il (est.), 1 diagrama, 4 mapas (1 desd.), 24 cm. p.404.

Biblioteca Nacional – Obras Raras: 077,003,034

83 - ALMEIDA, Cândido Mendes de. *Império do Brasil*. In:___ *Atlas do Imperio do Brazil*: comprehendendo as respectivas divisões administrativas, ecclesiasticas, eleitoraes e judicarias dedicado á sua Magestade o Imperador o Senhor D. Pedro II destinado á instrucção publica no Imperio com especialidade á dos alumnos do Imperial Collegio de Pedro II. Rio de Janeiro: Lithographia do Instituto Philomathico, 1868. Mapa 2.

Biblioteca da Marinha – Acervo: 338546

Biblioteca Nacional – Cartografia: AT.020,02,026

84 - PONTE RIBEIRO, Duarte da Ponte Ribeiro. *Carta do Império do Brazil*: reduzida no Archivo Militar em conformidade da publicada pelo coronel Conrado Jacob de Niemeyer em 1846 e das especiaes das fronteiras com os estados limitrophes. Rio de Janeiro: Lith. do Archivo Militar, 1873. 1 mapa, 64 x 63cm.

Biblioteca da Marinha – acervo: 31318

Biblioteca Nacional - OD: cart163385

85 - BRASIL. Comissão da Carta Geral do Império. *Carta do Imperio do Brasil*: organizada pela Commissão da Carta Geral sob a presidencia do General Henrique de Beaurepaire Rohan com a coadjuvação do Ex.mo. Sñr. Barão da Ponte Ribeiro. - [Rio de Janeiro] : Inst.o. Heliographico A.o. Henschel, 1875. - 1 mapa em 4 f.; 60 x 63cm cada folha.

Biblioteca Nacional – OD: cart163398.

Notas: Apresentada na Exposição Internacional da Filadélfia em 1876, segundo o Almirante Max (2022, 228) “foi a melhor carta que tivemos por mais de meio século, isto é, até o mapa do Brasil organizado pelo Club de Engenharia em 1922”.

87 - BRASIL. Comissão da Carta Arquivo. *Carta do Imperio do Brasil com a designação das ferro-vias, colonias, engenhos centraes, linhas telegraphicas e de navegação a vapor*: mandada organizar por ordem do Ministério d'Agricultura durante a administração do ex.mo. s.r. conselheiro P. L. Pereira de Sousa a do ex.mo. s.r. conselheiro

A. A. Moreira Penna na comissão da Carta Archivo sob a presidência do tenente general H. de Beaurepaire Rohan[,] pelo professor L. J. M. Penha tendo por auxiliares o adjunto J. C. do Amaral e o desenhador J. R. F. Rio de Janeiro: Lith. Paulo Robin, & Ca., 1883. 1 mapa em 4 f., col., 47 x 48,5 cm., cada folha.

Biblioteca Nacional – OD: cart163353

88 - CARVALHO, Claudio Lomellino de. Mapa do Império do Brasil. In: _____. *Atlas do Imperio do Brazil*. 2. ed. augmentada Rio de Janeiro: Lith. Paulo Robin, 1885. 1 mapa: col. 53,8 x 44,6cm em f. 72,7 x 50,5cm dobrada em 36,5 x 25,5cm.

Biblioteca Nacional – Cartografia: AT.012,02,009.

Notas: O Almirante Max atribuiu como autor principal Barão de Homem de Melo. No entanto, quem organizou e gravou a carta e o atlas foi Claudio Lomellino de Carvalho com a Supervisão do Barão de Homem de Melo e o Pimenta Bueno (1803-1878). O exemplar da Biblioteca Nacional apresenta a assinatura e carimbo de Pedro de Alcântara de Orléans e Bragança.

89 - BRASIL. Inspeção Geral de Estradas de Ferro. *Carta da Republica dos Estados Unidos do Brazil*: com a designação das ferrovias, rios navegaveis, colônias, engenhos centraes, linhas telegraphicas e de navegação a vapor. Rio de Janeiro: Lith. Paulo Robin, 1892. 1 mapa em 2 f. de 92,7 x 49cm.

Biblioteca da Marinha – Acervo: 271477.

Biblioteca Nacional – Cartografia: ARC.001,01,033/038.

Notas: Embora o mapa esteja citado na legenda do livro como acervo da Biblioteca Nacional, apresenta na imagem o carimbo da Mapoteca do Itamaraty. Portanto, esse exemplar reproduzido no livro, pertence à Mapoteca do Itamaraty.

90 - DOSSERAY, J. *Novo mappa geral dos Estados Unidos do Brazil*. Paris: J. Dosseray, 1895. 1 mapa, col., 17,6 x 65,6cm em f. 124,30 x 93cm.

Biblioteca Nacional – Cartografia: ARC.001,05,028

92 - BRASIL. Repartição da Carta Marítima. *Carta geral da illuminação da costa da Republica dos Estados Unidos do Brazil*. Rio de Janeiro: Lith. Luiz Francisco de Pinho, 1899. 1 mapa em 3 f., 92 x 56cm.

Biblioteca da Marinha – Acervo: 31387

Biblioteca Nacional: OD – cart519674

Notas: Elaborado pela Repartição da Carta Marítima durante a direção do Almirante Joaquim Antonio Cordovil Maurity (1844-1915).

94 - Mapas parciais da costa do Brasil

BRASIL. Superintendência de Navegação. *Oyapock ao Maranhão*: deenhada por ordem do Sñr; Vice-Almirante Arthur Jaceguay, Superintendente de Navegação, de accordo com os levantamentos feitos pelo Cap.tão de

Fragata E. Mouchez, em 1861, ultimas correcções do Almirantado Inglez , e muitas outras determinadas por trabalhos hydrographicos de Officiaes da Marinha do Brazil, sendo Director de Hydrographia o Cap.tão de Fragata Estevão Adelino Marins. S[ão] Paulo; Rio [de Janeiro]: Comp. Lith. Hartmann-Reichenbach, 1909. 1 mapa, col., 61 x 96,7cm em f. 73 x 104,5cm. (America do Sul, Brazil).

Biblioteca da Marinha – Acervo: 280579

Biblioteca Nacional – OD: cart168898

BRASIL. Superintendência de Navegação. *Maranhão a Pernambuco*: Dezenhada por ordem do Sñr; Vice-Almirante Arthur Jaceguay, Superintendente de Navegação, de accordo com os levantamentos feitos pelo Cap.tão de Fragata E. Mouchez, em 1861, pelo 1º tente. Vital de Oliveira e outros officiaes da Marinha do Brazil, sendo Director interino, de Hydrographia o Cap.tão de Corveta Nicolau Possollo. S[ão] Paulo; Rio [de Janeiro]: Comp. Lith. Hartmann-Reichenbach, 1909. 1 mapa, col., 59,5 x 96,4cm em f. 71,6 x 98,3cm. (America do Sul, Brazil).

Biblioteca da Marinha – Acervo: 268947

Biblioteca Nacional – OD: cart533083

BRASIL. Superintendência de Navegação. *Parahyba a Bahia*: Dezenhada por ordem do Sñr; Vice-Almirante Arthur Jaceguay, Superintendente de Navegação, de accordo com os levantamentos feitos pelo Cap.tão de Fragata E. Mouchez, em 1861, ultimas correcções do Almirantado Inglez , e muitas outras determinadas por trabalhos hydrographicos de Officiaes da Marinha do Brazil, sendo Director de Hydrographia o Cap.tão de Mar e Guerra João de Andrade Leite. S[ão] Paulo; Rio [de Janeiro]: Comp. Lith. Hartmann-Reichenbach, 1908. 1 mapa, col., 60,2 x 99,3cm em f. 72 x 117,5cm. (America do Sul, Brazil).

Biblioteca da Marinha – Acervo: 21470

Biblioteca Nacional – OD: cart531964

BRASIL. Superintendência de Navegação. *Bahia a Benevente*: Dezenhada por ordem do Sñr. Almirante Arthur Jaceguay, Superintendente de Navegação, de accordo com os levantamentos feitos pelo Cap.tão de Fragata E. Mouchez, em 1861, ultimas correcções do Almirantado Inglez , e muitas outras determinadas por trabalhos hydrographicos de Officiaes da Marinha do Brasil, sendo chefe da Secção de Hydrographia o Cap.tão de Mar Guerra João Andrade Leite. S[ão] Paulo; Rio [de Janeiro]: Comp. Lith. Hartmann-Reichenbach, 1908. 1 mapa, col., 69 x 104cm em f. 84,2 x 108cm. (America do Sul, Brazil).

Biblioteca Nacional – OD: cart175749

BRASIL. Repartição da Carta Marítima. *Victoria ao C.bo S.ta Martha*: Dezenhada por ordem do Sñr. Almirante Arthur Jaceguay, chefe da Carta Marítima, de accordo com os levantamentos feitos pelo Cap.tão de Fragata E. Mouchez, em 1861, ultimas correcções do Almirantado Inglez , e muitas outras determinadas por trabalhos hydrographicos de Officiaes da Marinha do Brazil, sendo chefe da Secção de Hydrographia o Cap.tão de Mar e

Guerra João Andrade Leite. S[ão] Paulo; Rio [de Janeiro]: C. L. Hartmann & Reichenbach, 1908. 1 mapa, col., 73,6 x 105,5cm em f. 84,7 x 118cm. (America do Sul, Brazil).

Biblioteca da Marinha – Acervo: 11599

Biblioteca Nacional – OD: cart164734

BRASIL. Repartição da Carta Marítima. *Porto Bello ao rio Chuy*. Dezenhada por ordem do Sñr. Almirante Arthur Jaceguay Chefe da Carta Marítima, de accordo com os levantamentos feitos pelo Cap.tão de Fragata E. Mouchez em 1861 e com grandes correcções determinadas por trabalhos hydrographicos de Officiaes da Marinha do Brazil, sendo chefe da Secção de Hydrographia o Cap.tão de Mar Guerra João Andrade Leite . [São Paulo; Rio de Janeiro: Comp. Lith. Hartmann-Reichenbach], 1907. 1 mapa, col., 60,1 x 97,6 cm em f. 76 x 108,5cm. (América do Sul, Brazil).

Biblioteca da Marinha – Acervo: 19648

Biblioteca Nacional – OD: cart175750

Notas: Coleção de 6 cartas náuticas que descrevem a costa brasileira. Produzidas pela Superintendência de Navegação da Marinha, sob a direção de Arthur Silveira da Mota, o Barão do Jaceguai. No seu livro, o Almirante Max dá o título para essa coleção de “Mapas parciais da costa do Brasil 1907-1908” sendo que, ela também é citada por outras fontes como Coleção Jaceguai. No entanto, nos cartuchos das cartas não há um título que unifique todos esses mapas. Esse é um exemplo das obras que o Almirante Max renomeou para facilitar a identificação.

95 – Schema da iluminação da costa do Brazil

BRASIL. Repartição da Carta Marítima. *Schema da iluminação da costa do Brazil*. S[ão] Paulo: Lith. Hartmann & Reichenbach, 1907. 1 mapa, col., 60,2 x 45,8cm em f. 73,5 x 52,2cm.

OD: cart514080

BRASIL. Superintendência de Navegação. *Schema da iluminação da costa do Brazil*. [Rio de Janeiro]: Officina Typo-Lithographica da Superintendencia de Navegação, 1910. 1 mapa, 44,4 x 59,4cm.

Biblioteca da Marinha – Acervo: 15250

Biblioteca Nacional – OD: cart325156

Notas: No livro, o Almirante Max descreve a carta de 1907, no entanto, a imagem representada é a da carta de 1910. A carta de 1907 foi impressa pela Litografia Hartmann-Reichenbach, e a de 1910 pela Tipografia da Superintendência de Navegação. Mostra os Faróis da costa Brasileira.

96 - BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. *Mappa geral da Republica dos Estados Unidos do Brasil*: publicado por ocasião da exposição nacional de 1908. São Paulo; Rio de Janeiro: Comp. Lith. Hartmann-

Reichenbach, [1908]. 1 mapa, col., 135 x 102cm. No alto do mapa emblema da República e fotografia de dr. Afonso Penna.

Biblioteca Nacional – Cartografia: ARC.002,01,025

Notas: Embora no texto do Almirante Max esteja descrito que o mapa pertence à Mapoteca do Itamaraty, a imagem apresentada possui carimbo da Biblioteca Nacional. Portanto, esse exemplar reproduzido no livro, pertence à Biblioteca Nacional.

98 - HOMEM DE MELO, Francisco Inácio Marcondes. Carta dos Estados Unidos do Brasil : segundo os melhores autores. In: _____. *Atlas do Brasil*. 1. tiragem Rio de Janeiro: F. Briguiet, 1909. 37 cm. p. 80.

Biblioteca da Marinha – Acervo: 28515

Biblioteca Nacional – OD: cart295750

99 - BRASIL. Diretoria Geral dos Telégrafos. *Schema das linhas telegraphicas do Brazil*: abrangendo as da União, as dos estados, das estradas de ferro e das companhias estrangeiras. São Paulo; Rio [de Janeiro]: Companhia Lithographica Ypiranga, 1917. 1 mapa em 2 f., col., cada f. 129,8 x 69,8cm.

Biblioteca Nacional – OD: cart171174

100 - CLUBE DE ENGENHARIA (Rio de Janeiro, RJ). *Carta geographica do Brasil*: em comemoração do primeiro centenário da independência. Paris: Institut Cartographique, 1922. 1 mapa em 4 f.: col.; 174 x 202cm em f. 87 x 101cm.

Biblioteca Nacional – OD: cart163357

Notas: O Almirante Max descreve a carta de 1922 publicada em 4 folhas, no entanto a imagem do livro é da carta reduzida pelo Arthur Duarte Ribeiro publicada em 1925. A edição de 1922 foi feita em comemoração aos 100 anos da Independência do Brasil e apresenta a divisão política dos estados do Brasil e suas fronteiras no ano de 1922. A Biblioteca Nacional tem as duas edições no seu acervo.

Considerações finais

A obra do Almirante Max trata da cartografia do território nacional como um todo, mas vale citar que outros mapas importantes foram produzidos no período e não foram abordados nesse livro, por tratarem de uma região específica. Por exemplo, pode-se citar os mapas das províncias, do domínio holandês no Nordeste e das revoltas políticas.

Como resultado da pesquisa foram localizados 35 mapas no acervo da Biblioteca da Marinha e 69 mapas no acervo da Biblioteca Nacional, demonstrando a riqueza das coleções das duas instituições. Para esse resultado, foram contabilizados individualmente os mapas que fazem parte de cada coleção atribuída pelo Almirante Max,

como por exemplo os “Mapas parciais da costa do Brasil” (p.246) que para esta análise foram contados como seis peças.

Embora haja inconsistências na publicação, considera-se essa obra como importante fonte de referência para as instituições de guarda, colecionadores e pesquisadores interessados na história da cartografia no Brasil.

Referências bibliográficas

GUEDES, Max Justo Guedes. *A cartografia impressa do Brasil: os 100 mapas mais influentes (1500-1922)*. Rio de Janeiro: Capivara Editora, 2012; 264p.

KOEMAN, C. *Atlantes Neerlandici: bibliography of terrestrial, maritime and celestial atlases and pilot books, published in the Netherlands up to 1880*. Amsterdã: Theatrum Orbis Terrarum, 1967-1970. 5v.

KOEMAN'S *Atlantes Neerlandici*. New ed 't Goy-Houten, Netherlands: HES & De Graaf Publishers, c1997-2003. 3v. em 4,

MENEZES, Paulo Márcio Leal de; FENANDES, Manoel do Couto; CRUZ, Carla Bernadete Madureia orgs. *Cartografia do ontem, hoje e amanhã*. Curitiba: Appris, 2021.

MENEZES, Paulo Márcio Leal de e FENANDES, Manoel do Couto. *Roteiro de Cartografia*. São Paulo: Oficina dos Textos, 2013. 288p.

MORAES, Rubens Borba de. *O bibliófilo aprendiz: prosa de um velho colecionador para ser lida por quem gosta*. 3.ed. Brasília, D.F.: Rio de Janeiro: Briquet de Lemos / Livros, Casa da Palavra, 1998. 203 p.

MORAES, Rubens Borba de. *Bibliographia brasiliana: livros raros sobre o Brasil publicados desde 1504 até 1900 e obras de autores brasileiros do período colonial*. São Paulo: EdUSP: FAPESP, 2010. 2v., il.

MORAES, Rubens Borba de. *Bibliographia brasiliana: rare books about Brazil, published from 1504 to 1900 and works by Brazilian authors of the Colonial period*. Rev. and enlarged ed Los Angeles [Estados Unidos]; Rio de Janeiro: UCLA Latin American Center Publications: Kosmos, 1983. 2v. (xxvii, 1074p.), fac-similes, 27cm, Disponível em: https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_obrasgerais/drg610024/drg610024.pdf

RODRIGUES, José Honório. *Teoria da história do Brasil: introdução metodológica*. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957. 2v.

TOOLEY'S dictionary of mapmakers. Rev. ed Tring, England: Map Collector Publications, 1999-2004. 4v., il., 26 cm.

Coleção Cartográfica da Mapoteca Histórica do Itamaraty: aspectos gerais do acervo e processo de catalogação

Lucas Augusto Alves Figueiredo¹

Paulo Márcio Leal de Menezes²

¹Ministério das Relações Exteriores. Museu Histórico e Diplomático. Mapoteca Histórica do Itamaraty. Avenida Marechal Floriano, 196, Centro. Rio de Janeiro – RJ. CEP: 20.080-002

²Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, Departamento de Geografia– Instituto de Geociências - Laboratório de Cartografia – GeoCart, Av. Athos da Silveira Ramos, 274 – 21941-916 – Cidade Universitária – RJ, Brasil

lucas.a.figueiredo@itamaraty.gov.br; pmenezes@acd.ufrj.br

RESUMO

A Mapoteca Histórica do Itamaraty, pertencente ao Museu Histórico Diplomático, na cidade do Rio de Janeiro (RJ, Brasil), tem sua formação entre os anos de 1831 e 1835, com a chegada dos primeiros documentos. Responsável por adquirir e formar a coleção fundadora da Mapoteca, o Barão Duarte da Ponte Ribeiro (1795-1878) assinou em 1867, o Convênio Luso-Brasileiro de Cartografia, para troca de documentos cartográficos. A permuta, desses documentos cartográficos, resultou para o Brasil, inicialmente, em um conjunto valioso de 182 itens documentais. (ADONIAS, 1984). Além das aquisições promovidas por Ponte Ribeiro, as negociações em torno dos territórios de Palmas e Amapá, conduzidas pelo Barão do Rio Branco resultaram no desenvolvimento de sua coleção cartográfica privada, que veio mais tarde, a incorporar também à coleção cartográfica da Mapoteca, agregando importante valor ao acervo. Ao longo dos anos, a Mapoteca adquiriu novos itens, resultando em um acervo com um recorte temporal que vai do século XVI ao XX, chegando a estimativa de mais de 30 mil documentos cartográficos dos mais variados tipos, contendo peças únicas e originais, impressos e manuscritos, de diferentes suportes e desenhos aquarelados. Apesar da significância do acervo, a ausência de informações que, por fim, comprometem a localização, a segurança e a gestão desses itens, resultou no desenvolvimento do processo de catalogação no ano de 2024, visando obter dados quantitativos e qualitativos desse patrimônio, maior controle e domínio sobre a situação e volume do acervo histórico, bem como, alternativas eficazes de dar luz e viabilizar o acesso e consulta ao patrimônio público. Portanto, este trabalho tem como objetivo, abordar os aspectos gerais do acervo cartográfico da Mapoteca Histórica do Itamaraty, incluindo características documentais, principais eventos, origem e organização, e o processo de catalogação realizado no ano de 2024, apresentando os metadados identificados, a metodologia adotada e os resultados obtidos.

Palavras-chave: Documentação Cartográfica. Mapoteca Histórica do Itamaraty. Catalogação.

ABSTRACT

The Historical Map Collection of Itamaraty, part of the Historical Diplomatic Museum in the city of Rio de Janeiro (RJ, Brazil), was formed between the years 1831 and 1835, with the arrival of the first documents. Responsible for acquiring and assembling the founding collection of the Map Collection, Barão da Ponte Ribeiro (1795–1878) signed, in 1867, the Luso-Brazilian Cartography Agreement for the exchange of cartographic documents. This exchange initially resulted in a valuable set of 182 documentary items for Brazil (ADONIAS, 1984). In addition to the acquisitions promoted by Ponte Ribeiro, the negotiations surrounding the territories of Palmas and Amapá, led by Barão do Rio Branco, contributed to the development of his private cartographic collection, which was later incorporated into the Map Collection, adding significant value to its holdings. Over the years, the Map Collection acquired new items, resulting in a collection that spans from the 16th to the 20th century, with an estimated total of over 30,000 cartographic documents of various types, containing unique and original pieces, both printed and

handwritten, in different formats and watercolor designs. Despite the significance of this collection, the lack of information, which ultimately compromises the location, security, and management of these items, led to the development of a cataloging process in 2024, aimed at obtaining quantitative and qualitative data on this heritage, gaining greater control over the situation and volume of the historical collection, and finding effective alternatives to shed light on and facilitate access to this public heritage. Therefore, this study aims to address the general aspects of the cartographic collection of Itamaraty's Historical Map Collection, including document characteristics, main events, origin and organization, and the cataloging process carried out in 2024, presenting the identified metadata, the adopted methodology, and the results obtained.

Keywords: Cartographic Documentation; Itamaraty Historical Map Collection; Cataloging.

1. MAPOTECA DO ITAMARATY: HISTÓRICO E ACERVO

Constituída de uma das maiores coleções cartográficas e iconográficas da América Latina, a Mapoteca Histórica do Itamaraty se destaca pela dimensão do acervo que custodia e pela diversidade de sua documentação, formada por itens raramente encontrados em outras instituições do gênero. O setor, que integra o conjunto de acervos do Museu Histórico Diplomático, abrange cerca de 30 mil documentos cartográficos dos mais variados tamanhos e tipologias, perfazendo um recorte temporal entre os séculos XVI e XX. Considerando a Mapoteca do Itamaraty como uma unidade de informação, as atividades desempenhadas se alinham com os objetivos de preservação e disseminação da informação. Enquanto o primeiro objetivo se estabelece por meio de medidas preventivas que resguardam a integridade dos originais, as estratégias de disseminação de conteúdos se realizam por meio do atendimento ao público e da elaboração de instrumentos de pesquisa consistentes e representativos do acervo.

Ao se traçar um histórico do setor, é preciso partir de eventos relevantes que marcaram a trajetória da Mapoteca, a começar pela origem do acervo e de sua coleção fundadora. Entre os anos de 1838 e 1867, a formação do acervo se estabelece em um cenário caracterizado pela necessidade de definição dos limites geográficos do território nacional. Neste contexto, o Barão da Ponte Ribeiro (1795-1878) foi um dos responsáveis por adquirir e formar esse primeiro conjunto. Em 1867, Ponte Ribeiro assinou como plenipotenciário brasileiro o Convênio Luso-Brasileiro de Cartografia para troca de documentos cartográficos. Este Convênio possibilitou a incorporação, ao acervo do Ministério, de valiosos exemplares originais elaborados por cartógrafos e engenheiros militares portugueses ou a serviço de Portugal (CONDURU, 2013) (ADONIAS, 1984).

Portanto, além da documentação cartográfica que constituiu o acervo da Mapoteca, resultado das tratativas de Ponte Ribeiro em vida, após sua morte, em junho de 1884, a Baronesa da Ponte Ribeiro ofertou à Secretaria de Negócios Estrangeiros um imenso acervo que pertencia ao seu marido, incluindo os mapas geográficos, ampliando assim o conjunto do documental da Mapoteca Histórica. Todavia, o Barão da Ponte Ribeiro não se limitou a adquirir documentos de interesse nacional. Além dessa importante missão e de suas contribuições para a política externa e para a configuração do território brasileiro, o diplomata foi responsável por organizar parte da documentação adquirida, resultando nos primeiros catálogos manuscritos ainda hoje pesquisados. Cabe mencionar ainda que, ao longo dos anos, a Mapoteca adquiriu novos itens, incluindo a coleção cartográfica do Barão do Rio Branco, com suas inúmeras assinaturas e observações nas margens dos mapas, o que agrega importante valor ao acervo.

Durante os anos 1940, em um momento definido pela ampla utilização de documentos cartográficos para análise e interpretação do espaço, bem como para os estudos e planejamento da política de desenvolvimento regional, foi instituído no Itamaraty o primeiro curso de História da Cartografia do Brasil e Mapoteconomia. A proposta, inédita, tinha como objetivo a formação de profissionais do MRE, de qualquer quadro ou categoria, bem como bibliotecários e arquivistas do quadro e de outras instituições, para atuarem com acervos cartográficos, incluindo sua organização, tratamento e análise. Dessa forma foi assegurado que esse precioso patrimônio se mantivesse sob cuidados especializados. O curso foi pioneiro não só em seus propósitos, como também nas escolhas dos temas abordados. Sua estrutura curricular incluía disciplinas como: Introdução à Geografia e História; Formação territorial e Cartografia das fronteiras do Brasil; Classificação, confecção e catalogação de cartas geográficas; Organização do catálogo topográfico; entre outras temáticas. As aulas do curso estavam sob a regência do historiador e cartógrafo Jaime Cortesão, com auxílio do cônsul e depois ministro Murilo de Miranda Basto.

Entre os discentes que mais se destacaram no curso, Isa Adonias era a aluna responsável por dar continuidade aos ensinamentos de Jaime Cortesão, inclusive lecionando parte do curso de Mapoteconomia. E uma de suas maiores contribuições veio depois, ao assumir a gestão do importante acervo cartográfico do Itamaraty. Exímia estudiosa da cartografia, a pesquisadora tinha formação em História e Geografia. Em 1945 ingressou no Conselho Nacional de Geografia do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e, em 1968, no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), onde tornou-se a primeira historiadora brasileira a ser admitida como sócia efetiva.

Engajada no acervo cartográfico, entre 1950 e 1970, uma série de catálogos temáticos foi desenvolvida por Isa Adonias, sendo até hoje objeto de consulta por parte da comunidade de pesquisadores. O conjunto de publicações envolve *“As peças raras da Mapoteca do Ministério das Relações Exteriores”*, de 1956, com a sistematização de 40 peças raras pertencentes ao acervo da Mapoteca, acompanhadas de descrição, comentário e indicações bibliográficas, e um repertório de preciosidades das coleções Barão da Ponte Ribeiro e Barão do Rio Branco.

Em face do crescimento da coleção ao longo dos anos e de novas demandas de pesquisa, fez-se necessária a sua ampliação, além da criação de novos catálogos e instrumentos, de modo a promover o acesso e a segurança desses acervos.

Em relação às preciosidades existentes na Mapoteca, é possível destacar algumas das versões do Mapa das Cortes ou Mapa de Confins, de 1749 e 1751; a Cartografia da Nova Lusitânia de 1865; o Manuscrito feito por Duarte da Ponte Ribeiro que mostra sua viagem que partia do Rio de Janeiro com destino ao México, em 1836; além da presença dos primeiros mapas impressos, desenvolvidos com as convenções cartográficas da época. Com referência ao conjunto de Atlas, o mais antigo do acervo, datado de 1591 de Lucas Janszoon Waghenaer, se divide em dois livros: a obra, escrita em Latim, é composta de diversas cartas marítimas ornamentadas, acompanhadas de seu uso e interpretação, contendo toda a navegação dos mares Norte e Leste. Além desse precioso documento, a coleção engloba: os Atlas da família de cartógrafos Albernaz de 1631, 1640 e 1666, todos originais, compostos de mapas manuscritos e aquarelados; o atlas *“Dell'arcano del mare”*, de 1647, considerado o primeiro marítimo a utilizar a projeção de Mercator e raridades da cartografia holandesa, como o atlas de Johannes van Keulen.

Além da cartografia, somam-se ao acervo itens iconográficos como “*O martírio de São Lourenço*”, desenho renascentista elaborado por Baccio Bandinelli, artista contemporâneo de Michelangelo; e gravuras executadas por diferentes técnicas e mais de 20 mil fotografias de fotógrafos renomados, como Augusto Malta e Marc Ferrez, incluindo registros da Família Imperial e de importantes nomes e momentos da Diplomacia brasileira.

Atualmente a Mapoteca, junto com outros acervos do complexo, passa por um momento fundamental de revitalização, que vem alinhando, com sucesso, ações de tratamento arquitetônico e documentais. Nos tópicos seguintes, serão abordados o processo de catalogação, as estratégias e decisões tomadas e os resultados obtidos.

2. DESAFIOS ENFRENTADOS E FORMAÇÃO DA EQUIPE PARA O PROCESSO DE CATALOGAÇÃO.

Antes de abordar o processo de catalogação em si, cabe discorrer, em linhas gerais, sobre a realidade institucional que provocou tal atividade de catalogação, iniciada em janeiro de 2024, sua relação com projetos maiores e a equipe pensada para execução do trabalho.

2.1. Lacunas apresentadas e caminhos para a solução.

A necessidade de se pensar em um projeto de catalogação e inventariação para o acervo da Mapoteca Histórica do Itamaraty, parte de um cenário definido por algumas dificuldades e ausência de ferramentas de pesquisa disponíveis ao público. Com uma demanda tímida, porém regular, de pesquisadores de diferentes áreas, o setor vinha recebendo questionamentos sobre as condições, acesso e pesquisa ao acervo. A Mapoteca, embora apresentasse alguns controles sobre a localização e relação dos documentos, como listagens em excel; catálogos em ficha; e os próprios catálogos publicados pela Isa Adonias, na década de 60, tais ferramentas, com toda sua relevância e utilidade, não acompanharam, ao longo dos anos, o crescimento do acervo, e, portanto, não refletiam a realidade atual em termos de: dimensão em volumes e topografia dos documentos encontrados.

Desse modo, entendeu-se, como necessidade, a execução de um levantamento extenso que contemplasse todo o acervo cartográfico¹¹⁰, e a descrição dessa documentação em excel, com o preenchimento de metadados que representam diferentes aspectos de cada documento tratado e que tivesse como produto um catálogo geral do acervo, englobando as diferentes tipologias de documentos cartográficos, com um layout diagramado de modo a ser disponibilizado para o público de interesse.

O catálogo diagramado em PDF, com os dados extraídos de planilha excel tornou-se uma alternativa na ausência de uma base de dados referencial da Mapoteca, que hoje conta com o sistema Atom para documentos

¹¹⁰ A Mapoteca Histórica do Itamaraty apresenta, também, em seu acervo, documentos iconográficos. No entanto, entendeu-se, naquele momento, que o recurso destinado não seria o suficiente para trabalhar com ambos os acervos, além da particularidade de cada universo documental que demandam métodos e equipes com formações diferentes, portanto, decidiu-se, a princípio, trabalhar a documentação cartográfica, haja vista que havia um lacuna maior de descrições e itens catalogados, em relação ao acervo iconográfico.

digitalizados, no entanto, os dados organizados nas planilhas podem ser migrados futuramente para uma base de dados referenciais, quando for aderido pelo setor e instituição. No âmbito deste projeto, o objetivo se materializa em um catálogo devidamente diagramado, organizado em volumes, e que contemple todo o acervo cartográfico, o que já possibilita a consulta por parte do pesquisador, atendendo, portanto, uma das demandas identificadas no setor.

Importante mencionar que o fator segurança foi uma das motivações para a construção da proposta de catalogação. Entende-se que as instituições, que custodiam acervos históricos, e que possuem seus instrumentos de pesquisas e ferramentas como os catálogos sempre atualizados, estão mais “protegidas” a dispersão e perda definitiva de documentos furtados.

Na medida em que os catálogos permitem o controle da coleção, e apresentam dados que individualizam cada documento, resultam em fontes substanciais em situações de perícia e investigação sobre o detentor legal do acervo. Além disso, o catálogo associado a rotinas de inventário possibilita que o gestor do acervo localize possíveis lacunas, desaparecimentos, e a situação da coleção, de forma geral. Por fim, tal ação se alinha com iniciativas maiores em curso, como o **Projeto de Conservação, Restauração e Gestão do Complexo Arquitetônico do Palácio do Itamaraty** no Rio de Janeiro, que com sucesso, vem unindo diferentes frentes de trabalho voltadas para arquitetura, bem como, para os acervos armazenados nos prédios. Portanto, são inúmeros os benefícios proporcionados por coleções devidamente catalogadas e o catálogo disponível ao público, cumprindo assim, a missão de dar acesso ao patrimônio, promoção de pesquisas e controle dos itens documentais.

2.2. Formação da Equipe

Uma das primeiras reflexões feitas na construção do projeto de catalogação foi em relação à equipe necessária para executar o processo, considerando: o prazo de execução (9 meses); a dimensão do volume do acervo, cujo número estimado era de 30.000 volumes; o recorte temporal, com intervalo entre o século XVI e XX, a variedade de tipologias existentes e os campos propostos a serem preenchidos.

2.2.1. Auxiliares em Geografia, Biblioteconomia e Letras- Latim.

Para dar conta da quantidade desse acervo, concluiu-se que seria necessária uma equipe de no mínimo 9 auxiliares, com uma média de 15 catalogações diárias em 6 horas trabalhadas. E, tendo em vista que o trabalho exigia conhecimentos provenientes de diferentes áreas, foi importante pensar em uma equipe interdisciplinar que cobrisse a complexidade que existe em um processo de catalogação de documentos cartográficos históricos e contemporâneos. Com isso, foi de grande importância envolver auxiliares do campo da Geografia, considerando a relação intrínseca dessa área com a Cartografia, além de que, se previa a identificação/descrição de escalas, coordenadas, projeções, que embora todos os auxiliares fossem treinados pela consultoria em Cartografia

Histórica para esta atividade, ter entre os auxiliares, integrantes mais familiarizados com esses dados, poderiam contribuir com os demais no preenchimento desses campos.

