

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA - UNB
INSTITUTO DE HUMANAS - IH
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA - HIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA - PPGHIS



RIO PARNAÍBA... CIDADES-BEIRA



BRASÍLIA/DF - 2008

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA - UnB
INSTITUTO DE HUMANAS - IH
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA - HIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA - PPGHIS**

Área de Concentração: História Social
Linha de Pesquisa: Sociedade, Instituição e Poder

RIO PARNAÍBA... CIDADES-BEIRA

**GERCINAIR SILVÉRIO GANDARA
BRASÍLIA/DF – 2008**

GERCINAIR SILVÉRIO GANDARA

RIO PARNAÍBA... CIDADES-BEIRA

Tese de doutorado apresentado ao Programa de Pós-Graduação em História – PPHGHIS da Universidade de Brasília como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em História sob orientação da Prof^a. Dr^a. Vanessa M^a. Brasil.

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA - UnB
BRASÍLIA/DF – 2008**

GERCINAIR SILVÉRIO GANDARA

RIO PARNAÍBA... CIDADES-BEIRA

Tese defendida e aprovada em 08 de maio de 2008, pela Banca Examinadora constituída pelos Professores:

Dr^a. Vanessa M^a. Brasil – Orientadora
Universidade de Brasília

Dr^a. Maria do Espírito Santo Rosa Cavalcante
Universidade Católica de Goiás

Dr^a Ruth Laranja
Universidade de Brasília

Dr. Laurent Vidal
Université de La Rochelle – França

Dr. Leandro Mendes Rocha
Universidade Federal de Goiás

Albene Miriam Ferreira Menezes – Suplente
Universidade de Brasília

Para
meus amores:
JEFFERSON,
esposo-companheiro e
perfilhador de meus ideais
ARIANNE E LORENA,
filhas diletas
GERCINO (*in memorium*) E ALTAIR
meus pais queridos, exemplos e guia.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à poderosa e Infinita Presença da Energia Harmônica - Deus. Esta presença é um intervalo... o desabrochar de uma flor... uma voz que fala... um mensageiro que vem... não há metáfora que possa descrevê-lo, mas pode-se sentir, pressentir, procurar e desejar. Sua plenitude circula em mim todo o tempo, copiosa e livremente. Essa presença é a minha fortaleza. É indescritível!

Os agradecimentos, embora pareçam formalidades, nos despertam profunda emoção. Em verdade, quando celebramos o encerramento de uma etapa importante em nossa vida, tendemos a ignorar o árduo caminho percorrido ou, muitas vezes, recriá-lo de forma mais agradável, mais cheio de glórias e certezas. Contudo, na pesquisa e elaboração deste trabalho de tese passamos por "picadas", caminhos e atalhos que se entrecruzaram e incorporaram emoções e sentimentos próprios da vida pessoal e da atividade intelectual, que nos exigiram enorme esforço para sua finalização. Lembro-me cada momento de dificuldade e superação, cada momento de desespero e revelação. Todos os infortúnios e glórias que se mostraram como momentos encadeados em um processo existencial singular que nos atingiu profundamente. Adiciono encontros e desencontros, afloramento de questões instigando novas delimitações, sonhos intercambiados com relações cotidianas a lapidar desejo com capacidade intelectual e tempo. E a solidão... Os momentos de solidão reservados ao silêncio no meio de uma pilha de documentos, livros, etc. foram muitos. Foi preciso esquecer-me. No êxtase do silêncio e em comunhão com os objetivos pleiteados assistimos muitos pores-do-sol. Foi nessas horas silenciosas que desfrutamos da potencialidade pura e da criatividade. Era a pausa d'alma na satisfação do silêncio. Foi bom estar "sozinha"! Como diz o provérbio popular "quando ficamos a sós com nós mesmos, o caminho é mais curto e o repouso é mais completo". Nós crescíamos como se cresce a flor, inconscientemente, mas ardendo em ânsias no entreabrir d'alma à brisa do conhecimento. Foi no silêncio profundo que ocorreu todas reflexões, o qual se prova que encontramos o caminho.

Mas também foram muitos os momentos compartilhados. Aqueles que testemunham um determinado momento de nossa vida, ilumina-o com a sua luz própria, que faz projetar sobre nós, mas somos convencidos que mil testemunhos não consegue substituir o contato direto. Devo a conclusão deste trabalho à presença carinhosa e ao auxílio de diversas pessoas, que de uma forma ou de outra participaram e/ou contribuíram com a lida solitária. Deste modo, posso dizer com muito orgulho que fui orientada pela Professora Dr^a

Vanessa M^a. Brasil, a quem devo meu maior agradecimento por sua orientação segura com competência e doçura conciliada à seriedade intelectual. Obrigada, por orientar-me, pois sua dedicação e seu carinho aliados à paciência, simplicidade e amizade soube dar-me motivação, segurança e liberdade com a mesma atenção, naqueles momentos mais difíceis e impetuosos. Incentivou-me mostrando os caminhos possíveis entre objetividade e subjetividade em todos os sentidos. Obrigada!

Agradeço;

Aos meus pais; **G**ercino Nunes da Silva, *in memórium*, e **A**ltair Silvério da Silva, por terem me proporcionado a vida. Foram vocês que me deram amor, alimento moral, mental e espiritual, assim como exemplos. Estendo a todos meus irmãos reunindo-os num só abraço, em todas as medidas e em todas as extensões.

Ao **J**efferson, esposo-companheiro, pela presença constante. Além disto, devo a ele o suporte inestimável do amor/amigo que ouviu pacientemente meus lamentos e alegrias durante o complicado processo de doutoramento e elaboração da tese.

Às minhas filhas amadas - **A**rianne e **L**orena – que sempre compreenderam a importância dessa jornada para minha realização intelectual e pessoal. Elas souberam suportar com compreensão a extensão dessa atividade e com amor minha ausência. E aos meus genros, **W**emerson e **L**ucas, "filhos" queridos pelo carinho e apoio. Obrigada!

Ao Prof. Dr. **L**aurent Vidal, meu co-orientador, pelo incentivo constante. Tive a honra de segura co-orientação e o privilégio da sua orientação no estágio de doutoramento na França. Foi num cadinho do tempo da minha trajetória acadêmica que o conheci e a afinidade nas idéias concorreu para cimentar esta relação carinhosa de orientação e amizade. Obrigada!

Ao Prof. Dr. **L**eandro Mendes Rocha, pela generosidade intelectual, carinho e amizade. Devo-lhe o apoio e o estímulo, principalmente o incentivo e a contribuição significativa para dar continuidade a minha carreira acadêmica. Obrigada!

A **M**ona Huerta, presidente da Red Europea de Información y Documentación sobre América Latina e do Institut des Hautes Études de L'Amérique Latine pelo acolhimento, carinho e, principalmente por possibilitar-me condições de aproximação com os arquivos e bibliotecas francesas. Obrigada!

A todos os **P**rofessores do Programa de Pós-Graduação em História da UnB que de uma forma ou de outra contribuíram para a realização desse trabalho e para minha

formação acadêmica. Agradecimentos especiais àqueles que tive o privilégio de tê-los como mestres. Em especial a Prof.^a. Dr.^a. **Diva** do Couto Muniz pelo estímulo e atenção. Ao **Washington** e **Pedro**, pela simpatia e disponibilidade permanente na secretaria da PPGHIS. Também aos colegas que daí resultaram.

Aos Profs. Drs. **Eugênio** Rezende de Carvalho e **Maria** do Espírito Santo Rosa Cavalcante pelo incentivo constante. E a **Giorgio** Richard, dileto sobrinho, que brincou com meus riscos e com as fotos, calibrando, reproduzindo e elaborando o desenvolvimento visual das imagens oportunizando o enriquecimento deste trabalho.

Precisaria também citar todos os **Piauienses** que facilitaram minha atividade, forneceram documentos, ou me auxiliaram com suas informações e/ou observações. Como seria muito extenso a enumeração podem eles, entretanto, estarem seguros de que me senti comovida com a extrema gentileza e boa vontade. Aqui preferi reuni-los numa manifestação de reconhecimento comum, testemunha de meu profundo agradecimento. Obrigada a todos!

Aos meus queridos amigos, **Miguel**, **Jacinta** de Fátima, **Helaine**, **Alcedina**. Pelas ansiedades, loquacidades, risadas e momentos de descontração... tudo divertido.

À direção, **Ines** Machado Salim, e administração da "Maison du Brésil"/França, que nos recebeu com carinho e propiciou estadia. Aos funcionários, colegas e amizades, brasileiros e franceses, que me foram proporcionados por meio desse convívio. Particularmente, aos amigos **Genylton**, **Valéria**, **Alzenyr**, **Goretti**, **Saint Clair**, **Peri** e **Rémy**. É um fascínio tê-los conhecido. Agradeço, também, o apoio e carinho dos amigos **Nicole** e família, **Ney** e Família durante minha estada em Paris.

Agradeço também o apoio institucional da **Capes** ao longo do processo de doutorado e a oportunidade do estágio de doutoramento na França. A bolsa foi crucial aos meus estudos.

*Rio Paraíba
que longe
navega em mim....*

SUMÁRIO

ÍNDICE DA ICONOGRAFIA, 12

RESUMO, 14

ABSTRACT, 15

INTRODUÇÃO, 16

Capítulo 01: EU, O RIO , 37

1.1 - Rio Grande dos Tapuias, Punaré, Paraoassú, Parnaíba? Tantos nomes! SOU EU, O RIO, 41

1.2 – ENFIM, O RIO PARNAÍBA – Eu e meus contornos, 48

1.2.1 – EU, O RIO PARNAÍBA: A região... O vale... Porções de mim mesmo, 51

1.2.2 – EU O RIO PARNAÍBA – meus percursos, meus caminhos e minhas chegadas, 62

1.2.3 - O DELTA – Uma Pérola Engastada no Rio Parnaíba?, 86

1.3 – O RIO PARNAÍBA... Meus Sentidos e Significados ao Longo da História, 93

1.3.1 - O RIO PARNAÍBA: A figuração de uma pessoa cantada em verso e prosa, 99

Capítulo 02: NO HORIZONTE DO RIO PARNAÍBA, O PIAUÍ, 116

2.1 - EM BUSCA DO PRÓSPERO: transferir a capital e/ou implantar navegação a vapor?, 116

2.2 - UM CADINHO DA “MODERNIDADE”: Era o “Progresso” que Chegaria Pelo/No/Do Rio Parnaíba, 122

2.3 - NAS TRILHAS DO RIO PARNAÍBA... a transferência da Capital, 133

2.4 - NAS TRILHAS DO RIO PARNAÍBA: a Implantação da Navegação a Vapor, 146

2.4.1 - A Navegação a Vapor nas águas mansas e profundas do rio Parnaíba, 155

2.4.2 - As Companhias de Navegação a Vapor nas águas parnaibanas, 159

2.4.3 - A navegação a vapor no espaço d'águas dos balseiros e/ou d'águas vermelhas, 170

2.5 - O BALANÇO DOS VAPORES na Valsa do rio, 176

2.6 - Espaço D'águas dos Balseiros e/ou D'águas Vermelhas: BALSAS E BALSEIROS, 182

2.6.1 - O Vai-e-Vem das Balsas no Balanço das Águas Parnaibanas, 191

Capítulo 03: ÁGUAS DE LONGAS BEIRAS... RIO PARNAÍBA, 195

3.1 - Breves Notícias da Capitania de São José do Piauí, 197

3.2 – RIO PARNAÍBA... Estrada Líquida Fluída, 202

3.3 - CIDADES-BEIRA: Criações do Rio Parnaíba, 207

3.3.1 - BEIRAS... Linhas mestras do vale parnaibano, 208

3.4 – CIDADES-BEIRA: Surgimentos e Ressurgimentos, 220

3.4.1 – Espaço D'águas dos Marinheiros do Mar e/ou D'águas Salgadas e Espaço D'águas dos Marinheiros do Rio e/ou D'águas Doces: Surgimentos e Ressurgimentos, 222

3.4.2 – Espaço D'águas Balseiros e/ou D'águas Vermelhas e Espaço D'águas Encachoeiradas: Surgimentos e Ressurgimentos, 226

3.5 – O Nascedouro da Cidade-Beira Parnaíba, 229

3.5.1 - O Reflorescer da Cidade-Beira Parnaíba, 237

3.6 - FLORIANO: O Nascer de uma Cidade-Beira, 252

3.6.1 - Conformação da Cidade-Beira Floriano: “RUAS E ARQUITETURA”, 261

3.6.1.1 - “RUAS E ARQUITETURA”: O Alvorecer da Cidade-Beira Floriano, 262

3.6.2 – COMÉRCIO/NAVEGAÇÃO/CAMPOS DE POUSO: o entrelaçamento da conformação das ruas em Floriano, 275

Capítulo 04: O COMÉRCIO E A NAVEGAÇÃO A VAPOR NO BALANÇO DAS ÁGUAS PARNAIBANAS, 302

4.1 - IMPÉRIO DAS ÁGUAS PARNAIBANAS: a transnacionalidade, 332

4.2 - ENTRE A NAVEGAÇÃO A VAPOR E O COMÉRCIO NO RIO PARNAÍBA: a construção do porto, 340

4.3 - ENTRE SUCESSOS E FRACASSOS: o fim da navegação a vapor, 349

CONCLUSÃO, 366

FONTES, 376

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS, 385

ÍNDICE DA ICONOGRAFIA

Figura capa – Imagens fotográficas: Barca de Buriti. Embarcações no Porto Fluvial de Parnaíba. Embarcações e do Navio no Porto Fluvial de Floriano. Construções a Beira-Rio Parnaíba na Cidade-Beira Parnaíba

Figura 01 - Adaptação do Mapa do Império do Brasil -1822-1889. Destaque: Região Nordeste do Brasil, 52

Figura 02 - Adaptação do Mapa da Bacia do Nordeste. Destaque: Bacia do Parnaíba, 53

Figura 03 - Desenho da paisagem geográfica do Piauí. Spix e Martius, (1976, p. 208), 55

Figura 04 - Desenho de Palmeira no vale parnaibano. Spix e Martius, (1976, p.225), 57

Figura 05 – Imagem Fotográfica da Floresta de Carnaúba no vale do rio Parnaíba, 59

Figura 06 – Imagem Fotográfica da Floresta de Babaçu no vale do rio Parnaíba, 61

Figura 07 – Adaptação do Mapa Físico da Região Nordeste. Destaque: Representação da Bacia Parnaibana, 62

Figura 08 - Adaptação da Representação da Bacia Parnaibana,65

Figura 09 – Adaptação do traçado do rio Parnaíba “Espaço d’aguas encachoeiradas”, “Espaço d’aguas dos balseiros e/ou d’aguas vermelhas”, Espaço dos marinheiros do rio e/ou d’aguas doces” e “Espaço dos marinheiros do mar e/ou d’aguas salgadas”, 67

Figura 10 – Adaptação do traçado do rio Parnaíba apresentando espaços conforme seus aspectos físico-geográficos em relação à profundidade de suas águas, das embarcações e dos calados apropriados a cada trecho, 69

Figura 11 – Adaptação do traçado do rio Parnaíba, os três braços, as cinco bocas e o delta, apresentando composição dos espaços conforme seus aspectos físico-geográficos em relação à profundidade de suas águas, das embarcações e dos calados apropriados a cada trecho e que trafegaram em seu leito, 70

Figura 12– Adaptação do Mapa Econômico do Brasil, Séc. XIX. Destaque: representação limítrofe do Rio Parnaíba em toda sua extensão, 71

Figura 13 – Mapa das Nascentes do rio Parnaíba com seus afluentes, 73

Figura 14 – Adaptação do Mapa da Nascente do Parnaíba, do seu curso inicial e das Cachoeiras. Destaque: Cachoeiras, 81

Figura 15 – Adaptação do traçado do rio Parnaíba com os três canais/braços, as cinco bocas, o delta. e os “Espaço d’aguas encachoeiradas”, “Espaço d’aguas dos balseiros d’aguas vermelhas”, “Espaço dos marinheiros do rio e/ou d’aguas doces” e “Espaço marinheiros do mar e/ou d’aguas salgadas”, 88

Figura 16 - Imagem fotográfica do Vapor Piauhy, 165

Figura 17 - Imagem fotográfica do Vapor Manoel Tomás, 165

Figura 18 - Adaptação da Réplica do Vapor da Empresa Fluvial Oliveira Pearce & Cia, 172

Figura 19 – Foto de Barca de Buriti ancorada no porto da cidade-beira Floriano, 175

Figura 20 - Mapa da Capitania de São José do Piauhy. Primeira Divisão Política, 1762, 200

Figura 21 – Adaptação do Mapa do Povoamento do Brasil no Século XIX. Destaque: Região do Piauí, 201

Figura 22 – Adaptação do traçado do rio Parnaíba apresentando as cidades-beira maranhenses surgidas face a face com as piauienses ao longo do rio Parnaíba, 225

Figura 23 - Adaptação do traçado do rio Parnaíba apresentando as cidades-beira surgidas ao longo do rio Parnaíba, 228

Figura 24 – Imagem Fotográfica da Casa Grande da Parnahyba, 235

Figura 25 – Imagem Fotográfica da Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos, 236

Figura 26 - Imagem Fotográfica da Loja Matriz da Casa Inglesa, 238

- Figura 27** - Anúncio publicitário da empresa Franklin Vera & Cia, 241
- Figura 28** - Anúncio publicitário da Casa Marc Jacob de 1937, 241
- Figura 29** - Foto da Rua Grande, de Parnahyba, no início do Século XX, 245
- Figura 30** - Foto do porto fluvial da cidade-beira Floriano com Barcas ancoradas no porto e um navio a vapor que fazia manobra ao centro no rio Parnaíba, 256
- Figura 31** - Imagem fotográfica do prédio do Estabelecimento Rural São Pedro de Alcântara. Floriano-PI, 264
- Figura 32** - Imagem fotográfica do telhado da casa Sr. Filadélfio Freire de Castro, 268
- Figura 33** - Imagem fotográfica dos cargueiros d'água na rampa do rio Parnaíba em Floriano, 269
- Figura 34** - Imagem fotográfica de um navio a vapor rebocando barcas no porto da cidade-beira Floriano, 276
- Figura 35** - Anúncio publicitário da empresa Christino Castro & Irmãos. Floriano-PI, 281
- Figura 36** - Foto da frota de caminhões da empresa Christino Castro & Irmãos. Floriano-PI, 282
- Figura 37** - Anúncio publicitário da firma "Diocleciano Ribeiro & CIA.", 283
- Figura 38** - Imagem fotográfica do vapor Afonso Nogueira ancorado no porto fluvial da cidade-beira Floriano, 284
- Figura 39** - Imagem fotográfica da barca Santa Maria ancorada no porto fluvial da cidade-beira Floriano, 285
- Figura 40** - Anúncio publicitário da Empresa de Comércio e Navegação de João Luiz da Silva. Sediada em Floriano, 285
- Figura 41** - Foto da Lancha Rosicler ancorada no porto fluvial da cidade-beira Floriano, 287
- Figura 42** - Foto de barcas e florianenses em sua freqüentação cotidiana de lazer no porto fluvial da cidade-beira Floriano em meados das primeiras décadas do século XX, 297
- Figura 43** - Adaptação do traçado do rio Parnaíba apresentando as cidades-beira Parnaíba, Floriano e Teresina, 300
- Figura 44** - Adaptação do Mapa Mundi. Destaque: Países importadores dos produtos piauienses, 305
- Figura 45** - Adaptação a partir do Mapa Mundi. Destaque: representação dos países exportadores e produtos importados pelo Piauí, 307
- Figura 46** - Adaptação a partir do Mapa Mundi. Destaque: Representação dos produtos exportados pelo Piauí e os respectivos países importadores, 309
- Figura 47** - Imagem da tabela de exportação da cera de carnaúba pelo Piauí nos anos de 1906 a 1930, 314
- Figura 48** - Tabela do movimento de entrada e saída de navios no porto de Parnaíba nos anos de 1850 a 1864, 320
- Figura 49** - Imagem fotográfica da vista do porto de Parnaíba com embarcações ancoradas, 321
- Figura 50** - Anúncios publicitários das firmas estabelecidas na cidade-beira Floriano. 01 - Casa Comercial de Francisco Cavalcante; 02 - Leônidas Leão & Filhos; 03 - Raimundo Mamede de Castro; 04 - J. V. de Carvalho; 05 - Calixto Lobo, 324/325
- Figura 51** - Anúncio publicitário da empresa Booth Line, 328
- Figura 52** - Imagem fotográfica de um embarque de babaçu no Porto Salgado. Parnaíba-PI, 329
- Figura 53** - Anúncio publicitário da Ferragista Franklin Vera & Cia. Parnaíba-PI, 331
- Figura 54** - Foto da descarga de duas locomotivas no trapiche de Amarração, em 1918, 344

RESUMO

Esta tese trata da história do rio Parnaíba de 1850 a 1950. Neste trabalho analisamos o rio como espaço social vivido no contexto das transformações sócio-espaciais do Piauí. Abordamos, ainda, a história da navegação a vapor e suas distintas representações a partir das relações espaço, tempo e história. A navegação apresentou-se como recurso primordial para promover o desenvolvimento do Piauí. Sua implantação se explica por meio das forças econômicas e políticas geradas e mantidas pelas relações do tipo capitalista. Nesse sentido, a sua implantação pauta-se em vicissitudes que contemplam as dimensões nacional e regional. Trata-se do processo de incorporação econômica da região, e conseqüentemente, do rio Parnaíba ao país. Essa incorporação se dá no bojo de uma política emanada do poder imperial e articulada com o processo de amadurecimento do capitalismo. Em nossa reflexão, tomamos por base o discurso nacional do desenvolvimento e do "progresso" entendido como modernidade. Nossa análise ressalta a transformação do rio em estrada líquida fluída e no principal eixo econômico que integrou comercialmente as cidades-beira-rio Parnaíba entre si e, estas com o resto do país e do mundo. Em conseqüência da navegação a vapor edificou-se ao longo do rio Parnaíba uma das mais grandiosas paisagens humanizadas. Nesse sentido, a navegação a vapor foi quem mudou e/ou configurou a fisionomia do vale do Parnaíba. Sua implantação intimamente ligada ao extrativismo, provocou mudanças nas estruturas sociais existentes e abriu um novo espaço para as relações humanas e comerciais da região. O Piauí, por sua vez, se inseriu no mercado globalizado das importações/exportações. A exploração das atividades extrativistas, a sua comercialização aliadas a navegação a vapor foi o instrumento que corroborou para que o rio Parnaíba se concretizasse como rio de integração comercial com forte vocação internacional.

Palavras-chave: rio Parnaíba, cidades-beira, navegação a vapor, representações, espaço-tempo, transnacionalismo.

ABSTRACT

This thesis deals with the history of the Parnaíba's river from 1850 to 1950. In this work we analyze the river as a social space in the context of social and regional changes. We approach the history of the steam navigation and its distinct representations using the relations of space, time and history. The navigation is presented as primordial resource to promote the development of the state of Piauí. Its implantation is explained by economic and politics forces driven by capitalist relations, considering national and regional dimensions. It talks about the process of economic incorporation of the region and consequently of the Parnaíba river to the country. This incorporation takes place in a moment of imperial politic power exerted with the development of the capitalism. In our work, we approach the national speech of the development and progress as modernity. Our analysis emphasizes the transformation of the river in liquid road and in main economic course that commercially integrated Parnaíba's "city-side-river" between itself and with the rest of the country and world. In consequence, the steam navigation was built along the Parnaíba River as a huge humanized landscape. In this direction, the steam navigation changed and configured the appearance of the Parnaíba valley. Its implantation, closely linked to the extractives, caused changes in the existing social structures and opened a new space for human and commercial relations of the region. Piauí, in its turn, inserted in the globalized market of the imports and exports. The exploration of the extractivist activities and its commercialization allied to the steam navigation were instruments that collaborated to the recognition of Parnaíba River as commercial integration river with strong international vocation.

The work demonstrates that the river contributed to the occupation of the Parnaíba valley, having strong influence in the constitution and consolidation of the regional urban net. This process suffers a difficult moment after the World War II when products that were exported by the river lose importance in the international context. At the same time, there is a reorientation in the public politics that start to privilege the highways, causing a reorientation and change in social-spatial course of the region.

Key words: Parnaíba river, side-river cities, steam navigation, representations, time-space, transnacionalism.

INTRODUÇÃO

Era uma vez um rio...