Em relação aos auxiliares em Biblioteconomia, partindo da importância dos padrões exigidos em processos de catalogação, e que o uso dos códigos e diretrizes biblioteconômicos foram os mais adequados para o tratamento do acervo da Mapoteca, cuja decisão será melhor explorada na seção de métodos, entendeu-se como relevante incluir na equipe auxiliares da Biblioteconomia, de modo a contribuir com a padronização das informações e sua consistência. Por fim, a presença de uma amostra pequena, em relação a todo acervo, porém relevante de documentos em latim, como os atlas históricos, chamou atenção para a necessidade de se ter na equipe, colaboradores que pudessem atuar na leitura dos dados presentes nos frontispícios dos atlas, dessa forma, para fechar o grupo de auxiliares foram integrados auxiliares da área de Letras, com especialidade em Latim, cujo foco era lidar com os documentos escritos em línguas clássicas.

2.2.2. Consultorias em Cartografia Histórica e Paleografia

Como mencionado anteriormente, as variadas tipologias existentes, demandou também e o objetivo de se descrever alguns campos específicos da Cartografia e, por sua vez, da Geografia, foi indispensável prever uma consultoria em Cartografia Histórica, neste caso, a consultoria possibilitou o treinamento durante uma semana de todos os auxiliares, além de situar os colaboradores de outras áreas dentro do campo da Cartografia, apresentando definições, exemplos, e características da documentação cartográfica. A consultoria treinou também quanto a identificação de coordenadas nos mapas, as escalas e tipologias, facilitando assim, o fluxo bem-sucedido do processo de descrição.

O projeto contou, também, com uma consultoria na área de Paleografia. Tal apoio no projeto, se deu por conta da existência dos catálogos manuscritos do Barão da Ponte Ribeiro, dada sua importância, e considerando que esses manuscritos estão relacionados a coleção fundadora da Mapoteca, foi primordial ter acesso à escrita antiga ali registrada, por meio da transcrição dos catálogos que resultou em uma versão atualizada e outra que preservou a escrita, possibilitando, em seguida, a localização desses documentos no acervo catalogado pelo o então diplomata. Somado a isto, haja vista que parte da documentação existente é proveniente de coleções privadas do Barão da Ponte Ribeiro e o Barão do Rio Branco, esses apresentam uma série de anotações e marcas de uso dessas personalidades, e o apoio da paleografia, nesse contexto, auxiliou na identificação de alguns dados, embora não se teve como objetivo transcrever todas as anotações manuscritas, a consultoria permitiu algumas leituras.

2.2.3. Coordenação em Biblioteconomia

Com o propósito de alinhar a equipe, revisar o trabalho realizado e garantir o fluxo e produtividade do trabalho, foi indispensável prever uma coordenação para as atividades. Tal função foi determinante para a execução da

catalogação no tempo programado, e na comunicação com a equipe, evitando dispersão e inconsistências na descrição. A formação em Biblioteconomia foi fundamental para a revisão dos campos, visando a padronização dos dados e treinamento da equipe, pois além dos treinamentos de Cartografia Histórica e Paleografia, houve também, orientações sobre a descrição correta de autoria, notas gerais, datas e outros campos. Portanto, cabe destacar que a característica interdisciplinar da equipe construída se alinhou acertadamente com as demandas desse projeto. A troca de conhecimento entre os colaboradores, realizada de forma orgânica, otimizou o processo, possibilitando que todos os auxiliares fossem capazes de catalogar todos os campos pré-determinados, produzindo dados consistentes e completos sobre a documentação cartográfica. Desse modo, serão abordados, em seguida, o processo de catalogação, englobando as decisões metodológicas, as diretrizes e normas adotadas, e os campos preenchidos.

3. PROCESSO DE CATALOGAÇÃO: MÉTODOS E DIRETRIZES ADOTADAS.

Após a decisão de utilizar a plataforma excel para o armazenamento dos dados catalogados, se pensou como seria a dinâmica do processo, quais os campos ou aspectos dos documentos cartográficos seriam representados, e as fontes e códigos que apoiaram a catalogação. No caso, decidiu-se, como mecanismo de controle, que cada colaborador fosse responsável por um universo de documentos distribuído nas mapotecas e que as planilhas fossem individualizadas, facilitando a supervisão da coordenação. Neste caminho, foi orientado o uso de luvas para o manuseio e a movimentação do acervo de forma cautelosa, considerando o estado delicado de algum dos suportes.

3.1. Levantamento do acervo

Partindo de uma realidade em que não se tinha um instrumento de controle atualizado e que contemplasse todo o acervo da Mapoteca, não havia outro caminho que não fosse acessar toda a documentação por meio do mobiliário, de modo que garantisse que tudo fosse inteiramente catalogado, e nenhum documento ficasse de fora. Desse modo, a divisão entre os colaboradores se deu com cada um responsável por um conjunto de mapotecas e gavetas, além das estantes e armários com atlas.

3.2. Classificação por área geográfica e definição das categorias temáticas

Considerando que os dados não entraram em bases de dados, que funcionam como instrumentos de busca, com recursos e filtros que possibilitam a recuperação a informação, foi necessário pensar em como seriam estruturados os registros catalogados, de modo a evitar uma grande lista de itens documentais, sem nenhum critério lógico de organização. Desta forma, decidiu-se por estabelecer uma lógica que refletisse a própria forma como o acervo estava organizado na Mapoteca, que obedecia a um critério de reunião de documentos pela dimensão (Mapas de grandes dimensões em Mapotecas de grandes dimensões), mas além desse critério, havia uma organização

geográfica, ou seja, uma reunião de Mapas que representam a mesma região. Tal organização, é abordada por Isa Adonias na publicação Bibliografia Cartográfica de 1977, em nota na Parte I referente aos Mapas e Atlas, Isa Adonias (1977, p.11) menciona sobre o critério de organização adotado na publicação e que também refletia o acervo, ao afirmar que:

Dentro das principais classes de áreas geográficas, os mapas e atlas foram relacionados segundo grandes regiões e a ordem alfabética dos países. No caso particular do Brasil, a ordenação foi feita conforme a divisão em regiões (IBGE), e, dentro de cada uma, na ordem alfabética das unidades da federação.

As grandes regiões eram identificadas por notações ou códigos de acordo com a Classificação de Boggs & Lewis (Sistema de classificação para mapas e atlas desenvolvido por S.W. Boggs & DC Lewis, na Special Libraries Association, NY em 1945), neste caso, cada documento recebia uma notação de acordo com a região que representava. Desse modo, entendeu-se que a organização por região ou área geográfica, atendia as demandas da Mapoteca há anos, e não haveria necessidade de alterar esse modelo e sim refinar essa proposta com o que se tinha no acervo.

Importante mencionar como se deu o processo de categorização dos documentos cartográficos, tal organização relacionada ao conteúdo dos mapas, foi essencial na estruturação dos dados e a produção do catálogo geral. Como o projeto previa um catálogo digital em pdf, pensar em categorias e como os documentos poderiam estar dispostos, facilitaria a consulta por parte do consulente, tornando o resultado final mais atrativo para o público e que refletisse a organização já existente na Mapoteca, ainda que pouco disseminada. Nesta lógica, entendeu-se que organizar por assuntos geográficos seria uma das melhores decisões, partindo da própria forma de se pesquisar na Mapoteca, considerando que grande parte do público interessado, exceto os que demandam documentos específicos de autores específicos, outra parte demanda sobre um mapa de uma área x, y ou z. A partir dessa demanda de pesquisa recorrente, decidiu-se, portanto, por atribuir, apenas, assuntos geográficos a esses documentos, visto que outros assuntos poderiam gerar inconsistências na ausência de um controle terminológico ou vocabulário controlado para auxiliar a descrição de outros assuntos.

Sendo assim, dois grandes conjuntos - vislumbrando, portanto, dois volumes diferentes no catálogo geral- foram pensados a partir dessa atribuição de área geográfica: Brasil, englobando cartografias do território brasileiro distribuídas em estados e municípios e Gerais, para mapas que representassem regiões fora do território brasileiro.

E outro critério de organização constatado na Mapoteca foi o conjunto cartográfico sobre Questões de Limites. Como grande parte da documentação existente provém de um contexto de tratativas em defesa das fronteiras e interesses nacionais, lideradas por diplomatas responsáveis pelas negociações, é notável a presença de centenas de mapas que foram utilizados na construção dos argumentos. Ciente da importância dessa cartografia para consolidação do território brasileiro, além do fato de que o acervo de questões de limites está, em grande parte, destacado do restante da coleção, notou-se o quanto seria relevante dar luz a esse conjunto no catálogo, considerando, portanto, outra categoria ou volume a ser apresentado. Além dos mapas, cartas e outros tipos cartográficos a Mapoteca apresenta um grande volume de Atlas, históricos e contemporâneos, devido o formato

diferente, por apresentar um conjunto de mapas, além de temas específicos, decidiu-se também por destacar essa documentação, resultando em outro volume.

E por fim, outro grupo de documentos cartográficos que se destacou foi dos “nomes geográficos sem categoria administrativa”. A pergunta sobre como atribuir uma ou duas áreas geográficas a um rio, por exemplo, que passa por várias regiões, resultou na decisão de destacar também estes mapas do restante da documentação, que ao invés de ser atribuída uma região ao documento, pensou-se em indexar o nome do rio, ou oceano, enfim, o nome dado a área geográfica sem categoria administrativa. Desta forma, o pesquisador que tiver interesse sobre mapas do Rio Verde, encontrará todos reunidos no volume dedicado a esta categoria.

Portanto, após análise dos grupos documentais, se chegou nas seguintes categorias que formam os volumes do Catálogo Geral do acervo cartográfico da Mapoteca Histórica do Itamaraty, sendo elas : **Atlas, Brasil, Gerais, Questões de Limites, Nomes geográficos sem categoria administrativa**. Importante mencionar que a catalogação se amparou em diretrizes da Biblioteconomia. Embora possam ser tratados com base em fundamentos da Arquivologia, ou até da Museologia, entende-se que, especificamente, na Mapoteca, a organização artificial dos acervos cartográficos foi a opção mais adequada para refletir a organização já existente e que atende aos propósitos futuros do acervo.

3.3. Descrição dos documentos cartográficos e campos pré-estabelecidos

Quanto aos campos, fontes e códigos que apoiaram a catalogação, serão explicitados abaixo, apresentando o objetivo de cada campo, e as diretrizes que nortearam o preenchimento.

Portanto, os campos preenchidos foram:

1. Inventário	12 Número de páginas	21 Dimensão externa
2. Topografia	13 Região (Globo, Continente, País, Estado e Município)	22 Impresso ou Manuscrito
3. Tipologia	14 Nomes geográficos sem categoria administrativa	23 Método de produção
4. Autor	15 Índice de nomenclatura	24 Aspectos físicos
5. Título original	16 Escala numérica	25 Estado de conservação
6. Título traduzido	17 Escala gráfica	26 Marca de proveniência
7. Título atualizado	18 Projeção	27 Coleção especial
8. Editora ou gravadora	19 Coordenadas e Meridiano de origem	28 Notas gerais
9. Local de publicação	20 Dimensão interna	
10 Ano		
11 Idioma		

3.3.1. Inventário

O número de inventário se refere ao código numérico ou alfanumérico, correspondente a cada item ou volume documental. No caso, quando identificado, foi registrado em planilha, servindo como mecanismo de controle e identificação da obra. Quando não identificado, o campo foi deixado em branco para no final do processo ser colocado uma nova numeração.

3.3.2. Topografia

A topografia consiste na localização do documento dentro do acervo, desse modo o colaborador teve que preencher o número da mapoteca, e da gaveta, ou, o armário e a prateleira ou a estante e a prateleira. Tal preenchimento foi fundamental para a localização posterior do documento.

3.3.3. Tipologia

Com o propósito de mapear no acervo os diferentes tipos de documentos cartográficos, os auxiliares identificaram os tipos: Mapa, Carta, Plano, Planta, Carta Náutica, Perfil Geológico, Outro. Um dos critérios utilizados foi a indicação do título que muitas das vezes direciona para a tipologia correspondente.

3.3.4. Autor

O campo de autoria tornou-se um dos maiores desafios no processo de descrição e catalogação, uma vez que a dificuldade tem início na identificação dessa autoridade e depois no padrão de descrição desse dado. Diferente de obras monográficas como os livros, principalmente, os contemporâneos que apresentam um formato padrão com os dados bibliográficos, foi possível notar que o documento cartográfico muda de acordo com os tipos, e o tempo, considerando o recorte temporal do acervo que vai do século XVI ao XX. Portanto, nem sempre se esteve clara a autoria do documento. Contudo, apesar da diversidade na forma como esses dados aparecem, alguns caminhos foram adotados para identificação de autoria:

a) Leitura do cartucho dos Mapas. Foi possível perceber que, em muitos os casos, a autoria se encontrava abaixo do título no cartucho, precedido de expressões como, por exemplo, executado por.

b) Mapas copiados. No caso de mapas que foram copiados, ainda que se apresente uma outra autoridade no cartucho, entendeu-se como autoria principal, o nome que fez a nova versão, e geralmente tal informação se apresenta nas margens, precedidas da expressão como: copiado por. Dessa forma, foi atribuída a autoria a quem realizou a cópia.

c) No caso de documentos relacionados às questões de limites, foi considerado como autoridade as Comissões de Limites, entendendo como grupo responsável pela elaboração desses documentos.

d) Como regra para descrição dos dados de autoridade foi utilizado o capítulo 22 - Cabeçalhos para Pessoas do Código de Catalogação Anglo Americano, sendo adotado o item 22.5, cuja regra geral determina que faça a “entrada de um nome que contém um sobrenome ou que seja constituído somente de um sobrenome por esse sobrenome”. (CÓDIGO, 2004) Tal regra foi utilizada em grande parte dos casos, ainda que outras normativas foram consideradas, como a descrição de nomes em espanhol e outros casos. Como forma de buscar as autorias padronizadas, foi realizada, em partes, a pesquisa no catálogo de autoridade da Fundação Biblioteca Nacional, que conta com alguns nomes já padronizados.

3.3.5. Título original, Título traduzido e Título atualizado

Os títulos dos documentos, assim como autoria, foram identificados, em muitos casos, na área do cartucho, precedido pelo tipo de documento cartográfico, como: Mapa do Rio de Janeiro, Planta da Fortaleza de Santa Cruz, Plano da cidade de São Paulo, etc. Como forma de preservar o título registrado no item, para o campo de Título original, foi transcrito o texto exatamente como aparece na publicação. Todavia, considerando o recorte temporal do acervo que vai do século XVI ao XX, muitos títulos apresentam grafia antiga, e de difícil compreensão, dessa forma, foi feita uma atualização livre para compor o catálogo, nesse caso, entram, também, as atualizações do português “arcaico” para o português atual.

Em relação ao título traduzido, foi feita também uma tradução livre para os títulos em outros idiomas que não o português, dessa forma, a ideia foi ampliar os pontos de acesso ao documento por parte do pesquisador, facilitando a recuperação do mesmo. Tendo em vista a variedade de formatos, um dos desafios nesse processo foi a identificação do título, onde inicia e termina e a ausência de título em outros casos, sendo necessário a atribuição de um título por parte do catalogador, nesses casos, foi utilizado os colchetes, indicando dado atribuído fora do documento.

3.3.6. Editora ou gravadora, local de publicação, Ano, Idioma e número de Páginas

Os dados de edição ou gravação, foram identificados, em grande parte, nas margens dos mapas e transcritos no campo correspondente. O local de publicação, quando encontrado, também foi registrado em campo específico. No caso do ano, a descrição se pautou também em orientações do Código de Catalogação Anglo Americano, que no capítulo 1 que versa sobre regras gerais para descrição, fornece diretrizes para diferentes situações relacionados à data dos documentos, e sobre a ausência de data precisa, tais como: [1971 ou 1972] um ano, ou outro; [1969?] data provável; [1973] data certa, não indicada no item ; [entre 1906 e 1912] use intervalos menores de 20 anos ; [ca. 1960] data aproximada; [197-] década certa; [197-?] década provável; [18--] século certo; [18-?] século provável. (CÓDIGO, 2004). Sobre o idioma, foi registrado o idioma utilizado no documento e o número de páginas apenas para os Atlas, cujo formato apresenta mais de uma página.

3.3.7. Região (Globo, Continente, País, Estado e Município)

O campo dedicado à região que consta no mapa, foi pensado com o objetivo de agrupar documentos pela área geográfica. No entanto, as orientações de preenchimento variaram conforme a categoria que se insere o documento. Dessa forma, foi feita uma análise prévia da região mapeada para em seguida posicioná-lo na categoria correta e descrever a região em destaque no Mapa, considerando, também, o título da publicação como fonte.

Referente aos Atlas, a região só foi preenchida quando se tratasse de um atlas temático, mas considerando que esses formatos seriam organizados por um critério de ordem cronológica, além de apresentarem mapas de diversas regiões, não houve a necessidade de se atribuir uma região (área geográfica) a esses documentos. No caso da Categoria Brasil, foram registrados o Estado e Município a que se refere o documento, respeitando o nível mais amplo e restrito do conteúdo apresentado. Por exemplo, um mapa sobre o Município do Rio de Janeiro foi preenchido tanto o campo dedicado ao município (Rio de Janeiro) quanto ao campo dedicado ao Estado (Rio de Janeiro). Agora, se o mapa apresentasse o Estado como um todo, o campo para o município não seria preenchido nesse caso.

Para Questões de Limite, se optou por registrar apenas nomes de países, visto que os mapas agrupados nessa categoria, apresentam em seu conteúdo, principalmente, questões fronteiriças entre países, desse modo, não haveria necessidade de registrar Estado, Continente nem Município, ainda que de alguma forma, aparecesse no mapa. No caso da categoria Gerais, como foram consideradas Mapas Múndi e Planisférios, Continentes, Países externos ao Brasil, outros campos foram preenchidos. No entanto, Estado e Município o preenchimento se restringiu apenas à Categoria Brasil, cujo volume especificará no sumário os Estados e Municípios brasileiros, além de ser a documentação mais pesquisada pela comunidade de usuários.

Por fim, no caso dos mapas considerados Nomes geográficos sem categoria administrativa, não houve a preocupação de registrar uma região, por se tratarem de mapas de rios, oceanos, entendeu-se que a melhor estratégia para agrupar esses mapas seria através dos filtros indicando o nome geográfico do grupo a que pertence e em, seguida, a atribuição do nome. Por exemplo, se o mapa se trata do Rio Amazonas, que abrange a área de vários países, o colaborador marcou a opção Rio no campo, nomes geográficos sem categoria administrativa, e, depois, foi atribuído o nome do Rio, no caso Amazonas. Desta forma, todos os documentos referentes ao Rio Amazonas serão agrupados no catálogo.

3.3.8. Nomes geográficos sem categoria administrativa.

Para o preenchimento desse campo foi considerado o Manual - Nomes Geográficos: Nomes para indexação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) que define esse grupo como “nomes próprios de entidades fisiográficas naturais que incluem: grutas, ilhas, montanhas, lagos, planícies, oceanos, rios, etc., e os nomes de regiões baseadas nestas entidades.”(MAROUN; NEVES, 1996, p.15). Dessa forma, se o conteúdo principal do documento fosse referente a algum desses itens, foi selecionada a opção correspondente.

3.3.9. Índice de nomenclatura; Escala numérica; Escala gráfica; Projeção; Coordenadas e Meridiano de origem.

Os seguintes campos, próprios de documentos cartográficos, foram preenchidos com o apoio da consultoria em Cartografia Histórica, que participou desde o treinamento até a execução. O índice de nomenclatura utilizado em mapeamentos sistemáticos, que normalmente mapeia uma extensa área geográfica, dividida em folhas de escalas grandes a médias, a área mapeada denomina-se "carta", e as folhas topográficas, para cada escala, cobrem inteiramente a área geográfica descrita. Para a identificação individualizada de cada uma das folhas, recorre-se à criação de um índice de nomenclatura, o qual irá identificar univocamente cada uma das folhas, com a indicação da escala e a identificação unívoca das coordenadas dos quatro cantos de cada folha. Nestes casos, com forma de individualizar cada folha, quando identificado, foi preenchido o índice.

Em relação às escalas numéricas e gráficas, a primeira quando identificada no documento foi preenchida no campo correspondente, devido ao grande volume de campos e dados a serem preenchidos, no tempo limitado, não houve, no âmbito desse projeto, o cálculo de escalas. Sobre as escalas gráficas, observou-se uma diversidade de unidades de medida, nas diferentes escalas: milhas de Itália, léguas de França, léguas de Espanha, léguas de Germânia (Alemanha), milhas inglesas, léguas comuns de Mar e jornadas comuns, dessa forma, foi necessário o conhecimento do valor de cada unidade, bem como a quantificação especificada na escala. Uma vez disponível o comprimento em unidades terrestres e unidades de representação do mapa destas unidades terrestres, foi obtida a escala gráfica do mapa. Representada de acordo com o seguinte exemplo: escala gráfica de "80 milhas" [=7,5 cm].

Sobre a projeção dos Mapas, foram identificadas, em grande parte, na cartografia contemporânea, e as coordenadas identificadas a partir da realização de uma interpolação para a definição das latitudes e longitudes, ou então, de uma forma mais simples, foram verificadas quais são as últimas coordenadas inteiras para cada limite do mapa, e o Meridiano, quando informado, também foi registrado.

3.3.10. Dimensão interna; Dimensão externa; Impresso ou Manuscrito; Método de produção e Aspecto físicos.

As dimensões dos mapas foram retiradas visando objetivos diferentes, a dimensão interna visa especializar onde está realmente a estrutura cartográfica do mapa, ou seja, os elementos terrestres representados no mapa, enquanto a externa foi medida para fins de preservação e armazenamento do suporte, dados que são fundamentais para a gestão do acervo e planejar o mobiliário adequado para a guarda do acervo. As informações sobre impresso ou manuscrito foram preenchidos de modo a fornecer um quadro mais completo sobre a realidade do acervo, agregando valor à coleção. E os métodos de produção e aspectos físicos, cujo objetivo é complementar a descrição física e levantar informações sobre os suportes dos mapas existentes na coleção, portanto, o método de produção indicou, por exemplo, se o mapa se tratava de uma gravura, incluindo técnicas como litogravura, xilogravura e metal, ou fotocópia e impressão offset. Já os aspectos físicos, inclui identificar se é um documento em cor, preto e branco ou aquarelado.

3.3.11. Estado de conservação; Marca de proveniência; Coleção especial e Notas gerais.

Os campos seguintes também foram pensados no processo de engajamento da gestão do acervo, ou seja, permitir levantar dados qualitativos sobre as condições dos itens cartográficos e informações que agregam valor aos documentos. O campo de estado de conservação, onde o colaborador teve que selecionar umas das três opções (bom, regular, ruim) teve como propósito o levantamento, principalmente, de documentos que precisam de medidas de preservação e conservação, permitindo o planejamento por parte do gestor. A ideia de mensurar as marcas de proveniência vem das próprias características do acervo e de seu histórico. Considerando que grande parte dos documentos pertenciam às personalidades da diplomacia e grandes colecionadores, utilizadas em contextos de tratativas e definições de fronteiras, espera-se um potencial existe de diferentes marcas de proveniência, incluindo assinaturas, ex-libris, anotações, que para os pesquisadores e a gestão, resulta em um conjunto robusto de informações sobre o contexto do uso e a trajetória intelectual dos antigos proprietários desses documentos, fornecendo assim uma rica fonte de pesquisa.

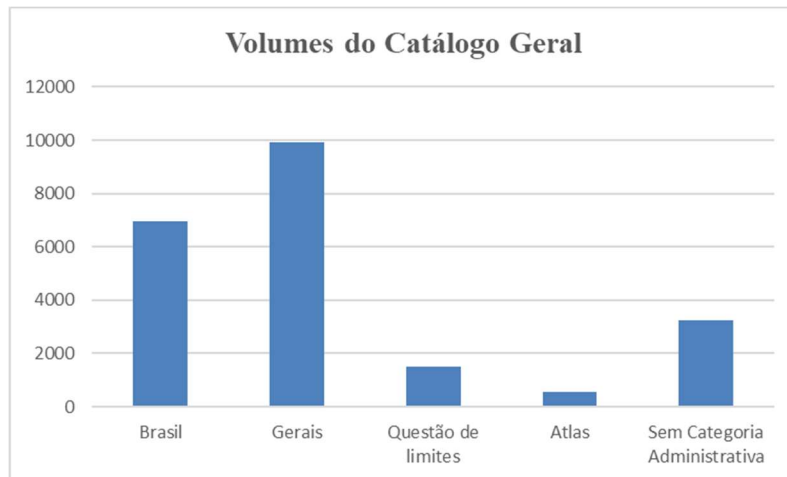
E complementando esse objetivo, o campo de coleção especial, visou reunir documentos dessas personalidades, de modo, também, a facilitar e intensificar a pesquisa, especificamente, sobre esses nomes. Inicialmente, antes do processo de catalogação, sabia-se da existência de documentos do Barão da Ponte Ribeiro (Coleção fundadora) e Barão do Rio Branco, no entanto, o campo de coleção especial, permitiu obter dados mais claros sobre o quantitativo e que documentos são esses, com apoio, também, da transcrição dos catálogos manuscritos do Barão da Ponte Ribeiro que possibilitou o cruzamento das informações. Por fim, porém não menos importante, o campo de notas foi pensado como um espaço mais aberto para observações gerais sobre o documento, curiosidades, autores secundários, descrição de anotações e carimbos e informações relevantes sobre os documentos. Destaca-se nesse campo as observações da Isa Adonias, transcritas de forma adaptada de outros catálogos. Considerando as riquezas das análises realizadas pela pesquisadora e gestora, em seus trabalhos anteriores, sobre esse mesmo acervo, o propósito foi recuperar esses dados ainda hoje pesquisados, valorizando ainda mais a catalogação desses itens cartográficos. Portanto, este extenso trabalho permitiu chegar em alguns resultados sobre a coleção e serão apresentados na seção abaixo.

4. RESULTADOS

As estatísticas apresentadas abaixo resultaram do preenchimento dos campos, e por meio dos filtros aplicados nas planilhas foi possível o tratamento dos dados e elaboração dos gráficos. O volume grande de dados gerados com o processo de catalogação, permite diferentes mensurações e suas interpretações, no entanto, para este trabalho, foram selecionados os seguintes resultados: dados quantitativos por categoria, por período, quantitativo de documentos por nome geográfico sem categorias administrativa, quantitativos das coleções, e idioma dos documentos.

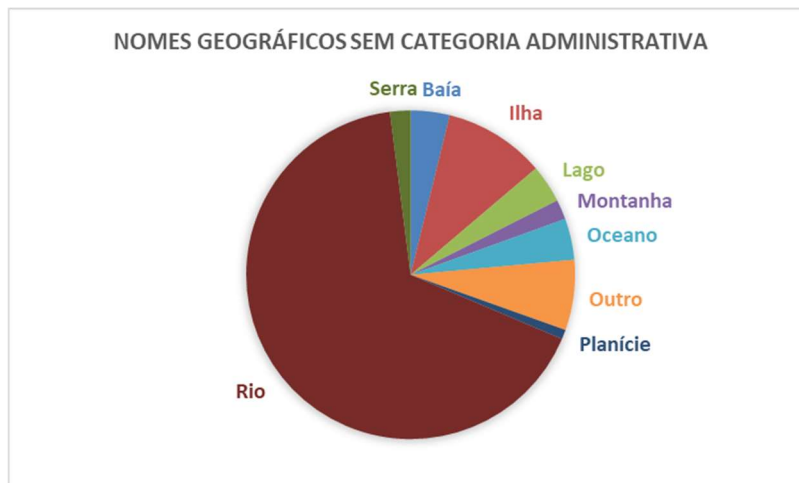
O gráfico 1 apresenta a quantidade de itens catalogados nas categorias pré-determinadas, com destaque para as categorias de gerais, cujo volume engloba mapas de outros territórios fora do Brasil, e em seguida, o que mais se destaca é a categoria Brasil. Acredita-se que este segundo número expressivo se dá devido uma relação com os primeiros documentos que formam a coleção fundadora e o acúmulo de documentos sobre o território brasileiro, motivado pelas questões diplomáticas e interesses sobre o espaço geográfico nacional.

Gráfico 1 - Quantitativo dos Volumes do Catálogo Geral



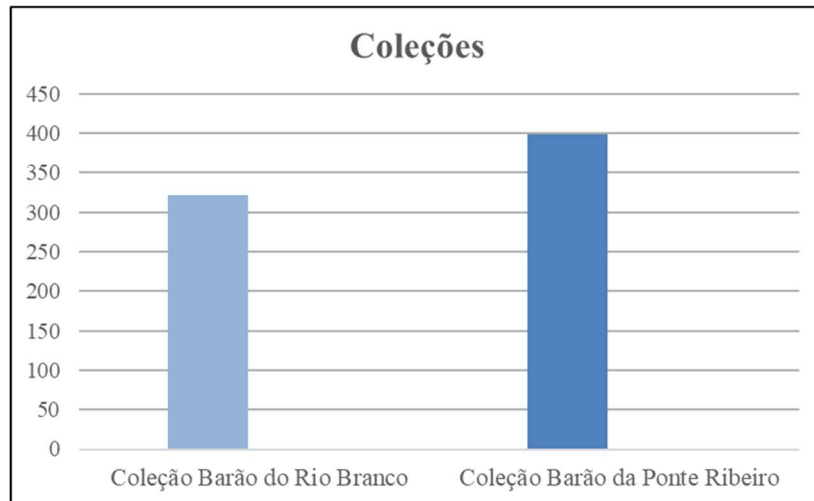
O gráfico abaixo correspondente aos nomes geográficos sem categoria administrativa ilustra os tipos mais expressivos que foram identificados, neste caso, os documentos sobre rios foram os mais recorrentes. Acredita-se que tal quantidade é um reflexo da própria geografia brasileira, cujas bacias hidrográficas são extensas e formadas por rios caudalosos e importantes para suas respectivas regiões. E a representação constante desses rios na cartografia evidencia tal grande importância, considerando aspectos econômicos e estratégicos para áreas relacionadas.

Gráfico 2 - Nomes geográficos sem categoria administrativa



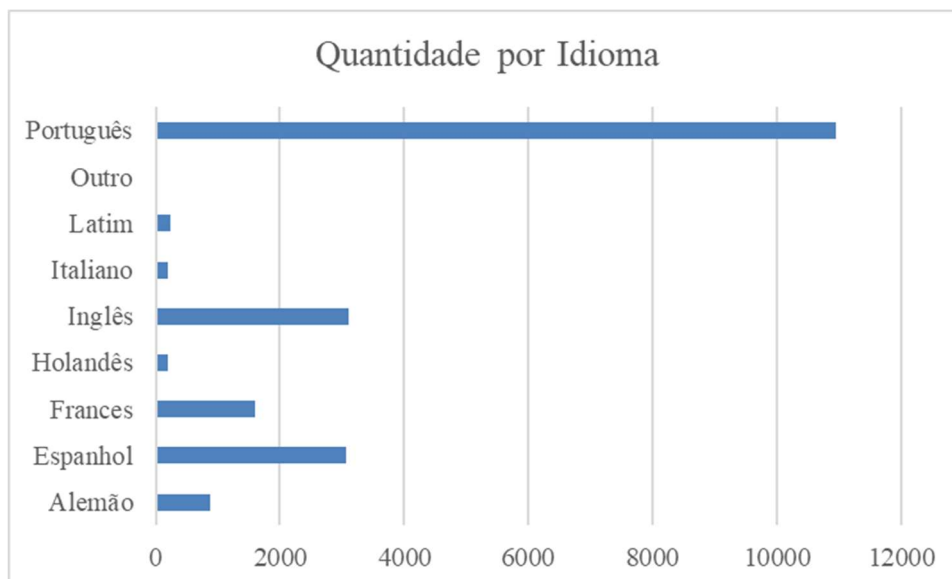
Em relação às Coleções existentes, o levantamento confirmou a presença das duas coleções Barão da Ponte Ribeiro e Barão do Rio Branco, sendo a primeira em maiores quantidades, explicado pelo acordo Luso Brasileiro empenhado por Ponte Ribeiro, que forma a coleção fundadora, além das doações realizadas pela Baronesa.

Gráfico 3 - Coleções da Mapoteca Histórica do Itamaraty



No gráfico 4, nota-se que a maior parte dos documentos estão no idioma em português, seguido do inglês e espanhol, e embora seja uma parcela pequena, consta no acervo documentos em línguas clássicas como o Latim, presente nos Atlas históricos do século XVI e XVII. Tal presença de documentos históricos em latim, amplia o interesse pela documentação, não se limitando a pesquisadores do campo da Geografia e História, mas tem o potencial de atrair estudiosos da Letras e obras raras.

Gráfico 4 - Quantidade por Idioma



Importante reforçar que os resultados não se restringem aos gráficos apresentados acima, com o volume de dados levantados e seu refinamento, outras análises, tanto de natureza qualitativa, quanto quantitativa podem ser construídas. Um dos desdobramentos do projeto foi a elaboração de um catálogo ilustrado do Rio de Janeiro, já finalizado, e no presente momento, os dados catalogados estão em processo de revisão, extração da planilha e diagramação, e ao finalizar, o Catálogo Cartografia do Rio de Janeiro os 5 volumes do Catálogo Geral (Atlas, Brasil, Gerais, Questões de Limites, Nomes geográficos sem categoria administrativa) mais dois apêndices (Coleções especiais e Índice Biográfico de Autores) serão disponibilizados para consulta do público, cumprindo o compromisso de disseminação deste importante patrimônio.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho envolvendo acervos documentais históricos é um dos grandes desafios atuais para as instituições de guarda, seja na manutenção dos espaços de guardar e a criação de ambientes adequados à preservação desses acervos, seja no tratamento informacional desses tipos de documentos. O desafio muda quando os acervos históricos se referem a documentos cartográficos, em especial, a cartografia histórica, considerando sua diversidade de convenções, tipologias e padrões diferenciados. O processo de catalogação de um acervo como o da Mapoteca do Itamaraty é complexo, extenso, porém de extrema necessidade, a julgar pelos seus itens raros e que remontam toda uma história da formação do território nacional, e perder parte desse acervo ou mantê-lo no desconhecido, é perder parte dessa história, por isso o dever para com a sociedade de dar luz a essa documentação, garantindo sua segurança, e seu acesso.