Muitas histórias já foram contadas com a paixão ou o desprezo dos sentimentos. Mas o rio Parnaíba é um deslumbramento! Tão sensível e expressivo, tão natural... ele é "muro" que separa o Piauí do Maranhão... de lá é Timon...de cá Teresina... aqui teve porto... no rio teve navegação a vapor... Nas agruras do tempo, os seus restos de outrora tinha toda uma forma, uma alma. É logo a partir do rio que sobem os caminhos altos e rebeldes, são as avenidas... O rio funde-se ao entorno, como se soubesse que apenas dessa fusão pudesse nascer uma região singular, que pessoas anônimas ajudaram a edificar. São as cidades-beira. A sua alma pareceu-nos profunda e profética, os costumes rigorosos, mas não severos...As ruínas do que foi a navegação a vapor no rio Parnaíba e a sua importância naquele contexto infundiu em nós uma doce melancolia. Num desenho de pompas, num sonho econômico e numa impraticável fé de liberdade nos despertou interesse. Pareceu que ali naquela "velhice" havia uma paixão e um selo de resistência. O rio passou desde então povoar nosso imaginário.

Admitimos que não é fácil escolher o caminho para chegar ao personagem-rio. Será preciso reinventar cores, transpor dimensões de espaço e tempo, ultrapassar velocidades físicas e de pensamento. E, sobretudo, variar uma linguagem. Assim sendo, convidamos-lhes a nos acompanhar nessa viagem, por suas águas e beiras. Silêncio! Inicialmente ouviremos a voz do rio. Quanto à paisagem devemos senti-la em toda a complexidade das implicações humanas. Será preciso flagrar a vida, no momento de maior expressividade fisiográfica de sua humanidade. Este rio parece ter forma humana e alma. Ele se parece com uma pessoa. Este rio, esta "pessoa", identifica-se, tem uma face e um nome, chama-se Parnaíba. Como desenho é forte e doce pela cores, pela expressão, violento e carinhoso. É violento pelo arrojo dos seus arremessos e carinhoso pelos discretos movimentos. Ele é forte nas suas linhas. Apresenta personalidade própria, caráter. Ele vai por ali e acolá... É assim correndo que dá vida, se personaliza, e humanamente se diviniza. A vida se espelha nas suas águas e beiras. Segue-se o rio adoçando suas formas encantadoras. Paralelo ao seu curso a vida... Um rio assim lento, por vezes violento, que leva ao esquecimento de nós mesmos, tem que ter história. No seu "dom" de fazer esquecer fez pompa de a gente nesta viagem se lembrar dele. Falar e viajar nele será mergulhar as mãos

nas águas mais vivas de suas entranhas.. Historicamente partiremos do Império. Nosso trajeto prevê paradas...!

Para realizar nossa viagem propomos analisar o rio Parnaíba como espaço social vivido. É também nosso objetivo analisar as distintas representações do rio e da vida cotidiana do povo beiradeiro¹ reconstituindo assim, a história do processo social que ocorreram nas águas e margens do rio Parnaíba no período de 1850 e 1950. Quem nos ajuda nessa complexa tarefa é o historiador francês Fernand Braudel ao enfatizar “... para mim a história é a soma de todas as histórias possíveis: uma colocação de ofícios e de pontos de vistas, de ontem, de hoje e de amanhã. [...] O único erro a meu ver, residiria em escolher uma destas histórias desprezando as restantes”. (BRAUDEL: 1972, p. 27).

Investigar-se-á como se deu a transformação socio-espacial do Piauí. Sabe-se que o rio Parnaíba propiciou a povoação em suas beiras, portanto, as cidades que lhe margeiam são “cidades-beira” por excelência. Percebemos, na pesquisa empírica, que para compreender a composição histórico-social do rio Parnaíba e sua navegação atinamos para suas ressonâncias na vida cotidiana urbana, política e administrativa das cidades-beira. Percebemos, também, entre as cidades que lhe margeiam, que as cidades de Floriano-PI e Parnaíba-PI assumiam importância histórica ao longo do rio e apresentavam preliminarmente as características de legítimas cidades-beira. Assim sendo, destacamo-nas para seguir os estudos e análises proposta neste trabalho de tese. Elegemo-nas porque entendíamos que a partir de uma análise dos seus processos históricos se compreenderia o significado que exerceu o rio em suas vidas cotidianas urbana, política e administrativa. Nesse caso, seria, antes de tudo, compreender a composição histórica e social do rio Parnaíba. Objetiva-se, ainda, compreender os traços fundamentais e as transformações ocorridas no espaço urbano de ambas as cidades, levando em conta a navegação a vapor no leito do rio Parnaíba e os acontecimentos nacionais, regionais e/ou internacionais que se apresentarem como propulsores do desenvolvimento tanto da navegação a vapor quanto do comércio e da configuração espacial do vale do rio Parnaíba.

Outro aspecto abordado será a história da navegação a vapor em seu leito e suas distintas representações a partir das relações espaço, tempo e história, no período de 1850 a 1950. Para tanto, neste trabalho o rio será o fio condutor para se descobrir a realidade instituída por sua presença e suas águas. Representa, sobretudo, uma abertura de perspectiva

¹ Os beiradeiros a que me refiro são homens, mulheres, jovens e crianças que nascem, vivem e/ou se criam às beiras: beira-rio, beira-mar, beira-lago, beira-estrada, beira-pista (aviões), beira-caminho, beira-faixa, beira-rodovia. Quando se trata de rios de água doce esses beiradeiros são comumente denominados de “ribeirinhos”.

de pesquisas para um estudo sobre um rio de integração, mas de integração comercial com forte vocação internacional. De resto, para se apurar a vida e a função histórica atribuídas ao rio Parnaíba é preciso se abalçar num manancial de informações do passado do Piauí e, conseqüentemente, do rio Parnaíba, ambos indissolúvelmente ligados. Por fim, a questão central constituir-se-á em interrogar o rio Parnaíba sobre seus variados papéis ao longo de sua história.

O rio Parnaíba é via regional que transporta(va) mercadorias, pessoas, e conseqüentemente suas representações. Sua representação como vetor de integração, de desenvolvimento da região e a sua utilização foi realizada quando teve início a estruturação das bases de desenvolvimento da Capitania do Piauí. Em nossas pesquisas empíricas o rio Parnaíba apresentou um passado de navegabilidade que foi implementada e oficializada no Segundo Reinado. Os vapores representavam desenvolvimento, meio precursor e animador, no sentido de levar a província à prosperidade. Eram tidos como suporte material com função de ligar, unir espaços e gentes. Esta navegação manteve-se até o final da década de cinquenta do século XX. O rio Parnaíba também, apresentou dificuldades de navegação tal a sua complexidade fluvial e seu singular papel como rio que caminha para o litoral. Odilon Nunes (1972) informa que os desastres marítimos eram uma constância. Sendo assim, representou, também, sofrimento, perda e desolação. Nesse sentido, a história da navegação no rio Parnaíba se apresentou ambígua. Mas o que torna o rio Parnaíba e suas relações com os beiradeiros um fenômeno original? Como pode um rio adverso, de difícil navegação servir de instrumento ideal de povoação? A partir de que momento da história da região foi atribuído ao rio Parnaíba a função de povoar e integrar? Qual o papel da navegação e do tráfego fluvial ao longo de toda sua extensão? A navegação a vapor concorreu para seu desenvolvimento, e serviu de estímulo ao desenvolvimento da província? Em que medida e de que modo ganhou a dignidade de rio de povoação e integração? O que faz do rio Parnaíba um rio de integração comercial com vocação internacional? A geografia física, as vantagens e desvantagens naturais e econômicas, inclusive meios de transporte determinaram com antecedência o esboço geral da sua planta como via fluvial – estrada líquida? Estas são algumas questões norteadoras que esta pesquisa levanta, visando contribuir para a elucidação histórica da navegação a vapor no rio Parnaíba e com a discussão das relações sociais e culturais da região na formação da identidade beiradeira. Respondê-las é uma das tarefas principais que propomos neste trabalho de tese.

Por vezes é difícil determinar onde começa a história de um rio. Eles são construtores de “mundos sociais” e aglutinam em torno de si uma boa quantidade de

representações como “lugar de significação” que são. Servem de baliza ou marco quase míticos para estratégias sócio-culturais. Eles significam muito mais do que acidentes geográficos traçados nos mapas. Os rios não são simples suporte físico. É paisagem, lugar onde as pessoas se abrem aos mistérios da natureza, ao patrimônio simbólico, possibilitando a interpretação como terreno da criação cultural, passagem de forças e encontro dos indivíduos. A categoria rio² representa um sistema, indicador da situação espacial, concebido com base nas relações entre natureza e pessoas. Eles têm história. Assim sendo, parto do pressuposto do historiador Lucien Febvre em que diz; “os rios também têm história”. (FEBVRE: 2000, p.09).

Como Lucien Febvre ousamos dizer que o rio Parnaíba também tem história. Há um todo de atividades que explicam a íntima ligação do indivíduo e o rio ao longo de toda a história. E de maneira tal, que estudá-lo e descrevê-lo seria fazer a leitura de um rio que perfila no traçado de um grande rio histórico cuja vida geral nutriu-se de vidas locais. Eixo vital, não se resigna a um limite. É ele poderoso, cria entre os beiradeiros uma solidariedade certa de cultura e gostos. As cidades-beira é que assinalam as paradas. Há nelas diferenças históricas ou culturais, mas há também os fundamentos que constituem hábitos semelhantes, usos e costumes, folclore, tradições, lendas, sentimentos, paixões que circulam no/do rio. Estão lá com suas transformações, crescimentos, regulamentações ou vice-versa ocupando as margens do Rio Parnaíba. E se penetrarmos em seus passados, em suas histórias, em suas estruturas sociais, as semelhanças aparecerão assim como as diferenças. Elas são as magníficas criações do grande rio, e diríamos que juntas, formam a grande história do rio. Este rio oferece toda uma história das relações pela água, embrião de cidades futuras, antes de tudo, é via fluvial, uma via regional que transportava mercadorias, pessoas. Suporte e fundamento das cidades-beira. O rio Parnaíba é margeado por cidades piauienses e maranhenses em todo seu curso. Para representá-las vamos dar ênfase às piauienses, em especial a cidade Floriano e Parnaíba por estarem localizadas dentro do nosso recorte

² Entendemos rio como categoria de análise. Cf dicionário Houaiss, Categoria: conjunto de pessoas ou coisas que possuem muitas características em comuns e podem ser abrangidas ou referidas por um conceito ou concepção genérica; classe, predicamento. 1.1 Filosofia no aristotelismo, cada um dos conceitos que formam o conjunto dos gêneros ou divisões primeiras do ser (substância, qualidade, relação etc.) 1.2 p. ext. Filosofia em Immanuel Kant (1724-1804), cada um dos conceitos fundamentais do entendimento puro (unidade, pluralidade, totalidade etc.), que são formas a priori capazes de construir os objetos do conhecimento. 1.3.p.ext. filosofia: cada um dos conceitos genéricos, abstratos, fundamentais, de que se pode servir a mente para elaborar e expressar pensamentos, juízos, julgamentos etc. 2. p.ext.grau negativo ou positivo de excelência; qualidade 2.1 p ext. característica superior ou atributo distintivo positivo que faz alguém ou algo sobressair em relação a outros; [...] 6. ling. cada uma das classes de elementos do sistema lingüístico, organizada de acordo com um determinado critério: semântico, gramatical, funcional etc. categoria de palavras, c. do tempo. c. do gênero, c. do discurso.

espacial, e devido as particularidades da história de suas formações e expansão. As situações específicas dos surgimentos e ressurgimentos e a importância da navegação a vapor no rio Parnaíba para tais ocorrências constituirão um dos capítulos deste trabalho de tese.

Entendemos o rio enquanto produto e produtor histórico e social que tem relações com a sociedade e seu conjunto, com seus elementos constitutivos e com sua história em particular. Destarte, propomos analisar o espaço do rio enquanto condição e meio da reprodução social, o que nos obrigará pensar e discutir o papel da sociedade beiradeira em sua vida cotidiana. E, quando falamos de “cotidiano” é preciso desvendar o que recobre esta invenção. Sua concepção é mais ampla. Existem muitas “cotidianidades”. É preciso entender, antes de tudo, que o cotidiano está presente em todas as esferas de vida do indivíduo. O cotidiano e a cotidianidade existem, penetram eternamente em todas as esferas da vida. Vale sublinhar que para os autores ligados à Escola dos Annales, a história da vida cotidiana não é definida somente pelo estudo do habitual, nem é concebida como a descrição do cenário de uma época. Sua concepção é mais ampla. Assim sendo, entendemos a vida cotidiana como o conjunto de atividades que caracteriza a reprodução dos indivíduos singulares que por seu turno, criam a possibilidade de reprodução social.

Lembramos, portanto, que as relações do rio com as “cidades-beira” são determinadas no cotidiano urbano. Ela não existe dissociada da gente que lhe dá conteúdo. Vale lembrar que o conceito de cotidiano nos remete, de imediato, à cultura de uma sociedade, isto é, a uma concepção multidimensional da realidade social. Entendo que o estudo do cotidiano deve ser feito por meio do estudo do habitual, mas de um habitual imbricado na análise dos equilíbrios econômicos, sociais e culturais. Vanessa Maria Brasil entende que “as práticas, sejam elas sociais, políticas, econômicas ou culturais, são instituídas e, ao mesmo tempo, instituidoras de representações utilizadas pelos indivíduos para dar sentido a seu mundo. Portanto, é a partir de suas práticas cotidianas que a população ribeirinha passa a falar de suas emoções...”. (BRASIL: 1999, p.38).

Propusemos analisar o rio Parnaíba como espaço social vivido. Analisar a história da navegação a vapor em seu leito, e suas distintas representações a partir das relações espaço, tempo e história, na segunda metade do século XIX e primeira metade do século XX. Contudo o ponto que desejamos demonstrar é o das atividades que demarcaram o espaço ou ajudou a construí-lo. Há todo um sistema de ações, concreto e visível, na constituição do espaço das cidades-beira Parnaíba, assim como há atividades igualmente distintas. Sabemos que cada sociedade tem uma gramática de espaços e temporalidades para existir enquanto um todo articulado e, isso depende fundamentalmente de atividades que se

ordenam permitindo sensibilidade e forma de organização. Sabemos, ainda, que nas cidades-beira, os espaços se confundem com sua própria ordem social e pode-se dizer que o espaço não existe como uma dimensão social independente e individualizada, estando sempre misturado, interligado, ou embevecido a outros valores que lhe servem de orientação geral de crescimento. Um lugar assim tem fechamento e proximidade dos elementos. É mais denso que seu entorno e permite a dialética da partida e do retorno. As cidades-beira são sempre a possibilidade desses trajetos que são nossos percursos, destino, trajetória da alma. Descobrir essas conexões impulsoras nos obriga estudar as cidades-beira parnaibanas sendo capaz de captá-las em seu movimento. E o seu movimento é sempre no sentido das relações humanas. Naturalmente levamos em conta também aspectos econômicos e políticos. Nossa análise tem, pois por objetivo principal as idéias e ações que forneceram a base para o surgimento das cidades-beira.

Esta pesquisa promoverá um olhar interdisciplinar do objeto enfatizando esta via como princípio metodológico da História Social. Uma vez que vamos trabalhar o rio Parnaíba nas perspectivas da história social, cultural e geográfica, teremos que recorrer a Peter Burke ao advertir os historiadores sociais que "... com a geografia os historiadores podem aprender a considerar a teoria do lugar central, a teoria da difusão espacial de inovações ou a teoria do espaço social". (BURKE: 2002, p.36).

Sem dúvida, estamos diante de um quadro vasto e complexo, tanto do ponto de vista de categorias sociais quanto pelo movimento de renovação historiográfica em que se verificou o surgimento de novos campos que herdaram os temas e as problemáticas das mentalidades. É importante ressaltar o fato de que uma análise do processo social de um rio significa caminhar em busca da História Social. Porquanto essa abordagem enseja uma discussão historiográfica pensada no campo de possibilidades aberto pelas novas perspectivas da História Social que, segundo Fenelon (1993) "ampliou o mapa do conhecimento histórico e legitimou novas áreas para investigação".

De fato, a História Social foi reivindicada por diversos historiadores como abordagem capaz de recortar um campo específico de problemas a serem formulados à disciplina histórica. Parafraseando Bernard Lepetit (1995) no ponto de partida desse novo momento historiográfico propuseram a definição de um programa de pesquisa novo. Propôs, inicialmente, reordenar a hierarquia dos interesses da disciplina pondo como prioridade o problema das identidades e das relações sociais. Sugeriu, ainda, uma história das mentalidades mais rigorosa que tratasse de evocar os homens e que não considerasse que eles vivam somente dentro de um universo de representações indiferentes às situações das

quais eles se achavam ativos. Tratava-se de opor contra uma história quantificada das estruturas sociais afirmando que os “homens” são ativos dentro das categorias sociais. Propôs, aos historiadores, atenção detalhada à sociedade, e de analisar esta como uma categoria da prática social, isto é, de considerar que as relações sociais não são de natureza, mas somente de usos. Propôs ao novo programa de pesquisa uma abertura para as ciências sociais e a contribuição mais particular da disciplina histórica ao conhecimento social. (LEPETIT: 1995, p.13).

Pensar o rio na perspectiva aqui analisada significa pensar a sociedade em movimento. Nesse sentido nos apoiamos em Lucien Febvre que enfatizou: “Repito, portanto: não há história econômica e social. Há somente história, em sua unidade. A história que é, por definição, absolutamente social. [...] ...o objeto de nossos estudos não é um fragmento do real, um dos aspectos isolados da atividade humana, mas o próprio homem, considerado no seio dos grupos de que é membro”. (FEBVRE: 1970, p.40-41). Enfim, a relação do homem com a natureza. Por tudo isso a história social é dinâmica e está vinculada ao estudo da sociedade.

Roger Chartier acredita não ser possível entender uma história social desconectada de uma história cultural, posto que, as representações são produzidas a partir de relações sociais. Este historiador defende a necessidade de buscar o social propondo um conceito de cultura enquanto prática sugerindo para o seu estudo as categorias de representação. Ele pensa a representação como algo que permite “ver uma coisa ausente quer como exibição de uma presença”. (CHARTIER: 1990, p.13). Partindo dessa premissa pretendo elaborar um melhor contorno de entendimento e aproximação do estudo das representações. Uma vez que, parafraseando Hebe Castro, deste ponto de vista as representações são “textos” passíveis de serem culturalmente interpretados, o que determina um especial interesse do ponto de vista da análise social. (CASTRO: 1997, p.52).

Esta postura é relevante para o modo de investigação e interpretação que propomos, pois entendemos o processo sócio-cultural como um fenômeno originado, e desenvolvido no tempo e no espaço. Neste sentido, consideramos a confirmação de que o processo histórico sócio-cultural origina-se na idéia de que a legitimação social deve-se, essencialmente, à qualidade das suas representações simbólicas, das formas e natureza das suas relações de reciprocidade e diálogo com o espaço mais amplo e denso da cultura vivida de cada época, também, experimentadas pelos participantes mais ou menos ativos e notórios deste espaço. Assim sendo, o rio Parnaíba, sob a égide social, será tomado por nós, como um ente histórico, em parceria ou em cumplicidade, com a criação do imaginário cultural

das comunidades beiradeira. Na história do rio Parnaíba depara-se com quadros diversos como: o espaço e o tempo, o encontro e a conquista, a navegação e as embarcações, entre elas o barco a vapor, a lenda e a poesia, a iconografia e a paisagem, o rio e a cidade, etc. Pensar, falar deste rio será empreender uma reunificação capaz de (re)constituir as atitudes sensíveis para perceber, sentir, compreender e exprimir a complexidade de estar envolvido em percursos individuais e coletivos que se revelam tributários de representações, visões de mundo, crenças, medos, emoções, lendas, poesias, etc. Nessa relação histórica e simbólica nota-se suas funções e representações.

A partir de todas essas considerações podemos afirmar que o estudo do rio Parnaíba se confrontará com várias realidades, podendo, inclusive, definir realidades diversas. Assim sendo, o estudo sobre rios, por sua complexidade, possui capacidade de destruir as fronteiras interdisciplinares. No rio os fatos cotidianos possuem uma dimensão diferente e original, pois desenvolvem uma outra forma de reflexão. Possui sua própria leitura de mundo nos seus desdobramentos de linguagem e símbolos. Uma das realidades definidas pelo rio é a “cidade-beira”. Sabe-se, contudo, que a cidade enquanto produto histórico e social tem relações com a sociedade e seu conjunto, com seus elementos constitutivos e com sua história em particular. Neste sentido é, antes de tudo, um resultado sócio-cultural. Aqui o estudo da interligação do rio na cidade-beira está circunscrito pelo alcance de cada significação, as quais nos determinou metodologias próprias e linguagens adequadas para a finalidade inerente.

Entre as cidades que margeiam o rio Parnaíba do lado piauiense escolhemos para representá-las e para seguir os estudos e análises propostas neste trabalho de pesquisa, as cidades-beira Floriano e Parnaíba. Elas apresentaram preliminarmente as características de legítimas cidades-beira. Conceituamos como cidade-beira aquelas que se apresentam com fortes definições em seguir e/ou de perseguir as beiras seja, beira-mar, beira-rio, beira-lago, beira-rodovia, beiras-estrada, beira-faixa, beira-pista etc.. O diferencial importante que devemos reter entre cidade-beira e cidade ribeirinha é que esta última assim se denomina por se encontrar às margens de águas doces, rios, ribeirões e córregos e aquela além das ribeiras de águas doces margeia também as águas salgadas e os diversos meios de circulação e de contatos³.

Partimos da constatação de que as cidades-beira-rio Parnaíba não existem a priori, são resultado de uma série de acontecimentos que possuem historicidade. As cidades

³ Via férrea, estradas, caminhos, rodovias, pistas de pousos, vizinhanças de um modo geral, etc.

numa fração de espaço é projeção das heranças históricas. É projeção dos esforços econômicos, administrativos, arquitetônicos e de hábitos e aspirações quotidianas. Elas fundam-se numa mistura de funções e nunca nos aproximamos mais de seus segredos do que quando nos ocupamos das condições que geram suas diversidades. As suas realidades, as formas de ocupação, as origens dos seus habitantes e suas ligações com as mudanças e expansão do espaço constituem o sentido da história do rio Parnaíba. Essa perspectiva permite que se rompa com a unidade que nunca existiu e que reclama por uma história própria.

Quanto ao conceito de “beiras” ressaltamos, que esta não é uma característica singular, pois detectamos essa peculiaridade em alguns estudos e localidades quando fizemos a pesquisa sobre a cidade de Uruaçu.⁴ Nesta oportunidade, tivemos contato com uma bibliografia diversificada, trabalhamos com estudiosos distintos e complexos, tais quais, historiadores, antropólogos, literatas brasileiros e latino-americanos, que por sua vez desenvolveram em suas obras discussões pertinentes ao conceito de cidade-beira que vínhamos desenvolvendo. Evidenciamos que as cidades cujo surgimento e/ou crescimento se dava à beira-rio tiveram essa tendência alterada se dispendo ao longo das rodovias como ficou constatado por Velho (1972) em Marabá, por Almeida (1974) em Santarém e Itaituba e por nós em Uruaçu. Sobre cidades, a bibliografia é ampla, mas são bem raros os estudos que abordam a questão das “beiras” como elementos propulsores de sua expansão. Quanto a bibliografia que aborda as discussões sobre “beiras” nos servirão de parâmetro neste trabalho de tese as de: Jacqueline Beaujeau-Garnier (1980), Carlos A. C. Lemos (1985), Otávio Guilherme Velho (1979) Alfredo Wagner Berno de Almeida (1974), e Gercinair Silvério Gandara (2002). Vale dizer que as discussões de beira têm pertinência com o conceito de cidade-beira que vimos desenvolvendo e nos subsidiarão nesse trabalho de tese.