O projeto ocorrido, permitiu estabelecer algumas reflexões, a começar pela necessidade de aperfeiçoamento de uma Biblioteconomia voltada para o tratamento de documentos cartográficos, em especial, instrumentos normativos para cartografias históricas. Foi possível notar a falta de ferramentas que dê conta da complexidade desses documentos, embora o código anglo americano tenha uma parte dedicada à cartografia, há um foco nos mapas recentes, porém a cartografia histórica apresenta variações de acordo com as convenções da época, cartógrafos e escolas cartográficas, e questionamento se dá pela falta de um horizonte normativo para lidar com tantas variações, incluindo dados como título, onde se inicia e onde termina? E como descrever esses documentos? Entende-se como uma necessidade de um diálogo teórico e prático, entre profissionais do campo da Biblioteconomia e Cartografia, para refletir, por exemplo, sobre autoria desses documentos, considerando os muitos envolvidos na elaboração do mapa, como desenhista, o cartógrafo, ou engenheiro, existe uma hierarquia nesse processo? Ou essas questões já estão respondidas? Dentro desse mesmo diálogo entre as áreas, entende-se como uma proposta necessária, um trabalho conjunto sobre a atribuição de assuntos para estes documentos e a construção de instrumentos terminológicos que reflitam o estado da arte da cartografia e otimizam a indexação e recuperação de documentos em bases de dados institucionais.

Embora a diagramação do catálogo esteja em curso, já é possível notar enormes ganhos com o processo de catalogação, incluindo: a produção de estatísticas e controle do acervo, que através dos filtros é possível por parte

da gestão se obter informações relevantes desde do conteúdo dos documentos, o estado de conservação, os autores, datas, dimensões, facilitando a tomada de decisão, planejamento estratégico e produtividade sobre as eventuais demandas que surgem no setor, impulsionadas pelos grandes projetos de revitalização em curso no complexo, que com essa ferramenta, poderá se prosseguir com trabalhos ousados que envolvem a movimentação do acervo, como desinfestação e higienização, obras arquitetônicas e outras tarefas. Além disso, esse engenhoso projeto permitiu construir produtos de difusão do acervo, como o catálogo “Cartografia do Rio de Janeiro: catálogo temático do acervo da Mapoteca do Itamaraty” que além de possibilitar a pesquisa dentro dessa temática, se torna um veículo que projeta a Mapoteca para o público e retoma a produção catálogos e publicações sobre esse importante acervo.

Por fim, entende-se que os trabalhos não se encerram por aqui, e se vislumbra o início de muitos outros projetos. Entendendo a catalogação como um processo contínuo, que visa enriquecer as descrições a medida em que se conhece mais esses itens, o levantamento foi um primeiro passo de descrição desses documentos, não suspendendo novas revisões e aprimoramentos, além da importância de se estabelecer como rotina de inventariação deste acervo. Portanto, com o fim dessa etapa materializada no catálogo geral, a Mapoteca Histórica do Itamaraty estará apta a encarar novos desafios, mas sempre atuante na missão de salvaguardar o patrimônio público e permitir que público conheça essa majestosa cartografia.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADONIAS, I. **As peças raras da Mapoteca do Ministério das Relações Exteriores**. Rio de Janeiro: Museu Histórico e Diplomático do Itamaraty, 1956. 68 p.

ADONIAS, I. **O acervo de documentos do Barão da Ponte Ribeiro**: centenário da sua incorporação aos arquivos do Ministério das Relações Exteriores (1884 – 1984). Rio de Janeiro: s.n, 1984.

ADONIAS, I. **Bibliografia Cartográfica**: 1970-1973. Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores, 1977. 154 p.

CÓDIGO de catalogação anglo-americano. 2. ed. rev. Brasília, DF: FEBAB, 2004. 688 p.

CONDURU, G. F. **O Museu Histórico e Diplomático do Itamaraty**: história e revitalização. Brasília: FUNAG, 2013. 370p.

MAROUN, Maria Célia dos Santos Bou; NEVES, Maria de Lourdes Therezinha Pacheco. **Nomes geográficos**: normas para indexação. Rio de Janeiro: IBGE, 1996. 21 p.

Paracatu nos mapas dos Setecentos e Oitocentos Joanino – Guia de Cartografia Histórica

Márcia Maria Duarte dos Santos

Centro de Referência em Cartografia Histórica, Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais /
CRCH, IGC, UFMG

mdsantosy@yahoo.com.br

Palavras-Chave: Arraial de São Luís e Santana; Vila do Paracatu do Príncipe; Comarca do Paracatu; Afluentes do Rio São Francisco; Minas Gerais

As primeiras notícias sobre a região de Paracatu, assim designada em vista ao rio homônimo, afluente do São Francisco, no noroeste de Minas Gerais, estão presentes nos registros de doações de sesmarias, do primeiro quartel do Setecentos. Embora a área não estivesse no core das regiões das Minas, cujas primeiras notícias sobre achados minerais promissores foram anunciadas no final dos Seiscentos, compreendia, desde essa época, importantes caminhos que ligavam os territórios de Minas Gerais, Pernambuco, Bahia e Goiás. Na junção desses caminhos, antes mesmo do anúncio da existência das Minas do Paracatu, em 1744, se formou um arraial, que passou ser conhecido como São Luís e Santana das Minas de Paracatu. Situada na freguesia de Manga, pertencente ao bispado de Pernambuco, a povoação se tornou paróquia, em 1755, e vila, em 1789, uma das duas últimas criadas no período colonial. Nos Oitocentos Joanino, a vila do Paracatu do Príncipe foi elevada a sede de comarca, a de Paracatu, desmembrada da comarca do Rio das Velhas ou Sabará. Ao longo desses períodos, essa área dos sertões das Gerais não recebeu a atenção de sertanistas e militares, com vistas sua representação em mapas, como a região das Minas. Não obstante, são conhecidos alguns exemplares da cartografia da área, como os que a representam nas demonstrações do rio São Francisco e os seus afluentes ocidentais ou em circunscrições político-administrativas coevas – freguesia, comarca e capitania, em acervos importantes, principalmente, os do período colonial. Esses mapas encontram-se descritos em catálogos das instituições que são guardiãs dos originais, embora nem sempre com o mesmo nível de detalhes e disponíveis digitalmente, a saber: Arquivo Público Mineiro, Arquivo Histórico do Exército, Biblioteca Nacional, no Brasil, e Arquivo Histórico Ultramarino, Biblioteca Pública do Porto, Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar, em Portugal. A relevância desses documentos, enquanto registros gráficos da história e da geografia da região de Paracatu, e para a história da cartografia, justificou a organização deste catálogo sobre a sua cartografia histórica. Sua organização foi precedida, e considerou, alguns modelos de descrições realizadas por pesquisadores, dedicados ao levantamento de propriedades de documentos cartográficos, que não se caracterizam como catálogos de acervos institucionais, além das normas estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT. Foram considerados, também, estudos dedicados às representações e ao período histórico em que foram

realizadas. Essa revisão da literatura definiu a estrutura do guia que compreende uma relação de mapas, destacados segundo a escala geográfica de representação, apresentando referências cartográficas e bibliográficas, notas biográficas sobre o autor e informações sobre o contexto de realização do mapa e do paradigma cartográfico. A informação geográfica sobre os territórios representados será evidenciada, analisando-se os elementos de fundo de mapa e temáticos. Nesta comunicação, serão apresentados os resultados concernentes aos quinze mapas já identificados para o catálogo, a par da descrição expandida, crítica, de quatro exemplares do período Colonial e um do Joanino, a saber:

Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, Brasil - DEMONSTRAÇÃO dos afluentes do Rio São Francisco, em Minas Gerais]. [17--]. 1 mapa ms., desenho a tinta, 35,5 x 67,5cm; Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa, Portugal - Mapa da Freguesia de Manga [Na Capitania de Minas Gerais]. – [ca. 1764].- 1 mapa ms., color., desenho a tinta; 84,8 x 61 cm; DEMARCAÇÃO do Termo da Villa do Paracatu do Príncipe. – [Entre1798 e 1780] – 1 mapa ms.: desenho a nanquim; 18,6cm de diâm., em folha 22,1 x 23, 3cm; MIRANDA, C. L. Carta da Nova Lorena Diamantina. C.L. pint. -Escala [ca 1: 1400 00]. Em Tejuco. –1 carta ms: color. desenho a nanquim; 40,3 x 32,6 cm em folha 45,1 x 35,1 cm; Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar-GEAEM. Lisboa, Portugal, Lx-PT - ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig von. [1777-1855]. Novo Mappa da Capitania de Minas Geraes. Levantado por Guilherme Barão D’Eschwege, Tenente Coronel do Real Corpo de Engenheiros, 1821. Escala [ca. 1: 1 000 000]. (Cópia sem data). 1 mapa ms. em 4 folhas coladas, color. à mão; 141 cm x 104 cm.

Cartografia histórica da DGT - Arquivo e coleções

Paula Cristina Camacho

Direção-Geral do Território

paula.camacho@dgterritorio.pt

Palavras-chave: Cartografia; Coleções históricas, Arquivo

A Direção-Geral do Território (DGT) como instituição de referência na promoção do desenvolvimento territorial, nos domínios da valorização do território e da informação geográfica conta com mais de 250 anos na sua longa e extensa existência, cuja história confunde-se com o processo de construção cartográfica do País.

Numa época em que era fundamental conhecer o Território Continental face aos desenvolvimentos industriais dos inícios do século XIX, bem como face à crescente expansão dos caminhos de ferro, bem como era importante ao tempo, dar os primeiros passos na prossecução de uma primeira abordagem, ao que hoje denominamos de política nacional de ordenamento do território e do urbanismo, desenvolvimentos estes fundamentais ao conhecimento do território nacional.

Personagens como Francisco Ciera, Pedro Folque e seu filho Filipe Folque, vanguardistas da ciência cartográfica nacional, ou ainda Fontes Pereira de Melo nas Obras Públicas, Brito Limpo ou Joaquim Bettencourt Rodrigues, moldaram de forma marcante diversas instituições e os destinos do País, contribuindo cada um na sua área científica no desenvolvimento e conhecimento do mesmo, deixando às gerações futuras um rico legado que permanece, ainda hoje na DGT.

O Património histórico-científico da Direção-Geral do Território assenta, atualmente, em duas vertentes herdadas da fusão de pelo menos duas das instituições recentes que a precederam e que perduraram até aos dias de hoje.

- na área da cartografia terrestre portuguesa com o surgimento do estado moderno e com a urgência obrigatória do real conhecimento do território, de forma que fosse possível a toda a administração proceder à exploração económica e ao exercício formal do poder, quer a nível institucional, militar ou fiscal.
- E uma segunda vertente, com a necessidade de conhecer e compreender a evolução do ordenamento do território e do urbanismo em Portugal.

Será no início do século XIX, que toda esta necessidade começa a materializar-se com a sistematização do conhecimento, e como tal com a produção de representação cartográfica moderna (com melhores bases científicas, como seja a triangulação) e com a conceção e introdução de novos equipamentos e instrumentos científicos que a tornaram possível.

Das muitas áreas e atividades que compõem a estrutura orgânica da atual DGT, dela faz parte a área de Património Histórico da qual constam a Cartografia Antiga, cujo acervo integra uma vasta e importantíssima coleção de cartas

antigas (desde o século XVII até aos nossos dias) e a área de Planos de Urbanização, Pormenor e Diretores Municipais que transitaram para histórico e ainda uma área de museologia, constituindo todo um importante conjunto patrimonial histórico e científico de que a DGT é herdeira e fiel depositária.

A comunicação a apresentar à X edição do Simpósio Luso-Brasileiro de cartografia Histórica, focará as atividades desenvolvidas, no âmbito das coleções históricas e da existência de um amplo manancial de informação geográfica existente e disponível a partir do Portal da DGT. Destacando a utilização das novas tecnologias na divulgação dos vários recursos documentais que integram o espólio da Cartoteca, do Arquivo Digital, dos Planos Urbanos, da *Secção Photographica*, da qual faz parte um conjunto de itens que reportam os trabalhos de campo e científicos do final do século XIX. A fotografia, bem como o desenvolvimento dos métodos gráficos de reprodução de cartas, tornou a cartografia mais acessível, tendo em conta o aumento do uso e difusão dos mapas para os mais diversos propósitos.

Tudo isto à distância de um clique através das novas tecnologias de modo a promover e facilitar o acesso dos cidadãos à informação geográfica produzida e disponibilizada na DGT.

Hoje podemos dizer que, fruto da sua existência de mais de dois séculos e meio a DGT, abarca não só o património histórico relativo ao espólio tradicional de cartografia histórica e dos planos histórico de outros tempos, mas também detém atualmente um rico arquivo histórico de filmes de fotografia aérea analógica que datam do pós-2ª guerra mundial e que abrange o período entre as décadas de 1940 e o ano 2000, obtidos com voos com câmaras analógicas a preto e branco, constando deste arquivo cerca de 500 000 fotografias, metade das quais encontram-se já digitalizadas e disponíveis em plataforma de visualização. Este conjunto de documentos foi fotografado em variadas escalas para elaboração de cartografia ortofotocartografia a escalas grandes.

O acesso público aos documentos cartográficos, planos e fotografias antigas e históricas consolida uma estratégia de transparência, de promoção e difusão dos recursos informativos do DGT, numa perspetiva de cidadania e de dados abertos disponível a partir do Portal da DGT.

Referências bibliográficas

ESTRELA, Paulo. Do conhecimento à representação. Os instrumentos científicos ao serviço da cartografia. In: BOIÇA, Joaquim Manuel Ferreira (Org.). Cartografia de Oeiras. 4 Séculos de representação do Território (Do século XVI ao Século XX), Oeiras, CMO, 2003. Página 91-111.

ESTRELA, Paulo. O Convénio Cartográfico Luso-Brasileiro de 1867. Génese da Cartoteca do Instituto Geográfico Português. Revista fórum Geográfico, revista Científica e Técnica do IGP, Lisboa, Nº. 1, outubro, 2006, Página 58-69.

ESTRELA, Paulo. O Instituto Geográfico Português – Resenha histórica. Lisboa, IGP, 2011.

ÁREA TEMÁTICA 9 – CARTOGRAFIA HISTÓRICA E NOVAS TECNOLOGIAS

Análise do potencial da impressão 3D para a adaptação de mapas antigos para uso didáticos por pessoas com deficiência visual.

Carla Cristina Reinaldo Gimenes de Sena 1

Diego Alves Ribeiro 1

Waldirene Ribeiro do Carmo 2

Barbara Gomes Flaire Jordão 3

1 FCTE/UNESP; 2 FFLCH/USP; 3 SENAC

carla.sena@unesp.br; geo.alves.diego@gmail.com; walcarmo@usp.br; barbarafaire@hotmail.com

Palavras-chave: cartografia histórica inclusiva, uso de tecnologias, São Paulo

Ao longo dos anos a produção de mapas e maquetes táteis tem avançado, do uso de materiais simples e técnicas artesanais para a inserção de tecnologias, como os mapas produzidos a partir de softwares e impressos em papel especial e as impressões 3D. Porém esses materiais ainda estão restritos aos mapas básicos para o ensino de Geografia.

Os mapas antigos se apresentam como um recurso didático importante para o desenvolvimento do pensamento espacial, ao estimular a análise das diferentes visões de mundo e formas de representação do espaço ao longo da história pois o estudante com deficiência visual, inserido na classe regular, limita-se, na maioria das vezes, à identificação dos elementos básicos de um espaço geográfico, sem a oportunidade de ampliar o reconhecimento das estruturas formadoras e transformadoras desse espaço para a análise e relação dessas com outras dinâmicas e outros espaços.

Dessa forma, pensar na adaptação tátil de mapas antigos amplia o repertório de recursos didáticos que tendem a melhorar a qualidade do ensino de História e Geografia na educação básica. A tecnologia de impressão 3D viabiliza a produção de objetos físicos, camada por camada, a partir de modelos tridimensionais digitais, tendo como base as dimensões de altura, largura e profundidade. Essa técnica também é chamada de manufatura aditiva, pois a matéria-prima vai sendo adicionada gradualmente até concluir a construção de um objeto.

O material cartográfico escolhido para este trabalho é a Planta da Cidade de São Paulo, elaborada por Rufino José Felizardo e Costa, em 1810 e que é considerada a primeira planta da cidade. Essa planta foi adaptada (SENA, 2009) como base para uma maquete sonora, elaborada com a técnica artesanal de sobreposição de curvas de nível e representação da área urbana de São Paulo, com o objetivo de apresentar para os estudantes com deficiência visual os aspectos da cidade de São Paulo no início do século XIX. A inserção de sons na maquete

se deu pelo uso de botões que ao serem tocados, disparam uma informação sonora, desde que a maquete esteja conectada a um computador.

Nesta nova versão, a adaptação da planta utiliza a tecnologia da impressão 3D e a inserção de informações sonoras a partir do uso de QRCode na legenda, tornando o produto mais resistente e de fácil transporte. No desenvolvimento da pesquisa discutiu-se a relação entre a resolução da impressora e a qualidade e conforto tátil dos objetos representados, bem como o exagero vertical para a melhor representação da topografia a partir dos dados presentes na planta original. Foram elaboradas duas versões 3D da planta, a primeira em uma única placa de aproximadamente 20 x 20 centímetros, e a segunda em uma montagem de 4 placas, que permitiu maior detalhamento das informações contidas na planta original. As legendas foram impressas separadamente devido a limitação da área útil de impressão.

A utilização de objetos tridimensionais não é um privilégio dos tempos atuais educadores têm usado modelos tridimensionais elaborados com diferentes materiais por séculos, destacando que o objeto físico propicia o entendimento diferenciado do objeto virtual que dependendo da sua complexidade é quase impossível de ser abstraído. Porém, com o advento da impressão 3D, os objetos produzidos utilizando essa tecnologia apresentam um grande diferencial, sua qualidade, podendo usá-los para testes reais e funcionais.

Considerando as especificidades e particularidades de cada discente, em seus diversos contextos escolares, para Nunes e Chaves (2015), a inovação educacional com o uso de tecnologias digitais, como a impressora 3D, representam uma ação pedagógica necessária na busca desta reformulação do processo de ensino-aprendizagem.

As possibilidades de aplicação da tecnologia de impressão 3D na educação utilizando modelos já prontos, são muito variadas, mas se tornam quase infinitas se levarmos em consideração a possibilidade de produzir seus próprios modelos utilizando softwares de modelagem. Escolas e educadores, com essa tecnologia, podem produzir os materiais de acordo com suas demandas e necessidades em um curto período. A maquete está em fase de avaliação por usuários com deficiência visual e tem-se demonstrado um recurso didático inovador e potente no ensino.

Referências bibliográficas

NUNES, J. B. C.; CHAVES, J. B. Tecnologias digitais na educação superior: a analítica da aprendizagem e a Didática. In: CAVALCANTE, M. M. D.; SALES, J. A. M. de; FARIAS, I. M. S. de; LIMA, M. S. L. (Org.). **Didática e prática de ensino: diálogos sobre a escola, a formação de professores e a sociedade**. 1ed. Fortaleza: EdUECE, 2015, v. 4, p. 347-358.

SENA, C. C. R. G. Cartografia tátil no ensino de geografia: uma proposta metodológica de desenvolvimento e associação de recursos didáticos adaptados a pessoas com deficiência visual. tese de Doutorado. FFLCH/USP. São Paulo. 2009.

Aplicação de Realidade Virtual na divulgação e preservação do patrimônio histórico: Caso Forte do Raio, Itaguaí – RJ

Bernardo da Cunha Carvalho de Mello¹

Juliana Moulin Fosse²

¹Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, BR-465, Km 7 Seropédica, Rio de Janeiro

²Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, BR-465, Km 7 Seropédica, Rio de Janeiro

bernardo.dacunhacm@gmail.com; jumoulin@ufrj.br

Resumo

O Forte do Raio foi uma fortificação militar edificada no município de Itaguaí, estado do Rio de Janeiro, Brasil, construído no início do século XIX. Essa fortificação tinha a função de proteger o caminho entre a vila de Itaguaí e a vila de Mangaratiba, o Caminho das Calçadas e a costa litorânea fluminense. Em condições precárias, as ruínas da edificação foram descobertas em 2018. O objetivo deste trabalho foi realizar um modelo cartográfico tridimensional, visando reconstituir o Forte do Raio por meio de documentação histórica e aplicação de técnicas cartográficas como uma ferramenta para a divulgação e preservação do Patrimônio Histórico, e aplicar a tecnologia de Realidade Virtual. A metodologia envolveu levantamento com uso de trena, registro fotográfico das ruínas, extração de medidas e feições do mapa histórico com o auxílio de feições correspondentes obtidas por dados espaciais, medidas do perfil e da planta topográfica obtidas por meio de *software* CAD, modelagem paramétrica 3D e texturização do modelo em meio digital. Posteriormente, foi gerado o modelo 3D semelhante à estrutura original do Forte do Raio. E a fim de proporcionar ao usuário uma abordagem imersiva e dinâmica, aplicou-se o modelo 3D ao motor gráfico *Unity*, em conjunto de ferramentas de programação do console *Google Cardboard*, para a criação de um aplicativo para Realidade Virtual, possibilitando o uso em *smartphones* do sistema *Android*. Por meio dos resultados alcançados, demonstrou-se a possibilidade de transformar uma planta topográfica, de aproximadamente 200 anos, em um modelo cartográfico tridimensional para uso em Realidade Virtual. Desse modo, o trabalho evidenciou que o uso das tecnologias atuais aliadas à Cartografia Histórica, proporcionam novas possibilidades à divulgação e preservação do Patrimônio Histórico e Cultural.

Palavras-chave: Cartografia Histórica. Modelagem 3D. Realidade Virtual.

Abstract

Forte do Raio was a military fortification built in the municipality of Itaguaí, state of Rio de Janeiro, Brazil, built in the early of 19th century. This fortification had the function of protecting the road between the village of Itaguaí and the village of Mangaratiba, the "Caminho das Calçadas" and the coast of Rio de Janeiro state. In precarious conditions, the ruins of the fortification were only discovered in 2018. The objective of this research was to create a three-dimensional cartographic model, aiming to reconstruct Forte do Raio through historical documentation and the application of cartographic techniques as a tool for the dissemination and preservation of Historical Heritage, and apply Virtual Reality Technology. The methodology involved survey carried out using a tape measure, on-site photographic record at the archaeological site, extraction of measurements and features from the historical map with the aid of corresponding features obtained from recent spatial data, profile and topographic plan measurements obtained using CAD software, 3D parametric modeling and texturing of the model in digital media. Subsequently, three-dimensional model similar to the original structure of Forte do Raio was generated. In order to provide the user with an immersive and dynamic approach, the 3D model was applied to Unity graphics engine, with programming tools from Google Cardboard, to create a Virtual Reality application, enabling use on smartphones with android system. Through the results achieved, it was demonstrated that it is possible to transform an original

topographic plant, of approximately 200 years old, into a three-dimensional cartographic model for use in Virtual Reality environments. In this way, this research showed that the use of current technologies combined with Historical Cartography, provide new possibilities for the dissemination and preservation of Historical Cultural Heritage.

Keywords: Historical Cartography. 3D Modelling. Virtual Reality.

1. Introdução

1.1 Forte do Raio

O nome oficial da fortificação em estudo, conforme descrito na planta topográfica original, é Forte do Raio na Vila de Itagoahy, porém sua origem ainda é uma incógnita, e nesta pesquisa se utilizará Forte do Raio como nome da fortificação. O Forte do Raio foi uma fortificação relevante na época da dominação portuguesa no Brasil, a chamada era Brasil Colônia. A fortificação em estudo integrava o sistema de defesa da cidade do Rio de Janeiro pelo setor sul, as chamadas “fortificações de Sepetiba”, desta forma protegia a então capital do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves (CASADEI, 1995 apud MELLO, 2018). A data da construção do Forte do Raio é controversa, a planta topográfica original da fortificação não define o ano de sua construção, porém segundo Barreto (1958 apud MELLO, 2018) estima-se que a construção da fortificação seja por volta do ano de 1822. Segundo Fortes (2001 apud LYRA, 2019), o Forte do Raio foi construído ainda no cenário de domínio português no Brasil, já que foi parte do plano do reino português de fortificar todo o litoral brasileiro para proteção dos ataques de inimigos após a vinda da família real portuguesa em 1808.

O Forte do Raio fazia parte do sistema litorâneo de defesa do império brasileiro, que no ano de 1829 possuía 191 fortificações, das quais 33 se localizavam na província do Rio de Janeiro (MONTEIRO, 1927 apud LYRA, 2019). Segundo Almeida (2006), a estratégia militar portuguesa de proteção dos povoados seguia uma regra de posicionamento, e seguindo tal regra, o Forte do Raio foi instalado em um local privilegiado, pois se localiza em um local elevado, na região costeira e integrado a uma baía.

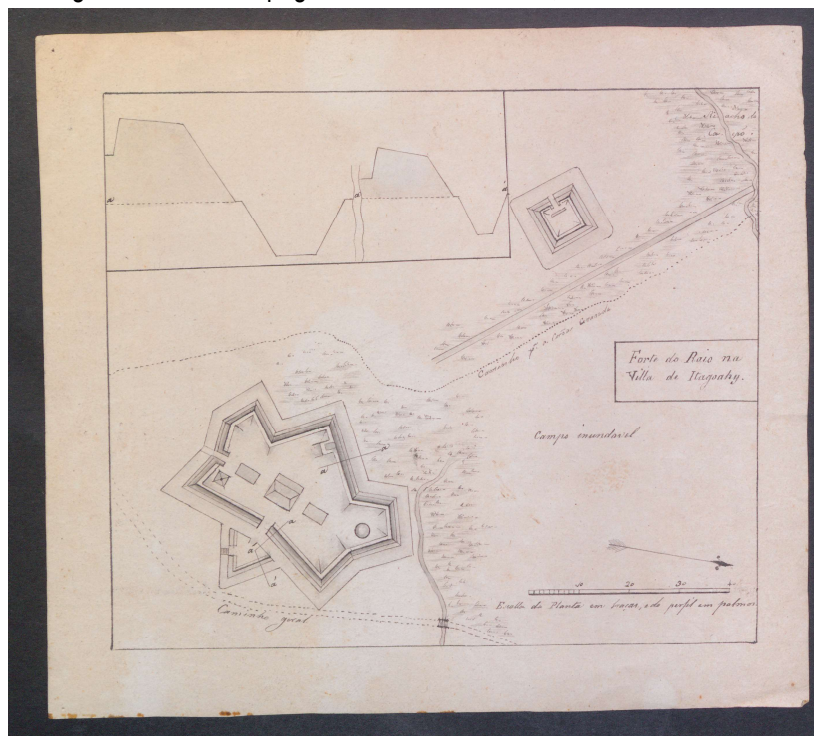
Segundo Lima (2008), entre os séculos XVI e XIX o litoral sul do atual estado do Rio de Janeiro sofreu com constantes ameaças de invasão de nações inimigas e piratas, além do comércio ilegal de ouro e escravos, exigindo esforços da população local e das autoridades reais e imperiais, para sua defesa. Por este motivo, o Forte do Raio foi construído na baía de Sepetiba, fundamental no escoamento do ouro advindo de Minas Gerais pelo chamado “Caminho velho”. Pelo “Caminho velho”, o ouro chegava por terra à cidade de Paraty e depois por mar à baía de Sepetiba até a Fazenda Real de Santa Cruz, e por fim, chegava ao Rio de Janeiro, por vias terrestres. Devido a criação de um novo caminho que ligava o Rio de Janeiro diretamente à Minas Gerais, por terras, a utilização da antiga estrada se tornou obsoleta com o passar dos anos, pois sem a passagem pelo mar o escoamento aurífero se tornou mais seguro.

Além de realizar a proteção do mar contra invasores, o Forte do Raio guardava o caminho de ligação entre a vila de São Francisco Xavier de Itaguaí e a freguesia de Nossa Senhora da Guia de Mangaratiba, sendo hoje os municípios de Itaguaí e Mangaratiba, respectivamente. Atualmente, este caminho de ligação entre as localidades

foi perdido, porém os resquícios deste caminho formam a rodovia federal BR-101 e a rodovia estadual RJ-014. O Forte do Raio também protegia pela costa o “Caminho das Calçadas”, assim chamado pois situa-se na Serra da Calçada, uma importante via comunicante entre Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais à época. Diferentemente da via anterior, o “Caminho das Calçadas” existe resquício até os dias atuais, com partes de seu calçamento preservado e tombado como patrimônio histórico. Segundo Souza (1885), o Forte do Raio ainda defendia um ancoradouro na costa que se localizava entre os, hoje, bairros de Vila Geny e Coroa Grande, no município de Itaguaí, mas a existência deste ancoradouro nunca foi comprovada e permanece desaparecido desde então.

Em relação a estrutura edificada, o Forte do Raio constituía-se de uma tenalha e duas baterias a cavaleiro com 6 canhões (SOUZA, 1885). Entende-se como um forte, uma estrutura compreendida por uma ou duas baterias, e bateria sendo o equipamento que integra as peças de artilharia, isto é, os canhões. No caso do Forte do Raio, as baterias eram denominadas “à cavaleiro”, há esta denominação pois se encontram numa posição mais elevada em relação à fortificação, tal qual um cavaleiro no campo de batalha. A fortificação em questão também apresentava uma tenalha, que consiste no elemento de arquitetura militar de proteção avançada no exterior da fortificação protegendo o interior da fortificação (NUMEN, 2020). A Figura 1 ilustra a planta topográfica original do Forte do Raio que atualmente encontra-se no Arquivo Histórico Militar Português.

Figura 1 – Planta Topográfica do Forte do Raio, autor desconhecido.



Fonte: Português (2022).

Durante o período regencial, o Brasil passou por uma grave crise financeira e institucional, onde ordenou-se o desarmamento de todos os fortes e fortalezas do império em 1831, inclusive o Forte do Raio. Segundo Souza (1885), em 1885 o Forte do Raio já se encontrava desaparecido e abandonado por falta de conservação. Somente no ano de 2018, as ruínas do Forte do Raio foram descobertas pelo Ms. Cláudio Prado de Mello e pelo historiador

e assessor da prefeitura de Itaguaí Eduardo Vieira, em estado precário de conservação, como pode ver visto por meio da Figura 2.

Figura 2 – Condições das ruínas do Forte do Raio



Fonte: Mello (2018).

No mesmo ano de descoberta das ruínas, foi aberto um processo de registro para que as ruínas do Forte do Raio se tornassem um sítio arqueológico. Atualmente este processo está em tramitação no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Por terem sido encontrados vestígios de cerâmicas indígenas e estruturas malacológicas (conchas de moluscos), se trata de um sítio arqueológico multicomponencial. Ao término do processo, almeja-se a desocupação do terreno ao redor das ruínas da fortificação, o tombamento do patrimônio e a criação de um sítio museu.

O tombamento se define como o reconhecimento de um bem cultural e a garantia de sua conservação, se tornando adequado em um interesse público pela conservação material. Faz-se lembrar que o tombamento é só o princípio da preservação do patrimônio, pois estabelece um congelamento temporal do bem para avaliação de como se dará a preservação e estudo para a eternidade (EDELWEISS, 2016).

1.2 Realidade Virtual

O conceito de Realidade Virtual pode ser entendido de intenção de deslocar o usuário do mundo real para o mundo virtual, envolvendo-o virtualmente em outro tempo e outro local por vários níveis de interação, a partir de dispositivos eletrônicos, como computador, celular, videogame ou óculos de Realidade Virtual (TORI E HOUNSELL, 2020; FUCHS, 1996 apud BATISTA; MESQUITA; GASPARGAS, 2018). No mundo virtual é possível diversas interações, como tocar ou pegar um objeto e, por consequência dessa ação, provocar diversas mudanças visuais, o que requer uma tecnologia sofisticada. Porém, dada a evolução tecnológica dos últimos anos tal tecnologia tem se tornada cada vez mais simplificada (KIRNER E SISCOOTTO, 2007).

Dessa forma, por meio da Realidade Virtual se torna possível criar mundos virtuais e simular situações críticas sem envolver riscos ao usuário. Com o passar dos anos os ambientes e as ferramentas de projeto, de simulação e de construção dos ambientes virtuais se tornaram mais sofisticados e poderosos (ZUFFO; LOPES, 2008). Para usufruir da Realidade Virtual faz-se necessário o uso de óculos aptos à tecnologia, que apresentam uma tela com diversos sensores acoplados, como giroscópio, áudio *surround*, sensores infravermelhos, acelerômetros, magnetômetros e outros, que proporcionam uma perfeita experiência ao usuário. Paralelo aos modernos óculos

de Realidade Virtual, existem os óculos de Realidade Virtual *mobile* (*Headsets*), diferente dos modelos mais caros e robustos, os *headsets* utilizam um celular acoplado e um fone de ouvido para simular os óculos originais. Apesar de apresentarem uma experiência diferente, a evolução dos óculos de Realidade Virtual *mobile* tem por finalidade se aproximar da experiência com os óculos de Realidade Virtual.

1.3 Cartografia Histórica e Cartografia 3D

A Cartografia Histórica estuda mapas e documentos de outras épocas na busca de conhecer o desenvolvimento do espaço geográfico ocorrido ao passar do tempo. Este ramo da Cartografia é um instrumento fundamental para analisar geograficamente o espaço estudado, permitir revisitar a história e compreender a evolução da humanidade, do espaço geográfico em questão e das técnicas cartográficas utilizadas, além da visão de mundo da época estudada (MENEZES, 2009 apud LIMA; SANTOS; FERNANDES, 2020). Lima, Santos e Fernandes (2020) complementam dizendo que os documentos cartográficos históricos apresentam potencial referente ao estudo do espaço geográfico, ao longo do tempo e da análise das técnicas utilizadas, todavia se entende a limitação técnica da precisão dos documentos históricos.