Diante do exposto, podemos dizer que, para a análise das representações do rio Parnaíba, há, “um sentido histórico”, não apenas no que se refere ao passado, mas em especial, à sua presença e suas impressões. Nossa discussão teórica se originou de diferentes teses defendidas, no Brasil e no mundo, dentre as quais, os rios têm história, tem personalidade, e aquela que advoga a existência de outras margens e são expressas de formas

⁴ Desenvolvemos um trabalho de pesquisa para obtenção do título de Mestre no Programa de Pós-Graduação em História da UFG que se baseou, de modo especial, em investigações sobre a cidade de Uruaçu-Go no período de 1910 a 1960. Visou em linhas gerais, conhecer as tendências do seu crescimento e perceber as influências que determinaram sua expansão, mas a dissertação teve como eixo norteador as reflexões sobre os conceitos de beira e fronteira, onde a cidade aparece com uma forte prefinição em perseguir as beiras (rio, pista, caminho, estradas/rodovias, lago), também como um lugar-fronteira, um lugar de afluência, de encontro, de diferenças, de “modernidade” e modernização, de busca do novo, mas também das permanências do “velho”.

diferentes em universos culturais, sociais e econômicos heterogêneos. Assim para maior aprofundamento dessa pesquisa várias obras bibliográficas de outros rios nos darão subsídios.⁵ Baseamos, também, em obras bibliográficas teóricas diversas.⁶

Procuramos, ainda, nos atentar para o elencar de um referencial teórico que pudesse dar conta de uma compreensão mais elaborada da complexidade que se estabelece em torno do espaço vivido. Foi no decurso da busca de um referencial teórico-metodológico adequado a esta pesquisa que, também, as categorias Tempo e Espaço se apresentaram como possibilidade de análise. Outra noção, para nós, importante para a compreensão do fenômeno em estudo é o conceito de transnacionalidade de Gustavo Lins Ribeiro (1997). Entendemos que estas categorias só poderão ser compreendidas como parte de complexos processos históricos. Entendemos, também, que ao historiador cabe incorporar a contribuição de outras ciências, diversificando sua visão sobre a problemática com o encontro de diversos campos teórico-metodológicos e setorialização das diferentes ciências humanas contemplando o objeto de maneira menos simplista. Contudo, algumas categorias, preocupações conceituais e metodológicas são necessárias para reunir aportes mais consistentes sobre a sua história. Dessa forma, a identificação entre as noções desenvolvidas na teoria da história dialogando com as das áreas de sociologia, geografia, antropologia, psicologia social e literatura e as decorrentes da Nova História serão fundamentais para o seu desenvolvimento. cremos, portanto, que estes conceitos devem ser enquadrados no referencial teórico em questão, até mesmo porque, não são incompatíveis com uma análise histórico-social e com os demais elementos constituintes dessa abordagem.

⁵ São elas: ANDRADE (1997); ARRUDA (2005); BACHELARD (2002); ASSIS (1979) BRASIL (1999, 2001; 2004; 2005); BRAUDEL (1983); COELHO (2002); CUNHA (1909); DEL PRIORE E GOMES (2003); FEBVRE (2000); FLORENCE (1977); FURTADO (1997); HÉBETE (2002); LEONARDI (1999); MAGRIS (1992).MAGRIS E ARA (1991); MONTEIRO (1983); NOBREGA (1978); PEREIRA (1998); PORRO (1995); RÉCLUS (1900); ROSA (1962); ROCHA (2000); SERRANO (1983) TOCANTINS (1972) VAZ (1996) Também contamos com obras específicas sobre o rio parnaíba, são elas: ASSIS (1979); BARBOSA (1978, 1986); BAPTISTA (1981,1989); BASTOS (1994) CASTELO BRANCO (1987); FREYRE (1907) GUIMARÃES (2001); LINS (1978). SOUZA LIMA (1987); MIRANDA (1988) MORAES (1974) MORAES (2000); NUNES (1966, 1972).

⁶ ALMEIDA (1974); BACHELARD (1997); BHABHA (2001); BARREIRO (1995); BARTH (1998); BLOCH (2001); BEAUJEAU-GARNIER (1980); BRAUDEL (1978); BRASIL (1999); BOURDIEU (1982, 2000); BURKE (2002); CARDOSO E MALERBA (2000); CASTRO (1995,1997); CARA (2002); CERTEAU (1994); CHARTIER (1990, 1991); CUNHA (1909); ELIAS, (1998, 1994); FRÉMONT (1980); FENELON (1993) FEBVRE (1970, 2000.); FLORENTINO (1998); FURTADO (1959); (GEERTZ: 1973, 1989); GADDIS (2003); GUATARI(41996) GURIÉVITCH, (2003); HARVEY (1989); HOLZER (1997); HOBBSAWM (1998, 1995), ISNARD (1982); LEONARDI, (1996); LEMOS (1985); HENRILEFVRE (1974); LEFEBVRE (1976,1991.); LEPETIT (1995); LEFVRE (1974); LÉVI-STRAUSS (1977); MATORY(1999); OLIVEN (1992); OLIVEIRA (1972); RAFFESTIN: 1993); RÉCLUS, (1900); RIBEIRO (1997); SACK (1986); THOMPSON (1987); HOBBSAWM (1998), VELHO (1972); VEYNE (1995); (WALE (1912); WALLERSTEIN (1998); WHITROOW (1993).

Entender o rio Parnaíba como espaço social requer, antes de tudo, o entendimento do conceito de espaço, categoria fundamental para essa pesquisa, pois segundo Henri Lefvre “cada sociedade produz um espaço, o seu. E esse espaço deve ser pensado a partir do seu conteúdo material e social, ou seja, como materialização do processo histórico”. (LEFVRE: 1974 p. 48). Sabemos que o espaço social é o lugar por excelência, da eficácia simbólica que exerce sinais capazes de produzir coisas sociais. Colocamos como premissa, de início, a condição de que o espaço parece ter como fundamento as coisas. Para Sack “circunscrever coisas num espaço ou no mapa permite identificar lugares, áreas ou regiões no sentido comum...”. (SACK: 1986:19). No entanto, um espaço pode ser fonte de espacialidades, ou seja, manancial de recursos cuja produção deve ser o verdadeiro alvo de uma teoria social conotando objetos sócio-espaciais. Neste sentido, está intrínseca a premissa que considera o espaço como dimensão sociocultural que pode receber atributos, ser qualificado, moldado, organizado para se tornar um texto codificado pela disposição dos seus elementos e pela moldagem da materialidade que lhe é inerente. Enfim, pode ser instrumento e eixo da discussão histórica.

O espaço vivido é também um campo de representações simbólicas, conforme aponta Isnard “rico em simbolismos que vão traduzir em sinais visíveis não só o projeto vital de toda a sociedade, subsistir, proteger-se, sobreviver, mas também as suas aspirações, crenças, o mais íntimo de se sua cultura”. (ISNARD: 1982, p.71). O espaço geográfico do rio Parnaíba - cuja função histórica impregna-se de funções e sentidos – trata-se de um espaço social contínuo de materialidades extremamente refinadas, portadoras de infinitas representações. E essa é a dimensão que importa ser discutida. Para Frémont, “o espaço geográfico se exprime em relações entre grupos sociais pelos quais se define uma sociedade, sendo, portanto, um produto social”. (FRÉMONT: 1980, p.139). Quanto ao espaço geográfico entendido como espaço social, vivido⁷, em estreita correlação com a prática social, é o “locus da reprodução da sociedade”. Para Frémont “todos os actos da vida, particularmente os que se repetem, implicam certas localizações de formas, de signos, de valores, de representações, e, por conseguinte criam lugares. [...] os lugares (de trocas)

⁷ No final dos anos 60, surge uma corrente francesa que vai dar destaque ao espaço vivido. Gallais e Frémont são os primeiros a valorizar a "experiência humana dos lugares, das paisagens e dos espaços, procurando redescobrir uma "géographie à visage humain". Na década de 1970, os trabalhos de Armand Frémont e Paul Claval questionam o método utilizado nas abordagens do espaço vivido e do espaço percebido, contribuindo, assim, com a formação da Geografia Cultural francesa, que desde 1981 conta com o laboratório Espace et Culture – Villes et Civilisations, na U. E. R. De Géographie de l'Université de Paris-Sorbonne, onde são desenvolvidas pesquisas nesta área. Para os “novos geógrafos culturais”, as paisagens não são apenas construídas, são também percebidas através da representação de versões ideais, na pintura e na poesia, como também no discurso científico e nos escritos acadêmicos.

desempenham um papel essencial, tanto na vida social como na estruturação do espaço, pois obedecem por natureza a regras de concentração e de permanência ”. (FREMÓNT: 1980, p.133-135).

Henri Lefébvre, por sua vez, argumenta que “o espaço social contém uma diversidade de objetos, tanto naturais como sociais, incluindo redes e vias que facilitam a troca de materiais, coisas e informações”.(LEFÉBVRE: 1991, p.48). Nota-se que para Lefébvre estes “objetos” são também relações. Sendo assim existe uma história do espaço que não se limita ao estudo de momentos específicos, como a formação, o estabelecimento, declínio e dissolução de determinada ordem, é, também, preciso relacionar aspectos globais com aspectos particulares de sociedades e instituições. É importante entender que na prática espacial, as representações do espaço e os espaços de representação são diferentes caminhos da produção do espaço de acordo com as qualidades e atributos de uma determinada sociedade em determinado período histórico. É um jogo dialético. A representação é, portanto, uma forma de conhecimento. Desta maneira, articula-se ao espaço da prática social sua materialidade imediata.

Nossa análise privilegia também a categoria tempo. Nosso tempo concreto é o tempo do nosso recorte temporal – 1850 a 1950 – cem anos de história do rio Parnaíba. No entanto, buscando um paralelo para entender a questão da delimitação temporal e espacial, nos abrigamos no estudo das diversas temporalidades do historiador Fernand Braudel (1983). Ele destacou os tempos longos, o tempo intermediário e os tempos curtos⁸. Para ele, a essência da história está no tempo longo, de “uma história quase imóvel” lenta, e feita de retornos insistentes, que ele denominou de Geo-história. Acreditamos que o uso do conceito de longa duração em nossa pesquisa, pelo seu caráter geográfico⁹, tal qual proposto por Braudel, encontra paralelo no conceito de espaço vivido, tal qual proposto por Certeau e Frémont, inserindo a pesquisa histórica do rio Parnaíba na perspectiva da longa duração.

O estudo do rio Parnaíba permite-nos identificar elementos relativos ao tempo da longa duração, onde cada elemento tem a sua cronologia própria, já que as representações espaciais estão associadas a movimentos rápidos ou lentos, conforme a distância. Paralelamente o tempo figurará aqui como um símbolo e, nessa qualidade, como um

⁸ O tempo curto, ou tempo breve, dos acontecimentos, busca situar os indivíduos e os eventos num contexto. O segundo tempo, o tempo social, é o tempo das estruturas, ou seja, dos sistemas econômicos, dos estados e das sociedades, que ocorre mais lentamente, ou seja, no tempo de gerações e mesmo de séculos, mas que podem também ser carregado pela corrente da história, conforme destacou Braudel (1983)

⁹ A ênfase de sua obra no “tempo geográfico” alertou muitos historiadores, e permanece como a sua maior conquista pessoal combinar o estudo de uma longa duração com o de uma complexa interação entre o meio, a economia, a sociedade, a política, a cultura e os acontecimentos (Burke, 1997:55).

representante do mundo humano parnaibano. A história do rio Parnaíba, em muitos aspectos, não é uma questão de seqüência de tempo absoluto, mas uma questão de espaço-tempo. Ele possui além de suas margens esquerda e direita, uma terceira margem, a margem do espaço e do tempo¹⁰. Nele o tempo corre e o espaço existe numa vida que é vida-viagem e viagem-vida. Ali o tempo ora é tempo-rio, ora é tempo-terra, ora é tempo-barco, ora é tempo-mata, ora é tempo-vida, ora tempo-tempo e, confunde noite, dias e horas com o tempo-espaço. O que chamamos “margem do tempo e do espaço” constitui uma rede de relações, amiúde muito complexa, em que a determinação do tempo representa, em essência uma síntese, uma atividade de integração. Nela, o ritmo relativamente rápido das transformações do continuum social parece afetado por um movimento tão lento que parece quase imóvel. Como disse Braudel,

acima da história imóvel, pode distinguir-se uma outra, caracterizada por um ritmo lento: se a expressão não tivesse sido esvaziada do seu sentido pleno, chamar-lhe-íamos de bom grado história social, a história dos grupos e agrupamentos. [...] Chegamos assim a uma decomposição da história em planos sobrepostos: ou, se se quiser, à distinção, no tempo da história, de um tempo geográfico, de um tempo social e de um tempo individual. (BRAUDEL, 1983, p.26).

O tempo da margem na realidade representa uma seqüência contínua de acontecimentos no tempo e no espaço, os quais se produzem “ao longo do tempo”. A noção de tempo longo nos remete a alguns aspectos do fluxo de acontecimentos. Foi examinando os problemas relativos ao tempo e ao espaço, que entendemos que num estudo sob o prisma da história, a presença humana é figura inserida de tal modo no espaço e no tempo que, a qualquer instante, sua posição pode ser localizada e datada, pois a vida humana é fortemente integrada no mundo de símbolos que construímos e que atestam a refiguração do tempo e do espaço. Seus conceitos representam um nível altíssimo de abstração e síntese, relações de ordem puramente posicional entre acontecimentos observáveis e suas respectivas mudanças. Entendemos, ainda, tempo e espaço como símbolos conceituais de tipos específicos de atividades sociais e/ou institucionais. Conseqüentemente, percebemos que as idéias de espaço e tempo devem ser vistas como constructos mentais que precisam ser apreendidos. E serão tomados, por nós, nesta pesquisa como um símbolo representativo desses tipos de síntese apreendidas no âmbito de uma sociedade. Eles nos possibilitarão uma orientação com referência às posições, ou aos intervalos ocupados pelos acontecimentos. Particularmente, nosso sentido de tempo envolve alguma consciência da duração e também

¹⁰ Além da margem esquerda e da direita, há consenso entre estudiosos dos rios em atribuir-lhes outras margens. A exemplo temos Benedicto Monteiro (1983), Guimarães Rosa (1962), Euclides da Cunha (1937), Elisée Réclus (1983), Cláudio Magris(1992), Mello Nóbrega (1978).

das contingências históricas entre passado, presente e futuro que exercem pesada presença na vida humana¹¹.

A implicação temporal-espacial das representações sociais nos remete à noção de apropriação e à definição de papéis sociais hierarquizados. Assim, o espaço vivido é uma das formas concretas de apropriação temporal-espacial mediada pelo poder. Trata-se de uma estrutura social dinâmica vivenciada no cotidiano sob forma de representações sociais. Nesse sentido, de uma forma eminentemente dialética, o indivíduo constrói sua identidade a partir da sua localização com relação a um grupo e da sua relação com a totalidade, tendo o espaço como paradigma, de tal forma que o espaço passa a ser determinado e vivido através do conjunto de relações institucionalmente estabelecidas pela sociedade. Entendemos que a ligação entre os lugares vividos e experienciados por meio da socialização é efetivada pelos trajetos que as pessoas utilizam em seu deslocamento, ou aos itinerários como diz Holzer (1997). Sabe-se, contudo, que as categorias lugares e itinerários são formas de uso e apropriação do espaço que constituem chaves para leitura, entendimento e orientação do fenômeno em estudo. Ela contribui para a elaboração da identidade do grupo. São estes princípios que permitem aos migrantes,¹² pioneiros e outros grupos, reconstituir seus horizontes e anseios em novos espaços, ao se apropriarem de novos territórios.

¹¹ John Lewis Gaddis assim definiu: "...o futuro como uma zona onde contingências e continuidades coexistem independentes entre si; o passado como o local onde sua relação é inextricavelmente imobilizada; e o presente como a singularidade que as reúne, fazendo com que elas se cruzem, alternadamente, e por meio desse processo a história é construída". (GADDIS: 2003, p.47) Enfatiza que mesmo que o tempo não seja estruturado dessa forma, para qualquer entidade aprisionada dentro dele essa distinção entre passado, presente e futuro é quase universal. Esse sentido de tempo se baseia em fatores psicológicos, mas ele depende também de influências sociais e culturais.

¹²No vale do rio Parnaíba a comunidade beiradeira se fez por meio de migrações. Sabe-se que vários fatores levam as pessoas a migrarem; busca de oportunidades econômicas reais ou ilusórias, a lógica do movimento fornecida pelas indústrias, pelo lazer, por incentivo da política colonizadora, etc. Outros tipos de movimento envolvem grandes secas e ciclos de fome. Entendemos que as migrações são mecanismos constantes de proliferação de novas formas simbólicas e organizacionais da vida cotidiana. A migração, multiplicada e reunida faz do espaço vivido uma imensa experiência social. Uma experiência esfarelada com hábitos sociais diferentes, mas compensada pelas relações e os cruzamentos desses êxodos. Essas pessoas, "os de fora", trazem consigo suas práticas, seus costumes, seus hábitos alterando as do lugar. O espaço é ou torna-se, então, o lugar do encontro e o produto do próprio encontro, além de ser o campo de criação de novos híbridos culturais. A partir dessa constatação, como já ocorreu em nosso trabalho anterior, "Uruaçu: Cidade Beira, Cidade fronteira. (1910-1960)", nos vertemos para os aspectos da miscigenação de culturas no lugar de encontro, e para a produção e apropriação do espaço constituinte. Sabemos que o nível cultural tem mesmo a tendência de criar o social. O cultural tem temporalidade e dinâmica interna própria. Assim o domínio cultural, criador do social, torna-se o lugar central dos conflitos, lugar das contradições, núcleo de inteligibilidade de uma sociedade. A clivagem do cultural constitui, pois, num terreno de contracultura. Clifford Geertz (1989, p.24), entende que "como sistema entrelaçado de signos interpretáveis, a cultura é um contexto, algo dentro do qual os acontecimentos sociais, os comportamentos, as instituições ou os processos podem ser descritos com densidade". A partir das leituras advindas de Geertz (1989), Barth (1998), entre outros, entendemos que a cultura é partilhada e adquirida, tornando-se permanente através do tempo e independente de seus portadores, os migrantes. A classificação de pessoas e grupos locais deve depender do modo como demonstram os traços particulares da sua cultura. Compreendemos, portanto, a cultura como um

Ressaltamos que nossas fontes e estudos estão nos conduzindo a identificar e definir uma identidade específica, a identidade beiradeira. Contudo não pretendemos entrar nas discussões teóricas de identidade e sim deixar fluir no decorrer do trabalho de tese. Entendemos que para uma identificação seguida de uma definição se precisa de uma abordagem teórica e empírica combinadas ajustando tais conceitos aos fatos empíricos de forma que eles elucidem do modo mais simples e adequado possível, e permitam-nos explorar suas implicações. Partiremos do pressuposto de que os critérios de definição da identidade são continuidade no tempo e diferenciação dos outros. Assim sendo e nas trilhas do Bhabha “... encontramos-nos no momento de trânsito em que espaço e tempo se cruzam para produzir figuras complexas de diferenças e identidade”. (BHABHA: 2001, p.19).

Contudo, sabemos que nas configurações sociais de um determinado espaço se insere uma leitura de identidades sociais com vários interpretativos que permitem perceber o espaço vivido, sua especificidade local com suas virtudes, valores, mudanças, etc. Sabemos, ainda, que o espaço-rio apresenta configurações sociais que compensam ser notada, perseguida. Sabemos, também, que num determinado espaço as vivências e socializações culturais são cruciais para a construção de identidades sociais, sejam elas étnicas, religiosas, regionais ou nacionais. Para Bourdieu (1989), as práticas sociais são estrategicamente constituídas e simbolicamente manipuladas pelos atores visando o controle das representações, traduzidas no controle dos símbolos, estigmas e imagens sobre a identidade do outro.

A discussão acima não esgota, longe disso, as referências e discussões sobre as categorias apresentadas, porém procurou reunir preocupações conceituais e metodológicas consistentes. Expressou a representação do espaço não como forma geométrica, mas sim a representação das relações que as sociedades mantêm com esta forma geométrica. Mas o desenvolvimento de uma reflexão do espaço-rio Parnaíba exige novos enfoques interpretativos. Paraphraseando Victor Leonardi (2005) um rio pode ser abordado por vários ângulos, por isso seu estudo é difícil e complexo. Para ele, um rio “pode e deve, ser estudado a partir do processo de povoamento de suas margens e regiões adjacentes... e isso então implica um esforço conjunto e multidisciplinar... E isso não é tarefa fácil. É

processo contínuo de herança, assimilação, recriação e transmissão. Neste trabalho de pesquisa essa interface do cultural com o social se fará presente. Tudo isso, porém, nos permanecia estranho se não fosse um interesse mais vasto e organizado pelo desenvolvimento total do “entre-lugar”(BHABHA, 2001) como elemento global e fundamental dos encontros e desencontros na formação de uma cultura altamente miscigenada, portanto consciente, a “cultura de migração”.

empreitada difícilíssima e arriscada”. (LEONARDI: 2005, p.11-12) De fato, a empreitada é difícilíssima, principalmente quando se estuda a partir de conceitos tão complexos. Será preciso ir além de uma análise formal para perceber que o rio Parnaíba oferece toda uma história das relações pela água. Contudo se a validação do discurso histórico depende fundamentalmente das relações estabelecidas entre o historiador e suas fontes, a apresentação das fontes utilizadas torna-se fundamental.

Pensamos que a melhor fonte documental sobre a história desse rio é ele próprio, tal como cada um o pode ver e interpretar. Assim é ele nosso fio condutor para descobrir as representações instituídas por sua presença e suas águas e, também, e ao mesmo tempo, instituidoras destas. A busca da profundidade é justamente isso, a procura da intimidade, do âmago, daquilo que vai além das aparências. É justamente isso que Leonardi (1999, p.194) alerta, “ora, quem não vê o todo corre sempre o risco de observar apenas uma das que pode ser apenas a superfície, permanecendo, assim, distante da profundidade!”. Mas todo e qualquer estudo sistematizado sobre o velho rio Parnaíba obriga as exaustivas pesquisas em documentos originais, na literatura e narrativas contemporâneas com incursões, aqui e ali, em alguns tomos. Assim sendo, no intuito de se fazer um estudo sistematizado sobre o rio Parnaíba nos submetemos a pesquisas em documentos originais. Pesquisamos em diversos arquivos públicos e privados, tais como, o Arquivo Público do Piauí, Arquivo da Secretaria do Governo do Piauí, Arquivo do Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Parnaíba.¹³ Neles encontramos diversos Relatórios, Atos, Leis, Decretos, Ofícios, Alvarás, Provisões, Pareceres do Conselho Ultramarino, Resoluções, Recenseamentos, Mensagens à Assembléia Legislativa, Discursos, Plano de Engenheiros, Inventários, Ordens, Regimentos, Editais, Cartas Régias, Cartas de Governadores entre outras, Efemérides, Telegrama. Contratos, Livros de Atas da Câmara, Livros de Registro da Presidência da Província do Piauí, Livros de Registro de Ofício, Livro de Leis e Ordens Régias, Livros de Movimento Portuário e de Correspondências, Livro de Correspondência da Metrópole. Entre a documentação de administração pública, encontramos periódicos, Almanques, Annaes, várias Revistas, Boletins, Tomos. Entre outros, os jornais, O Propagador, A Reforma, A Pátria, O Nortista e uma Dissertação de Mestrado da Universidade Federal de Pernambuco intitulada “O Parnaíba: contribuição à História de sua Navegação”, de Edson Gayoso Castelo Branco Barbosa, Recife, 1978. Vale ressaltar que no Arquivo Público do Piauí, a secção dos jornais é um repositório das letras piauienses do período imperial e republicano.

¹³ Veja a relação dos arquivos nas fontes ao final deste trabalho de tese.

Outra fonte de apoio são os documentos oficiais brasileiros disponibilizados pelo projeto de publicações oficiais brasileiras do Center for Research Librarians e Latin American, Microform Project da Uchicago por meio do site www.crl.du/content.asp?. Nele encontramos Relatórios Ministeriais diversos entre eles os da Agricultura, Fazenda, Império, Indústria, Obras Publicas, Interior, Justiça e Marinha do período Imperial e Republicano. Mensagens de Presidentes da Província (1830-1930), Relatórios entre outros. Extraímos todos aqueles inerentes ao nosso trabalho.

Entre as fontes de apoio se insere a documentação reunida em CD e Catálogo de Verbetes na SGA - (Sociedade Goiana de Cultura – Goiânia) BRASIL, MINTER. DNOCS, Divisão de Documentação. Realizações do DNOCS até 1968. s.d CATÁLOGO de Verbetes dos Documentos Manuscritos Avulsos da Capitania do Piauí Existentes no Arquivo Histórico Ultramarino Lisboa-Portugal 1684-1828 / SGC, CDs com os respectivos documentos. Embora essa documentação esteja fora de nosso recorte temporal foi válida, pois pudemos encontrar documentos que tratava, em datas precedentes, das questões sobre o rio Parnaíba e seu vale.

Recorremos também a outras fontes bibliográficas, tais como, obras de memorialistas, romances e poesias. Na Academia de Letras do Piauí, no próprio Arquivo Publico de Teresina, e nas Bibliotecas de Teresina e Biblioteca da UnB conseguimos livros da literatura local, entre eles, dicionários, romances, poesias, contos e diversos memorialistas, etc. Uns tratam do rio Parnaíba em particular, outros das cidades especificamente e, os demais tratam da história do Piauí como um todo, abordando assuntos sobre a navegação a vapor no rio Parnaíba e conseqüentemente sobre o rio Parnaíba. A literatura de viajantes constituiu fonte inesgotável de informações acerca do espaço em estudo e subsidia o trabalho, seja de natureza técnica, literária, ou historiográfica. Estas obras constituem fontes imprescindíveis ao trabalho.