A partir do avanço da tecnologia, os produtos cartográficos também evoluíram, dessa forma além de mapas, plantas e globos terrestres, passaram a existir os modelos tridimensionais, nascendo assim uma nova área na Cartografia: a Cartografia 3D. A Cartografia 3D visa o estudo e a produção de material cartográfico tridimensional que podem ser acessados via meio digital, pela tela de computador ou pela tela de celular, por meio de periféricos que permitam o uso da Realidade Virtual ou da Realidade Aumentada, ou ainda por meio físico materializado por meio de uma impressão 3D.

A união da Cartografia Histórica e da Cartografia 3D se torna fundamental para divulgação da história através de produtos cartográficos de um modo moderno, interativo e imersivo. Partindo deste princípio, a Realidade Virtual em consonância com a Cartografia auxilia na compreensão do espaço geográfico, permitindo e provocando a construção do conhecimento de forma interativa e moderna, comparado aos meios tradicionais, tais como mapa, carta e planta produzidos em papel.

1.4 Preservação do Patrimônio Histórico

Entende-se por Patrimônio Histórico qualquer criação arquitetônica que transpassa uma mensagem de uma civilização em particular, acontecimento histórico e/ou evolução significativa, tornando sua preservação e manutenção importantes por representar a memória de uma determinada época e sociedade (ICOMOS, 1964; MEDEIROS E SURYA, 2009). Dessa forma, o maior desafio das políticas de reabilitação dos sítios históricos é transformá-los num produto economicamente ativo, obedecendo às políticas de preservação sustentável do patrimônio, pois o simples ato de preservar isoladamente e sem contexto denota a sensação de indiferença e

descompromisso com a história do país, tornando a sociedade cada vez mais ignorante em função de sua história (SANTOS, 1994).

A partir de novas tecnologias, surgem novas formas de restaurar, compartilhar e tornar acessível o conhecimento, abrindo novas possibilidades que apontam novas formas de relação com a cultura material (RIMKUS, 2013). Segundo Canuto, Moura e Salgado (2016), a divulgação dos monumentos históricos virtualmente atinge um público maior perante o público presencial *in loco*, portanto viabiliza visitas à distância, por motivos de impossibilidade de acesso ou longa distância entre o usuário e o patrimônio. Nesse sentido, este trabalho busca a preservação e a divulgação de um Patrimônio Histórico em conjunto com a Cartografia e a Realidade Virtual, proporcionando uma forma interativa e dinâmica de informar a história, evidenciando que a utilização de novas tecnologias pode contribuir, de forma essencial, para a sua divulgação, independente das condições físicas que o patrimônio se encontra.

2. Material e Métodos

A realização do trabalho se deu a partir da coleta e análise de dados provenientes de base cartográfica, de dados históricos, da aquisição e análise da planta topográfica original e de visita às ruínas existente. Seguido do processo de modelagem 3D e do desenvolvimento de um aplicativo de Realidade Virtual para a visualização do modelo 3D gerado.

2.1 Região de estudo e coleta de dados

O endereço atual das ruínas do Forte do Raio é o bairro Coroa Grande, no município de Itaguaí, vizinho ao município do Rio de Janeiro, estado do Rio de Janeiro, Brasil. A região é conhecida como Costa Verde e além do município de Itaguaí, contempla também os municípios de Mangaratiba, Angra dos Reis e Paraty, e tem grande importância turística no Estado.

Os dados para a realização da modelagem 3D do relevo e das feições da região do entorno foram coletados no geoportal da Infraestrutura Nacional de Dados Espaciais (INDE). Neste site foram obtidos a base cartográfica do município de Itaguaí e as com curvas de nível com equidistância de 5 metros. As informações planimétricas foram coletadas visualmente pelo *Google Earth Pro* e discutidas em uma entrevista com historiador Eduardo Vieira, descobridor das ruínas da fortificação, para assim obter maiores informações sobre a região à época. Uma das contribuições da entrevista com o historiador foi a remodelação da região em razão da realização de diversos aterros na região ao longo dos anos. As informações referentes as feições da estrutura do Forte do Raio foram coletadas, principalmente, na planta topográfica original (Figura 1), no livro “Fortificações no *Brazil*” de Augusto Fausto de Souza, publicado em 1885, e documento de pedido de tombamento das ruínas realizado por Cláudio Prado de Mello, em 2018, ao IPHAN.

Para fins de conhecimento da estrutura da fortificação, realizou-se uma visita às ruínas para tomada de fotografias e medidas por trena, com a finalidade de comparar os resultados obtidos com a planta topográfica original. A partir das medidas coletadas, buscou-se identificar alguns elementos nas ruínas, porém sem sucesso devido o estágio avançado de degradação do patrimônio. Contudo, as medidas tornaram-se úteis para descobrir a altura aproximada da edificação, que foi de aproximadamente 4 metros, visto que tal informação não constava na planta topográfica original. Por meio das fotografias e comparando com outras fortificações da época, foi possível interpretar que a estrutura do forte era feita de cantaria e calcário. A Figura 4 ilustra a composição da estrutura do Forte do Raio.

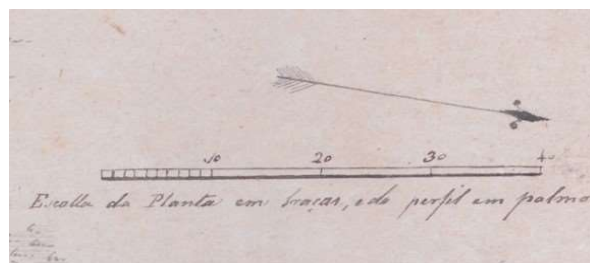
Figura 4 – Composição da estrutura do Forte do Raio



Fonte: autor.

A Figura 5 ilustra a escala gráfica da planta topográfica do Forte do Raio, ampliada, para fins de melhor visualização. Nela há a seguinte frase: “Escalla da Planta em braças, e do perfil em palmos”, isto é, a escala está em medidas de comprimento utilizadas em Portugal e suas colônias à época, visto que segundo Branco (2005 apud LOPES, 2018), Portugal só aderiu o sistema métrico internacional em 1852, ainda de forma gradual.

Figura 5 – Escala gráfica da planta topográfica do Forte do Raio



Fonte: Português (2022).

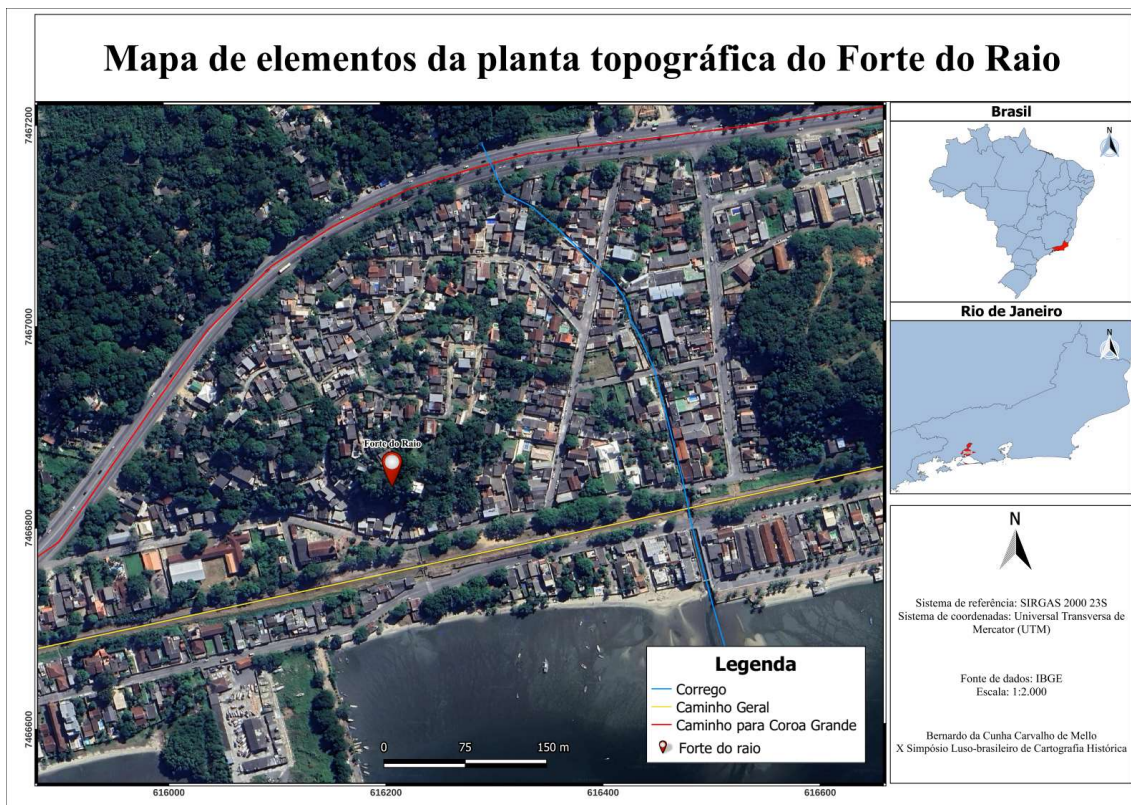
A fim de medir a escala gráfica com o auxílio de uma régua graduada, ampliou-se a planta topográfica em 70% na tela do computador. Portanto, mensurou-se que 10 braças equivalem a 3 centímetros na planta topográfica do Forte do Raio, assim 1 centímetro na planta topográfica é equivalente a 7,4 metros no terreno real. E para o perfil

presente no documento, mensurou-se que 10 palmos também equivalem a 3 centímetros, ou seja, cada centímetro no papel representa 0,73 metros no terreno.

Por convenção a planta topográfica está orientada ao norte, porém não apresenta uma seta indicadora. Há uma seta indicadora na planta topográfica, também ilustrada na Figura 5. Entretanto, a seta indicadora não indica a direção norte. Provavelmente a seta indica a direção à capital do Reino de Portugal, Brasil e Algarves, isto é, a cidade do Rio de Janeiro.

Também é possível interpretar que os caminhos evidenciados na planta topográfica como “Caminho Geral” e o “Caminho para a Coroa Grande”, existam até os dias de hoje mas com outras nomenclaturas, entretanto, provavelmente o córrego, também identificado, provavelmente tenha sido, que em algum momento da história, canalizado. A Figura 6 ilustra a análise sobre os caminhos e o córrego da região no terreno, e a Figura 7 ilustra os elementos sinalizados na planta topográfica original.

Figura 6 – Mapa de elementos no terreno

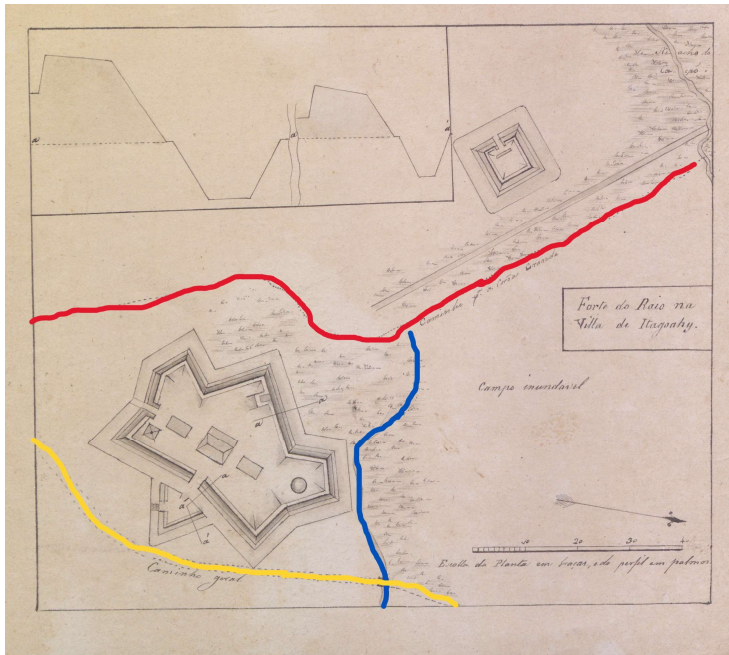


Fonte: autor.

A partir do conhecimento das dimensões da planta topográfica foi possível, além de mensurar as dimensões da estrutura do Forte do Raio, elaborar uma nova planta topográfica do Forte do Raio, em formato digital, para isso,

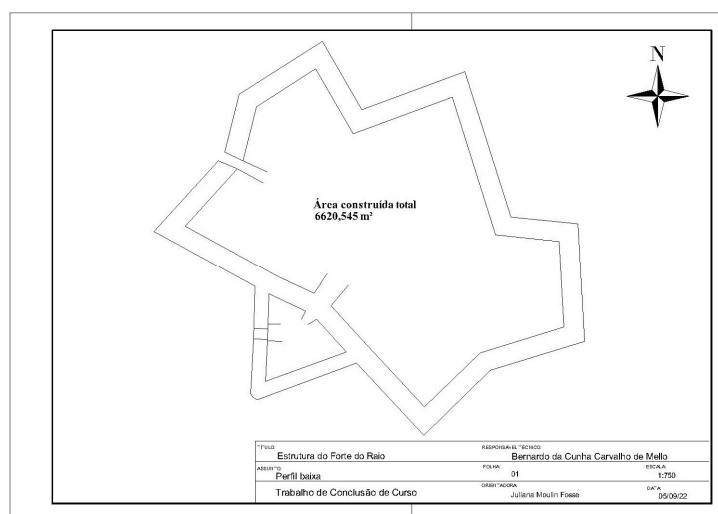
foi utilizado o software *AutoDesk AutoCad 2019* na versão de estudante. A partir da nova planta topográfica constatou-se que o Forte do Raio apresentava uma área total de aproximadamente 6620,55 m² com um perímetro de 372,84 m. A Figura 8 ilustra a planta baixa da edificação e a Figura 9 ilustra o perfil dos cortes do Forte do Raio presente na planta topográfica original.

Figura 7 – Elementos na planta topográfica original



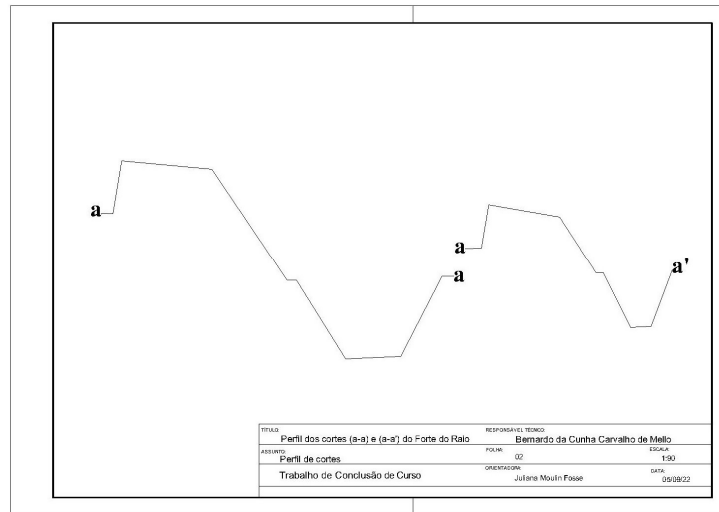
Fonte: autor.

Figura 8 – Planta baixa da edificação do Forte do Raio



Fonte: autor.

Figura 9 – Perfil de cortes do Forte do Raio

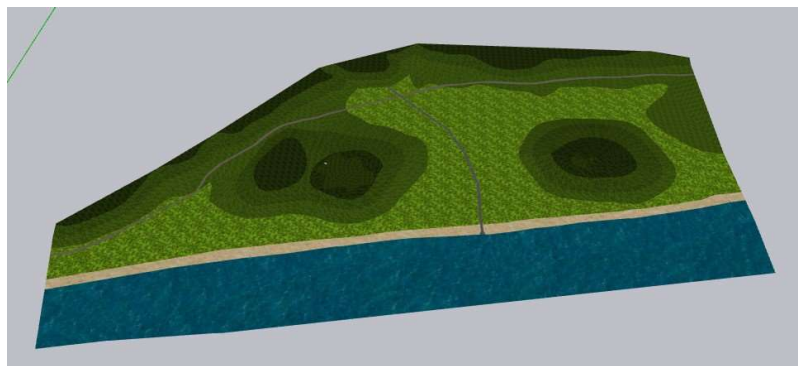


Fonte: autor.

2.2 Modelagem 3D

Para dar início a modelagem 3D, foi importado o arquivo digital com as curvas de nível do município para o *software Autodesk Autocad Civil 3D 2019*, onde foi recortado, limitando-se apenas a região de interesse do estudo. Posteriormente, o novo arquivo foi importado para o *software Trimble Sketchup Pro 2019*, versão de teste, e a partir das curvas de nível, com a ferramenta “Caixa de Areia” criou-se um Modelo Digital do Terreno (MDT), que foi ajustado manualmente para melhor se adequar ao terreno da época. Para maior similaridade com a realidade à época, foi sobreposto texturas ao MDT. Depois, foram inseridas as feições geográficas existentes: a estrada que passava ao redor da fortificação e o riacho que se localizava na base do morro do Forte do Raio, desembocando no mar. A Figura 10 ilustra o resultado da modelagem do MDT.

Figura 10 – MDT com textura

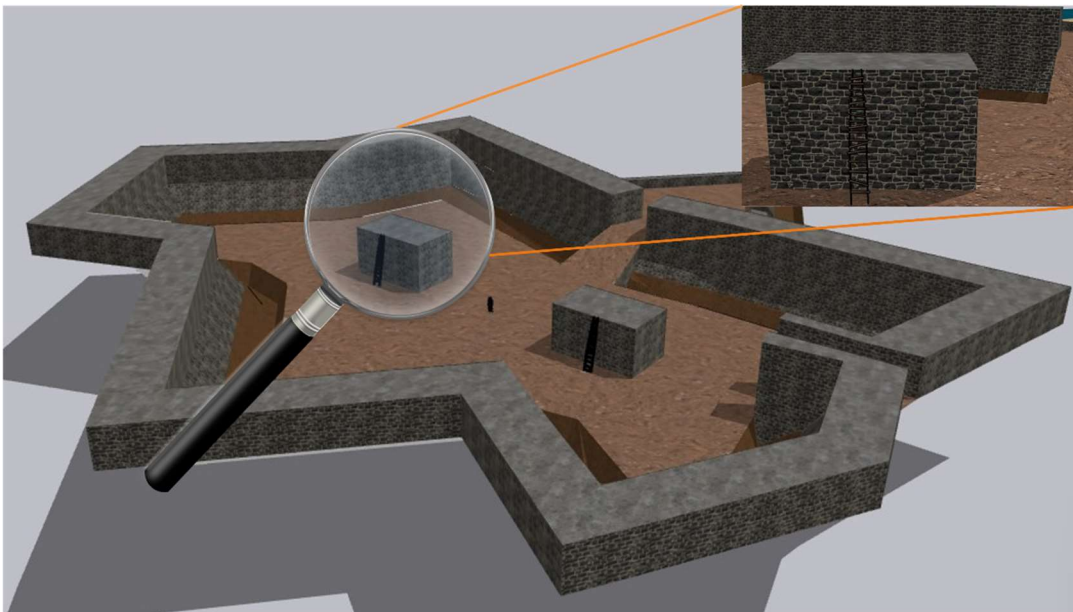


Fonte: Autor.

Para a geração do modelo 3D da estrutura do Forte do Raio utilizou-se a nova planta baixa da edificação, no formato DWG, importado pelo software *Trimble Sketchup Pro* 2019 e, posteriormente, para o *Bendler*, versão 2.93. Com base em Souza (1885) e outras referências sobre fortificações, modelou-se as demais estruturas da fortificação, criando as particularidades possíveis de interpretar na planta topográfica original, como a bateria à cavaleiro. Foram acrescentados a textura e o modelo uma pessoa com cerca de 1,80 metros de altura, para dar ao modelo 3D da edificação maior realismo e a noção de dimensão.

Um dos principais elementos de um forte são as baterias, que ficam em uma posição mais elevada em relação a superfície. Não há informações sobre a altura das baterias na planta topográfica do Forte do Raio e nem nas bibliografias utilizadas neste trabalho, sendo assim, optou-se por estabelecer um tamanho e uma localização plausível para utilização das peças de artilharia. Também não há relatos sobre o modo de subida ao topo das baterias, visto que seria necessário subi-las para acessar as peças de artilharia. Na planta topográfica não há identificação de escada ou rampa feita de cantaria, ou de terra. Por esse motivo foi posicionada uma escada de mão de madeira apoiada em cada uma das baterias, de forma ilustrativa. A Figura 11 ilustra o modelo 3D gerado, com textura aplicada, a escada de mão de madeira apoiada na bateria e o modelo de uma pessoa no centro da edificação.

Figura 11 – Modelo 3D do Forte do Raio

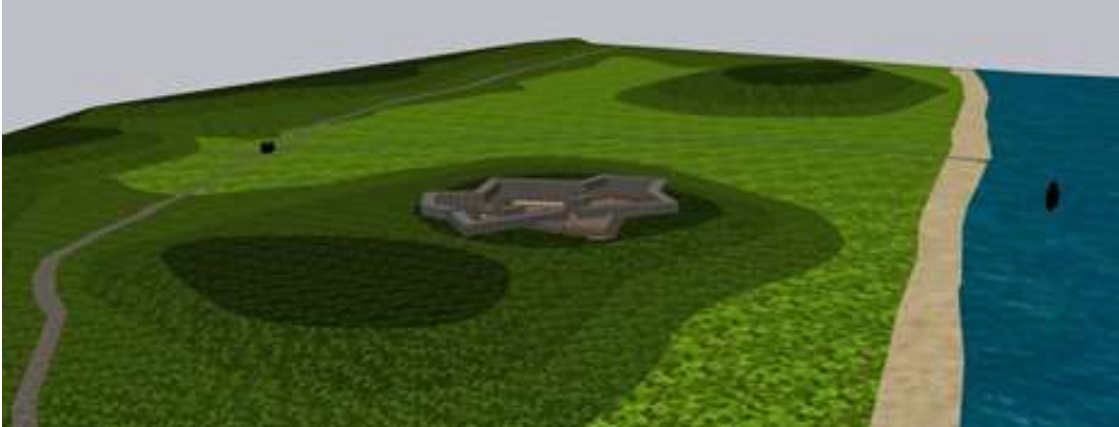


Fonte: Autor.

O próximo passo para o desenvolvimento do trabalho foi a união do modelo 3D do Forte do Raio com o MDT da região de entorno. Para este procedimento, foi utilizado o software *Trimble Sketchup Pro*, onde foi possível posicionar o modelo 3D do Forte do Raio ao MDT, locando-o precisamente onde suas ruínas se encontram atualmente. Na Figura 12 visualiza-se o Forte do Raio na região em que esteve à, aproximadamente, duzentos

anos atrás. Apenas como ilustração, foram adicionadas ao modelo 3D uma caravela (no mar) e uma ponte (onde a estrada e o rio se cruzam).

Figura 12 – Forte do Raio posicionado no terreno



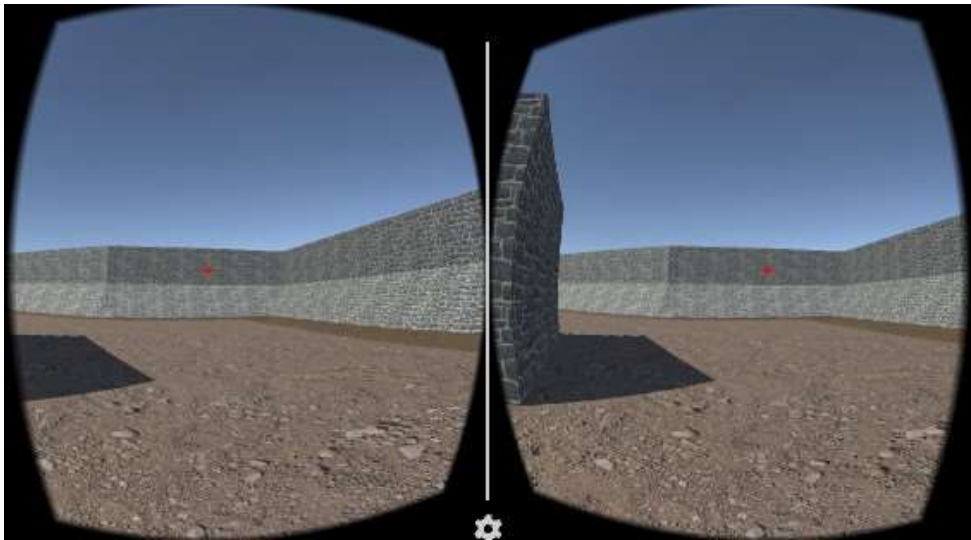
Fonte: Autor.

2.3 Realidade virtual

O aplicativo de Realidade Virtual foi desenvolvido por meio do motor gráfico *Unity*, versão 2022.3.42f1, em conjunto com os *plugins Microsoft Visual Community 2022* e o *Android Support*. No motor gráfico *Unity*, utilizou-se como base o pacote de ferramentas gratuito do *Google Cardboard*, que disponibiliza ferramentas e componentes capazes de criar a Realidade Virtual. Por seguinte, importou-se o modelo 3D do Forte do Raio ao *Unity*, no formato DAE (*COLLADA*), pois tal formato é capaz de transportar as texturas ao motor gráfico sem perder resolução da imagem e com texturas.

Na Realidade Virtual, a câmera do motor gráfico foi posicionada em um ângulo condizente com a simulação da visão humana dentro do modelo 3D. A partir do pacote de ferramentas do *Google*, importou-se os componentes da câmera principal ao ambiente do projeto, chamado de “*Player*”, importante componente à tecnologia da Realidade Virtual. Foi criada uma pasta dentro do motor gráfico chamada “*VRPlayer*”, responsável por ser a “pessoa” no projeto, e instalada uma câmera principal a pasta “*VRPlayer*” locada dentro do modelo 3D da estrutura do Forte do Raio em uma altura compatível à simulação da visão humana. Também, a partir do pacote do *Google* foi importado o componente “*CardboardReticlePointer*” e o vinculou à câmera. Este componente tem a finalidade de criar um ponto (retículo) na visão da Realidade Virtual que possibilita a interação do usuário com o ambiente, por padrão a cor do ponto é branca, porém para evitar confusão e ressaltar o ponto dentro do modelo 3D, a cor foi trocada para vermelho. A Figura 13 ilustra o ponto vermelho posicionado próximo ao centro da figura.

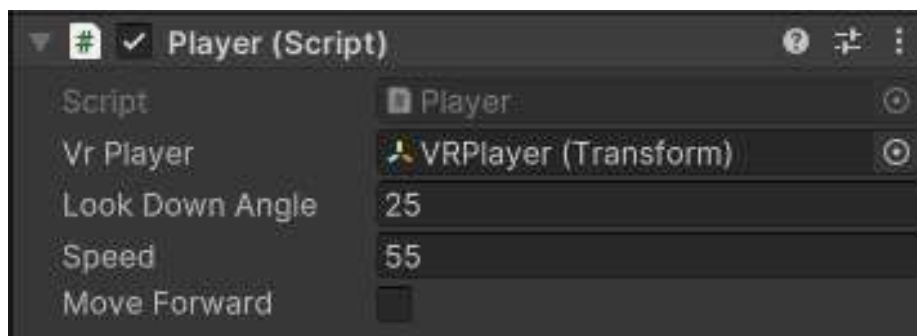
Figura 13 – Visualização do retículo na Realidade Virtual



Fonte: Autor.

A próxima etapa na construção do aplicativo de Realidade Virtual foi a criação da movimentação do usuário dentro do modelo 3D. Para isso, criou-se um código de programação no motor gráfico, chamado de “*Player*”, que foi vinculado ao “*VRPlayer*”, e dessa forma foi possibilitada a locomoção virtual no modelo 3D. O código foi escrito no *software Microsoft Visual Studio 2022*, o qual possibilita o usuário se movimentar dentro do modelo 3D inclinando a cabeça para baixo. A Figura 14 ilustra a aba desta funcionalidade no motor gráfico.

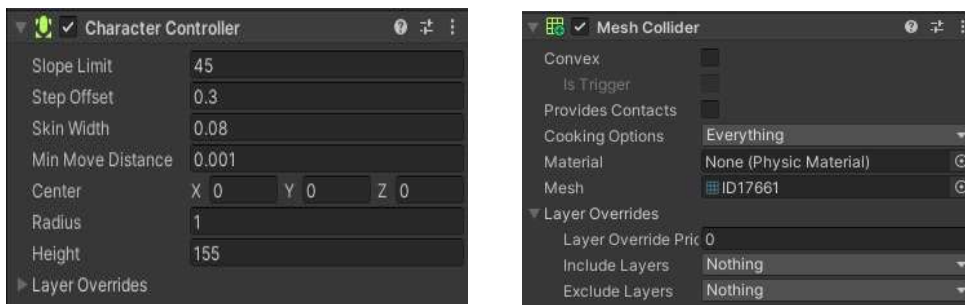
Figura 14 – Aba de movimentação do usuário no *Unity*



Fonte: Autor.

É possível visualizar que o ângulo de inclinação da cabeça do usuário é próximo a 25° e a velocidade de locomoção é de 55 pixels, mas também possibilita a personalização do ângulo de inclinação e velocidade de locomoção. Concomitantemente, foi adicionado o componente “*Character Controller*” ao “*Player*”, e adicionado o componente “*Mesh Collider*” aos demais elementos, desse modo o “*Player*” não ficou “solto” no espaço e acompanhou o modelo 3D. A figura 15 ilustra as abas dos componentes “*Character Controller*” e “*Mesh Collider*”.

Figura 15 – Abas “Character Controller” e “Mesh Collider”



(a)

(b)

Fonte: Autor.

Como ponto inicial dentro do aplicativo de Realidade Virtual, foi escolhido o centro da edificação do Forte do Raio, por entender que é o melhor lugar para dar início a experiência do usuário. Foi necessário modificar a plataforma de uso do aplicativo de computador para o sistema *Android* na janela “*Build Settings*”, sendo preciso também customizar o aplicativo na janela “*Player settings*”, elementos como nome, descrição, logotipo, versão do *Android* e afins, e na opção “*XR Plug-in Management*” escolher a função “*Cardboard XR Plugin*”.

Por fim, foram realizadas algumas configurações no aplicativo, tais como a posição inicial e a escala do modelo 3D, finalizando o processo de criação da Realidade Virtual e gerando o arquivo *.apk* do aplicativo e possibilitando a instalação do aplicativo em aparelhos *smartphone* que comportem a utilização desta tecnologia. Entretanto, é imprescindível que o aparelho *smartphone* possua o sensor giroscópio, capaz de detectar o giro do *smartphone* em torno do seu próprio eixo, assim possibilitando o aplicativo entender quando o *smartphone* está apontado para cima ou para baixo, por exemplo.

3. Resultados e discussões

A maioria dos aparelhos *smartphone* não permite a instalação automática de aplicativos não oriundos do *Google Play Store*. Então, é fundamental que, no momento de instalação, seja autorizada a instalação do aplicativo por meio das configurações do *smartphone*. O aplicativo gerado e instalado estará na lista de aplicativos com o nome de “Forte do Raio - XSLBCH” e com a logotipo ilustrada a seguir (Figura 16).

Figura 16 – Logo do aplicativo de Realidade Virtual



Fonte: Autor.

Após a inicialização do aplicativo, o *smartphone* automaticamente muda a posição da tela para o modo paisagem e aparece a imagem de capa do aplicativo, sendo possível visualizar na Figura 17.

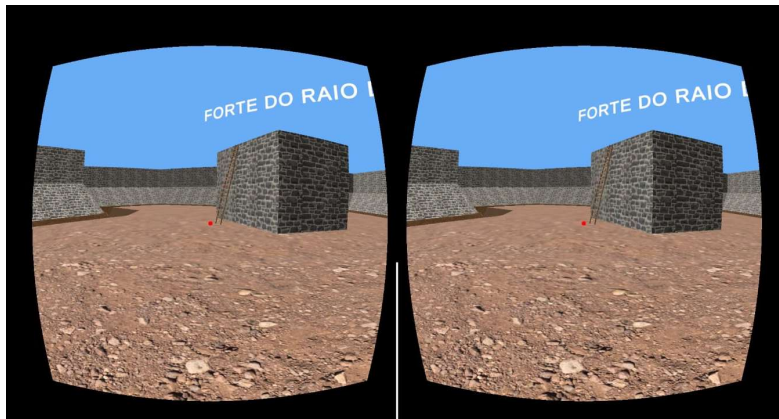
Figura 17 – Imagem de capa do aplicativo



Fonte: Autor.

E assim, o *smartphone* está apto a ser acoplado ao *headset* de Realidade Virtual e a experiência está pronta para ser realizada. O aplicativo divide a imagem em duas telas, com um ângulo de visualização ligeiramente diferente, cada uma a ser vista por um olho, e logo ilustrando a seguinte frase “Para se movimentar, basta inclinar a cabeça para baixo! Boa experiência!”. A tela inicial correspondente ao ponto de partida do aplicativo é ilustrada na Figura 18.

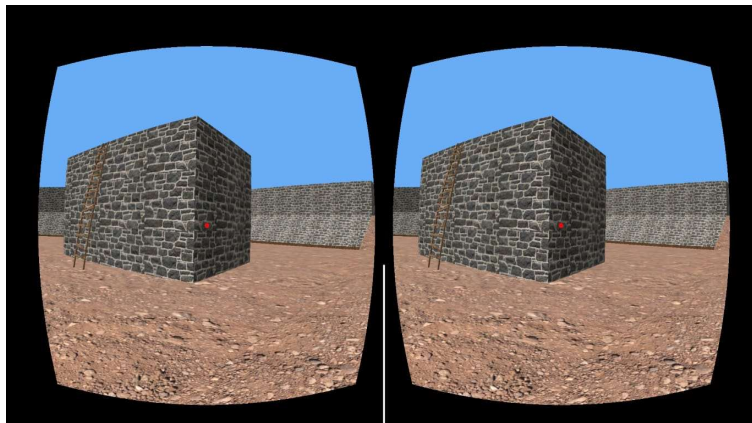
Figura 18 – Tela inicial correspondente ao ponto de partida do aplicativo



Fonte: Autor.

A Figura 19 ilustra a magnitude das baterias, possibilitando a percepção que as baterias tinham posições privilegiadas em comparação ao resto da fortificação, porém também poderiam ser alvos mais fáceis de serem atacados pelos inimigos.

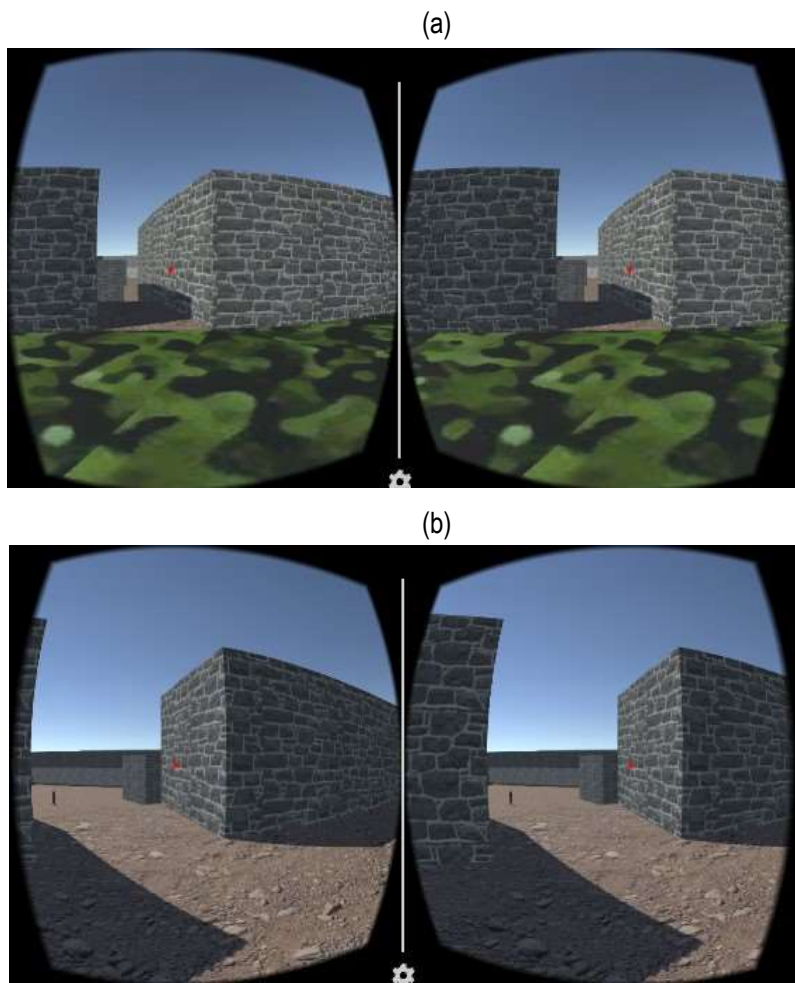
Figura 19 – As baterias à cavaleiro.



Fonte: Autor.

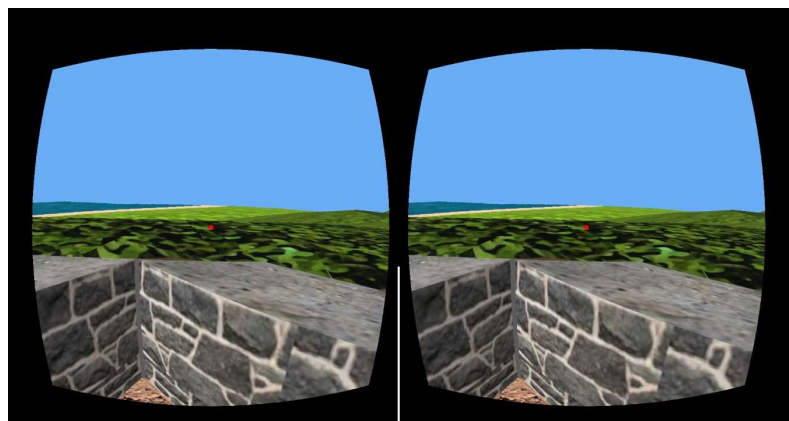
O Forte do Raio apresentava duas entradas, acredita-se que a entrada lateral seria a entrada principal e a segunda entrada, mais escondida, feita por meio da tenalha, que é um instrumento externo de proteção militar. A Figura 20 ilustra a visão para o interior da fortificação vista por suas portas de entrada. Já a Figura 21 apresenta a visão orientada em direção ao mar, a partir da tenalha.

Figura 20 – Vista de dentro da fortificação: (a) da porta lateral; (b) da tenalha.



Fonte: Autor.

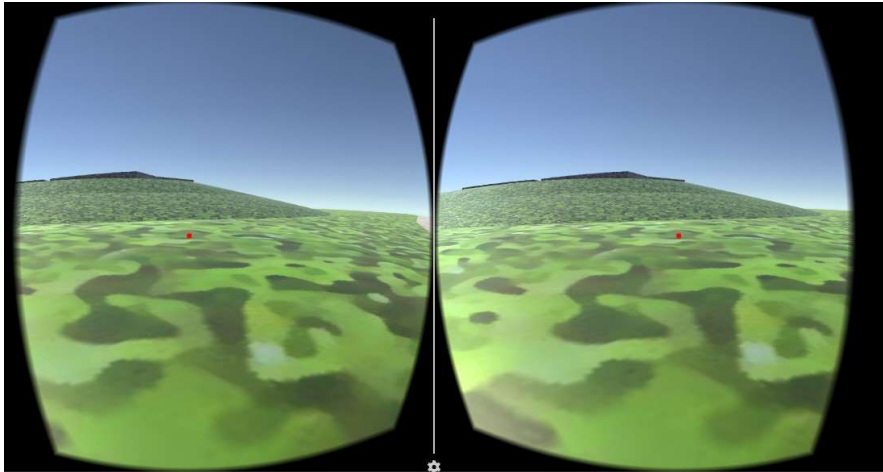
Figura 21 – Visão da tenalha para o mar



Fonte: Autor.

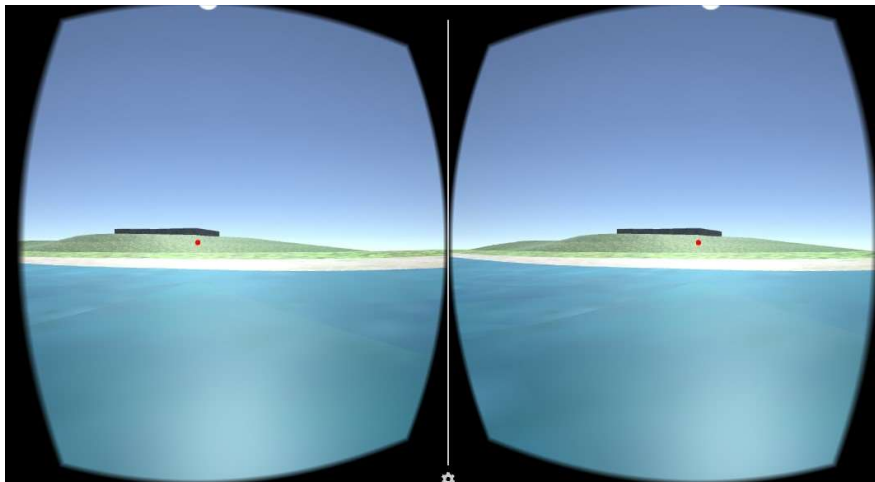
A Figura 22 ilustra a visão do usuário depois de sair da tenalha, já na praia, com uma visão voltada para a fortificação, que evidencia a imponência do Forte do Raio. Entretanto, tal imponência, também poderia ser facilmente camuflada devido a vegetação local. Para complementar, a Figura 23 ilustra a visão de uma pessoa a partir de uma embarcação, no mar, teria para o Forte do Raio, assim demonstra que até do mar a fortificação poderia passar despercebida dos inimigos, apesar da imponência mencionada.

Figura 22 – Visão da praia para o Forte do Raio



Fonte: Autor.

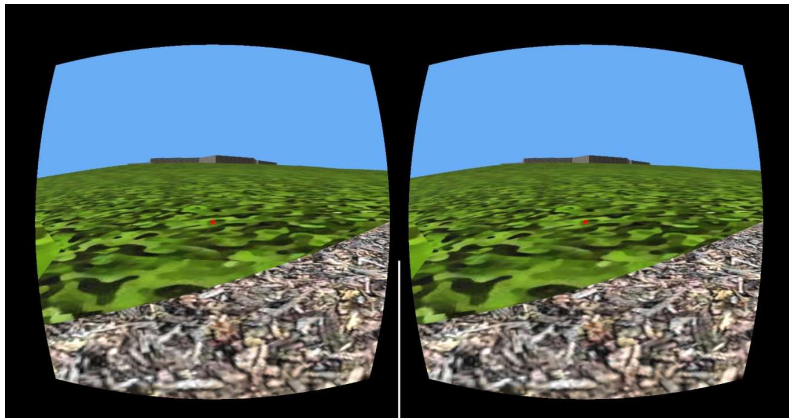
Figura 23 – Visão de uma embarcação no mar



Fonte: Autor.

De forma semelhante, porém do lado oposto à praia, no interior do continente, onde há o caminho para Coroa Grande, o Forte do Raio também pode ser visto, mas com a presença de vegetação a fortificação também poderia ser facilmente camuflada, como ilustra a Figura 24.

Figura 24 – Visão do caminho para Coroa Grande para o Forte do Raio



Fonte: Autor.

O arquivo *.apk* do aplicativo de Realidade Virtual do Forte do Raio está disponível para ser baixado no link: https://drive.google.com/file/d/1ofkaR_gb5H8bXHG1r1Y77n1pY7C42kPu/view?usp=sharing. Como um demonstrativo da experiência do aplicativo de Realidade Virtual desenvolvido, o link a seguir abre um vídeo demonstração da navegação dentro do Forte do Raio em modelo 3D: <https://youtu.be/H089chRHrpU>.

4. Considerações Finais

A análise da planta topográfica foi primordial para o desenvolvimento do trabalho, proporcionando uma interpretação de forma clara e condizente da edificação e dos arredores na época de sua existência. Dessa forma, a análise da planta topográfica possibilitou uma modelagem 3D de qualidade e que, dentro do possível, trouxe realismo ao produto gerado.

Mesmo com a estrutura do Forte do Raio em péssimo estado de conservação, a visita *in loco* proporcionou a realização de algumas medidas que possibilitaram dimensionar o modelo 3D o mais próximo possível ao real, além de ser possível descobrir o tipo de material usado na construção e evidenciar a situação precária de suas ruínas. Sendo assim, sugere-se que as ruínas do Forte do Raio sejam rapidamente isoladas e restauradas para que não ocorrer maiores perdas ao patrimônio, pois além da fortificação se encontrar em um avançado estado de destruição, o seu redor está ocupado por inúmeras construções ilegais.

O método empregado na modelagem 3D se mostrou eficiente e capaz de transformar uma planta topográfica de, aproximadamente, 200 anos em um modelo 3D de qualidade. Todos os *softwares* de modelagem 3D utilizados se mostraram eficazes, mesmo sendo gratuitos ou de versões de estudante.

O aplicativo de Realidade Virtual apresentou resultados satisfatórios, vide a complexidade de sua concepção. Para a continuidade do trabalho, visa a melhora da textura do modelo 3D na busca do mais realismo dentro do aplicativo de Realidade Virtual. O motor gráfico *Unity* apresentou ótimo resultado na criação do aplicativo da Realidade Virtual.

Este trabalho evidenciou inúmeras possibilidades de aplicação da Realidade Virtual aliada à Cartografia. Assim, em contraponto ao objetivo deste trabalho que evidenciou uma edificação construída no passado, é possível aplicar a mesma metodologia para modelar uma edificação ou uma cidade que ainda será construída, proporcionando uma visão imersiva e interativa com objetos que ainda existirão, ou visitar um lugar de forma virtual antes da visita física, e ter uma experiência prévia.

Por fim, este trabalho conclui a representação do Patrimônio Histórico através da Cartografia, mesmo que este já não exista ou esteja em ruínas, e a Realidade Virtual pode contribuir para a divulgação e a preservação do bem em questão. Assim, o trabalho demonstrou de forma prática que tecnologias atuais e modernas aliadas à Cartografia evidenciam uma forma imersiva, dinâmica e interativa do aprendizado da história e da manutenção e preservação de Patrimônios Históricos. Dessa forma, o Forte do Raio foi reconstruído digitalmente em ambiente de Realidade Virtual, proporcionando o conhecimento de um Patrimônio Histórico esquecido e/ou desconhecido em prol de sua divulgação e preservação.

Referências bibliográficas

ALMEIDA, L. F. de. O valor cultural da arquitetura militar e sua preservação. Da Cultura, 2006.

BATISTA, H. R.; MESQUITA, P. R. B.; GASPAR, M. A. Simulador de realidade virtual aplicado à educação patrimonial para experiências imersivas gamificadas. RENOTE - Revista Novas Tecnologias, v. 16, n. 2, p. 230–239, 2018.

CANUTO, C. L.; MOURA, L. R. de; SALGADO, M. S. Tecnologias digitais e preservação do patrimônio arquitetônico: Explorando alternativas. PARC - Pesquisa em Arquitetura e Construção, v. 7, n. 4, p. 252–264, 2016.

EDELWEISS, R. K. Cidade contemporânea, memória e preservação patrimonial: Uma interpretação a partir das preexistências culturais. Oculum Ensaios, v. 13, n. 1, p. 153–162, 2016.

ICOMOS, V. Carta de Veneza. Carta de Veneza, v. 201964, 1964. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arq>.

KIRNER, C.; SISCOOTTO, R. Realidade Virtual e Aumentada: conceitos, projeto e aplicações. In: IX Symposium on Virtual and Augmented Reality: SBC. [s.l.: s.n.], 2007. v. 28.

LIMA, L. P. de. Contribuição para a arqueologia histórica em Angra dos Reis: As fortificações em Ponta Leste - um estudo de caso. Tese (Doutorado) — Universidade de São Paulo, 2008.

LIMA, U. B. dos S.; SANTOS, K. da S.; FERNANDES, M. do C. Cartografia histórica e SIG na análise das modificações da paisagem: Cursos d'água na área gênese da cidade de Petrópolis/RJ. Revista Continentes, n. 2017s, 2020.

LOPES, L. S. A metrologia em Portugal em finais do século XVIII e a “memória sobre pesos e medidas” de José de Abreu Bacelar Chichorro (1795). *Revista Portuguesa de História*, Imprensa da Universidade de Coimbra, v. 49, p. 157–188, 2018.

LYRA, L. F. A. de. *Artilharia de costa: A evolução bélica em prol da defesa do litoral brasileiro*. Biblioteca do Exército Brasileiro, 2019.

MEDEIROS, M. C. de; SURYA, L. A importância da educação patrimonial para a preservação do patrimônio. ANPUH - XXV Simpósio nacional de história, 2009.

MELLO, C. P. de. Encaminhamento de ficha de registro do sítio arqueológico do forte de coroa grande. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), 2018.

NUMEN, A. *Arquitetura militar: Tipos de fortificações*. Numen Arquitetura, 2017.

PORTUGUÊS, A. H. M. Forte do raio da vila de itagoahy: Pt ahm-div-3-47-av2-3563. AHM - Arquivo Histórico Militar Português, 2022. 1 planta topográfica, formato .TIF.

RIMKUS, C. F. Avaliação da aplicabilidade da tecnologia da realidade aumentada na área do patrimônio arquitetônico. *Revista*

SANTOS, M. C. T. M. A preservação da memória enquanto instrumento de cidadania. *Cadernos de Sociomuseologia*, v. 3, n. 3, 1994.

SOUZA, A. F. de. Fortificações no Brasil. *RIHGB - Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, v. 48, p. 5–140, 1885.

TORI, R.; HOUNSELL, M. da S. Introdução a realidade virtual e aumentada. *Interação*, v. 7, p. 11, 2020.

ZUFFO, M. K.; LOPES, R. de D. Ambientes de realidade virtual e realidade aumentada na preservação do patrimônio histórico. *Anais do Seminário Computação Gráfica: Pesquisas e projetos rumo à educação patrimonial*, p. 4–6, 2008.

Extract Map: a proposta de um aplicativo para a organização de documentos cartográficos antigos por meio da toponímia

Francisco Carlos Moreira Gomes¹

Paulo Márcio Leal de Menezes¹

¹ GeoCart - UFRJ, Laboratório de Cartografia - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Av. Athos da Silveira Ramos, 274 - Cidade Universitária - Ilha do Fundão, Rio de Janeiro - RJ, 21941-916

franciscocarlosmoreiragomes@gmail.com; pmenezes@igeo.ufrj.br

Palavras-chave: Cartografia Histórica, documentos históricos, geotecnologias.

A Geografia se baseia na ideia de que existem dinâmicas melhor analisadas espacialmente, enquanto outros acontecimentos só podem ser compreendidos dessa forma, como destaca Murphy (2020). A partir dessa perspectiva, a Geografia, com o auxílio das geotecnologias, tem explorado um amplo campo de temáticas, dentre as quais a Cartografia Histórica se destaca.

A Cartografia Histórica é um campo de pesquisa marcado pela interseção entre Cartografia, História e Geografia, que utiliza a análise de diversos tipos de documentos cartográficos antigos para responder a questões variadas. Recentemente, a Cartografia Histórica tem experimentado um crescimento considerável devido ao aumento da disponibilidade de mapas antigos em repositórios digitais, somado a facilidade de manipulação desses dados em sistemas de informação geográfica (SIG) (CHIANG et al., 2020).

No entanto, a medida que o número de mapas antigos digitalizados se expande, os desafios sobre a melhor maneira de armazenar, organizar e selecionar os mapas mais relevantes para uma determinada pesquisa também aumentam. Atualmente, apenas uma pequena parcela desses mapas digitalizados está georreferenciada, com conteúdo pesquisável e legível por máquina, ou mesmo com metadados elaborados de forma abrangente (CHIANG, 2017). Isso resulta na necessidade de o pesquisador buscar manualmente os mapas digitalizados nos bancos de dados, limitando a capacidade de selecionar os documentos cartográficos antigos mais pertinentes e relevantes para suas pesquisas.

Diante desta problemática, este trabalho busca apresentar o desenvolvimento de uma interface computacional para a análise, organização e seleção de mapas antigos digitalizados, na qual os processos de pesquisa do material se dão por meio da toponímia. A escolha da toponímia se justifica porque os nomes dos lugares são facilmente transformados em conteúdo textual pesquisável, ao mesmo tempo que podem ser localizados para encontrar pontos correspondentes entre as representações nos mapas antigos digitalizados e os locais atuais,

sem a necessidade de promover processos de georreferenciamento destes materiais antigos, por meio de complexos ajustes geométricos/matemáticos.

Metodologicamente, para o processo de construção da interface, foi destacada a linguagem de programação Python para o processamento dos dados, Kivy para o design da interface haja vista a sua capacidade de ser executado e diversos sistemas operacionais, e o SQLite como sistema de banco de dados da aplicação. Com essas ferramentas, o processo de desenvolvimento foi iniciado, definindo como necessidade básica da plataforma a capacidade do usuário em pesquisar os mapas disponíveis a partir dos nomes de locais ou áreas de estudos atualmente, incluir novos mapas antigos na base de dados e por fim gerar relatórios de análises simples comparando locais, topônimos e mapas antigos.

Como resultado da pesquisa, foi criada a aplicação Extrac Map, que possibilita a pesquisa e seleção de documentos cartográficos antigos baseados na toponímia presente nos mapas antigos. Assim, ao usar o programa, o usuário pode por exemplo pesquisar o nome atual de uma determinada cidade, e mesmo que o topônimo da cidade tenha mudado ao longo do tempo, a aplicação ainda é capaz de recuperar os mapas antigos vinculados a essa localidade, facilitando a seleção documental para as pesquisas em cartografia histórica. Além disso, o programa possibilita também que o usuário defina um mapa antigo digitalizado específico, seja capaz de percorrer todos os topônimos (atuais ou antigos) presentes no mapa em questão. Ao final das análises, gera ainda relatórios em formato .docx de análises comparativas entre mapas e/ou topônimos, além de exportar arquivos vetoriais da localização dos topônimos e dos mapas digitalizados em formato .kml. De um modo geral, a aplicação é capaz de agilizar o processo de seleção do material e otimizar ainda algumas análises, utilizando apenas uma única ferramenta.

Porém, na atual versão o processo de construção do banco de dados de toponímia nos mapas antigos ainda é realizado manualmente, dentro da própria interface do Extrac Map. Isso vem se desenvolvendo desta forma, devido a dificuldade de identificação da grafia da toponímia em documentos cartográficos antigos digitalizados, de forma automática por sistemas computacionais (CHIANG, 2017). Todavia, considerando a ampliação das possibilidades que a inteligência artificial vem trazendo para diversas áreas, inclusive para os estudos em Cartografia Histórica (CHIANG et al., 2023), existe a possibilidade de que esse processo seja empreendido de forma automática ou semiautomática nas próximas atualizações.

Referências Bibliográficas

CHIANG, Y.-Y. et al. GeoAI for the Digitization of Historical Maps. In: GAO, S.; HU, Y.; LI, W. (org.). Handbook of Geospatial Artificial Intelligence. 1. ed. Boca Raton: CRC Press, 2023. p. 215–246.

CHIANG, Y.-Y. Unlocking Textual Content from Historical Maps - Potentials and Applications, Trends, and Outlooks. In: RECENT TRENDS IN IMAGE PROCESSING AND PATTERN RECOGNITION: FIRST INTERNATIONAL CONFERENCE. Bidar (India): Springer Singapore, 2017. p. 111–124.

CHIANG, Y.-Y. et al. Using Historical Maps in Scientific Studies. Cham: Springer International Publishing, 2020. (SpringerBriefs in Geography).

MURPHY, A. B. Geografía: ¿Por qué importa? 1. ed. Madrid: Alianza Editorial, 2020.

A reconstituição do *Caminho dos Currais e Bahia* através do território do Distrito Federal com o auxílio da cartografia digital

Lenora de Castro Barbo¹

Jorge Pimentel Cintra²

¹ Instituto Histórico e Geográfico do Distrito Federal

² Museu Paulista

lenorabarbo@gmail.com; jpcintra@usp.br

RESUMO

O *Caminho dos currais e Bahia*, estrada colonial que partia de Salvador e seguia até Vila Bela da Santíssima Trindade-MT atravessando toda porção norte do atual território do Distrito Federal, foi importante via de escoamento da produção pecuária e via de circulação mercantil. O principal objetivo de pesquisa desenvolvida de 2007 a 2009, que resultou na monografia *A aplicação do geoprocessamento na reabilitação das estradas coloniais do Planalto Central, nos limites do atual Distrito Federal*, era refazer o percurso dessa importante via de comunicação do Brasil colonial, por meio da cartografia histórica, do período entre 1751 e 1896. Para enfrentar o desafio de reconstituir o traçado histórico dessa estrada foi utilizado um Sistema de Informações Geográficas – SIG como ferramenta base para a busca do conhecimento do território e das dinâmicas das expedições e viagens que atravessaram a região e analisados oito mapas, dos séculos XVIII e XIX. Passados quinze anos das primeiras pesquisas, com o aprofundamento nos estudos da cartografia histórica da região foram aditados novos dados e documentos cartográficos, bem como surgiram novas tecnologias para aperfeiçoar o itinerário com maior rigor e exatidão. A presente pesquisa atualiza a que foi feita inicialmente com novas informações e ferramentas, para redundar em maior precisão no traçado do percurso do *Caminho* dentro do Distrito Federal, tarefa que não foi possível à época. Será utilizado como mapa base o *Open Street Map* (OSM), sobre o qual será desenhado o caminho atual entre os pontos inicial e final. O resultado do trabalho irá apresentar, por meio de exemplos concretos, a técnica em benefício da história, o auxílio que a cartografia digital presta à cartografia histórica.

Palavras-chave: Cartografia digital, Cartografia histórica, Distrito Federal.

ABSTRACT:

The *Caminho dos Currais e Bahia*, a colonial road that started in Salvador and continued to Vila Bela da Santíssima Trindade-MT, crossing the entire northern portion of the current territory of the Federal District, was an important route for the flow of livestock production and a means of trade. The main objective of the research developed from 2007 to 2009, which resulted in the monograph *The application of geoprocessing in the rehabilitation of colonial roads of the Central Plateau, within the limits of the current Federal District*, was to retrace the route of this important communication route of colonial Brazil, through historical cartography, from the period between 1751 and 1896. To face the challenge of reconstructing the historical layout of this road, the Geographic Information System - GIS was used as a basic tool for the search for knowledge of the territory and the dynamics of the expeditions and voyages that crossed the region. Eight maps from the 18th and 19th centuries were analyzed. Fifteen years after the initial research, with the deepening of studies on the historical cartography of the region, new data and cartographic documents were added, as well as new technologies emerged to improve the itinerary with greater rigor and accuracy. This research updates the initial research with new information and tools, to result in greater precision in tracing the route of the *Caminho* within the Federal District, a task that was not possible at the time. The Open Street Map (OSM) will be used as the base map, on which the current route between the starting and ending points will be drawn. The result of the work will present, through concrete examples, the technique for the benefit of history, the assistance that digital cartography provides to historical cartography.

Keywords: Digital cartography, Historical cartography, Federal District.

Introdução

Evoluindo a partir dos primeiros caminhos autorizados pela Coroa Portuguesa, as estradas mantiveram o caráter de vias oficiais, se tornaram *estradas reais*, de caminho obrigatório para mercadorias e pessoas. Eram as únicas vias permitidas da imensa colônia e fora delas era o descaminho do ouro, a evasão fiscal, que tinha como consequência a punição certa. As *estradas reais* foram os mais importantes eixos de povoamento da região do Planalto Central, durante todo o século XVIII e parte do século XIX. E, entroncavam-se no Distrito Federal – DF, há mais de dois séculos e meio, duas importantes estradas da história da colonização brasileira, curiosamente ligando a região de Brasília às capitais que a antecederam: Salvador e Rio de Janeiro (BERTRAN, 2000, p. 139).

O principal objetivo de pesquisa desenvolvida de 2007 a 2009, era refazer o percurso de uma dessas duas importantes vias de comunicação do Brasil colonial, o *Caminho dos currais e Bahia*, no trecho que cruzava o território do atual Distrito Federal. O levantamento foi realizado por meio da cartografia histórica, do período entre 1751 e 1896, e a partir do relato de cronistas e viajantes, dos séculos XVIII e XIX, que exploraram a região e documentaram suas impressões por meio de diários, relatórios e iconografia (BARBO, 2009a).

Naquela ocasião, para enfrentar o desafio de reconstituir o traçado histórico da estrada foi utilizada tecnologia SIG (Sistema de Informações Geográficas) como ferramenta base para a busca do conhecimento do território e das dinâmicas das expedições e viagens que atravessaram a região e analisados oito mapas, dos séculos XVIII e XIX. O trabalho se realizou em cinco etapas. A primeira consistiu na seleção dos documentos cartográficos a serem estudados. Na segunda, os mapas históricos foram convertidos em formato digital e georreferenciados. A digitalização em tela da estrada, em cada um dos oito mapas, foi a terceira etapa. A quarta consistiu na sobreposição do percurso das estradas registradas nos mapas históricos às imagens do Programa CBERS – *China Brazil Earth Resource Satellite*, do ano de 2008. Por fim, na quinta etapa, a geração do modelo tridimensional do território do DF, utilizando as imagens e os dados de topografia digital do *Shuttle Radar Topography Mission* – SRTM, com a tecnologia do SIG, e a sobreposição das estradas históricas.

Nesse primeiro momento não foi possível alcançar grande precisão, mas o resultado trouxe confiabilidade, permitindo clara observação dos resultados. A pesquisa inicial atingiu seus objetivos quando, ao final, comprovou, incontestavelmente, que estradas históricas cruzavam o território do atual Distrito Federal. O modelo tridimensional do território do DF, sobreposto à imagem de satélite e às oito estradas históricas, permitiu perceber melhor as características da paisagem e verificar a influência que a topografia exerceu no direcionamento dos caminhos.

Passados quinze anos das primeiras pesquisas, com o aprofundamento nos estudos da cartografia histórica da região foram aditados novos dados e documentos cartográficos e surgiram novas tecnologias para aperfeiçoar o itinerário com maior rigor e exatidão. A presente pesquisa atualiza a que foi feita inicialmente com novas informações e ferramentas, para redundar em maior precisão no traçado do percurso do *Caminho* dentro do Distrito Federal, tarefa que não foi possível à época. Será utilizado como mapa base o *Open Street Map* (OSM), sobre o qual será desenhado o caminho atual entre os pontos inicial, Formosa-GO, e final, Pirenópolis-GO. A esse mapa atual OSM, com o itinerário assinalado, serão superpostos os mapas antigos, controlando a precisão do ajuste.

1. *Caminho dos currais e Bahia: percurso e função*

As estradas reais, mesmo com a expansão da rede viária, mantiveram sua importância, sendo que, além da antiguidade do itinerário, era o controle oficial que as distinguiu, concretizado nos inúmeros registros e contagens disseminados ao longo do percurso. Pelos caminhos coloniais se fez a ocupação do interior da América Portuguesa (BARBO, 2015, p. 274).

No auge da mineração, esses caminhos se viram percorridos de ponta a ponta por imigrantes paulistas, baianos, pernambucanos e europeus, por tropeiros do sul e de São Paulo, por boiadeiros do rio São Francisco e do rio das Velhas, por sertanistas da Bahia e das vilas paulistas, por escravos negros e índios, por mascates e administradores reais, por homens do fisco, por soldados mercenários e por milícias oficiais (SANTOS, 2001, p. 163).

Sergio Buarque de Holanda (1957, p. 23-24) não duvidava da existência prévia de vias indígenas, com caráter mais ou menos permanente, antes de iniciar-se a colonização. Para ele, o fato de as bandeiras paulistas terem encontrado o caminho mais apropriado desde suas primeiras incursões no sertão revelava que elas contavam com a orientação indígena, voluntária ou não. Sendo que ainda hoje o traçado de muitas estradas parece concordar, no essencial, com o dos velhos caminhos de indígenas e bandeirantes, sinal de que sua localização não seria caprichosa.

Paulo Bertran descreve o percurso do *Caminho dos currais e Bahia*, que chegava até Vila Boa de Goiás, a partir de onde seguia a *Estrada do Cuyabá*, sendo possível alcançar Vila Bela da Santíssima Trindade e, dessa forma, “cortar” a América Portuguesa ao meio:

A estrada de Salvador vinha pelo sertão baiano e dava ao viajante do século XVIII a escolha de atravessar o rio São Francisco ou em Carinhanha-BA ou por São Romão-MG. No primeiro caso entrava no Planalto pelo registro de Santa Maria, no segundo, pela Lagoa Feia, unindo-se ambas em Formosa [Courois]. Dali prosseguia para a contagem de São João, Meia Ponte, Vila Boa de Goiás, Cuiabá e Vila Bela da Santíssima Trindade, primeira capital do Mato Grosso, aos pés do rio Guaporé, divisando a fronteira boliviana, a mais ocidental povoação portuguesa a confrontar os domínios de Espanha no século XVIII. Estendia-se por cerca de 2,8 mil quilômetros e, enquanto jorrou ouro em Goiás e Mato Grosso, constituiu-se na principal estrada mercantil do país por léguas transpostas (BERTRAN, 2000, p. 139).

Segundo Santos, não se conhecem ao certo as condições de formação do chamado *Caminho dos currais e Bahia*, mas que ele cumpriu duas funções históricas fundamentais: prover as zonas mineradoras nas suas primeiras décadas de existência de carne bovina, gerada nos currais do médio São Francisco e seus afluentes; “e conectar a região das minas à maior cidade da América portuguesa e um de seus portos mais movimentados, por onde chegavam os escravos africanos e os produtos europeus” (2009, p. 52).

Diversos documentos cartográficos, dos séculos XVIII e XIX, registraram este caminho. Entre eles o *Mapa do território da Capitania da Bahia, compreendido entre o Rio S. Francisco, o Rio Verde Grande e o riacho chamado Gavião, que divide o termo da Vila Fanado da Vila do Rio das Contas*¹¹¹, do início da segunda metade do século XVIII (ca. 1758), representa a rota de uma *Estrada q' vai da Bahia para Goyazes*. Segundo Gilberto Costa (2005, p. 76), a se considerar a localização nesse mapa da *Chapada por Lima*, das cabeceiras do Rio das Rãs e do Curralinho, situado na foz junto ao São Francisco, pode-se conceber a região representada “como sendo aquela próxima ao Arraial de Mathias Cardoso, descrito como importante entroncamento de caminhos para as minas de Minas Gerais e Goiás”. Esse era o itinerário para quem escolhia cruzar o São Francisco em Carinhanha: o *Caminho dos currais e Bahia* partia de Vila Boa, passava por Meia Ponte (atual Pirenópolis), atravessava o Sertão do Rio das Contas até a Vila de Carinhanha, na confluência com o Rio São Francisco, chegando à Vila de Caxoeira e a Salvador. Em 1778, o Sargento-Mór Thomas de Souza, militar do Regimento da Cavalaria Auxiliar da Capitania de Goiás, concluiu a *Carta ou Plano Geographico da Capitania de Goyas (...) que se tirou por ordem do Ill.^{mo} e Ex.^{mo} S.^r Joze de Almeida de Vasconcelos de Soveral e Carvalho*, onde foi assinalado o itinerário do *Caminho*¹¹².