Some-se a estas fontes prioritárias, aquela relativa à transmissão oral. Colhemos depoimentos de pessoas que vivenciaram a formação histórico-social do rio Parnaíba. Elas nos permitirá reconstituir fatos que os arquivos públicos não conseguiram guardar. Algumas dessas pessoas estão hoje muito idosas. Com os seus depoimentos, buscaremos compreender aspectos das relações cotidianas com o rio Parnaíba e seu significado sociocultural para essas pessoas. No que se refere às fontes orais vale destacar que os depoimentos foram colhidos de forma livre, onde a pesquisadora apenas estimulava, com perguntas objetivas, o entrevistado. Sertanistas, navegantes, beiradeiros, pescadores entre outros e suas façanhas

narradas e ampliadas na transmissão oral, tomarão vulto, influenciando e contagiando nosso acervo documental. Conforme Michel Vovelle (1993, p.78), as fontes orais são de fundamental importância e “o que é válido para o documento figurado é válido, a fortiori, para o oral”.

Os documentos iconográficos e cartográficos constituídos por fotografias e projeções cartográficas (mapas) como imagem visual e gráfica serão fundamentais nesse estudo, pois permitirá uma visualização completa do curso do rio Parnaíba, além de propiciar distintas interpretações. Os mapas e as cartas segundo Vanessa Brasil (2005), são um poderoso instrumento de observação, uma fonte documental, cuja análise requer mais que o mero exercício de descrição de um quadro geográfico congelado no espaço físico. Os mapas podem refletir o momento histórico e o imaginário de uma determinada comunidade. As informações são representadas de acordo com os símbolos, signos e cores que podem expressar a cultura, a técnica, a geografia e a ciência; e ainda reproduzir os mitos, a história, a ideologia e a política da época. Na primeira metade do século XIX, as missões científicas que percorreram o Brasil muitos subsídios trouxeram à cartografia da região. Destacamos as contribuições de viajantes estrangeiros que navegaram e estudaram o rio Parnaíba. As fotografias permitirão a reconstituição histórica da paisagem que mostrarão o rio em seu espaço vivido.

É forçoso admitir que existiu uma dose de acaso, de descoberta inesperada, de pepitas encontradas no material pesquisado. Mas como diz Hobsbawn (1990, p.22), “de modo geral, não existe o material até que nossas perguntas o revelem”. Assim sendo, para clarificar nossas pretensões apresentaremos a seguir um possível plano de execução do trabalho. Por uma questão metodológica colocamos uma estrutura, ou melhor, algumas margens nesta tese, os capítulos. Contudo, cada capítulo, bem como, seus subitens poderão subsistir autonomamente em relação aos demais, podendo ser lidos ou estudados independentemente. Mas salientamos que a leitura desta tese deverá ser como uma espécie de fragmentos do mapa do rio Parnaíba. Cada parte apresenta um fragmento de uma determinada etapa de sua existência, que cremos ter sido capazes de juntar e que somente a partir de sua leitura por completo será possível construir um sentido para os estilhaços que formam a sua história. Essa fragmentação a que nos referimos carrega consigo a compreensão das significações de beira que deu sentido e organizou a evolução daquelas cidades-beira ao longo do rio Parnaíba. Salientamos que se nosso trabalho abordasse a história do rio Parnaíba nos dias atuais teria outro conteúdo. As configurações sócio-espaciais seriam produto das novas relações realizadas em função de novos valores. Nosso

trabalho longe de querer tornar definitivo um conhecimento em História, nosso tema, constitui-se uma possibilidade de recuperação e interpretação de experiências.

A presente tese divide-se, portanto, em quatro capítulos. O primeiro - **EU, O RIO** - trata-se de uma apresentação do rio Parnaíba enquanto espaço social contínuo de materialidades, portadoras de infinitas plasticidades e representações. Apresentar-se-á sua paisagem geográfica. Decifrar-se-á seu traçado, seus contornos, o vale, a bacia, o leito e o delta, para servir à história. É essa a dimensão que discutiremos para evidenciar sua pessoalidade e a multiplicidade de sentidos e significados ao longo da história. Tal abordagem nos permitirá pensar o rio em sua estrutura social e repensá-lo como um rio de integração comercial com fortes vocação internacional. Busca-se, assim entendê-lo, tendo como pano de fundo a navegação fluvial e a sociedade beiradeira em processo de constituição, portanto, em movimento. Isso significa pensá-lo em sua natureza social e histórica. Lembramos, que esta será a dimensão do trabalho em que estaremos contando a história do rio e o rio na história.

O segundo capítulo - **NO HORIZONTE DO RIO PARNAÍBA, O PIAUÍ** - trata do processo histórico de incorporação da região, e conseqüentemente, do rio Parnaíba no bojo de uma política emanada do poder imperial e articulada com o processo de amadurecimento do estado capitalista que se consolidou pautada num projeto político que trazia em seu bojo a “utopia” do desenvolvimento e da modernidade. Faz-se uma discussão dos conceitos de "modernidade" e "progresso" discutindo a idéia de isolamento, de atraso entre outros, que determinavam o ritmo das idéias e ações dos governantes piauienses. Sabe-se que a distância sempre atuou socialmente como fator de isolamento, de dispersão e da dissociabilidade no Brasil. Esta perspectiva demanda esclarecer o que fez do rio Parnaíba uma estrada líquida e também, observar as estratégias utilizadas para dar continuidade aos ideais pleiteantes em se transferir a capital e implantar a navegação a vapor. Sabe-se que os navios diminuem o tempo, corta e encurta o rio, divide águas e enfrenta as correntezas mais bravias. Neles a gente se vê longe correndo na linha d'água. Eles saltam sobre o rio para fazê-lo estrada. Parece que só é a velocidade, mas o que conta mesmo é o espaço e o tempo, o novo espaço e o novo tempo, nascendo desse áspero e estático confronto. Partindo desse pressuposto pretende-se responder qual foi o papel da navegação a vapor ao longo do rio Parnaíba. Acredita-se que nesta estrada líquida quanto mais andar rio acima, rio abaixo, evidencia-se as circunstâncias que nortearam as comunicações fluviais pelo rio Parnaíba e o vai-e-vem dos vapores e balsas.

No terceiro capítulo - **ÁGUAS DE LONGAS BEIRAS... RIO PARNAÍBA**, – procura-se fazer uma análise da transformação dada na configuração sócio-espacial do estado do Piauí com os navios a vapor. Dar-se-á notícias da capitania de São José do Piauí. Em seguida analisa a organização e a formação espacial das cidade-beira-rio Parnaíba, seus surgimentos e ressurgimentos detectando se a disposição geográfica das cidades é um elemento capaz de caracterizá-las. Faz-se uma discussão do conceito de "beira" e uma reflexão a respeito dos problemas de transportes e comunicações no Brasil, e em particular o transporte fluvial que materializou o rio Parnaíba como estrada líquida fluída. Numa dimensão perpendicular, rio afora, rio adentro, tratar-se-á do rio Parnaíba pelo interior e vice-versa, e daí para outros quadrantes desempenhando sua função de via líquida de circulação de riquezas e seu papel essencial de integrador comercial. Serão importantes para esta análise os fatores geográficos, bem como as relações sociais e econômicas dadas pelo rio e pelas cidades. Pretende-se transitar por todas as margens, esquerda, direita e em especial à margem do tempo e do espaço. Acredita-se que por meio da vida-viagem, da viagem-vida dos beiradeiros apreender-se-á e identificar-se-á as histórias acumuladas que transbordam pelas águas do rio. Buscar-se-á evidenciar os quadros que tocaram mais de perto a sensibilidade, juntando lembranças de pessoas, evocações, testemunhos daqueles que viu panoramas e observou fatos sociais. Diante da complexidade histórica das cidades-beira, prioriza-se uma leitura das cidades-beira, Parnaíba (ressurgimento) e Floriano (surgimento e expansão), para nos revelar traços da história da navegação a vapor e do comércio parnaibano e conseqüentemente, o das próprias cidades-beira-rio Parnaíba.

O quarto capítulo – **O COMÉRCIO E A NAVEGAÇÃO A VAPOR NO BALANÇO DAS ÁGUAS PARNAIBANAS** – trata das relações comerciais nas beiras e no próprio rio Parnaíba, principal eixo econômico do Piauí. Analisa também, o papel da navegação a vapor e das Companhias de Navegação a Vapor na inserção do Piauí no mercado das importações/exportações. Sabe-se que pelo rio Parnaíba transitava as relações comerciais transnacionais tendo a cidade-beira Parnaíba como capital deste mercado e das relações sociais do cenário transnacional. Assim, uma compreensão histórica da inserção do Piauí no processo capitalista brasileiro e conseqüentemente na modernidade fez-se necessário. Para tanto, apóia-se no conceito de transnacionalismo de Gustavo Lins Ribeiro. Por fim, analisa-se, a construção do porto na cidade de Parnaíba e entre os sucessos e fracassos, o fim da navegação a vapor.

O rio continua correndo... Leitores, viajantes, ribeirinhos fixem a vista onde os efeitos das cores mais te seduzirem. Olhem além, no extremo do poente... Mirem, olhem

agora para o nascente, vejam todo aquele horizonte... Por baixo dele há um rio... A água, o ar, o céu, tudo se abriu em volta com a nitidez dum espelho... E o que espelha o rio? Convidamos-lhes para descobrirmos juntos nesta viagem os segredos que espelham o rio Parnaíba. Vamos guiá-los por seus meandros. Este rio tem história.

Capítulo 01: EU, O RIO

*...nessa água, que não pára, de longas beiras: e, eu:
o rio, rio abaixo, rio afora, rio a dentro – o rio”.*
(João Guimarães Rosa, 1962).

Há uma quantidade imensa de rios que cortam o Brasil e aparecem em diferentes áreas do conhecimento. Eles estão presentes na historiografia clássica brasileira em estudiosos, como Capistrano de Abreu e Caio Prado Júnior, preocupados com os problemas de interiorização da ‘civilização’, penetrações, povoamento etc., e como Sérgio Buarque de Holanda (1989), que em Monções os chamou de rios que caminham. O tema rio se apresenta de forma mais intensa na historiografia brasileira dos finais do século XX¹⁴ com o movimento de renovação historiográfico em que se verificou o surgimento de novos campos que herdaram os temas e as problemáticas das mentalidades. É importante ressaltar o fato de que uma análise do processo social de um rio significa poder caminhar em busca da História Social.

Preconizar numa perspectiva sócio-histórica os rios brasileiros é tarefa árdua e de grande fascínio. É testemunhar, antes de tudo, deslumbramento visual que um rio exerce nas pessoas. Há rios que acordam tarde, quando todos os seus irmãos já seguiram o caminho do mar. Outros são lentos a caminho da foz. Ao mirar um rio brasileiro ao longo de seu correr oportuniza-se vê-lo descer montes, vencer declives, romper pedras e projetar-se para o leito mais abaixo a caminho da foz. Eles correm serpenteando, como num remanso, espreguiçando-se sobre o seu próprio destino como se já adivinhasse ir abraçar o mar. Essa brandura de correr, esse verdor com que a vida é refletida, faz nas gentes um jeito brando de falar e um modo conciliador de ser que está nos antípodas da história e nos modos de vida de todos os dias. É possível encontrar os rios brasileiros cantados e narrados na literatura, tanto pela melancolia como por seus encantos. Eles demonstram personalidade, como se fossem gentes.

Os rios brasileiros são de personalidade vincada, de raiz profunda, dá nome a terra antes de ser a terra a emprestar-lhes nome. Já nos advertiu Coelho (2002, p.16), “atente-se para o fato de que diversas parcelas de nosso território receberam o nome de rios:

¹⁴ ANDRADE (1997); ARRUDA (2000); BACHELARD (2002); BRASIL (1979); BRASIL (1999, 2001 e 2004); BRAUDEL (1983); BARBOSA (1986); COELHO (2002); CUNHA (1909); DEL PRIORE E GOMES (2003); FEBVRE (2000); FLORENCE (1977); FURTADO (1997); HÉBETE (2002); LEONARDI (1999); LEONEL (1998); MAGRIS (1992); MONTEIRO (1983); NOBREGA (1978); PEREIRA (1998); PORRO (1995); RECLUS (1900); ROSA (1962); ROCHA (2000); SÁ E BRASIL (2005); SERRANO (1983) TOCANTINS (1972); VAZ (1996) etc..

Amazonas, Rio Grande do Sul, Paraná, Rio Grande do Norte, Piauí, Tocantins e até de um não existente – Rio de Janeiro. Centenas de cidades são denominadas por razão semelhante...”. O rio Parnaíba é um desses grandes personagens da História do Brasil.

Contemplar o rio Parnaíba e suas margens, acompanhar a grande estrada líquida, comungando os benefícios de uma natureza generosa, que resplandece na imagem consagrada da região, carece de uma espécie de clarividência visual que permita interpretar, em toda plenitude de seu sentido, os traços físicos, as paisagens, os aspectos urbanos, as fisionomias individuais, através dos quais se exprime a vida das coisas e dos homens. Enfim apreender aquela variedade que se convencionou chamar de vida material os “homens e as coisas, as coisas e os homens”, conforme Fernand Braudel (1978). Não basta sublinhar a importância do rio no curso dos séculos, seja econômico, cultural ou social, ou lembrar os contatos que se entrecruzaram em suas margens. É preciso sensibilidade particular para evidenciar os laços entre passado e presente, as relações sociais, políticas, econômicas, enfim históricas, mas acima de tudo, sensibilidade para tratar de paisagens, sejam naturais ou humanas. É preciso, então, decifrar seu traçado, sua paisagem geográfica para servir à história.

O espaço geográfico do rio Parnaíba - cuja atribuição histórica impregna-se de funções e sentidos – trata-se de um espaço social contínuo de materialidades extremamente refinadas, portadoras de infinitas plasticidades e representações. E essa é a dimensão que aqui importa ser discutida para evidenciar sua multiplicidade de sentidos. Sabemos, de antemão, que o rio Parnaíba é um rio marcante na vida de inúmeras gerações de piauienses e de maranhenses, inclusive, na vida de poetas, cronistas, romancistas, músicos, etc. Marcou muitos relatos de viagens e não ficou alheio aos prosadores. Sob nosso ponto de vista, as representações do rio Parnaíba são fortes e capazes de nos dar evocação viva da cena. Entendemos, portanto, que este rio vigorando como modelo de representação e interpretação do mundo circundante de suas margens explicita sua lógica utilitarista e dominante das relações humanas. Daí a importância que este curso de água apresenta à compreensão da história da região nordeste e, conseqüentemente, do Brasil. Ler um espaço assim é como diz Frémont, o despertar para uma arte do espaço “que só é concebível na familiaridade dos poetas, romancistas, pintores ou cineastas, que têm evocado, melhor do que as nossas descrições, a região dos homens”. (FRÉMONT: 1980, p. 261). Conquanto, um espaço pode ser fonte de espacialidades, ou seja, manancial de recursos cuja produção deve ser o verdadeiro alvo de uma teoria social conotando objetos sócio-espaciais. Neste sentido, está intrínseca a premissa que considera o espaço como dimensão sociocultural e pode receber

atributos, ser qualificado, moldado, organizado para se tornar um texto codificado pela disposição dos seus elementos e pela moldagem da materialidade que lhe é inerente. Enfim, pode ser instrumento e eixo da discussão histórica.

Já a paisagem geográfica é um campo de significação sociocultural e, nos seus simulacros, pulsam, mesmo que debilmente, as contradições do imaginário que atribui à sua plasticidade o sentido de sua historicidade. Afinal, o real não é feito de coisas e/ou de imagens autênticas das coisas, mas, sim da relação que temos com elas. Destarte, o espaço-rio Parnaíba pode representar mensagem, mistério, paisagem. Suas águas têm vida, corpo, voz, alma, como diz Bachelard, (2002). Partindo dessa premissa e dando asas à imaginação faremos um registro do corpo d'água, percorrendo todo seu percurso tentando ouvir sua voz e entranhar em sua "alma".

Neste sentido, há dois tipos de esforços que coexistem nesta reflexão. Um deles concerne à interdisciplinaridade, pois nos valeremos de uma relação com outros campos do saber. Uma vez que vamos trabalhar o rio Parnaíba nas perspectivas da história social, cultural e geográfica teremos que recorrer à literatura e à geografia que segundo Peter Burke, "... com a geografia os historiadores podem aprender a considerar a teoria do lugar central, a teoria da difusão espacial de inovações ou a teoria do espaço social". (BURKE: 2002, p.32). O outro esforço concerne na identificação histórico-geográfica do espaço-rio e na análise das incursões históricas que lhe deu a conhecer desde seu nascedouro até sua foz. Faz-se mister, identificar e analisar suas denominações para um melhor entendimento do destino histórico do personagem rio Parnaíba.

Antes, porém de iniciar esta reflexão, será interessante observar que utilizaremos como imagem visual e gráfica, fotografias e mapas, que permitem uma visualização completa do curso do rio Parnaíba, além de propiciar distintas interpretações. Reiteramos que os mapas e as fotos não serão utilizados só como meras ilustrações, pois partimos do pressuposto de que as imagens não se constituem apenas material visual e ilustrativo. Há um longo caminho que nos separa da época em que as imagens apareciam unicamente como ilustrações.

As ciências humanas trouxeram ao conhecimento novas luzes a partir dos fundadores dos Annales, Marc Bloch e Lucien Febvre, que conclamaram, em 1929, aos historiadores a saírem de seus gabinetes e farejarem "a carne humana" em qualquer lugar onde pudesse ser encontrada e por quaisquer meios. De lá para cá, tanto a noção de documento quanto a de texto ampliaram-se. Também foi promovida uma interdisciplinaridade entre a história e as demais ciências humanas, no sentido de

desenvolver uma metodologia adequada aos novos tipos de textos. Assim novos textos, tais como, a pintura, o cinema, a fotografia, "enfim as imagens foram incluídas no elenco de fontes dignas de fazer parte da história e passíveis de leitura por parte do historiador". (CARDOSO E MAUAD: 1997, p. 402). Para Michel Vovelle,

a imagem no sentido mais amplo do termo transmite um testemunho privilegiado, tanto direto quanto oblíquo, massificado ou único, muito mais do que uma ilustração acompanhando e comentando, se tornou parte integrante da elaboração de um discurso, que não pode prescindir dela. (VOVELLE 1997, p.31).

Entendemos que as imagens são feitas para comunicar, são mensagens. Nos documentos iconográficos e cartográficos e a partir deles inserem-se o panorama cultural, e é por isso que eles devem ser examinados em suas combinações de elementos visuais e pelos efeitos que produzem. As fotografias interpretadas como imagem/mensagem exigem perceber que existe forma de comunicação mais profunda e menos advertida do que as verbais. Nelas existe uma gama variada de sistemas sógnicos que sendo fruto das relações sociais compõe o quadro cultural de uma sociedade. "Há, entretanto, que se perceber as relações entre signo e imagem, aspectos da mensagem que a imagem fotográfica elabora". (CARDOSO E MAUAD: 1997, p.406). Assim compreendida, a fotografia deixa de ser uma imagem retida para se tornar uma mensagem que se processa como imagem/documento. Assim sendo, admitimos que a imagem não ilustra nem reproduz a realidade, mas cremos que ela a constrói, a partir de uma linguagem própria que é produzida num dado contexto histórico. Aqui as fotografias permitirão a reconstituição histórica da paisagem que mostrarão o rio em seu espaço vivido. Como diz Cardoso e Mauad, "a fotografia enquanto componente desta rede complicada de significações revela, através da produção da imagem, uma pista". (CARDOSO E MAUAD: 1997, p.402). As imagens aqui serão utilizadas como uma via de acesso à problemática das representações sociais abordados sob o ângulo da história.

Os mapas e as cartas, segundo Vanessa Brasil (2005), são um poderoso instrumento de observação, uma fonte documental, cuja análise requer mais que o mero exercício de descrição de um quadro geográfico congelado no espaço físico. Os mapas podem refletir o momento histórico e o imaginário de uma determinada comunidade. As informações são representadas de acordo com os símbolos, signos e cores que pode expressar a cultura, a técnica, a geografia e a ciência; e ainda reproduzir os mitos, a história, a ideologia e a política da época. Na primeira metade do século XIX, as missões científicas que percorreram o Brasil muitos subsídios trouxeram à cartografia da região. Destacam-se as contribuições de viajantes estrangeiros que navegaram e estudaram o rio Parnaíba.

Conquanto, as imagens fotográficas e/ou cartográficas funcionarão como documento, testemunho histórico que conforme Peter Burke “... constitui-se numa forma importante de evidência histórica”. (BURKE: 2004, p.17).

Ressalta-se que as imagens fotográficas que aqui serão utilizadas não foram criadas para leitura histórica, seus criadores tinham suas próprias preocupações, suas próprias mensagens. Contudo, considerando as aproximações possíveis, os riscos e até mesmo os limites imprecisos é inegável que estamos diante de um campo rico e estimulante para o trabalho de pesquisa. Embora Peter Burke nos alerte quanto aos perigos deste procedimento, “há perigos evidentes nesse procedimento. Para utilizar a evidência de imagens de forma segura, e de modo eficaz, é necessário, como no caso de outros tipos de fontes, estar consciente de suas fragilidades. [...] Mesmo as fotografias não são reflexos puros da realidade”. (BURKE: 2004, p. 18).

1.1 - Rio Grande dos Tapuias, Punaré, Paraoassú, Parnahyba? Tantos nomes! SOU EU, O RIO!

A historiadora Vanessa M. Brasil adverte no sentido de que “há de se incursionar pela origem do rio, por seus contornos geográficos, pelos espaços percorridos e vividos, pelo viver da população ribeirinha, por tudo que envolve o rio histórico”. (BRASIL: 1999, p.19). Ela acredita que o nome do rio se torna uma origem, e anuncia o destino do personagem histórico e os nomes enumeram sentidos. Já Magris relembra o autor Sigmund Von Birken (1684) na sua obra “Danúbio” em que abrangem as margens, as províncias, os antigos e novos nomes das cidades à beira do rio, desde a nascente até a foz. Ele recorda que o autor após ter recolhido com a máxima diligência um vasto material erudito, escreveu “nossa pátria terrena é o lugar da imperfeição e deixa em branco os nomes que não conseguiu reconstituir com certeza, convidando o leitor a preencher os claros com a própria experiência e com o sentimento da própria precariedade”. (MAGRIS: 1992, p.34). E explica:

Sigmund Von Birken procurava os nomes verdadeiros das coisas e partia em viagem como ele próprio dizia para observar diretamente a nascente do Danúbio, sobre a qual tantos tinham escrito, mas tão poucos tinham se dado ao trabalho de ir ver. [...] queria verificar se o nome do rio poderia ser realmente reconduzido ao rumor, ao fragor das suas nascentes como sustentavam algumas etimologias. (MAGRIS: 1992, p.34).

Se o nome do rio torna uma origem, e anuncia o destino do personagem histórico e os nomes enumeram sentidos como quer Brasil (1999) e nos adverte Magris (1992), deve-se, portanto, deixar fluir os nomes, sentidos e os valores, especialmente os do rio Parnaíba.

Há uma infinidade toponímica do rio Parnaíba apreendida e representada em diferentes registros, sob diferentes olhares. O rio Parnaíba antes de ter este nome oficial teve várias denominações e sua história, tal como a do Rio São Francisco, começou a ser conhecida por intermédio das nações indígenas¹⁵ que habitaram suas margens. Segundo Freire, “os indígenas do litoral e os de Ibiapaba chamavam-no Abiunham, Punaré e Paraoassu”. (FREIRE: 1907, p. XXII). Pero Lopes de Sousa, em 1603 também o chamou Punaré¹⁶. Os Tabajaras do Ceará, que freqüentavam os braços do Parnahyba, ao sul da Tutoya, chamavam-no Punaré, nome sob o qual conheceram os primeiros colonizadores e missionários vindos do sul, Pero Lopes e os Jesuítas Francisco Pinto e Luiz Figueira¹⁷. Frei Vicente do Salvador em 1627, também o chamou Punaré, ao tratar da expedição de Coelho de Souza. “Frei Vicente do Salvador... fez quatro jornadas até um rio chamado Árabe, onde se alojou o nosso arraial. Daqui foram todos juntos ao Punaré, e quis Pero Coelho marchar mais 40 léguas até o Maranhão...”. (COSTA: 1974, p. 28). Nome reafirmado, ainda, por Antonio Freire ao lembrar que “o mappa appenso à obra de Diogo Campos Moreno, Razão do Estado do Brazil (1603-1608) é attribuído ao dito Pero Lopez, designa Parnahyba d’aquella maneira, Ponaré”. (FREIRE: 1907, p.XXIII).

Informações que vieram da tradição oral, segundo Costa (1974), dizem que os Tabajaras o denominaram no seu curso inferior Pará do Piaguí, e no seu curso superior Pará dos Tapuias. Gabriel Soares, que fez em 1587 uma viagem pelas costas do Norte do Brasil, relatou em seu “Tratado Descritivo do Brasil”, que os Tremembés de Tutóia chamavam-no de Paraó ou Paragua Assu, o qual ele denominou Rio Grande dos Tapuias¹⁸ e fala dele nos seguintes termos:

Deste rio do Meio a Bahia do Anno Bom são onze léguas, a qual a conta estar na mesma altura do segundo, aonde entram navios da costa, e tem muito boa colheita, a qual Bahia tem uma grande baixa no meio, e dentro della se vem metter no mar o Rio Grande dos Tapuyas, e se navega um grande espaço pela terra a dentro, e vem de muito longe; o qual se chama dos Tapuyas por elles virem por elle abaixo em canoas, a mariscar ao mar desta Bahia....[...] como

¹⁵ Dentre os grupos indígenas encontrados no Piauí, na época do descobrimento, podem-se citar os tupis, os tapuias e caraíbas e os tabajaras. O território dos Tabajaras abrangia a parte setentrional do atual Estado do Piauí, limitado ao Norte pela costa, a Oeste pelo rio Parnaíba, ao Sul pelo rio Poti e a Leste pela Serra de Ibiapaba. Os Tremembés ocupavam a baía de Tutóia. Os mais antigos documentos que se referem ao Piauí nos fazem conhecer os Tremembés, os Aroás, Cupinharões, Tabajaras e Amoipiras como povoadores da bacia do Parnaíba. Compelidas por circunstâncias das secas, palmilharam os vales de seus rios tribos dos principais grupos indígenas: tupis, caraíbas, tapuias e, entre estes, os cariris.

¹⁶ O pequeno vocabulário tupi-português do padre A. Lemos Barbosa registra punaré como rato de campo, segundo, PEREIRA DA COSTA, F. A. Cronologia Histórica do Estado do Piauí, (1ª ed. 1909). 2ª Edição, vol. 1. e vol. 2 Rio de Janeiro: Artenova, 1974, p. 26

¹⁷ Esta obra se encontra publicada na Revista do Instituto do Ceará Tomo XVII 1903, p.51-96

¹⁸ Rio Grande dos Tapuias segundo Etnônimo Brasilico Tapúya de tá, povo e puía ou pui, livre; o povo livre. Já o Visconde de Porto Seguro (Varnhangem) e Rodolfo Garcia admitem tab-puyá, bárbaros, selvagens. Segundo eles Tapuia era a designação dada pelos tupis aos indígenas inimigos.

fica dito, o rio Grande está em 2º da parte do sul, o qual vem de muito longe, e traz muita água, por se metterem nelle muitos rios... (SOARES: 1587, p. 12-13 e 1938, p.160).

Para Freire (1907), “Gabriel Soares a preferiu a Paraoassu, talvez para evitar confusão com o Paraguassu da Bahia, em cujo sertão de Jeriquiçá residiu o famoso cronista”. (FREIRE: 1907, p. XXII, n.r. 03). Jabotão¹⁹ também o chamou de Rio Grande dos Tapuyas. “Este Rio Grande dos Tapuyas corre entre o Ceará e o Maranhão e deságua no mar em altura 2º para 3º dentro da Bahia do Anno Bom”. O Jesuíta português Simão de Vasconcelos 1663²⁰, se referiu ao rio Parnaíba, seu distrito e seus habitantes dizendo, “da ponta do rio Maranhão, entrando em conta as 17 de suas bocas, se contam 94 léguas até o rio grande, que chamam dos Tapuias”. Essa denominação se perdeu e tomou a de Pará, nome indígena que significa rio volumoso, e foi dada pelo militar e escritor português Diogo de Campos Moreno (1566-1617)²¹, em 1614, nome que Abeville repetia em 1650. Segundo Frei Vicente do Salvador²² chega ao nome de Paraguaçu, - nome indígena que significa rio caudalossíssimo – como lhe chamava o padre Antonio Vieira (jesuíta mandado para o Maranhão em 1653) bem como, pelo governo Português na Carta Régia de 01.12.1677²³ ao determinar que se descobrissem suas nascentes, “...se continuar o descobrimento do dilatado rio Paraguaçu...”. Barleus e Frei José de Santa Teresa, este no século XVI, trataram-no também de Paraguaçu. Segundo Costa (1974, p.26), “dessa denominação vem naturalmente a de Parauçu com que o qualifica Bento Maciel Parente pelos anos de 1626”. Nos documentos maranhenses ele é designado de Paraoassu. A título de exemplo, na Carta de Lei de 14.06.1637, pela qual o soberano faz doação a Bento Maciel Parente e foram consignados os limites do Maranhão: “... que ficassem reservadas para a minha coroa as duas capitanias do Maranhão e Pará: - demarcando-se a do Maranhão com suas ilhas desde o rio Paraoassú...”. Freire (1909) supõe que os primeiros portugueses desembarcados nas

¹⁹ Jabotão em Novo Orbe Seráfico, citado por Alencastre s/d, p.103 e Studart. O mais antigo documento sobre a historia do Ceará In Revista do Instituto do Ceará Tomo XVII 1903, p.51-96.

²⁰ Jesuíta e cronista português Simão de Vasconcelos (1597-1671), Noticias Curiosas e Necessárias das Cousas do Brasil, 1663.

²¹ Foi Campo Moreno quem comandou com Jerônimo de Albuquerque as operações contra os franceses em 1614 no Maranhão, e completou, mais tarde com Alexandre de Moura, a conquista da Província.

²² Vicente Rodrigues Pacha, dito frei Vicente do Salvador, nasceu em 1564 e faleceu entre 1636-1639, escreveu “História do Brasil” séc. XVII.

²³ Patente Régia 05.07.1677 de Capitão-mor do descobrimento do rio Paraguaçu provido em Domingos de Freitas de Azevedo pelo governador geral do Brasil. Carta Régia de 01.12.1677 dirigida ao governador do Maranhão, Inácio Coelho da Silva, extraído do Livro de Leis e Ordens Régias para o Estado do Maranhão e Pará, fls. 72. Biblioteca Publica de Évora (Portugal) Arquivo Público do Piauí e Carta do governador do Maranhão ao príncipe regente dando conta da conclusão da guerra feita pelos gentios, se lê um trecho sobre o descobrimento do rio Paraguaçu atendendo a Carta Régia de 01.12.1677. Fl. 72. Secção do Arquivo Público do Piauí referente a Capitania. Teresina-PI.

costas maranhenses tenham aprendido a chamar o grande rio que forma o mar da Tutóia de Paraoassu. Diz ele:

É bem provável que, com os índios tremembés, tenham os primeiros portugueses, desembarcados nas costas maranhenses, aprendido a chamar o grande rio que forma o mar da Tutóia. E è por isso que nos documentos relativos ao Maranhão elle é, invariavelmente, designado pelo nome de Paraoassu, que já sabemos ser o usado por aquelles indígenas. (FREIRE: 1909, p.XXIV).

Em 1633, data do estabelecimento dos primeiros limites da capitania do Maranhão, essas denominações ainda subsistiam. “O Paraoassú, ou Rio Grande dos Tapuyas era então considerado rio distinto, completamente independente dos outros braços do Parnahyba”. (FREIRE, 1907, p.XXIII) Nas Cartas Régias de Felipe III, de Portugal, de 1633 e na de 1637, nomearam-no Paraoassu, “fizeram’no dando a essa expressão geographica o seu alcance contemporâneo...” (FREIRE: 1909, p. XXIV) Pode-se verificar pelo trecho da carta escrita ao rei de Portugal em 29.05.1637 por Jacome Raymundo de Noronha provedor da Fazenda e substituto de Francisco Coelho no governo do Estado: “...tambem pella carta que Vossa Magestade escreveo acima referida (14 de maio de 1633) manda nella que se faça huma povoação no tapicuru e que fiquem nesta do Maranhão até sem moradores e que os limites desta capittania seião começando do Rio Paravassu correndo ao Rio Moni e a ponta de tapuitapera ...”.²⁴ Campo Moreno em seus relatórios a Jerônimo de Albuquerque chamava-o de Ototói e Totói. Em 1700, Guillaume de L’Isle deu-lhe o nome de Paraguas, que Nicolas de Fer, em 1705, mudou para Paragues e Vaugondy, em 1750, para Des Paragues. Em 1748, aparece como Parana-Iba, na carta de D’Anville. Figura como Parnaíba em documentos oficiais nos fins do século XVII e inicio do século XVIII a exemplo temos: a Carta Régia de 18.01.1699 para o Governador da capitania de Pernambuco, “Eu El-rei vos envio muito saudar. Vendo o papel em que se trata das conveniências que podem resultar ao meu serviço e especialmente a segurança do estado do Maranhão em se povoarem os rios Parnahyba e Praim...” e a carta dirigida em 14.04.1701 ao rei de Portugal pelo Senado da Câmara da villa de São José de Ribamar: “Os dízimos desta capitania... pedimos se arrematem nella os dízimos que serão os que se incluírem desde a Ribeira do monxoro atheo Rio Parnaíba”. Em 1838, Lapie chamou-o, em seus mapas, de Parnaíba. João Gabriel Baptista confirma as denominações. e apresenta outras, como segue:

Talvez a notícia mais antiga sobre o rio Parnaíba venha no Atlas de Miller. “Terra Brasilis” de 1519, onde, no local do rio assinala um curso d’água a que dá o nome de Fam Quel Coous, sendo difícil entretanto, precisar se o cartógrafo queria se referir a este rio. Em 1574, Luiz Teixeira, em seu mapa, chama-o de rio Grande, mas comete o engano de batizar com este mesmo

²⁴ Cartas Régias de 14 de maio de 1633; e 14.06.1637 e carta officio de 29.05.1637 Arquivo Público do Piauí. Teresina-PI

nome vários rios que traça, paralelamente. Em 1587 é identificado por Soares de Sousa, em seu Tratado Descritivo do Brasil, como rio Grande dos Tapuias. Pereira da Costa e Gayosos de Almendra acham esta notícia como a mais remota sobre o rio. Devemos ao mesmo tempo, levar em consideração, o rio Grande de Luiz de Melo, que naufragou nas costas maranhenses em 1554, e ao regressar a Portugal, escreveu que ‘hera entrar por tierra de quatro grados ala banda Del sur por um rio Grande questá antes de llegar ao maranon y correr por alli al sudeste’. Não seria este o nosso rio? Deseeliers, em 1550, registrava-o como Abiunham nome que lhe dava os índios da Ibiapaba. Parauaçu ou Paruaçu, variante de Paraguaçu, significando rio caudaloso foi dado por Bento Maciel Parente em 1614. (BAPTISTA: 1981, p.136)

Foi por volta de 1820, que Parnaíba²⁵ tornou-se o nome definitivo e oficial do grande rio. Segundo Odilon Nunes, este nome foi dado pelo bandeirante Domingos Jorge Velho, um povoador que nasceu num povoado chamado Parnaíba de São Paulo. Este, achando que o “grande rio do Piauí não tinha um nome certo, deu a ele o nome da sua terra natal, conservando assim a primeira parte do nome antigo e completando-o com o nome daquela localidade paulista”. (NUNES: 1966, p.67). Em relação ao nome Parnaíba Bastos, afirma que,

a partir de 1662 passa a figurar nos documentos oficiais com esse nome. Significa ‘rio inavegável’ na língua indígena”. Diz ainda que “ F.A. Pereira da Costa afirma que teria sido dado por Domingos Jorge Velho em homenagem à vila de Santana do Parnaíba, em São Paulo, onde nasceu. Essa versão é aceita por Anísio de Brito Melo, Francisco de Assis Iglesias, Odilon Nunes, mons. Joaquim Raimundo Ferreira Chaves e José Camilo da Silveira Filho. A contestam Alexandre José Barbosa Lima sobrinho e outros. Já era assim conhecido em 1.2.1677, quando da patente conferida a Francisco Dias Siqueira. A partir de 1681 as cartas de sesmarias começam a tratá-lo por essa denominação. Em 1814 a carta de Lpie o registra com diversas denominações; Canárias – nome que toma, após a boca do Igarapé, não vingou a de Garças que lhe atribuiu Cândido Mendes em 1874. (BASTOS: 1994, p. 421).

Entre os autores apontados por Bastos (1994) que aceitam a versão dada por Pereira da Costa deve-se incluir a de João Gabriel Baptista que apresenta, inclusive, justificativa dizendo:

Não existia este nome antes da chegada do desbravador e não nos é possível aceitar a versão de Teodoro Sampaio ao traduzir Parana-ahyba como ‘rio grande impraticável ou inavegável’, como versão indígena do nome do rio, posto que ele permite a navegação em todo o seu curso baixo e médio e, no inverno, até Santa Filomena (hoje interrompida pela barragem da Boa Esperança). Ficamos com a versão de Pereira da Costa, endossada por Iglesias, Padre Chaves e Odilon Nunes: o nome Parnaíba foi dado por Domingos Jorge Velho em recordação da terra onde nasceu: a vila de Santana do Parnaíba, lá nas margens do Tietê, em São Paulo, em trecho onde o rio paulista era inavegável. O próprio Rocha Pita confirma: “Domingos Jorge Velho chega a barra do Poti. Aí em face ao volume do majestoso Paraguaçu, cujo nome mudaria para Parnaíba...”. (Baptista: 1981, p. 138).

De fato a partir de meados do século XVII já figurava com a denominação Parnahyba nos documentos oficiais como verificamos no Arquivo Público do Piauí. Entre outros, a Carta Régia de 08.01.1699 dirigida ao governador de Pernambuco, ordenando-lhe

²⁵ Quanto a grafia encontramos nos documentos ora Parnahyba, ora Parnaíba. Noutros documentos desse período pode-se constatar essa denominação: Carta Regia de 05.09.1699 e a de 21.06.1700 aonde também vem grafado “Parnahyba”.

que determinasse ao capitão-mor do Ceará o exame dos rios ‘Parnahyba’ e Pariaim. Ordem Régia reiterada por outra em 05.09.1699, dirigida ao mesmo governador. Resolução de 12.01.1699 em virtude do parecer do Conselho Ultramarino de 07 de janeiro ordenando que o governador de Pernambuco “mande sondar o rio Parnahyba pelo capitão-mor do Ceará, e por aquelas pessoas práticas, e se saiba a qualidade do porto que tem, e se é capaz de ser fortificado, e as conveniências que se poderão seguir de se povoar”, Carta Regia 18.01.1699 dirigida ao governador de Pernambuco. Carta do Governador de Pernambuco Dom Fernando Martins Mascarenhas de Alencastre de 1.06.1699, dirigida a el-rei de Portugal, acusando a recepção da C.R. Carta Regia de 5.09.1699 dirigida ao Governador e capitão general de Pernambuco D. Fernando Martins de Alencastre. “Eu El-rei [...] Vio-se a vossa carta de primeiro de junho deste anno em que daes conta de haverdes recebido a que se vos escreveo sobre o exame do porto e entrada da barra do rio Parnahyba... Escripta em Lisboa a 5 de setembro de 1699. Rey”. Em 1874, Cândido Mendes²⁶ lhe emprestou o nome de Rio das Garças e mais recentemente o poeta da Costa e Silva acrescentou-lhe o epíteto de “Velho Monge”. Para nós, o nome Parnaíba é como o do Reno de Lucien Febvre (2000), a dignidade de rio principal.

De fato, concordamos com Brasil (1999), o nome se torna uma origem, guarda significados, enumeram sentidos e anuncia o destino do personagem histórico. Quanto ao rio Parnaíba detectamos uma infinidade toponímica com grafias dessemelhantes e significados diversos. Como foi sucedendo vindas e idas ao longo dos tempos por povos de várias proveniências, cada um foi dando nome ao rio. E alguns lhe foram ficando. Deste modo lhes chamaram: Ponaré; Punaré; Pará do Piaguí; Pará dos Tapuias; Paraó; Paraguá Assu; Rio Grande dos Tapuias/Tapuyas; Pará; Paraguaçu; Paraoassu; Paravassu; Paruaçu; Parauçu; Ototói; Totói; Paraguas; Paragues; Des Paragues; Fam Quel Coous. Rio Grande; Abiunham; Canárias; Rio das Garças; Parana-Iba; Parana-ahyba; Parnaíba; Parnahyba e finalmente Parnaíba.

Contudo, foram os povos de várias proveniências que lhe deram todos estes nomes, existisse ou não quem lhe dominasse as águas. Identificaram-no como se o seu nome fosse posto em lembrança daqueles que vieram de outras plagas. Mas também o designaram e grafaram com vocábulos indígenas e tem a ver com a civilização existente no Brasil antes das invasões, sejam francesas, holandesas ou portuguesas. Há, também, quem pense que a

²⁶ “O rio Parnaíba teve também o nome de rio das Garças, em razão da abundância dessas aves nas suas margens”. (mas não consta em qual época). Cândido Mendes de Almeida, autor de “Atlas do Império do Brasil”, 1857.

designação teve alguma coisa a ver com a navegabilidade. Outras tentativas de significação atribuem-lhe os dons de rio abundante, feliz, rico. Aqueles que ali chegaram podem ter exclamado interjeições de espanto ou nomes de designações de coisas que se lhes apresentavam. O nome Rio das Garças, por exemplo, foi dado ao rio porque o associou à quantidade de aves às suas margens. Numa outra versão, chamaram-no Rio Grande, encantados que estavam com a sua imensidão. E o espanto e a saudação dos que ali chegaram de toda forma saudando uma terra longínqua ou a beleza das suas margens, ou a sua imensidão, a este rio estranho, estrangeiro para quem veio doutras terras, o saudou como “água grande que corre”, e que os deslumbrou. De todo o modo, deste nome se fixou uma origem e dele nos dão conta vários autores. Tantas hipóteses nos chegam. Para além das hipóteses, sempre possível, o nome que os diversos indivíduos deram ao rio tem uma curiosidade – é que, apesar de o terem feito em línguas diversas, verifica-se nestes nomes ao menos uma semelhança sônica que realça. Para nós, das designações dadas ao rio, nenhuma, talvez, se torne possível de questionamentos como ao de nome de cidade que foi designada o rio. Tradicionalmente os rios brasileiros dão nome a terra.

De fato, o nome próprio que lhe permanece tem o nome de uma vila paulista. Seu nome pode mesmo ter sido uma saudação do paulista Domingos Jorge Velho. Mas foi o nome da localidade paulista que inspirou seu denominador ou ele espelhou o nome no próprio rio? Não encontramos razões óbvias para as inspirações e mudanças e nem documentos que as revelasse. Contudo, nos vários documentos e obras por nós coletados encontramos tentativas de explicações²⁷. O nome Parnahyba, na explicação dos dicionaristas, é da língua tupi-guarani, significando Paraná rio caudaloso e ayba (ruim, imprestável). Para Saint Hilaire, esse nome vem da palavra guarani Pararaíba que quer dizer, rio que se lança em pequeno mar, mas segundo José d’Alencastro, o nome Parnaíba se compõe de Paraná (grande), Í (água) e Ba (que corre), ou seja: água grande que corre. Outros lhes prestam o significado “rio mar” ou “rio grande”, lhe atribuindo origem tupi, de parna-aíba, com paraná (rio) e aíba (mar).

Essa toponímica de origem indígena, como vemos suceder no Parnaíba é muito comum no Brasil e, aparecem nas designações de muitas paragens, rios e cidades. Deste modo Parnaíba é, para nós, o ‘aportuguesamento’ da original designação guarani “pararaíba” ou da tupi “parna-aíba” e não foge, no entanto, à regra comum dos rios e

²⁷ Foram consultados documentos oficiais e obras bibliográficas que versam sobre o assunto. Dentre eles: Relatórios de engenheiros, Relatórios de viagens e de Exploração. Relatos de Viagem e Diários. Ofícios e Relatórios. Jornais, Revistas. Dissertações de Mestrado. Artigos e Ensaios. Dicionários. Descrições, Comentários e Notas. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros. Livros etc..

povoações das paragens brasileiras. O que não tem sentido nenhum é interpretarmos o nome de Parnaíba como se se tratasse da junção de duas palavras de significação posterior. Mas pareceu ser preferível a muitos estudiosos, a hipótese de ter sido uma recordação/homenagem a dar nome a tão misterioso rio. Deste modo, para os que assim querem que seja Parnaíba nome de cidade brasileira, ou melhor, da vila paulista, Santana do Parnaíba, onde nasceu Domingos Jorge Velho, que por sua vez, a homenageou dando ao rio o seu nome, o que não é talvez difícil de aceitar, contudo, não há dúvidas, que as terras brasileiras foram indígenas por muitos séculos, com os nomes que puseram aos objetos, às terras e aos rios. Mas, para nós, onde a formação da palavra ‘Parnaíba’ parece reveladora é decerto aquela em que significara água grande que corre.

1.2 – ENFIM, O RIO PARNAÍBA – Eu e meus contornos

A paisagem geográfica do rio Parnaíba parece encarnar as experiências e aspirações das pessoas no tempo e no espaço. Por tudo isso, neste estudo histórico, considerá-la-emos documento concreto e simbólico, conscientes de que na leitura da representação dos diversos tempos ali contidos, existem contextos ideológicos e culturais específicos. Enquanto um dos elementos que permanecem na longa duração poderá expressar cotidianos, costumes, poderes estabelecidos e culturas, de diversas temporalidades, que podem permanecer pela própria força da paisagem e/ou se transformar, ao representar novos significados. A paisagem do espaço-rio Parnaíba se manifestará concretamente como testemunho de um momento, pois ele é um campo de representações simbólicas. É o lugar por excelência, da eficácia simbólica. É uma experiência contínua, egocêntrica e social, um espaço de movimento e um espaço-tempo vivido que se refere ao afetivo, ao mágico, ao imaginário. Parafraseando Isnard “... rico em simbolismos que vão traduzir em sinais visíveis não só o projeto vital de toda a sociedade, subsistir, proteger-se, sobreviver, mas também as suas aspirações, crenças, o mais íntimo de se sua cultura”. (ISNARD: 1982, p.71).

O rio Parnaíba é nosso horizonte. São os próprios aspectos do corpo fluvial, as palpitações de sua vida que nos conduzirá e propiciará, aqui, uma identificação contínua da bacia, do vale, do rio e do delta em suas configurações históricas e em seu ambiente-geográfico. Entendemos como Braudel, “que o melhor documento sobre o passado de um rio é ele próprio, tal como cada um o pode ver – e amar, portanto, não podemos ignorar sua geograficidade, nem mesmo sua construção no documento histórico”. (Braudel:1983, p.21).

Porquanto, optamos por identificá-lo, elaborando um roteiro histórico-social do rio como espaço vivido contemplando suas dimensões territorial/geográfica. Como acidente geográfico ele é definido e identificável, assim sendo, seus contornos será por nós descrito sem nada negligenciar, o rio, a bacia, o vale, a região que o emoldura e constituem uma fração estruturada do espaço. Estruturada no sentido que conceitua Castro, “que é dinâmica, historicamente construída e interage com o todo social e territorial”. (CASTRO: 1992, p.33). Faremos uma descrição do seu perfil analisada por meio dos relatos (memória) dos viajantes, dos naturalistas e dos documentos oficiais²⁸, pois como diz Certeau (1994), onde o mapa demarca, o relato faz uma travessia. Para Michel de Certeau (1994) “todo relato é um relato de viagem – uma prática do espaço. Os relatos efetuam um trabalho que, incessantemente transformam lugares em espaços ou espaços em lugares”. E adverte que, “nos relatos de viagem, cartorárias, escriturais, judiciais, encontramos as pistas da construção da região”. Assim sendo, esses ‘comportamentos’ de relato oferecerá um campo muito rico a análise da espacialidade parnaibana.

As operações de demarcação, contratos narrativos e compilação de relatos, são compostos como fragmentos tirados de historias anteriores e ‘bricolados’ num todo único. Neste sentido, esclarecem a formação de mitos, como em também a função e fundar e articular espaços. Constituem, conservada nos fundos cartorais, uma imensa literatura de viagens, isto é, de ações organizadoras de áreas sociais e culturais mais ou menos extensas. Mas essa literatura representa apenas uma parte ínfima (aquela que escreve um ponto litigioso) da narração oral que não cessa, trabalho, interminável de compor espaços, verificar, confrontar e deslocar suas fronteiras. [...] Onde o mapa demarca, o relato faz uma travessia. (CERTEAU: 1994, p. 208-215).