O *Caminho dos currais e Bahia*¹¹³ foi itinerário percorrido por viajantes conhecidos, que anotaram em seus diários descrições sobre a paisagem, o relevo, a hidrografia e a toponímia, entre eles o tropeiro José da Costa Diogo, em 1734; o Governador de Goiás, Jose de Almeida de Vasconcellos de Soveral e Carvalho, em 1773; o Governador de Goiás, Luís Cunha Menezes em sua jornada no Planalto Central, em 1778; e, em 1856, um dos itinerários registrados pelo Brigadeiro Cunha Mattos (BARBO, 2015, p. 282).

No mesmo ano em que a *Carta ou Plano Geographico da Capitania de Goyas* de Thomas de Souza foi concluída, Cunha Menezes saiu com sua comitiva de Salvador pela *Caminho da Bahia* e chegou a Vila Boa, capital da Capitania de Goiás. O governador não indicou cartograficamente o itinerário que percorreu pelos sertões, entretanto registrou a viagem que empreendeu no manuscrito *Jornada que fez Luís da Cunha Menezes da Cidade da Bahia para a Vila de Caxoeira no dia 29 de agosto, e desa no dia 2 de Setembro para Vila Boa Capital de Goyaz aonde chegou no dia 15 de outubro de 1778* (BERTRAN, 1997, p. 69-75).

¹¹¹ Arquivo Histórico Ultramarino – AHU_CARTm_005, D. 0980.

¹¹² Barbo, 2015, p. 143-148.

¹¹³ O *Caminho dos currais e Bahia* também era referenciado nos documentos históricos como *Caminho da Bahia* e, ainda, *Caminho do sertão da Bahia* (SANTOS, 2009, p. 153).

2. Pesquisa 2007-2009: Material & Métodos

2.1. Material

2.1.1. Para mapear o percurso das antigas estradas que passavam pelo Planalto Central e transportá-los para a base cartográfica atual do DF, utilizamos as imagens do Programa CBERS – *China Brazil Earth Resource Satellite*, com o sensor de coleta de dados *Charge-Couple Device* – CCD e os dados de topografia digital do *Shuttle Radar Topography Mission* – SRTM, com a tecnologia do Sistema de Informação Geográfica – SIG.

2.1.2. O Programa CBERS – *China Brazil Earth Resource Satellite* – nasceu de uma parceria entre Brasil e China no setor técnico-científico espacial, em julho de 1988. O Programa contemplou num primeiro momento apenas dois satélites de sensoriamento remoto, CBERS-1 e CBERS-2. O Programa foi expandido e, numa segunda etapa da parceria sino-brasileira, foram incluídos outros dois satélites da mesma categoria, o satélite CBERS-2B e os CBERS-3 e 4. Estes satélites possuem três tipos de sistemas de sensores de coleta de dados de sensoriamento remoto para recursos naturais: o CCD, o IR-MSS e o WFI.

2.1.3. O sensor CCD – *Charge-Couple Device* – é uma câmera de alta resolução que fornece imagens de uma faixa de 113 km de largura no terreno, com uma resolução espacial de 19,5 m x 19,5 m. Este sistema de sensor tem capacidade de orientar seu campo de visada dentro de + 32° e – 32° com relação à vertical. Operando normalmente, o sistema CCD gasta 26 dias para uma cobertura completa do globo terrestre.

2.1.4. O SRTM – *Shuttle Radar Topography Mission* é um projeto norte-americano, desenvolvido em conjunto pela National Geospatial Intelligence Agency – NGA e a National Aeronautics and Space Administration – NASA. O objetivo desse projeto é produzir dados de topografia digital para 80% da área terrestre da Terra. Este gigantesco arquivo de base, com dados numéricos de relevo e topografia, quando tratado matematicamente através de modelos permite reconstruir o relevo de um país, como nas cartas topográficas, só que de forma digital e homogênea (SRTM, 2009).

2.1.5. Geoprocessamento é o conjunto de técnicas e tarefas relativas à aquisição, arquivo, tratamento e exploração de informação georreferenciada. Em sentido geral, o Sistema de Informação Geográfica - SIG é um sistema de informação dedicado à modelagem de fenômenos geográficos, isto é, uma concretização de um modelo geográfico conceitual. Em sentido estrito, o SIG é um conjunto coerente de hardware, software, dados e pessoal, destinados a adquirir, armazenar, atualizar, manipular, analisar e apresentar informação georreferenciada (GASPAR, 2008:178 e 299).

2.1.5.1. *ArcGIS* é um conjunto de *softwares* da *Environmental Systems Research Institute* – ESRI de elaboração e manipulação de informações vetoriais e matriciais para o uso e gerenciamento de bases temáticas. O *ArcGIS* disponibiliza em um ambiente de SIG uma gama de ferramentas para utilização de forma integrada. Utilizamos o programa *ArcGIS* 10.3 com a licença do Laboratório da FAU/UnB.

2.1.5.2. O *ArcScene* é uma aplicação para visualização de imagens em três dimensões, que vem com o *software* de geoprocessamento *ArcGIS*, da empresa ESRI. Com o *ArcScene* é possível fazer a cobertura do relevo gerado

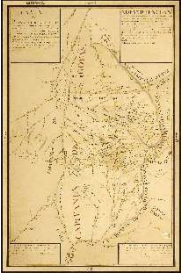


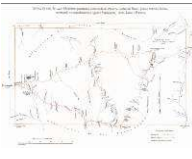


pelo SRTM com as imagens CBERS. Uma das principais utilidades desse *software* é o de gerar vãos em 3D, que ampliam a capacidade de visualização e representação dos dados georreferenciados.



2.1.6. Para a digitalização em tela das estradas históricas executa-se a chamada Vetorização *heads-up* ou vetorização manual. Este processo envolve a escanerização do documento original e o uso desta imagem como pano de fundo em programas de tratamento de feições vetoriais, como, por exemplo, o *AutoCAD*, um software do tipo CAD – *Computer Aided Design*. Dessa forma, obtêm-se vetores por meio da digitalização sobre a imagem apresentada na tela do computador.

2.1.7. Um Modelo Numérico de Terreno (MNT) é uma forma de espacialização de dados alfanuméricos, ou seja, representação matemática computacional da distribuição de fenômeno espacial vinculada a uma superfície real. Entre os exemplos típicos de fenômenos que podem ser representados por um MNT temos os dados de relevo, informações geológicas, levantamentos de profundidade do mar ou de um rio, informações meteorológicas e dados geofísicos e geoquímicos. No processo de modelagem numérica de terreno podemos distinguir três fases: aquisição dos dados, geração de grades e elaboração de produtos representando as informações obtidas. O uso desta função é fundamental em aplicações de engenharia, especialmente na determinação de mapas de curvas de nível, mapas de declividade e de aspecto, mapas em visualização 3D, cálculo de volumes e análises de perfis. (CÂMARA; DAVIS; MONTEIRO, 2009).

2.1.8. Ao todo, foram georreferenciados oito mapas, sendo um do século XVIII – *Carta ou Plano da Capitania de Goyas huma das do Centro da America Meredional pertencente ao Reino de Portugal*, por Thomas de Souza, de 1778 –; cinco do século XIX – *Carta Corografica Plana da Provincia de Goyaz e dos Julgados de Araxá e Desemboque da provincia de Minas Geraes*, por Cunha Mattos, de 1836; *Mappa do Brazil, mostrando a posição do Distrito Federal demarcado assim como os principais caminhamentos levantados pela Comissão*, pela Comissão Exploradora do Planalto Central do Brazil, de 1893; o mapa *Esboço da zona de 14.400 kilometros quadrados, demarcada no Planalto Central do Brazil*, por Antonio Pimentel, de 1894; *Mappa dos itinerários levantados, com a indicação da Zona demarcada e da constituição geológica da região explorada*, pela Comissão Exploradora do Planalto Central do Brazil, de 1895; e a *Planta do Districto Federal mostrando o adiantamento dos trabalhos topographicos realizados até fins do anno 1895*, por Henrique Morize, de 1896 –; e dois do século XX – *Planta-Índice Cadastral sobre folha cartográfica da área do Novo Distrito Federal obtida pelo lançamento das divisas de todos os imóveis situados dentro da área*, por Joffre Mozart Parada e Janusz Gerulewicz, da Comissão de Cooperação para Mudança da Capital Federal, em 1958; e o *Novo Distrito Federal*, por Clóvis de Magalhães, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, de 1960 (Quadro 1).

Quadro 1. Etapa 1 – Quadro de sistematização dos documentos cartográficos selecionados

Mapa	Documento cartográfico	Imagem	Data	Autor	Fonte consultada
1	<i>Carta ou Plano da Capitania de Goyas huma das do Centro da America Meredional pertencente ao Reino de Portugal</i>		1778	Thomas de Souza	Arquivo Histórico do Exército – AHEx. BARBO, L.C. <i>Cartografia Histórica: Território, caminhos e povoados em Goiás, 1722-1889</i> . Brasília: FAU UnB, 2015. p. 143-149.
2	<i>Carta Corografica Plana da Provincia de Goyaz e dos Julgados de Araxá e Desemboque da provincia de Minas Geraes – organizado por Cunha Mattos</i>		1836	Brigadeiro Cunha Mattos	Arquivo Histórico do Exército – AHEx. BARBO, L.C. <i>Cartografia Histórica: Território, caminhos e povoados em Goiás, 1722-1889</i> . Brasília: FAU UnB, 2015. p. 192-194.
3	<i>Mappa do Brazil, mostrando a posição do Distrito Federal demarcado assim como os principais caminhamentos levantados pela Commissão</i>		1893	Comissão Exploradora do Planalto Central do Brazil	CRULS, Luiz. <i>Atlas dos Itinerários, perfis longitudinais e das zonas demarcada</i> . Rio de Janeiro: H. Lombaerts & C., 1984. p. 12.
4	<i>Esboço da zona de 14.400 kilometros quadrados, demarcada no Planalto Central do Brazil, para o districto federal</i>		1894	Antonio Martins de Azevedo Pimentel	PIMENTEL, A.M.A. <i>A Nova Capital Federal e o Planalto Central do Brasil</i> . 2. ed. facsimilada. Brasília: Thesaurus, 1985. p. 5.
5	<i>Mappa dos itinerários levantados, com a indicação da Zona demarcada e da constituição geológica da região explorada</i>		1895	Comissão Exploradora do Planalto Central do Brazil	CRULS, Luiz. <i>Atlas dos Itinerários, perfis longitudinais e das zona demarcada</i> . Rio de Janeiro: H. Lombaerts & C., 1984. p. 13.
6	<i>Planta do Districto Federal mostrando o adiantamento dos trabalhos topographicos realizados até fins do anno 1895</i>		1896	Henrique Morize	CRULS, L. <i>Planalto Central do Brasil</i> . Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1957. p. 335.

7	<i>Planta-Índice Cadastral sobre folha cartográfica da área do Novo Distrito Federal obtida pelo lançamento das divisas de todos os imóveis situados dentro da área, 1958</i>		1958	Eng. Joffre Mozart Parada, Eng. Janusz Gerulewicz, Comissão de Cooperação para Mudança da Capital Federal	FARIAS, D. D. Terras no DF – experiências com desapropriações em Goiás: 1955-1958. Dissertação de Mestrado. Brasília: Departamento de História, UnB, 2006. p. 99.
8	<i>Novo Distrito Federal</i>		1960	IBGE. Eng.-Cartógrafo Clóvis de Magalhães	IBGE. Atlas do Brasil: geral e regional. Segunda Tiragem. Lucas-RJ: IBGE, 1960. p. 706.

Fonte: Barbo, 2009.

2.2. Métodos

2.2.1. Etapa 1 – Seleção de documentos cartográficos. Foi realizada revisão de literatura, pesquisa histórica, estudo específico na literatura de viagens, investigação documental e estudo de cartografia. Os oito documentos cartográficos estudados foram selecionados em acervos particulares, de instituições culturais, de universidades, de museus e da Biblioteca Nacional (Quadro 1).

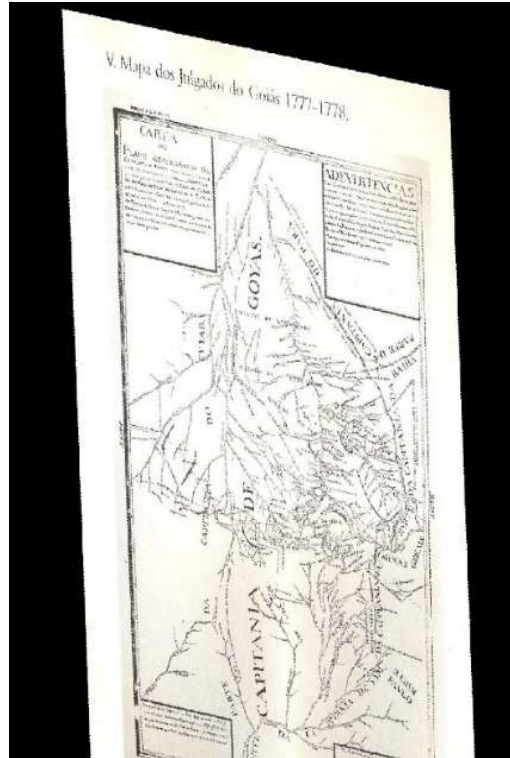
2.2.2. Etapa 2 – Digitalização e georreferenciamento dos documentos cartográficos. Esse foi o sistema utilizado para sobrepor os elementos extraídos dos mapas e realizar comparações. Os mapas que guardavam informações históricas e geográficas sobre essa região foram convertidos em formato digital e georreferenciados, para levantamento pormenorizado do percurso das estradas registradas cartograficamente (Figura 1).

2.2.3. Etapa 3 – Digitalização em tela das estradas. Os percursos dos principais caminhos registrados nos mapas históricos foram digitalizados em tela, com o uso de um SIG e salvos em formato JPEG. Em seguida, foram georreferenciados em base Sicad de 1991, atualizado para 1997 (Figura 2).

2.2.4. Etapa 4 – Sobreposição do percurso das estradas a uma imagem de satélite CBERS 2008. A partir do material organizado, foi construída planta do DF sobreposta com a imagem do CBERS e das oito estradas históricas (Figura 3). É possível perceber que praticamente todas as estradas, após entrarem no DF a partir de Formosa, atravessam a porção norte do território e seguem rumo a Pirenópolis.

2.2.5. Etapa 5 – Geração de modelo tridimensional, sobreposto à imagem de satélite e às estradas históricas. A criação do modelo tridimensional do território do Distrito Federal, sobreposto à imagem de satélite CBERS, aos dados de topografia digital SRTM e às oito estradas históricas, permitiu verificar se a topografia exerceu influência no desenho dessas antigas estradas (Figura 4). Com o modelo tridimensional percebemos melhor as características da paisagem e o grande movimento do relevo, que, em alguma medida, influenciaram o direcionamento dos caminhos. Constatamos que a maioria das estradas passava pelas regiões altas, isto é, pelas chapadas, o que coincide com o relato dos viajantes.

Figura 1. Etapa 2 – *Carta ou Plano da Capitania de Goyas*, de Thomas de Souza. Digitalização e georreferenciamento dos documentos cartográficos



Fonte: Barbo, 2009.

Figura 2. Etapa 3 – Detalhe da figura anterior. Digitalização em tela das estradas



Fonte: Barbo, 2009.

melhor as características da paisagem e verificar a influência que a topografia exerceu no direcionamento dos caminhos.

Dessa forma, podemos afirmar que as dificuldades não criam impossibilidades, pois, mesmo sem perfeita exatidão, o resultado trouxe confiabilidade, permitindo clara observação e entendimento dos percursos. Esses resultados podem ser refinados, ajustados com o cruzamento das informações disponíveis e, de qualquer modo, já se apresentam como norteadores para pesquisas de campo na procura por remanescentes. É o que fizemos na presente pesquisa de atualização.

Ao final, se comprovou incontestavelmente que as estradas históricas cruzavam o território do atual Distrito Federal. Além de coincidir com o relato de alguns dos viajantes estudados, o resultado do trabalho é corroborado pelas feições morfológicas da região norte do território do DF, formadas por planaltos medianamente elevados, cujas altitudes oscilam em torno de 1.000 metros, que em suas partes mais altas apresentam amplas superfícies planas, os denominados chapadões. Ao que tudo indica, era por sobre eles que se desenvolviam os caminhos que cruzavam a região, conforme se pode observar na Figura 4.

4. Pesquisa 2024: nova metodologia

O objetivo da atualização da pesquisa foi desenvolver uma metodologia para detalhar caminhos encontrados na pesquisa anterior. Dos diversos caminhos dentro do atual Distrito Federal (DF), salientou-se aquele que constitui o trecho do *Caminho dos currais e Bahia*. A mesma metodologia poderia ser aplicada, em princípio, aos demais caminhos, dentro e fora do DF.

Utilizamos o MapInfo, programa para SIG e diversos outros mapas, além de revisitar os mapas utilizados anteriormente, dando maior peso a aqueles de escala maior, que mostram mais detalhes e permitem melhores precisões.

4.1 Topônimos mencionados no roteiro de Luís da Cunha Menezes

A Tabela 01 relaciona os topônimos registrados no itinerário que Cunha Menezes percorreu pelos sertões, em 1778, e que se situam no Distrito Federal e proximidades.

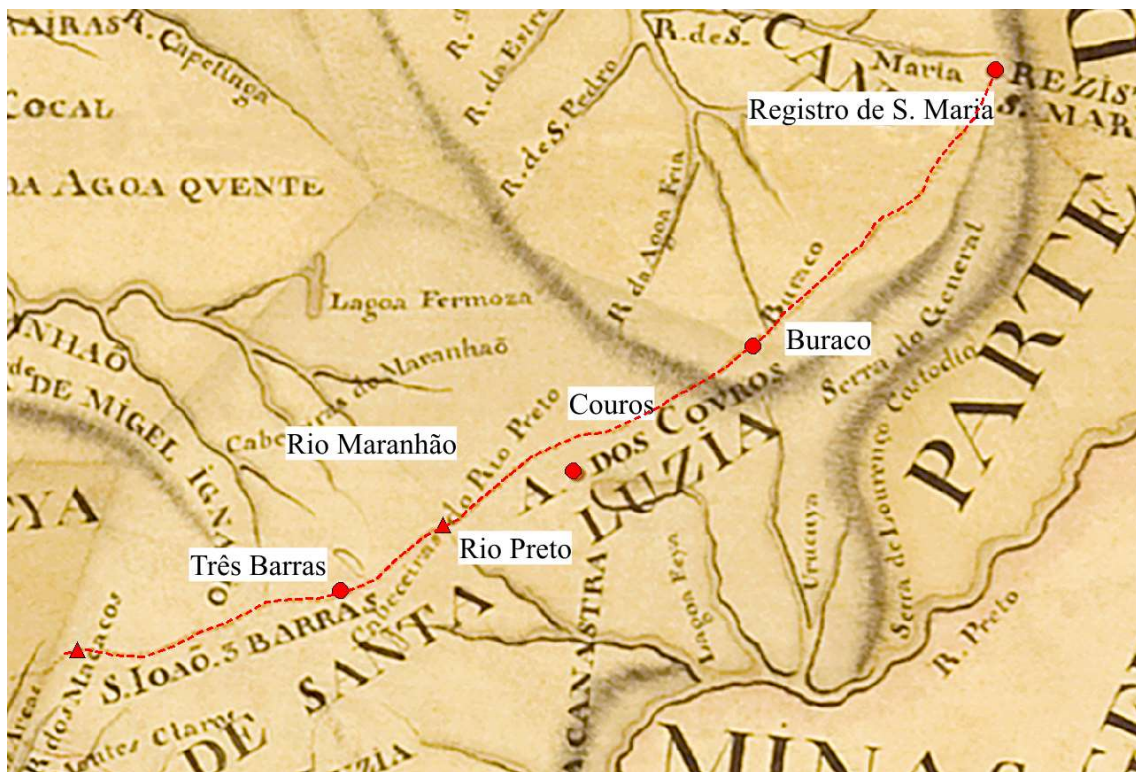
Tabela 1 - Topônimos dentro do DF e distâncias ao próximo ponto

Ponto	Topônimo	Léguas	Quilômetros
1	Bandeirinha	2	12
2	Sítio Novo	1,5	9
3	Piripirao (Pipiripau)	2	12
4	Mestre d'Armas (Planaltina)	1	6

5	Pro corgo (Corguinho)	2	12
6	Sobradinho	2,5	18
7	São João das Três Barras	2	12
8	Couros (Formosa)	4	12
9	Rudiador (Rodeador)	3	24
10	Vendinhas	-	18
	Total	20	120

Na Tabela 1, a distância em léguas ou quilômetros refere-se ao percurso entre o topônimo e seu ponto seguinte. Por isso, não há nenhum valor colocado no ponto vendinha, que é o último. Por sua vez, pode-se examinar esse caminho desenhado no mapa n. 1 de Thomas de Sousa, de 1778 (Quadro 1), Figura 5.

Figura 5 – Detalhe da *Carta ou Plano da Capitania de Goyas*, de Thomas de Souza. Trecho do caminho nos arredores do DF em 1778, reforçando em vermelho alguns locais e o caminho.

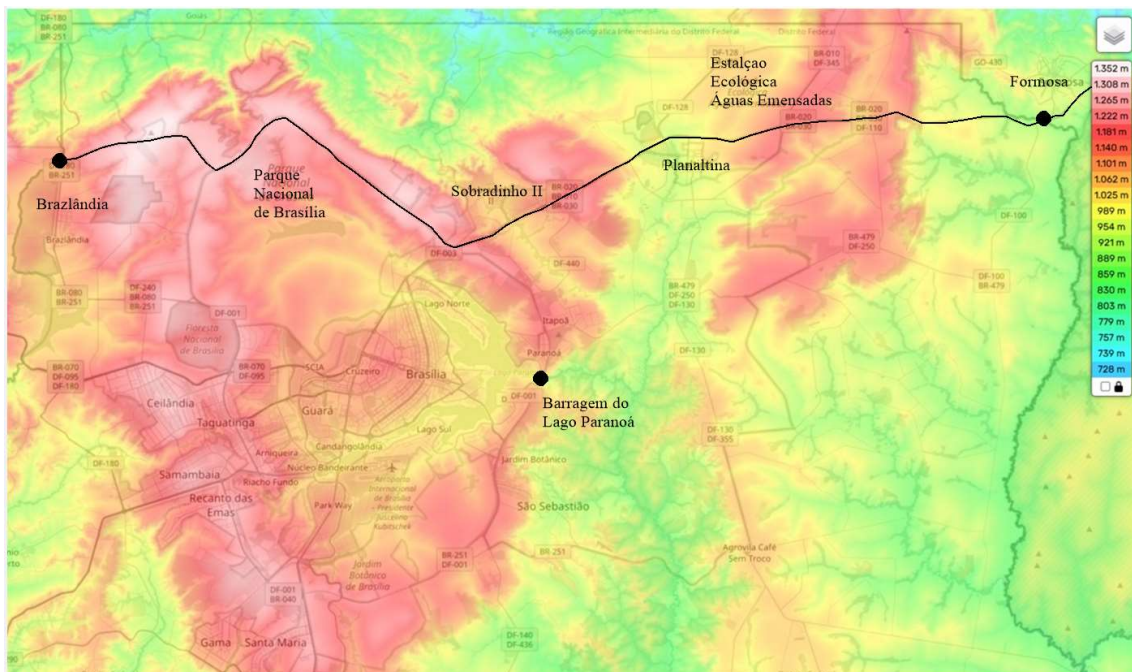


Por essa imagem se vê que o caminho vinha da Capitania da Bahia entrava em Goiás pelo Registro de Santa Maria, passava por Buraco (que de fato é uma grande ravina no terreno), nas nascentes de um rio (Paraná) do julgado de Cavalcante, a seguir próximo ao arraial dos Couros (atual Formosa), já no Julgado de Santa Luzia (o Arraial de Santa Luzia é hoje Luziânia), e a seguir pelo espigão que separa as cabeceiras dos rios das bacias do

Rio Maranhão e do Rio Preto, na sequência passa pelo sítio (local) de São João das Três Barras e, já fora do DF, nas nascentes do Rio dos Macacos, entrando no Julgado de Meia Ponte (onde ficava o arraial de mesmo nome, hoje Pirenópolis).

Aparentemente esse caminho é pobre e parece não acrescentar muito com relação a topônimos, mas fornece um dado importante com relação ao caminho: ele segue por um divisor de águas entre bacias, portanto é uma linha de cumeada. Isso pode ser visto na Figura 6.

Figura 6 – Um caminho, dentro do DF, traçado em preto sobre o mapa coroplético de altimetria. Disponível em topographic-map.com



Por essa figura pode-se se ver o caminho entrando no DF nas proximidades de Formosa, subindo e descendo um espigão em cor avermelhada, descendo na região de Planaltina (passando por um ponto de mínima altitude do percurso e voltando a subir para regiões avermelhadas com fundo esbranquiçado, denotando espigão). Na região de Sobradinho II há um outro mínimo local (cor amarela). Em termos quantitativos aproximados, na região de Formosa a cota é 880 m; passa por um máximo de 1.180 m, o mínimo em Planaltina é 940 m, nas elevações de Sobradinho, o máximo é uns 1.180 m e o mínimo 1.040 m; no espigão final as alturas variam de 1250 a 1.300m.

Esse caminho não é o mesmo de 1778, ainda que possam coincidir em alguns trechos. Cabem muitas variantes passando nas regiões mais altas, e mesmo escolhendo outros pontos de descida e subida para regiões mais baixas. Concretamente, o caminho de 1778 não passava em Formosa, mas mais ao norte.

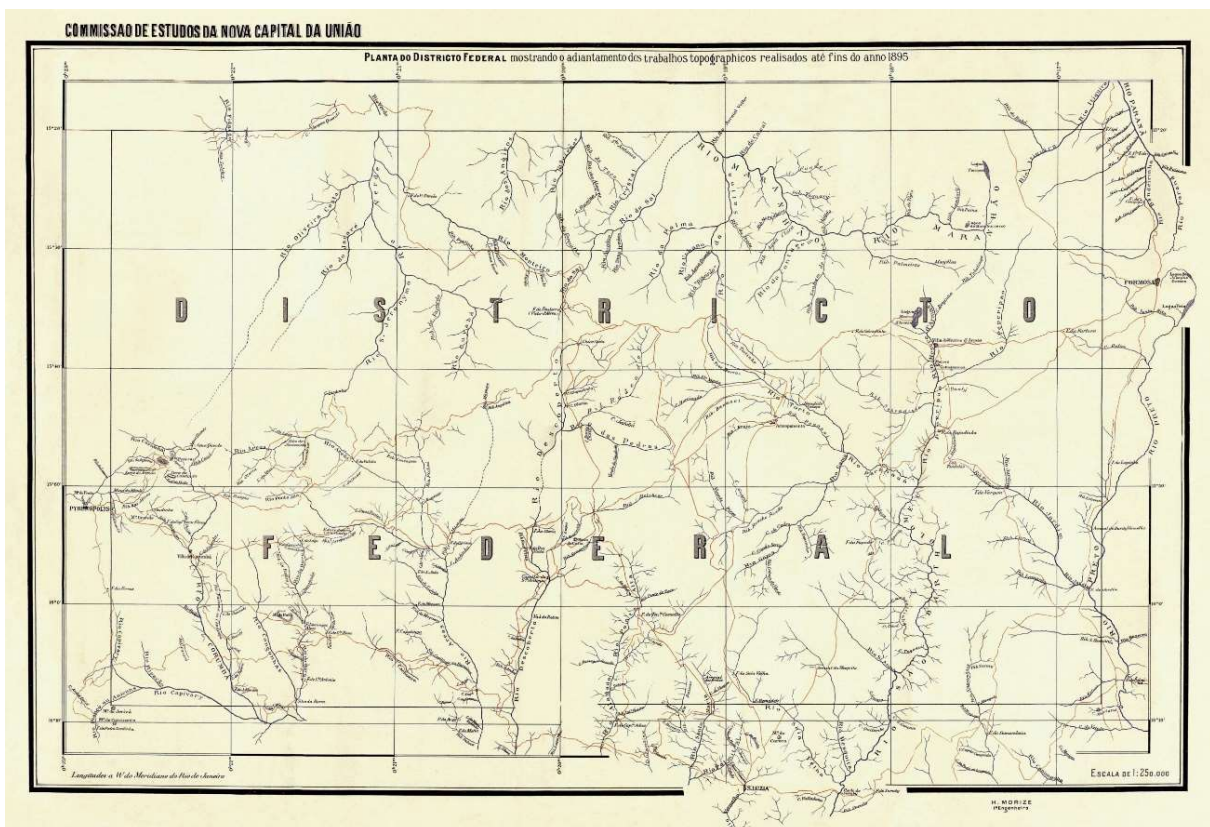
Marginalmente, vê-se que o Plano Piloto está numa bacia, quase uma cratera circular, com todas as águas correndo para o rio e lago Paranoá, com ponto de esgotamento e mínimo na barragem, com cota 911 m. Um perfil do caminho poderá ser desenhado ao final quando o traçado estiver fixado com maior definição.

O fato de correr basicamente por um espigão, coisa que acontece com muita frequência nos caminhos coloniais, é um fator que auxilia muito na determinação em detalhe dos locais por onde passava o caminho antigo. O espigão, de onde partem rios em contra-vertente será um apoio para determinação do traçado em outros mapas.

4.2 O caminho nos levantamentos de Cruls e Morize

Existiam muitos caminhos cruzando o DF. Os dois astrônomos do Observatório Nacional, Luiz Cruls e Henrique Morize, fizeram diversas observações de latitude e longitude, o que permitiu ao último desenhar o quadrilátero da Figura 7, mapa n. 6 de Henrique Morize, 1896 (Quadro 1). Nele estão alguns caminhos, entre eles um que corresponde ao de 1778, já que vai pelo divisor de água, como se pode ver na Figura 8.

Figura 7 – Planta do Distrito Federal. Henrique Morize (1896)



5. Comparações, a continuidade das pesquisas e considerações finais

Uma comparação interessante é a feita com a superposição desses dois últimos mapas (Figuras 8 e 9), resultando na Figura 10.

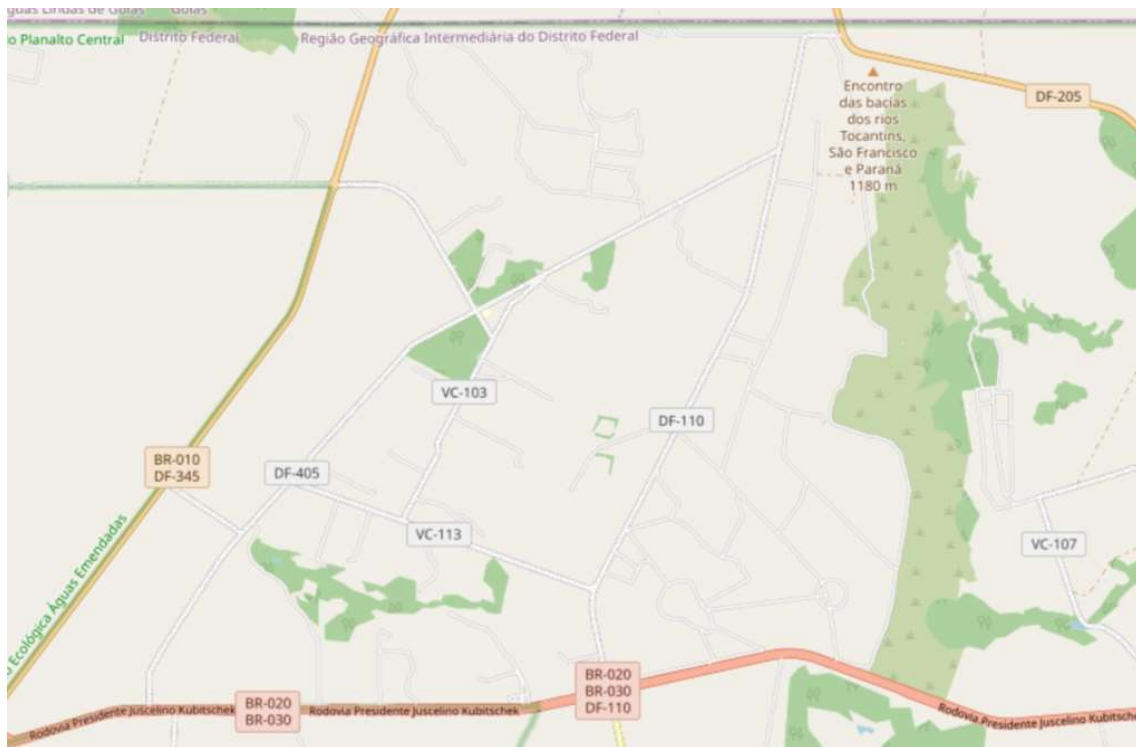
Figura 10 – Superposição dos caminhos, vermelho (mapa de Morize, 1896) e azul (OSM, 2024).



A impressão geral com que se fica é que os dois seguem uma mesma direção, mas diferem e se cruzam. Mas um exame atento e minucioso, sobre o OSM permite concluir que o caminho azul no Parque Nacional de Brasília, segue mais perfeitamente o espigão subindo até as cabeceiras do Córrego das Três Barras. O caminho vermelho, em T, sobe também as cabeceiras, mas seu traçado é imperfeito, não fazendo com amplitude o V invertido nesse trecho. Isso nos leva a crer que o caminho traçado por Morize é imperfeito, não respeitando proporções.

Na região de Mestre d'Armas e Pípiripau o caminho cruza os dois rios, o que é coerente com os dois traçados. Tendo em conta que o caminho não passava em Formosa, mas vinha de sudoeste, cabe pensar que antes de chegar a Mestre d'Armas, o caminho passasse pelo encontro das bacias do Tocantins, São Francisco e Paraná, pela DF 405, como se mostra na Figura 11.