A idéia de paisagem²⁹ representa a forma física. Representa uma realidade cultural, também, a forma como essa realidade é apreendida. Enfim, representa uma maneira de ver. No caso dos viajantes uma maneira pela qual representaram para si próprios e aos outros o mundo ao seu redor e suas relações para com ele, e através do qual comentaram suas próprias relações sociais. Considerando-se que as estruturas materiais são criadas e

²⁸ Sobre isso, Werther Holzer (2000) nos alerta para o fato de que, no caso brasileiro, sobretudo no século XIX, a paisagem foi observada, descrita e comentada por vários viajantes europeus que nos deixaram o seu legado. Estes viajantes, deparando-se com uma realidade diferente das suas, observam-na a partir de seus próprios conceitos, estruturas mentais e parâmetros culturais, o que leva a uma outra característica implícita ao conceito de paisagem: quem a observa. HOLZER, Werther. Um Estudo Fenomenológico da Paisagem e do Lugar: a crônica dos viajantes no Brasil do século XVI. São Paulo, FFLCH/USP, 1998.

²⁹ Como eu disse em “Uruaçu: Cidade-Beira, Cidade-Fronteira (1910-1960)” (2004), entendo a paisagem como um resultado de imagens espaciais, uma representação da realidade e dos elementos que a compõe. O que a representa é decorrência da interação entre a natureza e a sociedade e da interpretação, individual ou coletiva, dos processos de estruturação do território. Para Silva (1997, p. 205), “o diferencial importante que devemos reter na percepção da história da paisagem é a noção de conjunto, sistêmica, marcada por padrões passíveis de comparação. [...] Trata-se de uma visão de conjunto, do enlace de múltiplas variáveis, em uma duração sempre longa. Impõe-se para tal uma abordagem holística, de conjunto, uma síntese para além das histórias particulares”. GANDARA, Gercinair Silvério. URUAÇU.: Uma Cidade-Beira. Uma Cidade-Fronteira. (1910-1960). Goiânia: UFG, 2004.

recriadas num contexto relacional e cultural, numa compreensão apropriada da paisagem parnaibana consideraremos também a recuperação histórica dessas relações. Destarte, a paisagem geográfica do rio Parnaíba não é só um fato a ser explicado na ampla estrutura do espaço, mas a realidade a ser esclarecida e compreendida sob a perspectiva daqueles que lhe dá significado. Sabe-se que a paisagem, uma vez construída, impõe significados, sendo, portanto um símbolo concreto de um tempo ou de vários tempos, conforme as transformações e as intervenções realizadas. Sabe-se também, que os significados envolvem variações individuais e culturais que, por sua vez, refletem interesses particulares, experiências e pontos de vista. Podem ser enraizados nos ambientes físicos, nos objetos e atividades que são propriedades das intenções humanas e das experiências.

O que se visa não é tão-somente o conhecimento do meio natural em si mesmo, mas o "conhecimento telúrico" fornecedor de condições naturais propiciadoras e modeladoras da vida de comunidades humanas e, fornecedor ainda, de recursos em que se apóiam as estruturas sócio-econômicas da área geográfica correspondente. Mais uma vez, é do espaço social como um todo que estamos falando e é sobre a decisão de coisas tão simples e tão fundamentais que estamos nos reapropriando, dos fatores geográficos. Sem eles cremos não ser possível encontrar resposta para as questões levantadas, pois são esses fatores que mais determinam as civilizações no seu desenvolvimento histórico. De início será a bacia, o vale. Em seguida o rio, grande canal, e o delta. Juntos serão como sentinelas da aurora do mundo nordestino que só o relógio das águas registrava o tempo que corria. De antemão, afirmo que o rio Parnaíba é mundo de águas visíveis, expostas ao céu, ao olhar. E se se anda por suas margens, por seu leito e vale em momentos diferentes chega-se à identidade beiradeira parnaibana. Mas, mesmo se nos colocássemos num ponto de observação de uma plataforma no espaço, não poderíamos ter noção dessa formidanda teia que se estende insidiosamente sobre as beiras do grande rio transpondo igarapés, senão pelo próprio rio.

É preciso, ainda, considerar que a geograficidade vai além das condições naturais uma vez que a natureza faz parte da materialidade que constitui o espaço geográfico. "Considerar a geograficidade é fazer com que a história se reconcilie com a vida na materialidade da relação sociedade-natureza..." (MARX E ENGELS, 1947: p.18-19). É, pois, preciso recuperar a dimensão material, ou seja, a geograficidade da paisagem parnaibana, sobretudo, num momento em que se dá cada vez mais importância à dimensão simbólica, quase sempre de modo unilateral, como se o simbólico opusesse ao material. A indivisibilidade das dimensões material e simbólica propicia descrever a história do rio e o

rio na história. O geógrafo brasileiro Milton Santos (1996) insiste nessa indivisibilidade entre o material e o simbólico dizendo que o espaço geográfico “é um misto, um híbrido, formado da união indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações. Os sistemas de objetos, o espaço-materialidade, formam configurações territoriais, onde a ação dos sujeitos, ação racional ou não, vem instalar-se para criar um espaço”. (SANTOS: 1996, p.70). E ainda, que “o espaço geográfico deve ser considerado como algo que participa igualmente da condição social e do físico, um misto, um híbrido. Nesse sentido não há significações independentes dos objetos”. (SANTOS: 1996, p.234). Devemos, portanto, aqui, retomar a idéia, já várias vezes invocada, que o espaço geográfico é *locus* de coexistência do diverso, natureza e cultura ao mesmo tempo, lugar dessa contigüidade característica que é o espaço nosso de cada dia.

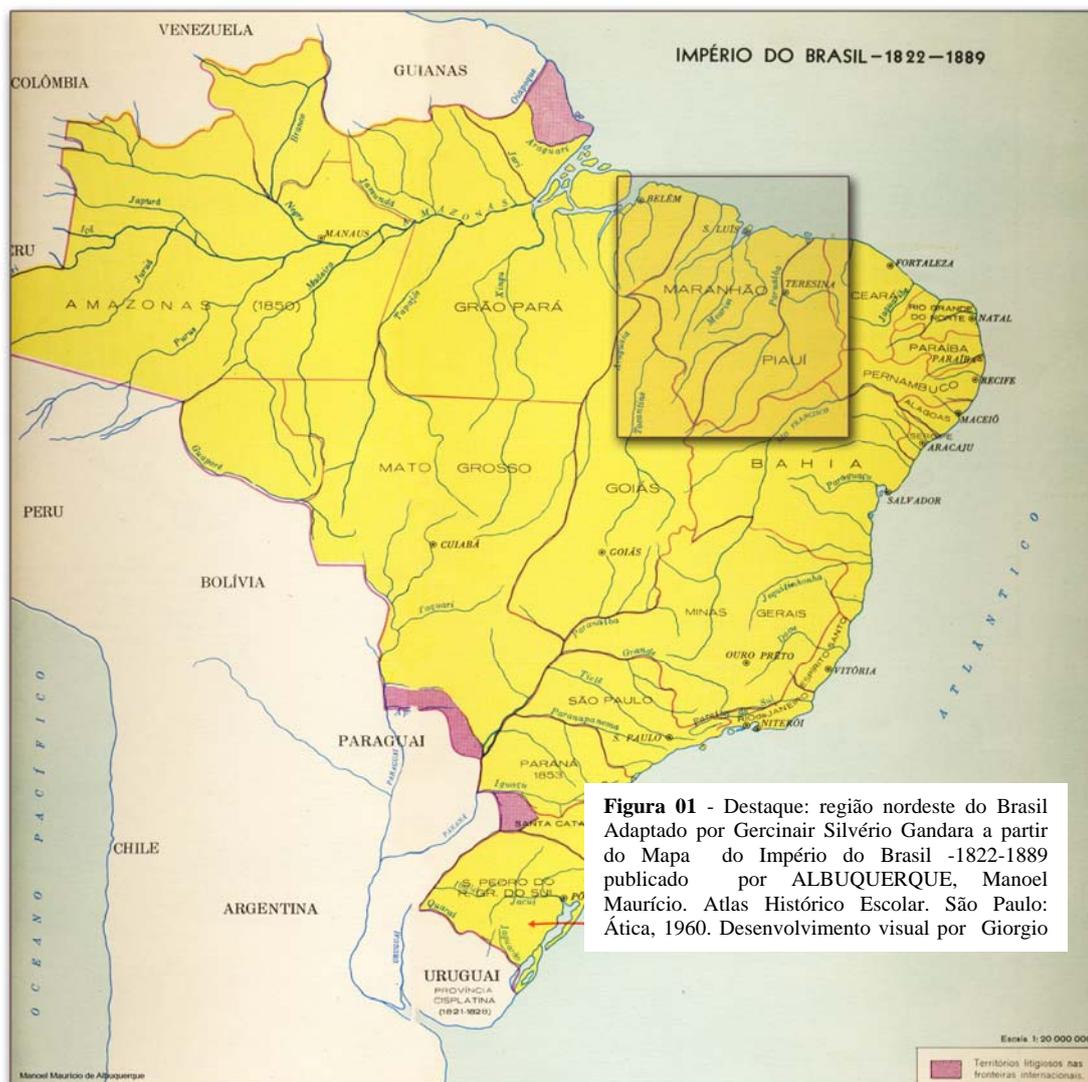
Independentemente dos critérios que definem ou delimitam, os espaços vividos são o principal suporte dos processos sócio-econômicos e culturais em cada período histórico, isso significa que eles são os próprios fundamentos da atividade humana. Destarte, o espaço geográfico se exprime em relações entre grupos sociais pelos quais se define uma sociedade, sendo, portanto, um produto social, segundo Isnard (1982). Os espaços sociais organizam-se no interior de limites que constituem linhas de equilíbrio entre eles. Assim, o espaço geográfico do vale parnaibano apresenta a característica de conter em si uma carga de grande significado. Em sentido amplo, a região em que se localiza o rio Parnaíba pode ser entendida como um espaço, ou uma porção do espaço terrestre individualizado, logo identificável.

1.2.1 – EU, O RIO PARNAÍBA: A região... O vale... Porções de mim mesmo

No estado do Piauí,³⁰ as condições naturais e geográficas tiveram especial significado na composição do seu espaço e, conseqüentemente na formação de sua história. O estado do Piauí localiza-se geograficamente na região nordeste do Brasil, precisamente, entre os paralelos 2° 44' 49" e 10° 55' 05" sul e entre os meridianos 40° 22' 12" e 45° 55' 42" oeste de Greenwich. Juntamente com o Estado do Maranhão compõe o chamado Meio-Norte do Brasil também chamado Nordeste Ocidental. Limita-se ao norte com o Oceano

³⁰ Ocupa uma área territorial de 252.387,60 km², o que corresponde a 16% da região nordeste brasileira, sendo o terceiro Estado da região em extensão territorial e o nono considerando-se a área em relação ao total do País. LINS, Rachel Caldas. Bacia do Parnaíba: aspectos fisiográficos. (Série Estudos e Pesquisas). Recife: UNPS, 1978. p.17.

Atlântico; ao sul e sudeste com o Estado da Bahia; a Sudoeste com o Tocantins; ao leste com o Ceará, Pernambuco e Bahia, e ao oeste com o Maranhão.



Os rios da região nordeste do Brasil quase sempre constituem cada um deles, uma bacia própria e ao conjunto dessas bacias convencionou-se chamar Bacia do Nordeste. Ela abrange considerável extensão territorial e apresenta modesta hidrografia, com a maioria dos rios classificados como temporários à exceção dos rios maranhenses, que são quase todos perenes. A representação cartográfica da Bacia do Nordeste abaixo nos oferece uma visão do conjunto dos rios que forma a bacia do nordeste, em particular a bacia do rio Parnaíba.

O Estado do Piauí fica quase totalmente incluído no vale do rio Parnaíba. Sua hidrografia está representada basicamente pela Bacia do Parnaíba, que conforme Bastos (1994, p.425), “constitui-se na 4ª maior bacia hidrográfica brasileira isolada, atrás apenas das do Amazonas, Paraná e São Francisco”. É classificada pelos rios do litoral – riachos e

A província do Piauí ocupa a maior parte do Valle do Parnaíba que se acha separado acima dos grandes valles do São Francisco e do Tocantins pela chapada alta (plateau) do centro do Brasil que tem uma extensão muito grande e talvez em parte nenhuma menos de 60 km de largura. Em muitos lugares acaba essa chapada por despenhadeiros e forma serras que tomam nos diferentes lugares denominações locais como, Serra Geral, Tabatinga, dos Três Irmãos, Ibiapaba, Serra Grande, etc. Em outros lugares confundem-se ellas com as chapadas baixas por declives mais ou menos suaves.

E, ainda, os do Professor João Gabriel Baptista no Relatório da Expedição da Universidade Federal do Piauí de 1977 que, por sua vez, reafirmou,

O Piauí fica quase totalmente incluído no vale do rio Parnaíba. Com exceção feita de pequena faixa do litoral, por onde há rios que correm diretamente para o oceano. São eles os denominados rios do litoral: São Miguel, Camurupim e o São João da Barra. Há ainda, os riachinhos que, com um curso de 2 a 3 km, desembocam entre as praias de Atalaia e Coqueiro, são eles: Salceiro, Velho Miguel e Lagoa Doce. Estes às vezes são cobertos pelas dunas. (BAPTISTA: 1981, p.136).

Quanto à região do estado do Piauí Agenor Augusto Miranda³², em “Estudos Piauienses” declara, “... li o livro da própria natureza; senti as agruras da época das secas e também as alegrias dos períodos fartos do sertão, e daí é que decorrem os estudos que chamei de piauienses”. Enfatiza, “o Estado do Piauí, encravado entre duas regiões distintas da América do Sul, como sendo-lhes o traço de união... É privilegiado pela natureza porque é servido pelo rio Parnaíba, que o corta de seu extremo sudoeste até o Atlântico...” (MIRANDA: 1938, p.12). Já em relação ao vale, propriamente dito, engenheiro Dodt observou,

O Valle mesmo é dividido pelo Parnaíba em duas partes desiguais, sendo as de oeste, que pertence à província do Maranhão, muito estreita, ao menos da barra do Balsas para baixo, por causa da proximidade das vertentes que separam as águas do Itapicuru das do Parnaíba, e que em muitos lugares dista delle menos de 30 km. A outra parte do Valle que demora ao lado leste do rio é muito mais larga, e dá-se a ella em alguns lugares 400 km de largura, o que eu mesmo não pude verificar. É esta que forma a província do Piauí, cujo território, portanto é muito extenso pelo comprimento, em comparação com sua largura. (DODT: 1871, p. 20-21).

A paisagem geográfica do estado do Piauí apresenta-se de forma bastante variável, com predominância de aspectos fisionômicos que refletem a sua posição geográfica.³³ Ela foi representada, em desenho, pelos viajantes Spix e Martius (1817-1820)

³² Agenor Augusto Miranda esteve no Estado do Piauí como engenheiro-chefe do distrito telegráfico de 1914 a 1920.

³³ LINS, op.cit. nota. 30, explica que em decorrência de sua posição caracteriza-se como uma típica zona de transição, apresentando, conjuntamente, aspectos do semi-árido nordestino, da pré-Amazônia e do Planalto Central do Brasil. Refletindo as condições de umidade das diversas zonas, as regiões ecológicas distribuem-se em faixas paralelas, com a caatinga (ocorrência registrada no sul e sudeste do estado), composta por cactos, arbustos e árvores de pequeno porte. As formações pioneiras de restinga, mangue e aluvial campestre, na zona litorânea. Cerrado estende-se nas porções norte, centro-leste e sudoeste e apresenta os característicos arbustos e árvores retorcidas e algumas gramíneas. Ao longo do Vale do Parnaíba encontram-se pequenos arbustos tendo maior concentração no Baixo e Médio Parnaíba. Sua paisagem vegetal é composta por palmeiras em que se destacam os cocais, principalmente espécies como, carnaúba, babaçu, buriti e tucum.

em que enfatizam, “a paisagem, no Piauí, representa a formação de grés e vegetação de palmeiras carnaúbas, juazeiros e cactos”. (SPIX E MARTIUS: 1976, p.208).

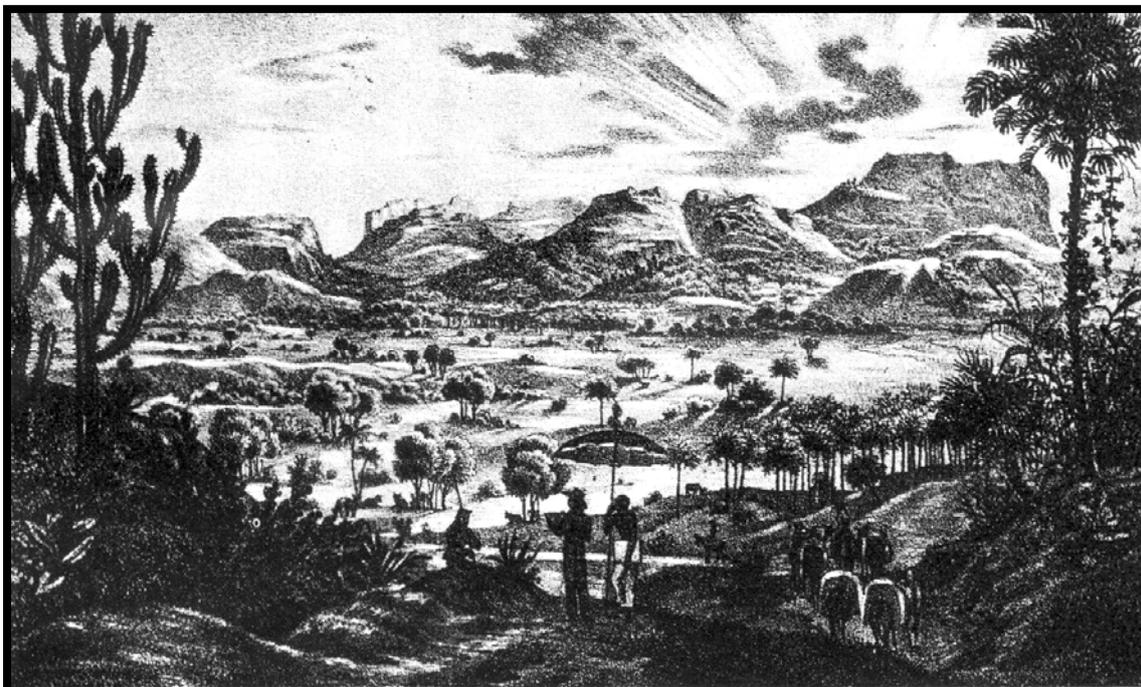


Figura 03 - Desenho da paisagem geográfica do Piauí. Extraído da obra: Spix e Martius. Viagem pelo Brasil, 1817-1820. Tomo II. 3ª ed. São Paulo: Melhoramentos. 1976. n. 208. Renrodução: Giorcio Richard N. Silvério.

No Estado do Piauí os rios estão sujeitos às irregularidades do clima. Sabe-se que a vegetação, o clima e o relevo são fatores que determina o comportamento da rede hidrográfica de uma região. Esses valores são responsáveis pelo volume de água, pelo período de cheias e vazantes e pela possibilidade de navegação.³⁴ Para Lins, “os rios, coletores e vetores de água atuam ora como dessecadores ora como umidificadores dos solos, transmitindo-lhes maior ou menor capacidade de suporte da cobertura vegetal”.³⁵ (LINS: 1978, p. 124). Crê-se que desse complexo de ações resulta a flora do vale do Parnaíba. Neste vale encontra-se uma vegetação paisagística muito expressiva. Um dos vales mais ricos e bonançosos do Brasil. Três tipos de paisagens que dominam o vale do Parnaíba nos são informadas por Rachel Caldas Lins.

As altas chapadas, bem representadas pelo Ibiapaba, com altitudes que se aproximam dos 900 metros, no seu rebordo oriental. As chapadas de baixos níveis,

Estas espécies da floresta decidual podem ser encontradas, no cerrado local, na mata do Parnaíba, nos vales úmidos e nas áreas alagadiças.

³⁴Sobre a importância destes valores ver GALVÃO, Marília Velloso. Regiões bioclimáticas do Brasil. R. Brás. De Geogr. Rio de Janeiro, 29(1): 3-36, jan./mar, 1967.

³⁵ LINS, op.cit nota 30, explica que “as rochas da bacia do Parnaíba, embora sua quase totalidade seja sedimentar, apresentam, no entanto graus diferentes de compactação e permeabilidade, o que decerto resulta em valores diversos de absorção, transporte e retenção d’água, com apreciável variação no seu revestimento vegetal”.

predominantes no Piauí centro sul, e as depressões interplanálticas ou intermontanas escavadas nessas chapadas ou resultantes do desnudamento do escudo cristalino. [...] Um quarto tipo de paisagem poderiam, ainda ser reconhecido, embora não predominante, por suas limitadas dimensões qual seja, o da planície litorânea. (LINS: 1978, p.124).

Estas paisagens não são predominantemente exuberantes, mas apresenta aqui e acolá, por todo o vale, a riqueza biológica da floresta úmida tropical. Observamos que na bacia do Parnaíba ocorrem quase todos os tipos de vegetação do Brasil Tropical. As florestas pluviais revestem uma boa parte da bacia. Ao norte de Teresina ocupando ambas as margens do rio Parnaíba e na porção oriental do Ibiapaba, incluindo, entre outras, terras dos municípios cearenses. Estas florestas ora com carnaúba, ora com babaçu, ora mistas ornar todo o curso principal do rio Parnaíba e dos seus afluentes de maior porte. Próximas à cidade de Teresina e mais ao norte são povoadas pelo babaçu. Ao norte de Teresina, à sombra das matas sem babaçu cresce o jaborandi. As florestas de carnaúba avançam com o rio Parnaíba até o mar. Estas recebem o nome de “matas” e onde não revestem toda área, predominam manchas com tendência a cerrado ou a caatinga que se intercalam na paisagem. Os cerrados e cerradões se apresentam na maior parte da bacia do Parnaíba. Os cerrados na faixa mediana do Piauí. Catanduvras ou carrascos³⁶ nas chapadas da faixa menos úmida da bacia. Os cerradões ocupam largas áreas entre Floriano e Amarante, entre Regeneração e Várzea Grande e mesmo no Maranhão, entre Barão de Grajaú, Balsas e Carolina. Nas áreas de cerradão encontra-se o bacuri e o pequizeiro. No sudeste do Piauí e nas terras cearenses do alto Poti e seus afluentes as caatingas dominam a paisagem. Ocorrem, inicialmente na bacia do Parnaíba, numa faixa, ao pé da vertente do Ibiapaba, a qual progride para o sul acompanhando aquela linha de relevo. Por meio do boqueirão do Poti, se descaracterizam um pouco, entram em contato com as terras do alto curso desse rio e seus afluentes, já no Ceará, retornam sua fisionomia e composição peculiares.

A vegetação que compõe a paisagem do vale parnaibano é representada e registrada por diversos estudiosos, poetas, romancistas, observadores e/ou admiradores. Há muito, os inspiram a paisagem composta por palmeirais como as de carnaúba, buriti e babaçu que ornar todo o curso do rio Parnaíba. Os viajantes Spix e Martius (1817-1820) representaram as palmeiras do vale parnaibano em forma de desenhos e de relato.

³⁶ Carrascos – 1. Formação vegetal nordestina, mais rala, enfezada e áspera do que a caatinga. 2. Mata anã de arbustos de caule e ramos duros e esguios. 3. Caminho pedregoso. Dicionário Aurélio. Catanduva é mais um termo nordestino e já bem conceituado na lingüística brasileira. Ver Euclides da Cunha: Os Sertões. (Rio de Janeiro, 1945 p. 54, 229 e 619-Nota VII). Eventualmente essa paisagem recebe o nome de carrasco, termo, também, já conceituado nos dicionário da língua portuguesa Ver Novo Dicionário Brasileiro, Melhoramentos, p. (128).

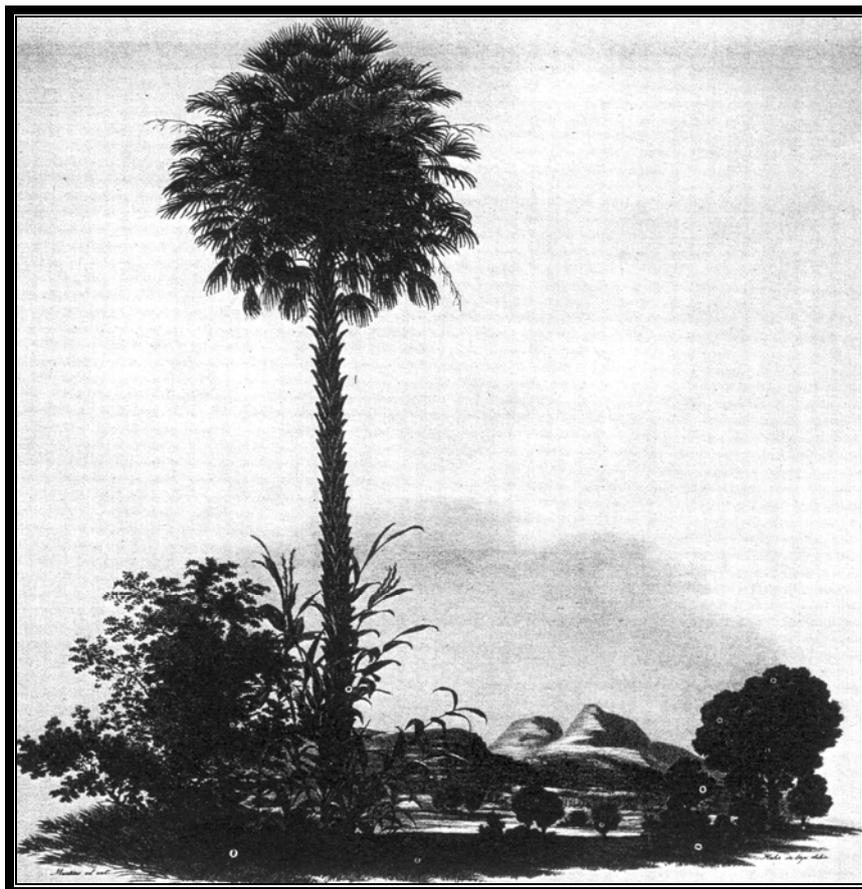


Figura 04 – Desenho de Palmeira no vale Parnaibano. Martius “Generas et species pamarum” (SPIX E MARTIUS: 1976 p.225) Reprodução: Giorgio Richard Nunes Silvério.

Também aqui as palmeiras ocupam os terrenos baixos de várzea, pantanosos, e as margens dos riachos e dos açudes. [...] Acompanhando o curso desse arroio, fui dar inesperadamente numa vista aberta sobre extenso palmeiral... formava característico painel destas regiões. [...] Esta região parecia-nos particularmente caracterizada pelos freqüentes carnaubais e nos fizeram lembrar os buritizais de Minas Gerais. [...] As caatingas, pela maior parte, aqui contavam de arbustos ralos, e nas vargens muito úmidas as carnaubeiras reuniam-se em majestosos bosques, cujo aspecto é tão característico como atrativo. [...] Quanto mais nos internávamos pelos agradáveis vales com moitas ao longo do rio, tanto mais se destacava a vegetação... o rio Parnaíba... correm as suas águas turvas, amareladas, por entre margens de suave declive, cobertas de densas moitas numa largura de cerca de 200 pés. (SPIX E MARTIUS: 1976, p.2 14 -229)

Em relação às palmeiras das florestas parnaibanas, Renato Castelo Branco enfatiza que, “nos bilhões de palmeirais existentes no vale parnaibano, pode estar um dos principais fatores de redenção econômica da região”. (CASTELO BANCO: 1970, p.122). No romance "A Vela e o Temporal", Alvina Gameiro enumera a importância de uma dessas palmeiras típica da região do Médio Parnaíba, o buriti. Trata-se, exatamente de uma passagem em que a autora retrata um caboclo de nome Fulgêncio, empregado da fazenda que faz apologia ao buriti. Com seu típico linguajar sertanejo ensina que a planta serve para tudo: o talo é matéria-prima para as construções, que são cobertas com as folhas do buriti. A polpa é comestível e dá um doce delicioso. Da palha se fazem chapéus, cintos, calçados,

esteiras, balaios e inúmeros aparatos de cozinha e montaria. As balsas para o comércio, os brinquedos das crianças e até o caixão para os mortos: tudo de buriti. "Entonce eu num houvera de arrecunhicê", pergunta Fulgêncio, "qui parmêra de buriti é a maió amiga do pobre e tá im primêro lugá no mundo?". (GAMEIRO: 1957, p.204).

Já a carnaúba constituiu-se num dos esteios da vida econômica do estado do Piauí. Historicamente desempenhou/desempenha um importante papel no fabrico de utensílios e nas técnicas construtivas. Ela constitui "uma palmeira do mais amplo aproveitamento, tendo sua cera aplicações de toda ordem. [...] E seu tronco é madeira de marcenaria de primeira ordem". (CASTELO BRANCO: 1970, p.129). De seus troncos faziam/fazem estacas dos currais, as vigas e esteios de suas casas. Da palha faziam/fazem a cobertura dos tetos e divisões interiores. Dela faziam/fazem esteiras, chapéus, velas, corda e uma infinidade de outros artigos.

Para salientar a importância da carnaúba na economia piauiense, basta dizer, que em 1940, a exportação de sua cera ocupou o sexto lugar nas estatísticas nacionais. Alvina Gameiro (1957) romanceando a saga da família Fernandes, oriunda de Lisboa-Portugal, que veio se fixar em Santa Quitéria-PI na região do Médio-Parnaíba, nos informa sobre o emprego da carnaúba no fabrico de utensílios e nas técnicas construtivas e também o uso do buriti no fabrico de balsas.

...Os Fernandes... começaram logo a construir a casa; para tal mister sacrificaram centenas de carnaubeiras... [...] desperdiçaram as árvores sagradas no fabrico de esteios e ripas com que armaram a casa.[...] ...era só por mercadorias em balsas, facilmente construídas de talo de buriti e cobertas de folha de pindoba... [...] A fortuna só abriu em par sua porta aos Fernandes, quando se espalhou a notícia que a cera ia ser exportada e esse produto se valorizou da noite para o dia. Até então a cera era pouco vendida e em Santa Quitéria só era aproveitada na fabricação de velas que, em resistência, ganhavam as de parafina e de sebo. Parecia mentira que aquela cerinha à-toa fosse render mais dinheiro que qualquer outro produto da terra. As palmáceas, que durante séculos abanavam para o céu do Nordeste suas folhas redondas em forma de ventarola, foram cercada de mil cuidados. (GAMEIRO: 1957, p.49-51).

Conta ainda, que o herdeiro da família e, conseqüentemente, de sua riqueza, Severo,³⁷ atirou-se à plantação de carnaúbas, depois de estudar os lugares favoráveis a essa cultura. "Apesar do imenso campo, salpicado de carnaubeiras a perder de vista, Severo olhava com pena e remorso a casa e os currais gigantescos construídos só de carnaubeiras e deplorava o crime involuntário de seus antepassados". (GAMEIRO: 1957, p.52).

³⁷ Severo Fernandes, filho e herdeiro de Simeão Fernandes, dono das terras de Santa Quitéria já nos meados do século XX. "Quando nasceu Simeão, pai de Severo, o atual dono das terras, os Fernandes já eram milionários". GAMEIRO, Alvina. *A vela e o Temporal*. Rio de Janeiro: O Cruzeiro, 1957.p. 52.



Figura. 05 - Imagem da Floresta de Carnaúba no Vale do rio Parnaíba. Fonte: acervo de fotos do Arquivo Público do Piauí. Teresina-PI s/a, s/d. Reprodução: Giorgio Richard.

Mas a importância da carnaúba pode, também, ser verificada por meio de uma lenda indígena, a lenda da Carnaúba.³⁸ Diz a lenda que numa região fecunda habitava uma tribo feliz e próspera, em tempos que a memória não guardou. Um dia uma seca assolou essa região. Luas e luas os habitantes aguardaram as chuvas. Mas o flagelo persistiu e a tribo viu seus filhos morrer um após o outro. Somente uma família, que se compunha de um casal e um filho, sobreviveu. E, ante a ruína de seu povo, os três partiram. No sétimo dia,

³⁸ Ver PASSOS, Artur. *Lendas e Fatos*. Teresina: s/e 1964 e CASTELO BRANCO, Renato. *O Piauí: a terra, o homem, o meio*. São Paulo: Quatro Artes, 1970.

sob um sol causticante, avistou na chapada uma palmeira perdida. Abrigaram-se à sua sombra para uns momentos de repouso. Vencidos pelo cansaço, os pais adormeceram, enquanto, o jovem índio desperto implorou as graças de Tupã. Nesse momento, no alto da palmeira, entre sua folhagem, surgiu uma mulher, morena e bela. Disse ela,

- Meu nome é Carnaúba. Como a tua, a minha tribo foi destruída pela seca. Quando morri, Tupã, apiedado, me transformou nesta palmeira, para que protegesse nossos irmãos de raça.
- Toma o teu machado e me corta. Do meu estipe tirarás o palmito, e terás alimento; com minha palha, construirás teu abrigo; da minha cera farás vela e terás paz. O meu fruto plantará e outras palmeiras surgirão para o teu povo.

Assim fez o jovem índio. Em alguns anos, o deserto se transmudou num palmeiral farfalhante. A família transformou-se em clã. A vida voltou a ser feliz. E o jovem índio, agora envelhecido, partiu para levar, às outras tribos, sementes da palmeira de Tupã, que passou a chamar-se a “Árvore da Vida”. O piauiense Pádua Santos em 2001 versou um poema à palmeira carnaúba, intitulado pelo seu próprio nome:

“A Carnaúba”.
 Magra, esbelta, verde, pura
 A carnaúba parece
 Imagem da formosura
 Que a natureza oferece

Nasce à beira dos rios
 Nas várzeas então viceja.
 Na terra seca ela vive
 É da aluvião a beleza

As jandaias coloridas
 Gritadeiras e amigas
 Fazem moradas nela
 E é na caatinga e no carrasco
 Que os ventos marcam o compasso
 Cantando nas folhas dela.
 (Pádua Santos, 2001).

Já em relação ao babaçu, Renato Castelo Branco (1970) explica que não é apenas o óleo vegetal por si suficiente para determinar a criação de uma imensa fonte de riqueza. Ela nos proporciona, ao mesmo tempo, uma serie de artigos da maior utilidade e de aplicação infinita.

[...] De tudo se aproveita. O epicarpo proporciona fibras de grande resistência, para a fabricação de escovas, tapetes e cordas. O mesocarpo encerra grande quantidade de amido e tanino, além de uma fécula abundante, de que se fazem bebidas semelhantes ao chocolate. E o endocarpo pode ser empregado como sucedâneo do marfim vegetal, nas aplicações em que se usa o osso, como botões e artigos isolantes. Devidamente industrializado poderia produzir, ainda, outros derivados da mais vital importância... (CASTELO BRANCO: 1970, p.123-124).

De fato, esta palmeira, também foi, num dos esteios da vida econômica do estado do Piauí. Historicamente, seu óleo vegetal desempenhou/desempenha um importante papel, mas, também foi/é importante no fabrico de uma serie de artigos da maior utilidade Na imagem fotográfica abaixo vislumbra-se uma floresta de babaçu no vale do Parnaíba.



Figura 06 – Imagem da Floresta de Babaçu no Vale do rio Parnaíba Fonte: Arquivo Público do Piauí. Teresina-PI Reprodução: Giorgio Richard.

A bacia hidrográfica do Parnaíba corresponde aos setores leste, sudeste e sul da bacia sedimentar do Meio Norte. Três quartas partes da Bacia Hidrográfica do Parnaíba estão representadas pelas sub-bacias dos seus maiores afluentes. As bacias Litorâneas constituem um conjunto de pequenas bacias localizadas no extremo norte do Estado, drenadas diretamente para o oceano, à exceção da bacia do rio Igarçu, que corta a cidade de Parnaíba, ligando o rio Parnaíba ao oceano. Destacam-se os rios Portinho e Camurupim. A planície do Parnaíba é formada por terras baixas situadas as margens do rio Parnaíba. Une-se a Baixada Litorânea na porção norte, prolongando-se ao leste e ao sul pelos vales dos rios Poti, Canindé e Gurguéia, segundo Kegel. (KEGEL: 1933, p.36). Aqui trataremos da bacia do rio Parnaíba por excelência. Para Freyre, “a bacia deste rio é quasi exclusivamente ocupada por uma grande formação de grés...” (FREYRE: 1907, p.LIII). Como já dissemos a fisionomia da maior parte da bacia do Parnaíba se compõe por palmeirais como o babaçu, a carnaúba e o buriti e cerradões, cobertura por excelência das chapadas. Os cerrados são a tônica da paisagem na faixa mediana do Piauí. Catandivas ou carrascos atapetam as chapadas na faixa menos úmida.

O rio Parnaíba em todo seu curso foi dividido em três bacias, as do Baixo, do Médio e do Alto Parnaíba. Em relação ao curso do rio Parnaíba, Bastos diz “orientar-se de S para N com ligeira inclinação para W, sobre terrenos de brejo, onde aparecem os primeiros buritizais. Tem 1485 km, das cabeceiras à foz, sendo lindeiro entre o Piauí e o Maranhão”.(BASTOS:1994, p.423). A bacia do Alto Parnaíba⁴⁰ é representada basicamente pelas bacias dos rios Uruçuí Vermelho e Riozinho. Neste curso o rio recebe águas tanto do Maranhão como do Piauí e atravessa uma região abundante em brejos e ribeirões até a Foz do Gurguéia, com 784 km, indo de suas nascentes (municípios de Barreiras-PI, e Alto Parnaíba-MA) à Foz do Gurguéia (município de Jerumenha). As bacias do Médio Parnaíba são de porte pequeno e deságua no Parnaíba de forma distribuída. Os limites das bacias, no Rio Parnaíba, vão desde a confluência do rio Poti até ao encontro com o Rio Gurguéia. Na hidrografia desta bacia, destacam-se o rio Parnaíba, no seu trecho médio, e o rio Itaueira, afluente na margem direita. A foz do Gurguéia marca o início do que se convencionou chamar Médio Parnaíba.

O Médio Parnaíba fica na fronteira dos municípios de Jerumenha e Floriano. Ao receber as águas do Gurguéia tem sua largura média aumentada. [...] Distingue-se do Alto por

⁴⁰ Nesse trecho, hoje fica a Barragem de Boa Esperança. A hidrografia é basicamente formada pelo trecho do rio Parnaíba no seu curso alto e pelo rio Uruçuí Preto, afluente do Parnaíba na sua margem direita. O único afluente importante do alto Parnaíba é o rio Parnaibinha e tem a peculiaridade de correr na maior parte do curso do sul para o norte, paralelamente ao coletor. O tributário de maior volume do lado do Piauí é o Uruçuí Vermelho que desce também na chapada das Mangabeiras.

duas razões: não recebe mais nenhum afluente maranhense de importância e as cachoeiras são menos frequentes. É a parte mais seca do rio, em compensação a mais povoada. [...] Começa a tomar forma que irá definir o Baixo Parnaíba. (BAPTISTA: 1981, p.164).

O Médio Parnaíba estende-se da confluência da foz do Gurguéia à foz do Poti (município de Teresina). As águas que ele recebe são quase que somente providas do Piauí. Tem um curso da ordem com 312 km Conforme Bastos (1994),

...o Médio Parnaíba começa na embocadura do rio Balsas junto à barragem da Boa Esperança, em Guadalupe, com largura de 100 m, ampliada para 200 m ao receber o Gurguéia e atinge a foz do Poti com 350 m. Em Teresina, entretanto, atinge a largura de 374 m. Deixa de receber afluentes maranhenses e tem poucas cachoeiras. Vegetação predominante: carnaúba e babaçu. (BASTOS: 1994, p. 423).

O curso da bacia do Baixo Parnaíba estende-se da foz do Poti à foz do Parnaíba (município Ilha Grande) no Atlântico. Este trecho tem 389 km. Ele começa nas mediações da cidade de Teresina até atingir o Oceano Atlântico. Nesse trecho do seu curso além de águas piauienses e maranhenses passa a receber também, águas do Ceará. Da bacia do Gurguéia⁴¹ para jusante, o rio Parnaíba tem mais de 800 km de percurso, neste incluído o delta. Segundo Bastos “sua extensão começa com a largura de 300 m até atingir Luzilândia onde varia de 500 a 600 m, largura essa que conserva até a foz. Surgem pequenas ilhas e os rasos (bancos de areia)”. (BASTOS: 1994, p.423).

A esta divisão dada ao curso do rio Parnaíba não há acordo geral sobre como identificá-las no próprio rio. Odilon Nunes (1972) nos informa que a divisão até hoje conservada foi César de Meneses quem a fez em 1804. Contudo temos outras como as de Fernando Teixeira Reis Souza que estabeleceu, “o alto do Parnaíba vai das cabeceiras até a cidade de Santa Filomena; desta até a barra do Gurguéia é o médio curso e daí até a foz alonga-se o baixo curso”. (SOUZA: 1974, p.23). Rachel Caldas Lins (1978) a manteve em seus estudos. Temos também a divisão de Edson Barbosa (1978) que o dividiu em Alto Parnaíba ou parte superior, das nascentes até a barragem da Boa Esperança e Baixo Parnaíba ou parte inferior, desta barragem à foz. Têm-se, ainda, aquela apresentada por Renato Castelo Branco que procurou fazer uma divisão da bacia em secções com base na navegação, “o Alto Parnaíba seria das nascentes até Santa Filomena (153 km inavagáveis), o Médio Parnaíba, desta cidade a Amarante (navegável) e o Baixo, de Amarante à foz, que chamou de civilizado”. (CASTELO BRANCO: 1970, p.26).

Vê-se assim que a composição do rio Parnaíba em três bacias, ou seja, Alto, Médio e Baixo, suas dimensões, sua paisagem, suas águas, seus encantos etc., são descritos

⁴¹ O vale do rio Gurguéia é considerado como o de melhores perspectivas agrícolas de toda a bacia do Parnaíba. Sua várzea é estimada em 300km² de terras férteis.

e apresentados por estudiosos, viajantes, poetas, romancistas etc., e de diversas maneiras. Uns apresentam-nas geograficamente, preocupados com suas extensões, com as cidades de onde começam e/ou as de onde encerram cada curso, com os obstáculos que compõe cada trecho por todo seu leito. Outros utilizam como marco os afluentes e/ou estabelecem secções com base na navegação. A estas queremos acrescentar e/ou fixar a nossa idéia de forma a transcender todas as situações já decantadas e de tal modo dar à dimensionada geometria do espaço-rio Parnaíba a daqueles que lhes foram íntimos, os das “gentes do rio”. Elas são mais fortes que toda a geometria, pois integra-se no álveo da intimidade para com o rio.

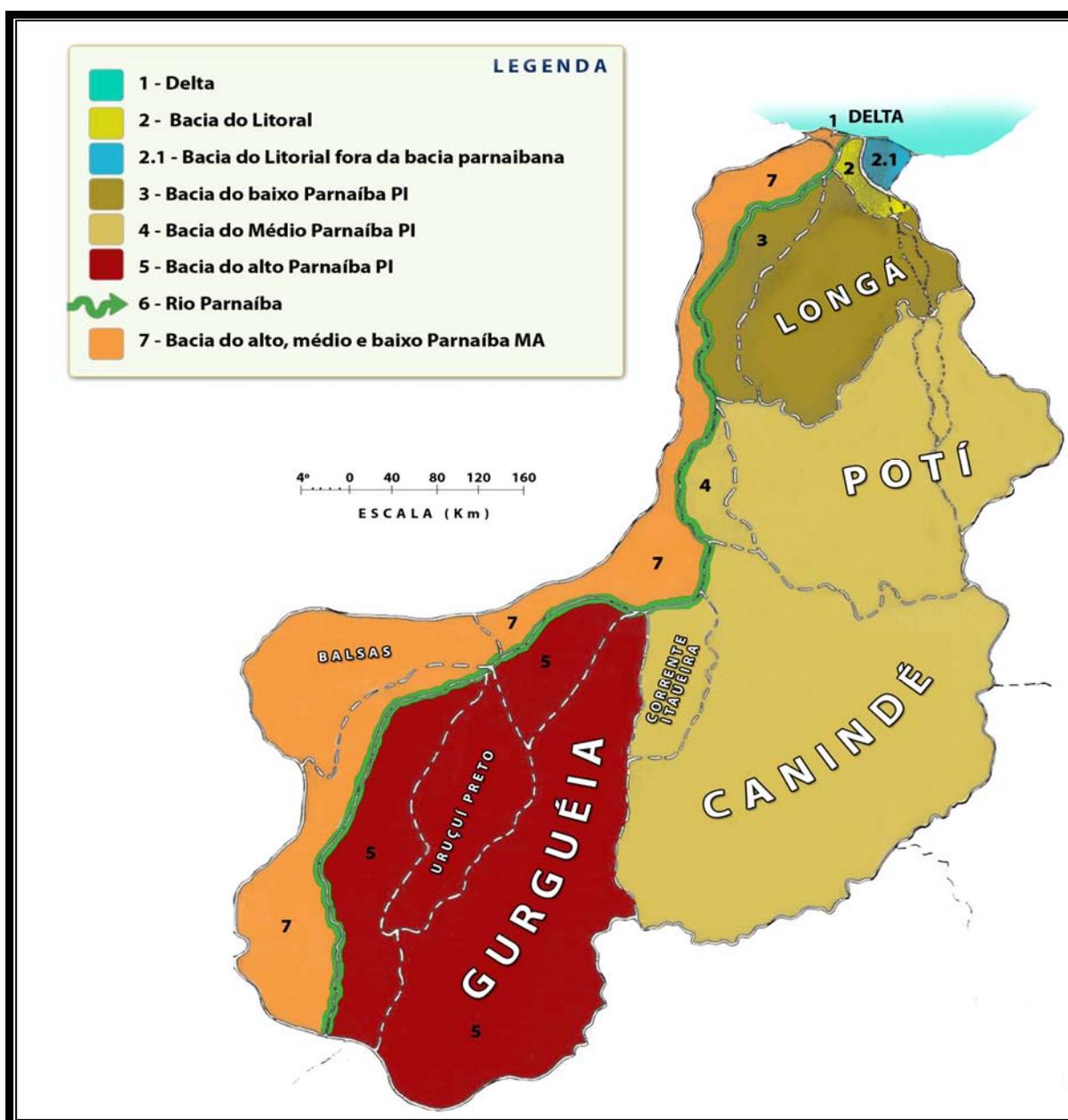


Figura 08 - Representação da Bacia Parnaibana. Alto, Médio, Baixo Parnaíba e seus afluentes. Adaptado por Gercinair Silvério Gandara a partir do original publicado por BAPTISTA, João Gabriel. *Geografia Física do Piauí*. (Revista e Aumentada) 3ª ed. Teresina: Academia Piauiense de Letras, 1989. Reprodução visual por Giorgio Richard Nunes Silvério.

Partiremos da hipótese histórica de navegabilidade do rio Parnaíba. Hipótese que posteriormente será sustentada por argumentos, apoiados em fatos. Trata-se, em verdade, de uma idéia que temos o direito de formular e de tomá-la como ponto de partida em nossos estudos sobre a via líquida fluvial, o rio Parnaíba. Que essa idéia deva ser legitimada, não deixaremos de reiterar e tentar. Os argumentos e provas em seu favor não faltam, das mais simples às mais sutis. Para apresentar e expor a nossa idéia impõe-se um ponto de partida, a navegabilidade e a navegação do/no rio Parnaíba. Sem possibilidade de contestação, vale dizer, a idéia que propomos é inata e será fundamental justamente porque há um processo de construção social complexo que nos desafia. Tal ponto de partida, que desejamos demonstrar são os das atividades que demarcam o espaço-rio ou ajudam a construí-lo, elas ocorrem sempre em espaços distintos uns em relação a outros. Há nelas um sistema de constituição do espaço como coisa concreta e visível, assim como há, atividades igualmente distintas. Sabemos que cada sociedade tem uma gramática de espaços e temporalidades para existir enquanto um todo articulado e, isso depende fundamentalmente das atividades que se ordenam permitindo sensibilidade e forma de organização. Entendemos que uma definição para se adequar perfeitamente ao escopo da semântica deve levar em conta o sujeito, o referencial, o contexto e quiçá a imagem mental como parte da gramática que estuda o sentido e a aplicação das palavras em um contexto. Assim sendo atribuiremos a nossa idéia o conteúdo da navegação, as embarcações e seus calados, as atividades do comércio e o conteúdo humano que os conduziam.

Tradicionalmente, todo seu curso foi dividido em três bacias, as do Alto, do Médio e do Baixo Parnaíba. Na composição que propomos o rio Parnaíba estará por inteiro, com sua fuga sem fim, com sua profundidade... subdividido em quatro espaços o “Espaço d’aguas encachoeiradas”, o “Espaço d’aguas dos balseiros e/ou d’aguas vermelhas”, o Espaço dos marinheiros do rio e/ou d’aguas doces”⁴² e o “Espaço dos marinheiros do mar e/ou d’aguas salgadas”. Nossa proposta se traduz numa composição em espaços conforme seus aspectos físico-geográficos em relação à profundidade de suas águas, as embarcações que deslizaram em seu dorso e os calados⁴³ apropriados a cada trecho. O processo de navegação, principalmente, a vapor, foi o motor das transformações sócio-espacial em suas beiras por todo o vale. Este processo contém características que se tornou de capital

⁴² Esta denominação “marinheiros d’água doce” foi dada por Assis Brasil em “Beira Rio, beira vida” (1979, p.22 e 117), mas não faz referência ao espaço do rio ou aos calados das embarcações e, sim aos embarcadiços.