Figura 11 – Possíveis variantes do caminho, pelas Águas emendadas: DF 405, por exemplo, para deixar Formosa ao Sul.



Para dirimir a questão será necessário encontrar outros mapas em que esse caminho seja representado. Ou seja, as pesquisas devem continuar.

O resultado do trabalho apresentou, por meio de exemplos concretos, a técnica em benefício da história, o auxílio que a cartografia digital presta à cartografia histórica. A reconstituição do *Caminho dos currais e Bahia* irá possibilitar uma série de ações voltadas para a proteção do seu patrimônio cultural e a reafirmação da sua importância histórica.

Referências cartográficas

BARBO, Lenora de Castro; RIBEIRO, Rômulo José da Costa. *Geração de modelo tridimensional, sobreposto à imagem de satélite e às estradas históricas*. 2009. Planta do DF com imagem do satélite CBERS, de 2008.

BARBO, Lenora de Castro; RIBEIRO, Rômulo José da Costa. *Sobreposição do percurso das estradas a uma imagem de satélite CBERS 2008*. 2009.

CINTRA, Jorge Pimentel. *Possíveis variantes do caminho, pelas Águas emendadas: DF 405, por exemplo, para deixar Formosa ao Sul*. 2024.

CINTRA, Jorge Pimentel. *Superposição dos caminhos, vermelho (mapa de Morize, 1896) e azul (OSM, 2024)*. 2024.

CINTRA, Jorge Pimentel. *Trecho do Open Street Map, sobre o qual desenhamos um trajeto de Formosa, passando por Planaltina e acima do Plano Piloto*. 2024.

CINTRA, Jorge Pimentel. *Um caminho, dentro do DF, traçado em preto sobre o mapa coroplético de altimetria. Disponível em topographic-map.com*. 2024.

COMISSÃO EXPLORADORA DO PLANALTO CENTRAL DO BRAZIL. Mappa do Brazil, mostrando a posição do Distrito Federal demarcado assim como os principais caminhamentos levantados pela Comissão. 1893. In: CRULS, Luiz. *Atlas dos Itinerários, perfis longitudinais e da zona demarcada*. Rio de Janeiro: H. Lombaerts & C., 1984. p. 12.

COMISSÃO EXPLORADORA DO PLANALTO CENTRAL DO BRAZIL. Mappa dos itinerários levantados, com a indicação da Zona demarcada e da constituição geológica da região explorada. 1895. In: CRULS, Luiz. *Atlas dos Itinerários, perfis longitudinais e da zona demarcada*. Rio de Janeiro: H. Lombaerts & C., 1984. p. 13.

IBGE. Mapa Novo Distrito Federal. 1960. Organização e desenho do Eng.-Cartógrafo Clóvis de Magalhães. In: IBGE. *Atlas do Brasil: Geral e Regional*. 2. tiragem. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1960, anexo.

MATTOS, Raimundo José da Cunha. *Carta Corografica Plana da Provincia de Goyaz e dos Julgados de Araxá e Desemboque da provincia de Minas Geraes organizado pelo Brigadeiro Raimundo Jozé da Cunha Mattos Governador das Armas de Goyaz para acompanhar os seus itinerários escritos em 1826 e publicados no anno de 1836*. 1836. Arquivo Histórico do Exército – AHEx. In: BARBO, Lenora de Castro, *Cartografia Histórica: Território, caminhos e povoados em Goiás, 1722-1889*. Brasília: FAU UnB, 2015. p. 192-194.

MORIZE, Henrique. Planta do Districto Federal mostrando o adiantamento dos trabalhos topographicos realizados até fins do anno 1895. 1896. In: CRULS, Luiz. *Planalto Central do Brasil*. 3. ed. Coleção Documentos Brasileiros, 91. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editôra, 1957, p. 335.

PARADA, Joffre Mozart; GERULEWICZ, Janusz. Planta-Índice Cadastral sobre folha cartográfica da área do Novo Distrito Federal obtida pelo lançamento das divisas de todos os imóveis situados dentro da área. 1958. Comissão de Cooperação para Mudança da Capital Federal, In: FARIAS, Darcy Dornelas de. (2006). *Terras no Distrito Federal – experiências com desapropriações em Goiás: 1955-1958*. Dissertação de Mestrado. Brasília: Departamento de História, Universidade de Brasília: 2006. p. 99.

PIMENTEL, Antonio Martins de Azevedo. Esboço da zona de 14.400 kilometros quadrados, demarcada no Planalto Central do Brazil, para o districto federal, mostrando os caminhamentos ligando Pyrenopolis, Santa Luzia e Formosa. 1894. In: PIMENTEL, Antonio Martins de Azevedo. *A Nova Capital Federal e o Planalto Central do Brasil*. 2. ed. fac-similada, Brasília, Thesaurus, 1985. p. 5.

SOUZA, Thomas de. Carta ou Plano Geographico da Capitania de Goyas. 1778. Arquivo Histórico do Exército – AHEx. In: BARBO, Lenora de Castro, *Cartografia Histórica: Território, caminhos e povoados em Goiás, 1722-1889*. Brasília: FAU UnB, 2015. p. 143-149.

Referências bibliográficas

BARBO, Lenora de Castro. *A aplicação do geoprocessamento na reabilitação das Estradas Coloniais do Planalto Central nos limites do atual Distrito Federal*. Monografia (Especialização em Reabilitação Ambiental, Sustentável, Arquitetônica e Urbanística). FAU/UnB, 2009.

BARBO, Lenora de Castro. *Cartografia Histórica: Território, caminhos e povoados em Goiás, 1722-1889*. 2015. 357 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Brasília: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, 2015.

BERTRAN, Paulo. *História da terra e do homem no Planalto Central: eco-história do Distrito Federal: do indígena ao colonizador*. Brasília: Verano, 2000.

BERTRAN, Paulo (org.). *Notícia geral da Capitania de Goiás em 1783*. Goiânia: Universidade Católica de Goiás; Universidade Federal de Goiás; Brasília: Solo Editores, 1997. t. 1 e 2.

CÂMARA, Gilberto; DAVIS, Clodoveu; MONTEIRO, Antônio Miguel Vieira (orgs.). *Introdução à Ciência da Geoinformação*. Capítulo 7. Disponível em <http://www.dpi.inpe.br/gilberto/livro/introd/cap7-mnt.pdf>. Acesso em 09/09/2009.

COSTA, Antonio Gilberto (org.). *Os caminhos do ouro e a Estrada Real*. Belo Horizonte: Editora UFMG; Lisboa: Kapa Editorial, 2005.

CRULS, Luiz. *Atlas dos Itinerários, perfis longitudinais e da zona demarcada*. Rio de Janeiro: H. Lombaerts & C., 1984.

CRULS, Luiz. *Planalto Central do Brasil*. 3. ed. Coleção Documentos Brasileiros, 91. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editôra, 1957.

ESRI – *Environmental Systems Research Institute*. GIS software that gives you the geographic advantage. Disponível em http://www.esri.com/about_esri.html. Acesso em 16/08/2009.

FARIAS, Darcy Dornelas de. (2006). *Terras no Distrito Federal – experiências com desapropriações em Goiás: 1955-1958*. Dissertação de Mestrado. Brasília: Departamento de História, Universidade de Brasília: 2006.

GASPAR, Joaquim Alves. *Dicionário de Ciências Cartográficas*. 2. ed. actu. e aum. Lisboa: Lidel, 2008.

HOLANDA, Sergio Buarque de. *Caminhos e fronteiras*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editôra, 1957. (Coleção Documentos Brasileiros, 89).

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Atlas do Brasil: Geral e Regional*. 2. tiragem. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1960.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Cartografia*. Disponível em http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/cartografia/manual_nocoas/representacao.html. Acesso em 26/08/2009.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Glossário cartográfico*. Disponível em http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/cartografia/glossario/glossario_cartografico.shtm. Acesso em 26/08/2009.

INPE – Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. *CBERS – Satélite sino-brasileiro de recursos terrestres*. Disponível em <http://cbers.inpe.br/?content=recepcao/>. Acesso em 16/08/2009.

MATTOS, Raimundo José da Cunha. *Itinerário do Rio de Janeiro ao Pará e Maranhão, pelas Províncias de Minas Gerais e Goiás, seguido de uma descrição corográfica de Goiás, e dos roteiros desta província às do Mato Grosso e São Paulo*. Belo Horizonte: Instituto Cultural Amilcar Martins, 2004.

PIMENTEL, Antonio Martins de Azevedo. *A Nova Capital Federal e o Planalto Central do Brasil*. 2. ed. fac-similada, Brasília, Thesaurus, 1985.

SANTOS, Márcio. *As estradas reais: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil*. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001.

SANTOS, Márcio. *Bandeirantes Paulistas no Sertão do São Francisco: Povoamento e Expansão Pecuária de 1688 a 1734*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009. (Ensaio de Cultura; 41).

SRTM – Shuttle Radar Topography Mission. *Mission Summary*. Disponível em <http://srtm.usgs.gov>. Acesso em 16/08/2009.

O traçado das bandeiras paulistas entre o Vale do Ribeira e a região Planaltina Paulista

Lucas da Costa Machado Rios

Jorge Pimentel Cintra

Escola Politécnica da Universidade de São Paulo

lucas.machado.rios@usp.br; jpcintra@usp.br

Resumo

As formas de ocupação do território no início da ocupação portuguesa e espanhola, deixaram marcas que reverberam até os dias de hoje. Os caminhos para o sertão possibilitaram a formação de povoados que se tornaram vilas e cidades em nossos dias e determinaram traçados de deslocamento que em linhas gerais são os grandes eixos rodoviários atuais. Tendo em vista desvendar essas diretrizes estruturadoras da conformação do território atual, objetivou-se analisar dentre os possíveis caminhos trilhados pelos paulistas entre o século XVI e meados do século XVII, aqueles que se deram pela bacia do Rio Ribeira de Iguape. A metodologia aplicada teve como base os princípios aplicados pela atual engenharia de estradas, na determinação das diretrizes de traçado. Os dados levantados serviram de condicionantes para determinação dos chamados pontos obrigatórios de passagem, apoiado pelas possibilidades da cartografia digital e pelo Sistema de Informação Geográfica.

Palavras-chave: Bandeiras Paulistas, Itinerário das Bandeiras, Cartografia Digital

Abstract

The forms of occupation of the territory at the beginning of the Portuguese and Spanish occupation left marks that reverberate to this day. The routes to the *sertão* made it possible to form settlements that became towns and cities in our days and determined the routes of movement that, in general terms, are the main road axes of today. In order to uncover these structuring guidelines for the formation of the current territory, the objective was to analyze, among the possible routes taken by the people of São Paulo between the 16th century and the mid-17th century, those that followed the Ribeira de Iguape River basin. The methodology applied was based on the principles applied by current road engineering to determine the route guidelines. The data collected served as conditions for determining the so-called mandatory points of passage, supported by the possibilities of digital cartography and the Geographic Information System.

Keywords: Bandeiras Paulistas, Bandeiras Itineraries, Digital Cartography

Introdução

A passagem dos paulistas em território paranaense entre o século XVI e meados do século XVII pode ser estudada considerando algumas informações como: ocupação territorial dos povos indígenas, busca por minas de ouro e garimpo, aprisionamento dos indígenas, histórico de deslocamento dos viajantes, disputa territorial entre portugueses e espanhóis, feições geográficas e topologia do relevo.

Em começos do XVII, acentuaram-se as entradas no território do atual norte do Paraná e com isso o aumento do conhecimento do território. Os rios foram utilizados como meios de orientação e deslocamento, além dos caminhos por terra. O deslocamento margeando ou por meio de rios como Ribeira de Iguape, Paranapanema, Tietê e Paraná

facilitaram as expedições na direção do interior. Através das picadas, os índios e com eles os sertanistas atravessaram o território com técnicas de reconhecimento dos marcos geomorfológicos, como serras, rios, cachoeiras, a que foram dando nomes concretos, repetidos e aumentados de penetração em penetração. Estas trilhas chegaram a formar em algumas regiões uma verdadeira rede de acessos fazendo parte daquilo que se conhece como Peabiru (HOLANDA, 1994, p. 19-26).

Primeiras expedições por terra

As primeiras entradas forneceram as informações iniciais para os portugueses e espanhóis sobre como se deslocar no território recém ocupado. Notadamente, as passagens de Aleixo Garcia, Cabeza de Vaca, Ulrich Schmidel e Hans Staden. As indicações de corpos d'água, feições geográficas e aldeias indígenas são exemplos de referências espaciais que ajudaram a estabelecer caminhos que adentravam o continente.

Esses deslocamentos iniciais tinham como origem e destino por exemplo a baía de São Francisco, localizada atualmente em Santa Catarina, a vila espanhola de Assunção, a vila planaltina portuguesa de São Paulo de Piratininga e as vilas litorâneas de Santos, São Vicente, Cananéia e Iguape.

Em 1521 Aleixo Garcia partiu do Porto do Patos (atual ilha de Santa Catarina) na direção de Assunção após adquirir conhecimento em relação aos trajetos para o interior do continente, por meio da convivência com os guaranis localizados no litoral catarinense. Juntamente com os guaranis, Garcia chegou à Cordilheira dos Andes, onde foi expulso pelos incas e posteriormente morto em 1525 (BERNARD; GRUZINSKI, 1994, p. 525-526).

O interesse em relação ao Rio da Prata devido às notícias de ouro e prata nessa região motivou Martim Afonso de Souza a enviar a expedição sob ordens de Pero Lobo em 1531 para o sertão a partir de Cananéia (NEME, 1959, p. 71-75; TAUNAY, 1924, p. 51-52). Posteriormente Cabeza de Vaca noticiou sobre o destino dos integrantes dessa expedição, os quais morreram provavelmente quando realizavam a travessia entre os rios Iguazu e Paraná (CABEZA DE VACA, 2007, p. 125, p. 228). Posteriormente, as mortes dos integrantes dessa expedição serviram de pretexto para as chamadas guerras justas contra os carijós em 1585 (MONTEIRO, 1992, p. 53; NEME, 1959, p. 38).

A expedição de Álvaro Nuñez Cabeza de Vaca partiu da baía de São Francisco em 1541, seguindo a direção de Assunção através do atual território paranaense. No relato de seu itinerário Cabeza de Vaca cruzou o rio Iguazu, em seguida atravessou os rios Tibagi e Taquari até o povoado de Abangobi. Depois cruzou o rio Piqueri até alcançar novamente o rio Iguazu de onde seguiu margeando até atingir a região dos saltos, cruzar o rio Paraná e posteriormente alcançar Assunção (CABEZA DE VACA, 2007, p. 117-127; MAACK, 2012, p. 75).

Em 1552, Ulrich Schmidel também cruzou o interior paranaense, percorrendo no sentido oeste-leste de Assunção para São Vicente em companhia dos Carijós. A expedição evitou cruzar as terras dos Guarani e dos Tupi, contornando-as através do rio Uruguai. Em seguida tomou a direção do Peabiru, percorrendo 100 léguas e passando pelas aldeias indígenas de Abapany e Schebetueba até chegar a São Vicente. Schebetueba ficava

provavelmente localizada no vale superior do rio Ribeira e Abapany era um aldeamento tupi-guarani localizado no Vale do Tibagi nas vizinhanças da atual cidade de Ponta Grossa. Na figura 01 pode-se observar a indicação de algumas aldeias indígenas dentre elas Schebetueba, em mapa portulano elaborado Johannes Blaeu em 1667 (BLAEU, 1667; MAACK, 2012, p. 76-84; SCHMIDEL, 1881, p. 82-86).

Também há relatos da passagem de Hans Staden pela costa litorânea dos atuais territórios catarinense, paranaense e paulista em sua segunda viagem ao Brasil em 1550, quando o navio em que ele viajava naufragou nas proximidades de Itanhaém, no trajeto entre Santa Catarina e a vila de São Vicente, em terras dos carijós. Segundo Staden, São Vicente estava em terras dos Tupiniquins que eram inimigos dos Carijós localizados ao sul e dos Tupinambás localizados ao norte (STADEN, 2008, p. 66-73).

Ressaltam-se também as expedições de Cristoval de Saavedra em 1551, seguindo o itinerário de Cabeza de Vaca e do capitão Juan de Salazar, em 1554 (NEME, 1959, p. 216). Também em 1554, três jesuítas dentre eles Pero Correia foram enviados para fazer contato com os Carijós da região do Guairá. Eles foram mortos logo depois da entrada por Cananéia. Os jesuítas pretendiam estabelecer acesso ao Rio da Prata através das terras dos Carijós (ANCHIETA, 1933, p. 74-84).

As entradas para o interior até meados do século XVI forneceram informações sobre povos indígenas como os Guarani que eram conhecidos pelo trato com a terra, gerando o interesse dos Jesuítas, portugueses e espanhóis. O padre Anchieta em uma carta ao padre Nóbrega, datada de 1554, relata que os índios chamados de Carijós, os quais conviviam com os espanhóis, eram amigáveis. Outro ponto que despertou o interesse dos jesuítas foram as notícias de metais preciosos na região (ANCHIETA, 1933, p. 47-49).

Ocupação Territorial dos Povos Indígenas nos séculos XVI e XVII

A localização dos povos indígenas nesse período em território paranaense apresenta um grande desafio espacial, pois a ocupação não era homogênea devido às migrações das diferentes etnias no território, às alianças e hostilidades entre tribos e às migrações de inspiração profética, em busca da “terra sem mal” ou segundo o padre Montoya do “solo intacto, que não foi edificado” (MONTEIRO, 1992, p. 477, p. 480-482).

O mapa desenvolvido pelo etnólogo Curt Nimuendajú (INSTITUTO, 1980) fornece um panorama geral das possibilidades de ocupação e deslocamentos estabelecidos pelos povos indígenas nos séculos XVI e XVII. Na Figura 02 pode-se observar trecho desse mapa para os atuais Estados de São Paulo e Paraná, onde havia uma predominância dos Carijós na bacia hidrográfica do alto Iguaçu, nos campos de Curitiba e faixa litorânea. Os Kaingang estavam localizados na bacia hidrográfica do rio Ribeira. Os Guarani estavam concentrados no segundo e terceiro Planalto paranaense, enquanto que os Tupi estavam localizados na bacia do rio Tietê e litoral.

As regiões dos campos e das florestas de araucária eram ocupadas prioritariamente por grupos caçadores e coletores, destacando-se por exemplo os ancestrais dos Kaingang que eram adversários dos Guarani, portugueses e espanhóis a partir do século XVI (MONTEIRO, 1992, p. 477). Monteiro (1992, p. 480) levanta a

possibilidade de recuos estratégicos de populações indígenas para regiões de acesso mais difícil, após a ocupação europeia. Isso justificaria a localização dos Guarani no interior entre o segundo e terceiro planalto paranaense.

Nota-se que além das dificuldades de orientação para o deslocamento no território, havia os conflitos entre povos indígenas inimigos, como as rivalidades entre Guarani e Kaingang ou entre os Tupiniquins e Tupinambá. O caminho dos indígenas conhecido como Peabirú era também utilizado como referência espacial em relação às áreas ocupadas pelos diferentes povos indígenas, além de servir para realização de trocas e deslocamento. Essa dinâmica de vivência entre os povos indígenas ganhou novos contornos com o início da ocupação territorial pelos portugueses e espanhóis, aumentando as rivalidades e disputas por território (MONTEIRO, 1992 p. 480, 1994 p. 26; HOLANDA, 1994, p. 25; CHMYZ; SAUNER, 1971, p. 24-25).

A faixa territorial inicialmente ocupada pelos portugueses teve a vila de São Vicente como primeiro ponto de apoio para um processo contínuo de expansão territorial. No litoral essa faixa foi sendo estendida mais ao sul até a baía de Paranaguá. Pode-se constatar através da passagem de Staden pelo porto de Superagüi em 1550, entrada para a baía de Paranaguá, onde encontrou portugueses aliados dos Tupiniquins e inimigos dos Carijós, possivelmente os povos Kaingang ou Guarani localizados no interior do continente (NEME, 1959, p. 57-61, p. 74-75; STADEN, 2008, p. 57).

A Relação entre os Povos Indígenas e Portugueses

A relação entre os portugueses e os povos indígenas era estabelecida basicamente em quatro condições: aliados, aldeados, prisioneiros por guerras consideradas justas e prisioneiros por resgate. A condição dos indígenas aldeados ocorria através dos chamados descimentos. Tal processo consistia no convencimento dos indígenas para se deslocarem de suas aldeias para os aldeamentos que estavam próximos das colônias e vilas (PERRONE-MOISÉS, 1992), p. 118-119.

Além disso, havia os indígenas aliados também conhecidos por “tapuias amigos”. Os indígenas aldeados e aliados cuidavam dos afazeres diários, da manutenção das fazendas e da defesa das colônias e vilas contra os ataques de indígenas hostis e estrangeiros (PERRONE-MOISÉS, 1992, p. 121).

As entradas paulistas para aprisionamento de indígenas considerados inimigos foi outro fator que motivou a exploração do interior do território. A justificativa para o aprisionamento procedia da chamada guerra justa, que constava na prática de hostilidades e quebra de pactos por parte dos indígenas considerados inimigos. Houve guerras declaradas justas cujo propósito era econômico e as justificativas provocaram controvérsias (PERRONE-MOISÉS, 1992, p. 123-124).

Outra forma de escravização dos indígenas foi por intermédio de indígenas aliados que aprisionavam etnias rivais e trocavam estes por objetos como anzóis e enxadas. Essas trocas eram conhecidas como regastes e foram regulamentadas através da lei de 1587. Em meados do século XVI a região dos Patos era um dos destinos preferidos pelos portugueses para a realização dos regastes com os índios Guarani localizados no litoral

(MONTEIRO, 1994, p. 30-33, p. 62-65; PERRONE-MOISÉS, 1992, p. 127-128; NEME, 1959, p. 139). No mapa *Brasília* de Johannes Blaeu (Figura 01) pode-se verificar a indicação da região dos Patos e a da população Guarani da região sul.

A maioria dessas trocas ocorriam no litoral, em portos como o dos Patos (atual Laguna em Santa Catarina). Desde o início do século XVI, evidenciou-se a importância da região sul para os espanhóis e portugueses. Primeiramente porque locais como o dos Patos e a Baía de São Francisco eram pontos estratégicos para aqueles que seguiam para o rio da Prata e Assunção, através tanto por via fluvial como terrestre. Além disso, havia a relação favorável com os indígenas da região que estavam dispostos a estabelecer relações de troca, preservando os portugueses dos riscos provenientes das entradas mata a dentro (BERNARD; GRUZINSKI, 1994, p. 525-526; MONTEIRO, 1992, p. 490-491; NEME, 1959, p. 25, p. 161).

No sentido do interior continental, a fundação da vila de São Paulo em meados do século XVI foi um passo importante para a consolidação da ocupação planáltina pelos paulistas. Os padres Anchieta e Nóbrega, ao perceberem a importância da localização dos campos de Piratininga, ocuparam a região juntamente com os moradores da vila de Santo André da Borda do Campo. Isso facilitou as excursões exploratórias em busca de minas de ouro na direção do interior (FRANCO, 1940, p. 23-26; NEME, 1959, p. 158-160).

As Minas de Ouro na Serra de Paranapiacaba, Vale do Paranapanema, Ribeira e Campos Curitibanos

As incursões de Braz Cubas e Luiz Martins em 1562 pelo vale do rio Ribeira foram uma das primeiras explorações em busca de minas de ouro, próximo à atual cidade de Apiaí. A navegação no território contava com a associação entre portugueses e Tupis que propiciaram conhecimento sobre as trilhas e as formas de sobrevivência em uma região que no início da ocupação era inóspita (CALÓGERAS, 1904, p. 25; MAFFEI; NOGUEIRA, 1966, p. 16-19; NEME, 1959, p. 311-312; TAUNAY, 1924, p. 169-171).

Em meados do século XVI havia relatos de lavras de ouro a partir de Iguape, seguindo a bacia do Ribeira até Iporanga e Apiaí. Outro caminho era saindo de Itanhaém até as minas do Paranapanema através da Serra de Paranapiacaba e saindo de Paranaguá até os campos de Curitiba nas cabeceiras do rio Capivari, afluente do rio Pardo. O Caminho a partir de Itanhaém era também utilizado para alcançar o planalto e em seguida Assunção (NEME, 1959, p. 218).

A descoberta de minas de ouro em São Paulo e no Paraná não gerou grande interesse da Coroa Portuguesa, pois o ouro de lavagem explorado na região era de pequena monta e espaçadas em extenso território, impossibilitando uma fiscalização eficaz. Além disso, a imprecisão da legislação referente à exploração de minas como aquelas localizadas por exemplo na bacia do rio Ribeira de Iguape, nos Campos de Curitiba, no Paranapanema e Serra do Paranapiacaba contribuiu para o descaminho (MAFFEI; NOGUEIRA, 1966, p. 104-105, p. 113-115, p. 123-125; NEME, 1959, p. 317).

Nas Figuras 03 e 04 pode-se observar detalhes do Mapa Corographico da Capitania de São Paulo de 1792,

elaborado por Antônio Roiz Montezinho (MONTEZINHO, 1792), indicando a localização das minas de ouro na região compreendida entre as vilas de Itu, Curitiba, Bacia do Paranapanema e Itanhaém. Nota-se na Figura 04 a distribuição das minas no médio e alto Ribeira, em destaque a bacia do ribeirão Batatal, a calha do Ribeira entre os ribeirões Ivaporunduva e Pilões, e a vila de Apiaí. Verifica-se também nas Figuras 03 e 04 a indicação dos rios Pardo e São Sebastião e ribeirão Tatupeva na direção dos Campos de Curitiba.

A Relação entre os Povos Indígenas e a Ocupação Espanhola

As vilas espanholas de Ontiveros (1554) e Cidade Real do Guairá, (1557) foram as primeiras a surgirem na província do Guairá. Cidade Real do Guairá ficava localizada entre os rios Paraná e Piquiri, próximo das antigas Sete Quedas do rio Paraná. Em seguida surgiu Vila Rica do Espírito Santo em 1576 às margens do rio Ivaí (TAUNAY, 1924 p. 41-43; CHMYZ, 1976, p. 66-77).

Inicialmente, a dominação espanhola em relação aos Guarani ocorreu através da articulação de alianças. As relações entre os colonizadores espanhóis e a população Guarani era mantida através da *encomienda*, que era uma forma de serviço obrigatório imposto pelos colonos espanhóis aos Guarani em troca de proteção. Essa relação era vista pelos Guarani como uma forma de exploração, o qual motivou fugas e o estabelecimento de uma nova aliança dos Guarani com os missionários jesuítas (MONTEIRO, 1992, p. 482-483; TAUNAY, 1924, p. 87-95).

Os portugueses viram no aumento e concentração da população Guarani na província do Guairá uma oportunidade para expedições de apresamento (MONTEIRO, 1992, p. 492). Uma dessas entradas foi a de Jerônimo Leitão que seguiu até o alto Ribeira através de Paranaguá em 1585 na direção do rio Tibagi em busca dos carijós sob o pretexto das “guerras justas” (FRANCO, 1989, p. 210-211; TAUNAY, 1924, p. 155-156, p. 169-171).

A bandeira de Nicolau Barreto em 1603, voltando do território paraguaio, encontrava-se nas imediações do rio Piquiri, próximo da Vila de Cidade Real do Guairá (TAUNAY, 1924, p. 185-187; ATAS, vol. 2, p. 130). A bandeira de Nicolau Barreto partiu de Cananéia e subiu o rio Ribeira de Iguape na direção do Paraguai (ELLIS JUNIOR, 1948, p. 60-61).

A influência de cunho religioso na cultura Guarani contribuiu para o agrupamento dos Guarani em torno das missões jesuítas. Os missionários jesuítas também eram vistos pelos Guarani como profetas que iriam conduzi-los para a “terra sem mal”. Do ponto de vista Guarani a relação com os missionários jesuítas tinha uma conotação religiosa pautada em suas tradições em contraposição ao mito da passividade guarani (MONTEIRO, 1992, p. 486-489).

Com a criação das Reduções Jesuítas, nas proximidades da foz do Tibagi, de Nossa Senhora do Loreto e Santo Ignácio em 1610 os ataques de aprisionamento dessa época até fins da década de 1620 ampliaram a área de trânsito e visita, passando a compreender a região até os rios Paranapanema e Pirapó. (TAUNAY, 1924, p. 325-326; CORTESÃO, 1951, p. 209-221). Segundo o padre Montoya além dos ataques portugueses às reduções jesuítas, havia outros problemas que fragilizaram a manutenção das missões como insurreições, fome, doenças

e conflitos intertribais (MONTEIRO, 1992, p. 490).

A partir de 1624 surgiram as reduções de São Francisco Xavier (1624), São José (1625) e Nossa Senhora da Encarnação (1625) às margens do rio Tibagi. Em seguida surgem as reduções de São Paulo do Iniaí (1627), São Miguel (1627), Sete Arcanjos (1627), São Pedro (1627), Santo Antônio (1627), Nossa Senhora de Guanhanhos (1628), Nossa Senhora de Copacabana (1628), São Tomé (1628) e Jesus Maria (1628). Estas reduções surgiram próximas e num período de 3 anos em áreas favoráveis à agricultura (CORTESÃO, 1951, p. 209-235; CHMYZ, 1976, p. 76-89; LUÍS, 1980, p. 293-294). A tabela 1 está em acordo com as identificações das reduções jesuíticas apontadas nas Figuras 07 e 08.

Tabela 1 – Reduções Espanholas

Índice	Reduções Espanholas	Fundação
a	Santo Ignácio Mini	1610
b	São Paulo do Iniaí	1627
c	São Francisco Xavier	1624
d	Nossa Senhora do Loreto	1610
e	Nossa Senhora da Encarnação	1625
f	São José	1625
g	São Miguel	1627
h	Santo Antônio	1627
i	São Tomé	1628
j	Jesus Maria	1628
l	Santa Maria	1626
m	São Pedro	1627
n	Conceição de Nossa Senhora de Guanhanhos	1627
o	Sete Arcanjos de Taiaobá	1626
p	Ermida de Nossa Senhora de Copacabana	1628

Nas Figura 05 e 06 observa-se a indicação das reduções jesuíticas e os caminhos que interligavam os campos de do Alto Iguaçu e Curitiba com a vila de Sorocaba no mapa *Parte do Governo de Sam Paulo e parte dos Domínios da Coroa de Espanha* do século XVIII. Nesse mapa as reduções jesuíticas estão indicadas como destruídas. Além

disso, os caminhos indicados entre os campos de Curitiba e Sorocaba não são precisos quanto ao trajeto.

A População Guarani, as Reduções Jesuíticas e os Ataques Paulistas

O período da União Ibérica facilitou as entradas dos paulistas em território espanhol. Além das bandeiras para exploração de minas de ouro e aprisionamento de indígenas, algumas entradas paulistas se destinaram também ao contrabando da prata espanhola, notadamente aquela proveniente das minas de Potosi. A descoberta de riquezas minerais em Potosi em 1545 e o agrupamento de indígenas nas colônias espanholas e reduções jesuíticas acostumados com o trabalho na lavoura estimulou constantes entradas dos vicentinos em território espanhol (ELLIS JUNIOR, 1948, p. 50-52; LUÍS, 1980, p. 310-313; NEME, 1959, p. 58; TAUNAY, 1924, p. 37).

A mão-de-obra indígena era importante para manutenção da economia da capitania de São Paulo, pois estes eram essenciais para o trabalho no campo e para o transporte das mercadorias através da Serra do Mar. No início do século XVII, as entradas paulistas para interior do continente para escravizar indígenas se intensificaram na medida em que os Guarani da Lagoa dos Patos perderam o interesse na realização dos resgates, pois estavam abarrotados de ferramentas (MONTEIRO, 1992, p. 494; NEME, 1959, p. 250-251, p. 300).

Após a consolidação da ocupação da vila de São Paulo e o aprisionamento das etnias próximas ao território ocupado, o interesse paulista foi direcionado no século XVII para os guaranis que estavam agrupados nas missões jesuíticas em território espanhol. As incursões em território espanhol no atual Estado do Paraná ficaram marcadas devido à quantidade de aprisionamentos e à violência empregada pelos paulistas, descrita em carta ao governador geral do Brasil pelos padres jesuítas Justo Mancilla e Simão Maceta (MACETA; MANCILLA, 1922, p. 247; MONTEIRO, 1992, p. 492, 1994, p. 56-61; TAUNAY, 1925, p. 77).

Segundo padre Montoya a densidade populacional nas missões do Guairá e Tape era de aproximadamente 35 mil e 52 mil respectivamente, antes das invasões paulistas entre os anos 1628 e 1632 ((MONTEIRO, 1992, p.492). A bandeira comandada por Manoel Preto que era dividida em quatro companhias, dirigidas por Raposo Tavares, Pedro Vaz de Barros, Brás Leme e André Fernandes partiu da vila de São Paulo em 1628 visando o aprisionamento dos Guarani agrupados na província guairenha (TAUNAY, 1925, p. 79).

Segundo Monteiro (1992, p. 494) a pilhagem às reduções jesuíticas serviu para desenvolver a economia planaltina, estruturando a agricultura comercial através do reforço da mão-de-obra indígena. Esta abordagem é reforçada ao observar que a maioria dos sertanistas que participaram dos ataques às missões jesuíticas se voltaram em seguida para a cultivo do trigo, assentando-se em fazendas na região do planalto.

A Bandeira de Manuel Preto e seu Trajeto na Invasão à Província do Guairá em 1628 -1629

O trajeto aproximado da bandeira de Manoel Preto pode ser estabelecido através do documento apresentado pelos padres jesuítas Justo Mancilla e Simão Maceta ao governador geral do Brasil, Diogo Luiz de Oliveira em outubro de 1629. Segundo os jesuítas essa bandeira cruzou o rio Tibagi na direção dos Campos do Iguazu onde

construíram paliçada em setembro de 1628 (MACETA; MANCILLA, 1922, p. 248-249).

Inicialmente, a bandeira de Manoel Preto aprisionou em setembro de 1628 indígenas da redução de Nossa Senhora da Encarnação que estavam trabalhando no campo de erva-mate. Após quatro meses, o ataque foi direcionado à redução de Santo Antônio e em março de 1629 os paulistas atacaram as reduções de São Miguel e Jesus Maria. Segundo o relato dos padres jesuítas, o ataque à redução de Jesus Maria não era esperado pela população dessa redução, devido à distância ao local onde os paulistas estavam instalados (MACETA; MANCILLA, 1922, p. 249-252).

Após os ataques mencionados, a população das reduções de Nossa Senhora da Encarnação, São Paulo, Sete Arcanjos e São Tomé abandonaram essas reduções. Observa-se através da sequência dos ataques paulistas às reduções jesuíticas e através da descrição pelos padres Justo Mancilla e Simão Maceta em relação à localização da paliçada paulista e ao trajeto do retorno à vila de São Paulo que a instalação da bandeira de Manuel Preto estava localizada no segundo planalto paranaense em uma posição mais ao norte nos campos do Iguazu e médio Tibagi (MACETA; MANCILLA, 1922, p. 254-255; TAUNAY, 1925, p. 86).

Essa constatação se deve à proximidade entre a paliçada paulista e às reduções atacadas. Ressalta-se que a localização da redução de Jesus Maria estava ao sul, afastada das demais reduções atacadas. Isso Justifica a surpresa da população da redução de Jesus Maria em relação ao ataque dos paulistas, instalados mais ao norte, conforme indicado nas Figuras 07 e 08.

Não há relatos sobre o trajeto da ida da bandeira de Manuel Preto até os Campos do Iguazu nas fontes primárias como Atas da Câmara de São Paulo, Inventários e Testamentos e no documento apresentado ao governador geral do Brasil pelos padres jesuítas.

Entretanto, a denúncia dos padres Justo Mancilla e Simão Maceta ao governador geral do Brasil descreve o caminho de volta da bandeira paulista com os indígenas aprisionados até a vila de São Paulo. Após cruzarem o rio Tibagi o trajeto até a vila de São Paulo foi “através de terrenos ásperos, rios, pântanos, lagoas e encostas”, fortalecendo a hipótese que o trajeto de volta teria ocorrido por terra, pelo caminho planaltino através da passagem do Itararé e em seguida através do traçado da Sorocabana, aproximadamente (MACETA; MANCILLA, 1922, p. 260; TAUNAY, 1925, p. 88).

A Bandeira do Capitão Matheus Grou e o trajeto pelo Ribeira de Iguape

Através do Inventário do bandeirante Luiz Ianes que foi realizado em janeiro de 1929 no sertão de Ibiaguira, nas cabeceiras do rio Ribeira consegue-se saber em parte o trajeto da bandeira do capitão Matheus Luiz Grou. Luiz Ianes era integrante da bandeira do capitão Matheus Luiz Grou, da qual também fazia parte o bandeirante Baltasar Gonçalves, ambos citados no Inventário de Luiz Ianes (INVENTÁRIOS, 1920, vol. 7, p. 431).

De acordo com o inventário de Jerônima Fernandes em agosto de 1630, seu marido Baltasar Gonçalves estava no sertão na companhia de Manuel Preto (INVENTÁRIOS, 1920, vol. 8, p. 235-237). Conclui-se que a bandeira de

Matheus Grou fez parte da bandeira de Manoel Preto no ataque às reduções do Guairá.

Pode-se observar na Figura 08, através dos dados fitogeográficas que a bandeira de Matheus Grou nas cabeceiras do rio Ribeira estava localizada nos Campos do Iguacu, em uma posição mais ao sul da paliçada construída pelos demais integrantes da bandeira de Manuel Preto. (ELLIS JUNIOR, 1948, p. 128-131). Encontrava-se nas cabeceiras do rio Ribeira e, portanto, próximo dos Campos de Curitiba. Esse posicionamento poderia justificar a hipótese levantada por Basílio de Magalhães sobre a subida pelo rio Ribeira de Iguape até a província do Guairá (MAGALHÃES, 1978, p. 100).

Baseado no relato dos padres Justo Mancilla e Simão Maceta, verifica-se que o trajeto percorrido por parte dos membros da bandeira de Manoel Preto foi diferente do trajeto percorrido pela bandeira de Matheus Grou. Como a bandeira de Manoel Preto era dividida em quatro companhias, parte dos membros pode ter realizado o trajeto até os Campos do Iguacu através da subida pelo rio Ribeira de Iguape; provavelmente um dos quatro corpos (NEME, 1959, p. 161).

O acesso pelo Rio Ribeira de Iguape e a Expedição da Comissão Geographica e Geológica

Através do Relatório da Exploração do rio Ribeira de Iguape e seus Afluentes elaborado pela Comissão Geographica e Geológica do Estado de São Paulo (CGG) em 1914, pode-se visualizar o acesso ao planalto através do rio Ribeira de Iguape, verificando os trechos navegáveis, os encachoeirados e onde o deslocamento precisa ser por terra.

Nas proximidades do município de Peruíbe a Serra do Mar (ou Serra de Paranapiacaba) recua, e torna à linha do litoral nas proximidades de Cananéia e Paranaguá. A Serra de Paranapiacaba é o divisor de águas entre a bacia do Ribeira e a bacia do Paranapanema, cujas águas correm para o interior, e as bacias hidrográficas litorâneas (COMISSÃO, 1914, p. 9).

No baixo Ribeira entre Iguape e Xiririca (atual Eldorado) o curso do rio percorre o vale fluvial, onde a inclinação é baixa, com características meândricas e grande sinuosidade. No médio Ribeira os vales são profundos e encaixados possibilitando a navegação até Iporanga. Entre Iporanga e o Porto Velho de Apiaí, localizado no município de Adrianópolis, a navegação é possível por meio de canoas, mas com dificuldades devido às corredeiras. O trecho entre o Porto Velho e Capela da Ribeira (atual município de Ribeira) a navegação por rio tornava-se difícil devido às corredeiras e trechos encachoeirados como a cachoeira de Varadouro, considerada grande obstáculo pelos guias locais (COMISSÃO, 1914, p. 7-8). O nome Varadouro, indica que aí poderia começar um varadouro por terra e tornar a entrar na água mais adiante.

O levantamento realizado pela expedição do CGG compreendeu 37 Km entre a foz do rio Itapirapuã (afluente do rio Ribeira) e Capela da Ribeira, em seguida, 79 km até Iporanga, compreendendo levantamentos no rio Pardo (afluente do rio Ribeira), 78 km entre Iporanga e Xiririca e 14 km entre Xiririca e Iguape, totalizando aproximadamente 208 km de calha do rio Ribeira de Iguape (COMISSÃO, 1914, p. 4).

O trecho entre Xiririca e Iporanga tem alguns trechos que oferecem mais dificuldade como as 20 corredeiras, dentre elas aquelas próximas aos ribeirões Batatais, Nhanguara e Ivaporunduva, onde mineraram ouro em meados do século XVII. Os práticos que sabiam navegar entre Xiririca e Porto Velho ou Porto de Apiaí eram chamados fragueiros. Dentre os fragueiros havia os tocadores das canoas e os vareiros que utilizavam varas para conferir o leito pedregoso e empurravam as canoas nos trechos das corredeiras e baixios, tanto na subida como na descida do rio (COMISSÃO, 1914, p. 7-8). O que indica que se fazia esse trecho por rio, apesar das dificuldades.

A partir de Iporanga rio acima chega-se à foz do rio Pardo, ribeirão Tatupeva, dentre outros, até alcançar o Porto Velho do Apiaí, onde o trajeto precisava ser por terra, em trechos, devido à dificuldade em transpor os trechos encachoeirados rio acima como a cachoeira do Varadouro. Após o cruzamento dos ribeirões Grande e Carumbé chegava-se à Capela da Ribeira (COMISSÃO, 1914, p. 7-8).

Os possíveis trajetos dos Paulistas entre a Bacia do Ribeira e os Campos Curitibanos e do Iguçu

O itinerário por terra dos paulistas nos séculos XVI e XVII entre o médio Ribeira, a região dos Campos e as cabeiras do Ribeira foi analisado tendo em vista os relatos históricos, a localização dos povos indígenas no período analisado, as possíveis áreas de mineração, as feições geográficas e a topologia do terreno, auxiliado pelo Sistema de Informação Geográfica (SIG).

Os relatos e os dados primários confirmam que a subida pelo rio Ribeira de Iguape era uma constante nos trajetos das bandeiras em direção ao interior do continente. Apoiando-se no relato da expedição exploratória da CGG realizada no início do século XX, quando os deslocamentos pelo vale do Ribeira ainda eram realizados através de canoas, sabe-se qual trecho era navegável e de onde possivelmente partiram as bandeiras por via terrestre.

A metodologia utilizada para a análise e determinação do traçado por via terrestre se baseou nas diretrizes de traçado aplicada pela engenharia de estradas (MONTEIRO FILHO, 1945, p.35-57; PEREIRA, 1958, p. 16-28). Assim, identificaram-se os pontos obrigatórios de passagem, os quais foram os balizadores para a determinação das diretrizes dos traçados.

Os pontos obrigatórios de passagem foram determinados através da análise topológica do relevo, através dos Princípios de Brisson (PEREIRA, 1958, p. 18-22), identificando-se as feições geográficas que ofereciam menor resistência para o deslocamento como gargantas, além dos vales e cumeadas com baixa declividade. Evitou-se as inclinações acima de 45 %, procurando maximizar os trajetos com baixas inclinações, utilizando como base o Mapa Hipsométrico (Figura 9) e Mapa de Declividades (Figura 10) da Bacia do Ribeira, auxiliado por um Modelo Digital de Terreno (MDT) da região. O MDT foi obtido a partir dos dados de curvas de nível para escala de 1:50.000, fornecido pelo portal *Infraestrutura de Dados Espaciais do Estado do Paraná (GeoPR)*.

Além disso, os dados históricos, geográficos e etnológicos foram utilizados como condicionantes a serem evitados ou aproximados na determinação dos traçados. Por exemplo, a região onde estava localizada a população Kaingang (Figura 11) foi certamente evitada devido às rivalidades entre os Kaingang e os Tupis que

acompanhavam e auxiliavam os paulistas. Os possíveis locais de minas de ouro na subida do rio Ribeira de Iguape em áreas próximas à Iporanga, Apiaí e campos Curitibanos foram considerados como pontos obrigatórios de passagem (Figuras 03 e 04).

Obteve-se como resultado os traçados indicados nas Figuras 09 e 10. As diretrizes dos traçados encontrados indicam quatro possíveis pontos de partida da calha do Rio Ribeira de Iguape até as cabeceiras do Ribeira. A região próxima à calha do rio Ribeira tem grande declividade, devido a constituição geológica, suscetível ao efeito erosivo das chuvas orográficas, características nessa faixa do território. Assim, observa-se que as calhas dos afluentes da margem direita do Ribeira, oferecem passagem com menor declividade através de seus vales, como o Ribeirão Corumbé, o Ribeirão Grande, o Rio São Sebastião e o rio Pardo (conforme a Figura 10). A foz desses corpos d'água coincidem com os portos e vilarejos apontados pela expedição da CGG, no início do século XX. A localização da Capela da Ribeira e Porto Velho de Apiaí reforçam essa possibilidade.

Os traçados através dos ribeirões Corumbé, Grande e rio São Sebastião, tendem a seguir uma linha de cumeada que apesar das altitudes maiores, apresentam menor declividade, devido à maior resistência à erosão das rochas desse trecho. As Serras da Bocaina e Bocaiuva demarcam uma região formada por rochas menos suscetíveis à erosão, o que ocasionou a formação de relevo com grande altitude, mas com relativa baixa declividade (Figuras 09 e 10).

Outro traçado encontrado segue o vale do rio Pardo, à margem das encostas da Serra do Mar, passando pela Serra do Capivari até alcançar os campos de Curitiba. Após cruzar a faixa composta por rochas mais resistentes, o traçado segue a linha das cumeadas sem grandes obstáculos para o deslocamento.

O trajeto entre os campos de Curitiba e as cabeceiras do Ribeira não apresenta grandes dificuldades, pois segue um divisor de águas com baixa declividade, além de se tratar de uma região de campos, facilitando o deslocamento, conforme indicado na Figura 08.

Conclusões

Os relatos históricos, as condicionantes fitogeográficas, etnológicas e topológicas, alinhados à metodologia de traçados da engenharia de transporte, indicaram como possíveis os caminhos através dos campos de Curitiba e Iguape pelas bandeiras paulistas. O Sistema de Informação Geográfica e as ferramentas da Cartografia Digital possibilitaram o cruzamento dos dados levantados, alinhado com um banco de dados acessível e atualizado, fornecido pelos órgãos públicos.

Tendo em vista a grande quantidade de informações levantadas, há a necessidade de aprofundamento e detalhamento das diretrizes de traçado encontradas, através de escalas de maior detalhe.

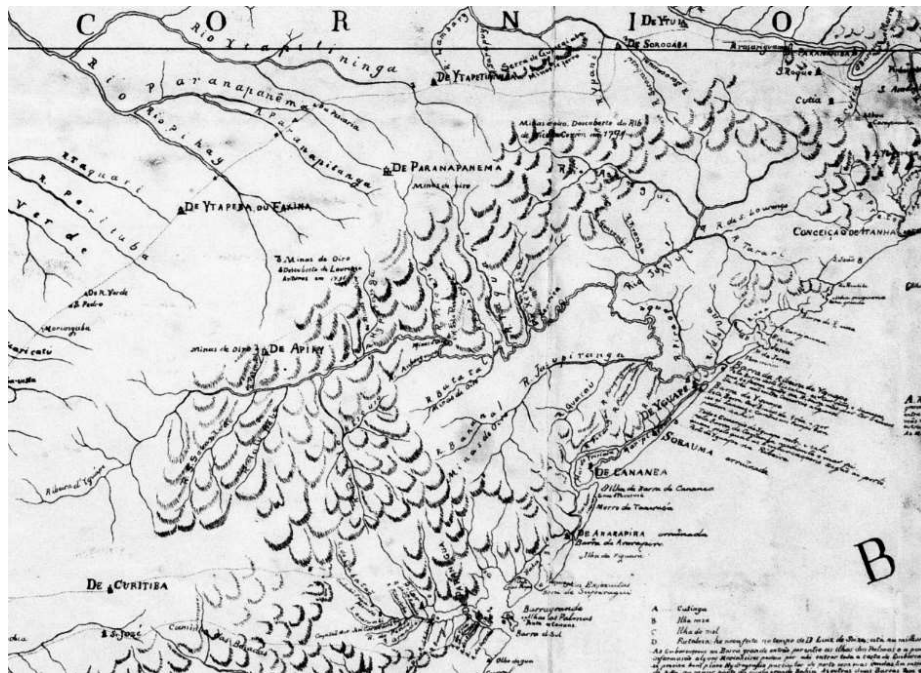


Figura 03 – Trecho do Mapa Corographico da Capitania de São Paulo, elaborado por Antônio Roiz Montezinho em 1792. Detalhe da com localização das minas de ouro da região compreendida entre Itu, Curitiba, cabeceiras do Rio Ribeira de Iguape e Itanhaém.¹¹⁶

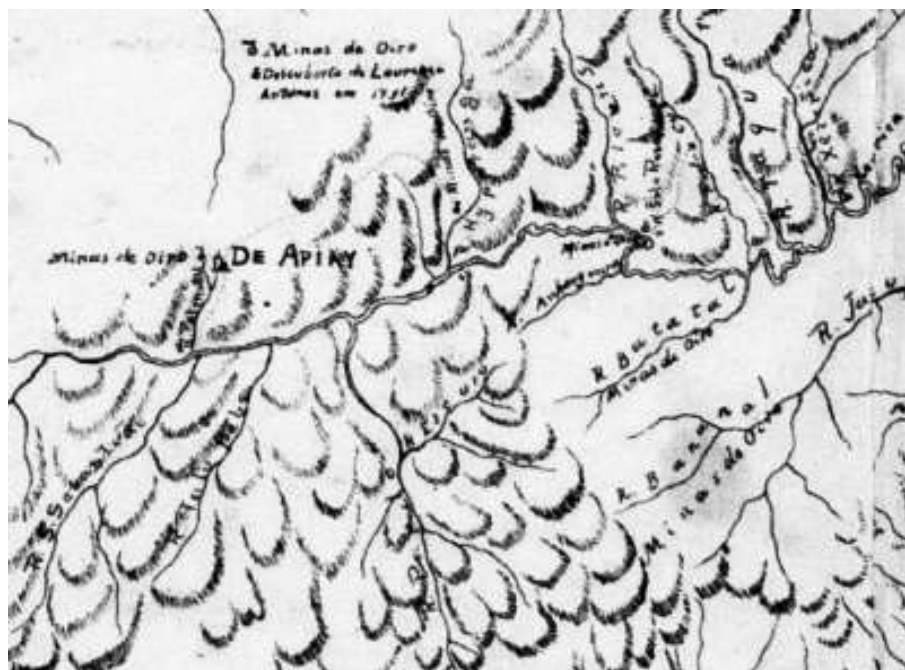


Figura 04 – Trecho do Mapa Corographico da Capitania de São Paulo, elaborado por Antônio Roiz Montezinho em 1792. Detalhe da com localização das minas de ouro no alto e médio Ribeira, entre Xiririca, Apiaí e Bacia do rio Pardo.¹¹⁷

¹¹⁶ Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP, Coleção João Baptista de Campos Aguirra. Disponível em https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/53/Mapa_Corographico_da_Capitania_de_S._Paulo_-_1%2C_Acervo_do_Museu_Paulista_da_USP_%28cropped%29.jpg.

¹¹⁷ Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP, Coleção João Baptista de Campos Aguirra. Disponível em https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/53/Mapa_Corographico_da_Capitania_de_S._Paulo_-_1%2C_Acervo_do_Museu_Paulista_da_USP_%28cropped%29.jpg.

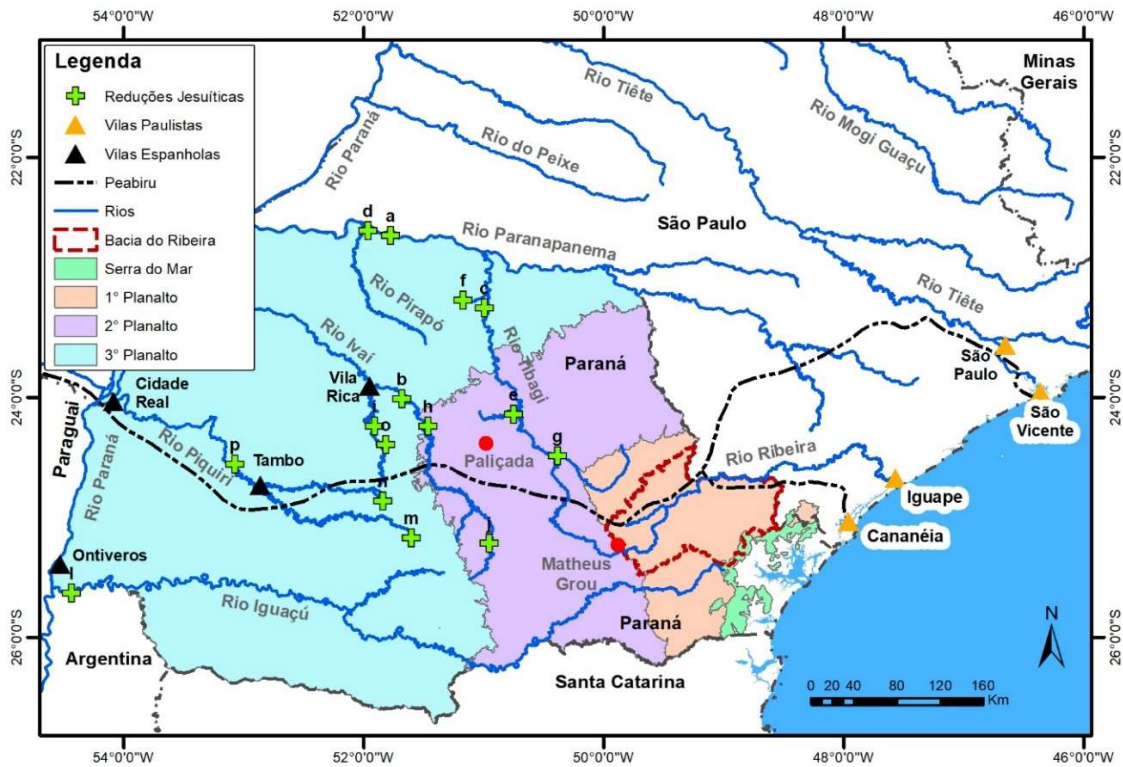


Figura 07 – A Bandeira de Manuel Preto, as Reduções Jesuíticas e o Relevo Paranaense.¹²⁰

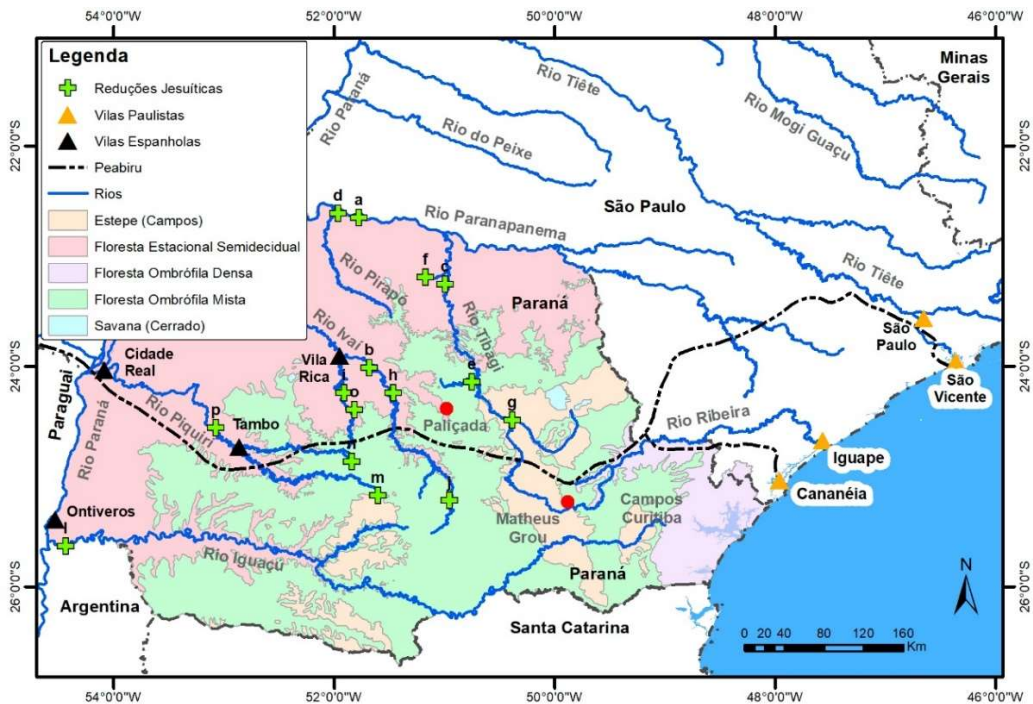


Figura 08 – A Bandeira de Manuel Preto, as Reduções Jesuíticas e a Fitogeografia Paranaense.¹²¹

¹²⁰ Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE - Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/geociencias/downloads-geociencias.html>>. Infraestrutura de Dados Espaciais do Estado do Paraná – GeoPR. Disponível em: <https://www.geoparana.pr.gov.br/Pagina/Catalogo-de-Dados>. Os posicionamentos das vilas espanholas e reduções jesuíticas estão segundo CHMYZ (1976). O traçado do Peabiru está de acordo com o mapa Esboço do Itinerário de Ulrich Schmid elaborado por Maack (2012).

¹²¹ Fonte: *Idem*.

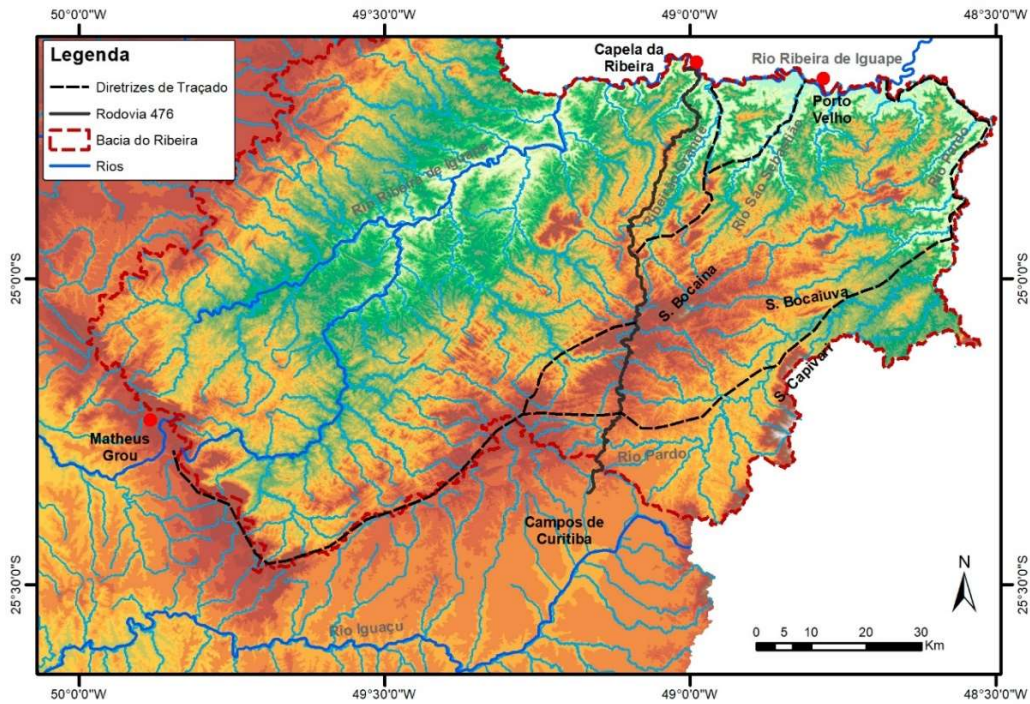


Figura 09 – A Bandeira de Matheus Grou, Diretrizes de Traçado e a Hipsometria da Bacia do Ribeira.¹²²

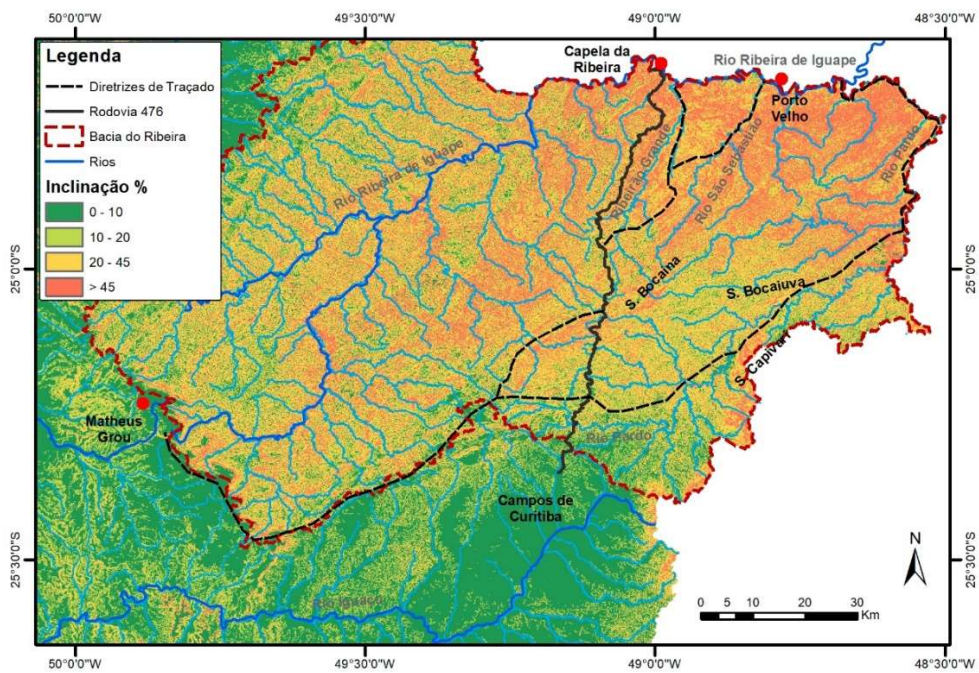


Figura 10 – A Bandeira de Matheus Grou, Diretrizes de Traçado e a Declividade da Bacia do Ribeira.¹²³

¹²² Fontes: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE - Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/geociencias/downloads-geociencias.html>>. Infraestrutura de Dados Espaciais do Estado do Paraná – GeoPR. Disponível em: <https://www.geoparana.pr.gov.br/Pagina/Catalogo-de-Dados>.

¹²³ Fontes: *Idem*.

https://www.infraestruturameioambiente.sp.gov.br/institutogeologico/wp-content/uploads/sites/233/2019/02/Exploracao_do_Rio_Ribeira_de_Iguape_1914.pdf. Acesso em fev. 2023.

CORTESÃO, Jaime. *Jesuítas e bandeirantes no Guairá*. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1951.

ELLIS JUNIOR, Alfredo. *Meio século de bandeirismo*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1948.

FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. *Bandeiras e bandeirantes de São Paulo*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940. 340 p. (Brasiliana, volume 181). Disponível em:

<https://bdor.sibi.ufrj.br/bitstream/doc/265/1/181%20PDF%20-%20OCR%20-%20RED.pdf>. Acesso em nov. 2021.

_____. *Dicionário de Bandeirantes e Sertanistas do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1989.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e fronteiras*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (Brasil). *Mapa Etno-Histórico do Brasil e Regiões Adjacentes: Adaptado do Mapa de Curt Nimuendajú*. 1980. 1 mapa, color, 7608 x 8259 pixels, 28,8 MB, jpg. Escala 1:5.000.000. Disponível em: https://etnolingustica.wdfiles.com/local--files/biblio%3Animuendaju-1981-mapa/nimuendaju_1981_mapa.jpg. Acesso em mar. 2020.

INVENTÁRIOS e Testamentos. Publicação Oficial do Arquivo do Estado de São Paulo: Tipografia Piratininga, São Paulo, v. 7, 1920.

INVENTÁRIOS e Testamentos. Publicação Oficial do Arquivo do Estado de São Paulo: Tipografia Piratininga, São Paulo, v. 8, 1920.

LUÍS, Washington. *Na capitania de São Vicente*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1980.

MAACK, Reinhard. *Geografia física do Estado do Paraná*. Ponta Grossa: UEPG, 2012.

MAFFEI, Lucy de Abreu; NOGUEIRA, Arlinda Rocha. *O ouro na capitania de São Vicente nos séculos XVI e XVII*. Anais do Museu Paulista, São Paulo, t 20, p. 7 – 135, 1966.

MAGALHÃES, Basílio de. *Expansão geográfica do Brasil colonial*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1978.

MANCILLA, Justo; MACETA, Simão. *Relación de los Agravios que Hicieron los Portugueses de San Pablo, Saqueando las Aldeas que los Religiosos de la Compañia de Jesús Tenian em la Misión de Guairá y Campos del Iguazú*. Anais do Museu Paulista, São Paulo, tomo I, 2ª parte, p.247-270, 1922.

MONTERIO, John Manuel. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994. 300 p.

_____. *Os Guarani e a História do Brasil Meridional: Séculos XVI – XVII*. In: CUNHA, M. C. (org.) *História dos índios no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras: Secretaria Municipal de Cultura: FAPESP, 1992. 611 p.

MONTEIRO FILHO, J. *Projeto das Estradas: primeira parte do curso de estradas de ferro e de rodagem*. Rio de

Janeiro: Editora Científica, 1945. 414 p.

MONTEZINHO, Antônio Roiz. *Mapa Corographico da Capitania de São Paulo*. 1792. 1 mapa, color, 67,50 x 98,50 cm, 5866 x 4120 pixels, 16,14 MB, jpg. Disponível em: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/53/Mapa_Corographico_da_Capitania_de_S._Paulo_-_1%2C_Acervo_do_Museu_Paulista_da_USP_%28cropped%29.jpg. Acesso em mar. 2020.

NEME, Mário. *Notas de Revisão da História de São Paulo: século XVI*. São Paulo: Editora Anhambi, 1959. 396 p. [PARTE do governo de Sam Paulo e parte dos domínios da Coroa de Espanha]. [ca. 1740]. 1 mapa, color, desenho à tinta ferrogália, 51,50 x 71 cm, 8448 x 6064 pixels, 38,9 MB, jpg. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart325602/cart325602.jpg. Acesso em jan. 2019.

PEREIRA, A. L. *Estradas, rodovias e ferrovias – projeto e construção*. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico, 1958. 600 p.

PERRONE-MOISÉS, Beatriz. *Índios livres e índios escravos: os princípios da legislação indigenista do período colonial (séculos XVI a XVIII)*. In: CUNHA, M. C. (org.) *História dos índios no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras: Secretaria Municipal de Cultura: FAPESP, 1992. 611 p.

SCHMIDEL, Ulrich. *História y Descubrimiento del Rio de la Plata y Paraguay*. Buenos Aires: Imprenta y Libreria de Mayo, 1881. Disponível em: <https://ia802708.us.archive.org/20/items/historiaydescub00herngoog/historiaydescub00herngoog.pdf>. Acesso em jan. 2022.

STADEN, Hans. *Duas viagens ao Brasil*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 2008. 216 p.

TAUNAY, Afonso de Escagnolle. *História geral das bandeiras paulistas*. São Paulo: Typ. Ideal H. L. Canton, v.1, 1924.

_____. *História geral das bandeiras paulistas*. São Paulo: Typ. Ideal H. L. Canton, v.2, 1925.

PÁGINA INTENCIONALMENTE EM BRANCO