⁴³ Calado: S. m. Constr. Naval. 1. Distância vertical entre a superfície da água em que a embarcação flutua e a face inferior da sua quilha. 2. Profundidade mínima de água necessária para a embarcação flutuar. Dicionário Aurélio.

importância fornecendo o ponto de partida da reflexão sobre os espaços do rio e de suas beiras, consecutivamente. Lembramos que não é nossa pretensão fazer um traçado com critérios cartográficos, trata-se apenas de um esboço do rio e uma projeção da memória histórica da navegação em seu leito. Vide abaixo o trabalho de adaptação do traçado do rio Parnaíba por nós delineado apresentando a composição em quatro espaços: “Espaço d’aguas encachoeiradas”, “Espaço d’aguas dos balseiros e/ou d’aguas vermelhas”, Espaço dos marinheiros do rio e/ou d’aguas doces” e “Espaço dos marinheiros do mar e/ou d’aguas salgadas”. Em seguida a representação do traçado do rio Parnaíba apresentando a composição em quatro espaços conforme sua navegabilidade e as embarcações que por ele navegavam”.

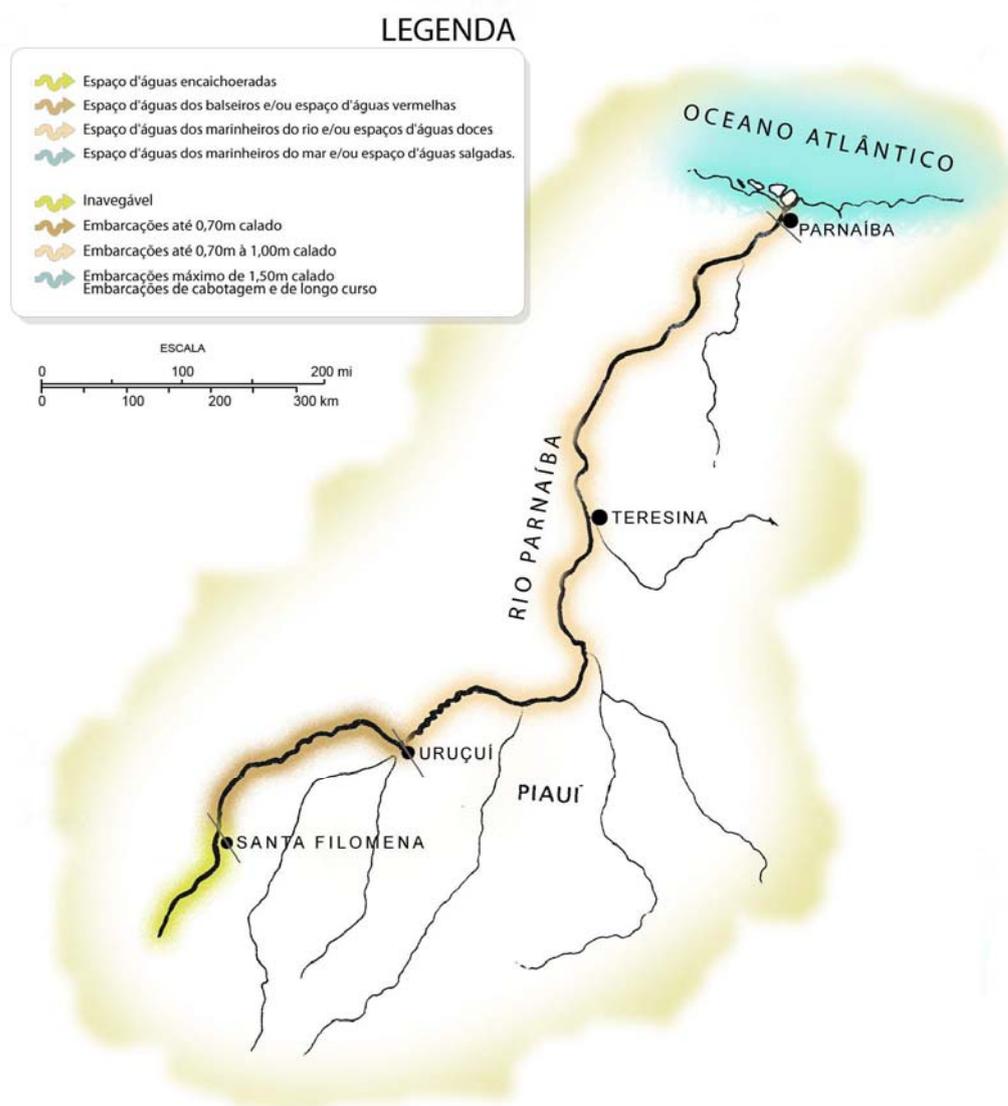


Figura 09 - Trabalho de adaptação do traçado do rio Parnaíba apresentando a composição em quatro espaços: “Espaço d’aguas encachoeiradas”, “Espaço d’aguas dos balseiros e/ou d’aguas vermelhas”, Espaço dos marinheiros do rio e/ou d’aguas doces” e “Espaço dos marinheiros do mar e/ou d’aguas salgadas”. Adaptado por Gercinair Silvério Gandara a partir do traçado do rio Parnaíba publicado no Relatório Estatístico Hidroviário, 1998/1999/2000. Ministério dos Transportes. www.transportes.gov.br. Desenvolvimento visual: Giorgio Richard Nunes Silvério.

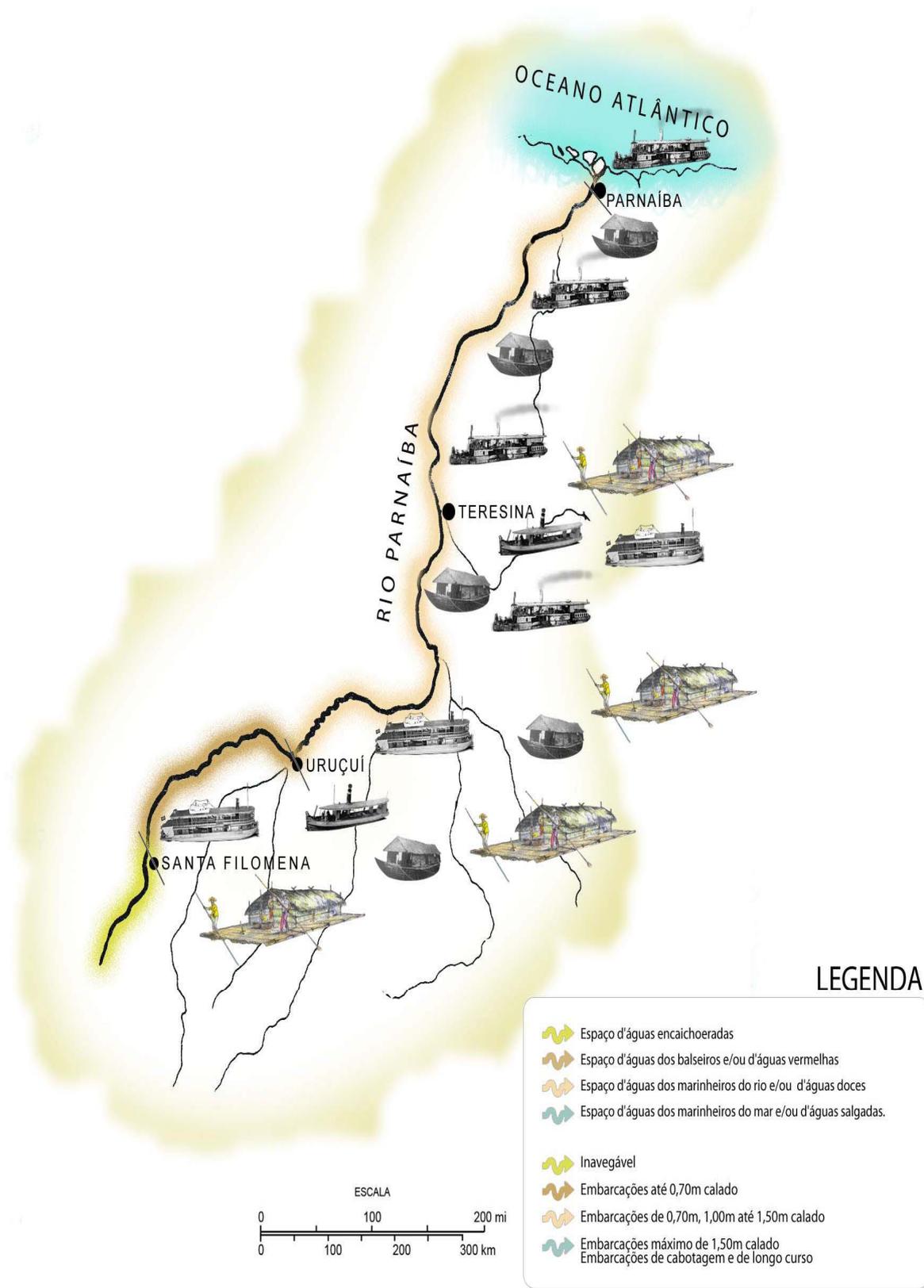


Figura 10 - Trabalho de adaptação do traçado do rio Parnaíba apresentando a composição em quatro espaços: “Espaço d’águas encachoeiradas”, “Espaço d’águas dos balseiros e/ou d’águas vermelhas”, Espaço dos marinheiros do rio e/ou d’águas doces” e “Espaço dos marinheiros do mar e/ou d’águas salgadas”. Adaptado por Gercinair Silvério Gandara a partir do traçado do rio Parnaíba publicado no Relatório Estatístico Hidroviário, 1998/1999/2000. Ministério dos Transportes. www.transportes.gov.br. Desenvolvimento visual: Giorgio Richard Nunes Silvério. visual: Giorgio Richard N. Silvério.

Nós denominamos “espaço dos marinheiros do mar e/ou d’águas salgadas” todo o trecho do município da cidade de Parnaíba, depois de formar as barras e o delta até sua entrega às águas salgadas do mar. Devemos lembrar que o rio Parnaíba ao encontrar o vértice do delta forma três braços chamados, barra do Igaráu, barra de Santa Rosa e separando os dois estados, Piauí e Maranhão, fica o braço considerado o principal denominado das Canárias. Ao desembocar no oceano forma um amplo e recortado delta que termina por meio de cinco bocas, Tutóia, Carrapato, Caju, Canárias e Igaráu. Este trecho apresentou condições de navegabilidade contínua por embarcações de calado máximo de 1,50m. Era do mar que vinham os navios (navegação marítima) proporcionando as relações humanas e comerciais no vale parnaibano. As embarcações vinham carregadas de produtos estrangeiros e iam carregados dos produtos da terra. Sabe-se que por meio da navegação de cabotagem se fez uma constante comercialização (exportação e importação). E pela barra do Igaráu alcançavam a cidade de Parnaíba. As fontes históricas e oficiais registram uma navegação marítima que penetravam no rio Parnaíba pela barra de Tutóia. E a cidade de Parnaíba, por meio da barra do Igaráu, se fez cidade distribuidora das importações e exportações. Também estabeleceram as matrizes das casas estrangeiras e empresas comerciais.

O trecho do rio Parnaíba que se estende do município de Uruçuí ao de Parnaíba denominamos “espaço dos marinheiros do rio e/ou d’águas doce”. Lembramos que o trecho do município de Uruçuí ao de Jerumenha, nas divisões outrora apresentadas compunha o Alto Parnaíba, e de Teresina ao Oceano compunham o Baixo Parnaíba. Mas por suas características navegáveis, de 0,70 a 1,00m de calado de Uruçuí até Floriano e daí à cidade de Parnaíba 1,50m calado, serão por nós incluídos no mesmo espaço-rio. Este espaço-rio foi por quase cem anos navegado por rebocadores a vapor puxando chatas de ferro ou barcaças de madeiras fazendo o comércio, levando e trazendo mercadorias e gentes. Além de que aí se encontram as cidades de Floriano e Teresina que guardavam em suas estruturas, a condição de entreposto comercial, para onde vinham os produtos de todos os quadrantes do estado, inclusive do “espaço d’águas dos balseiros”. E daí seriam enviados à cidade de Parnaíba e depois para outras plagas. Aí, também, foram estabelecidas filiais de empresas estrangeiras que mantiveram um efetivo comércio de exportação/importação. De Santa Filomena a Uruçuí, considerado navegável, com ressalvas, por embarcações de calado máximo de 0,70m, não obstante, ainda, às dificuldades provenientes das corredeiras e estiagens. Vimos que desde muito cedo e mesmo após navegação a vapor utilizou-se nesse trecho predominantemente as embarcações tradicionais como as balsas e, mais tarde,

foi navegado por rebocadores construídos para esse fim, portanto de baixo calado. A esse trecho do curso chamamos “espaço d’águas dos balseiros e/ou d’águas vermelhas”.

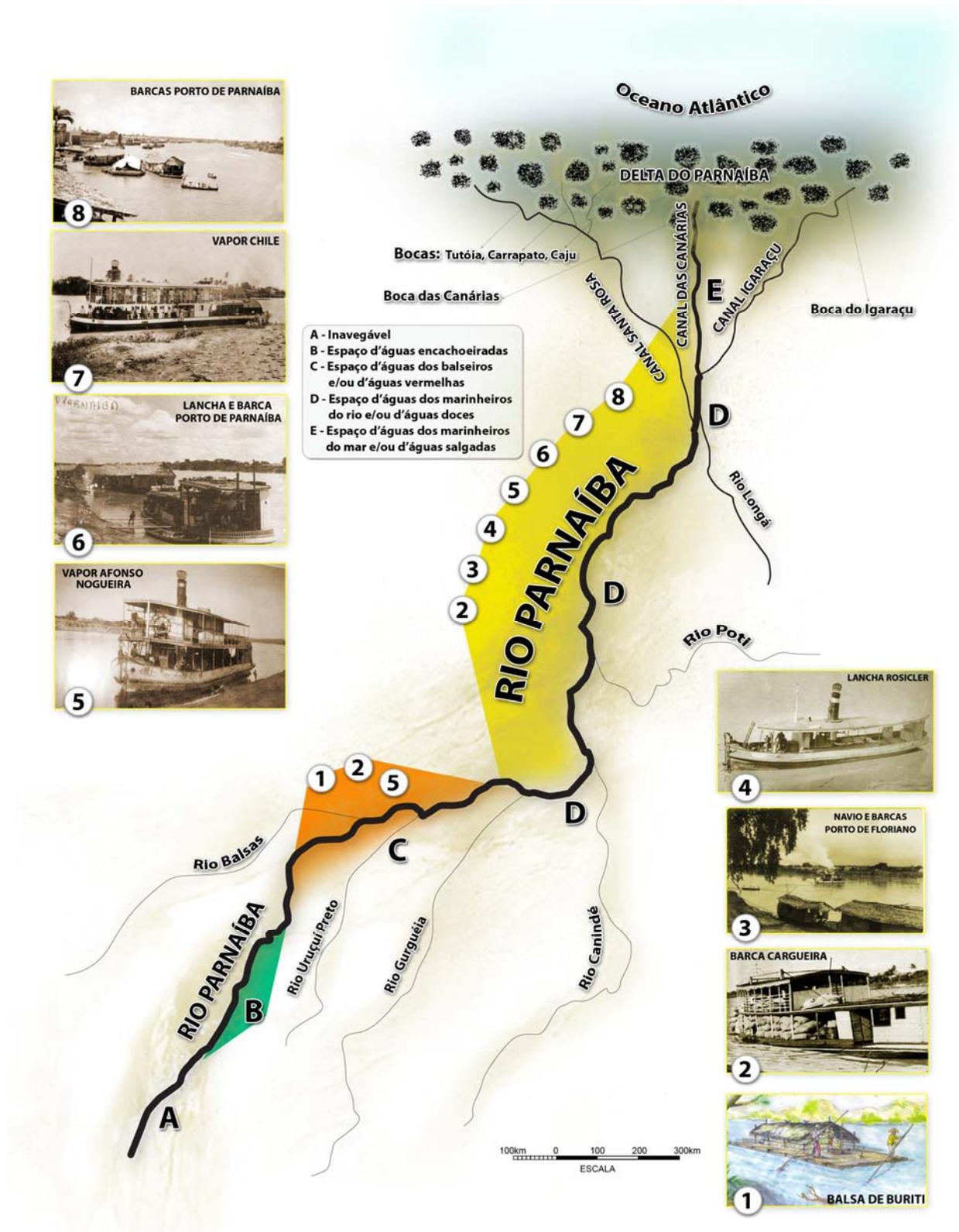


Figura 11 - Trabalho de adaptação do traçado do rio Parnaíba, os três braços, as cinco bocas e o delta, apresentando uma composição em espaços conforme seus aspectos físico-geográficos em relação à profundidade de suas águas, das embarcações e dos calados apropriados a cada trecho e que trafegaram em seu leito. Adaptado por Gercinair Silvério Gandara a partir do traçado original do rio Parnaíba publicado no Relatório Estatístico Hidroviário, 1998/1999/2000. Ministério dos Transportes. www.transportes.gov.br. Desenvolvimento visual: Giorgio Richard N. Silvério.

Comungamos a hipótese de que o rio Parnaíba entre sua nascente, na Chapada das Mangabeiras até a cidade-beira Santa Filomena, era de fato, inavegável em razão do curso e dos obstáculos naturais, ou seja, as cachoeiras. Esse trecho é aquele que chamamos “espaço d’águas encachoeiradas”.

O curso do rio Parnaíba é quase sempre sinuoso, com trechos retilíneos curtos e relativamente raros. Ele possui uma extensão de 1485 km, aproximadamente, com todas as curvas, seguindo a direção geral Sul-Norte. Ele nasce nos contrafortes da Chapada das Mangabeiras, fronteira do Piauí com Tocantins, numa altitude de 709 metros e assinala o começo da divisa entre o Piauí e o Maranhão, divisa essa, inteiramente constituída pelo rio.

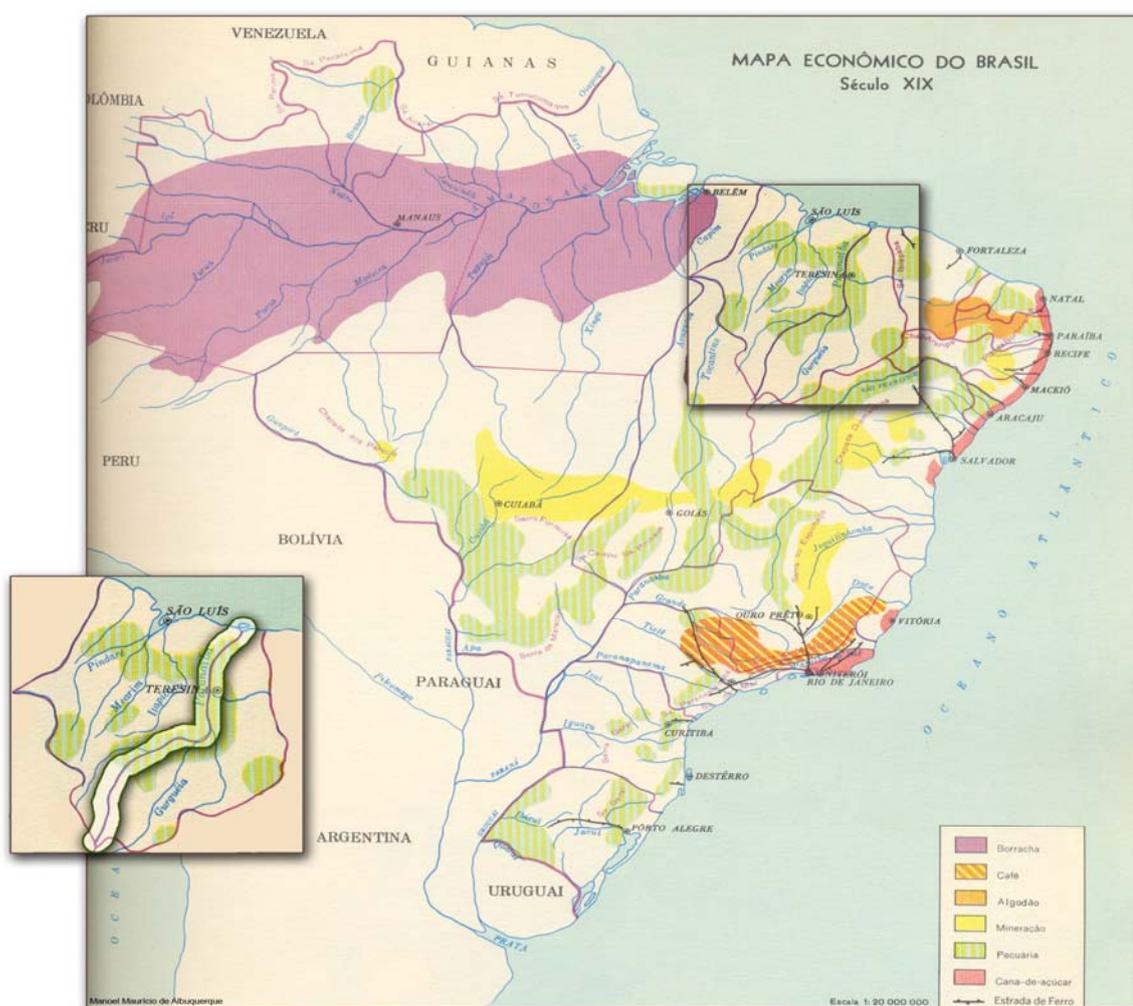


Figura 12 - Representação do Mapa Econômico do Brasil.. Destaque: representação limítrofe do Rio Parnaíba em toda sua extensão. Adaptado por Gercinair Silvério Gandara a partir do mapa do Brasil publicado por ALBUQUERQUE, Manoel Maurício. Atlas Histórico Escolar. São Paulo: Ática, 1960. Desenvolvimento visual por Giorgio Richard N. Silvério.

Ele tem a função natural de linha de demarcação, por esta razão é um rio confinante, um rio fronteiro. Particularidade que pode ser apreciada no lugar, mas também, é

representada por inúmeros estudiosos e de diversas maneiras, entre eles, Spix e Martius (1976, p.229) e Réclus (1900, p.168) que dizem “forma a fronteira entre as províncias do Piauí e Maranhão...”, Caio Prado Jr. (2000, p.248), “o rio Parnaíba que separa os dois estados, Maranhão e Piauí...”. [...]Tal região se liga intimamente com o Maranhão [...] e, ao mesmo tempo, pelo Parnaíba, com o litoral piauiense. Barbosa (1986, p.105), “...dois estados por ele separados geograficamente”.

Agenor Augusto de Miranda, num artigo publicado no Jornal do Comércio, em 22.06.1932, descreveu o leito do rio Parnaíba e afirmou não ser ele um rio de planalto. “O rio Parnaíba não é um rio de planalto e corre em leito de pouca declividade desde a confluência do parnaibinha, já perto de suas cabeceiras. Seu leito é de pedra até a cidade de Floriano e daí para baixo é de areia”. Freyre, também, descreveu seu leito:

O seu leito, todo cavado no chapadão parnaibano, cujos depósitos conservaram a posição horisontal, desce para o Atlântico por um declive gradual, distribuindo ao longo de todo o curso do rio, em vez de ser concentrado em uma ou mais serles de rápidos. [...] O ponto mais alto do estuário do Parnaíba fica na ponta nordeste da ilha Tucuns de Mariquita, onde a corrente do rio se bifurca em duas direções, para formar os dois braços do Igarassú e o de Santa Rosa, entre os quaes, e o mar, fica circumscripto o delta parnaibano”. (FREYRE:1907, p.LIII).

O rio Parnaíba tem como seus formadores vários mananciais que descem da vertente setentrional da chapada das Mangabeiras sendo a Água Quente na divisa dos Estados do Piauí e Maranhão, o Parnaibinha no Maranhão, os Curriola e Lontra no Piauí, seus principais afluentes. Para Porto (1955) “há quem sustente que a vertente setentrional da chapada onde nascem o Parnaíba e o Uruçuí Vermelho é a mais pródiga em mananciais de todo o Nordeste brasileiro”. (PORTO: 1955, p.88). Conforme Bastos “o rio Parnaíba nasce de três olhos d’água, ao pé da chapada das Mangabeiras, que divide as águas do Parnaíba das do São Francisco e Tocantins, na confluência com os estados Tocantins, Bahia, Maranhão e Piauí”. (BASTOS: 1994 p.422). E explica: “trata-se de uma escarpa da encosta boreal dessa chapada a 709 metros de altitude. Suas cabeceiras se acham a 10° 15’ 09” de latitude e 45° 56’ 54” de longitude. Nasce com o nome de Água Quente. Ao confluir com Uruçuí-Vermelho toma o nome de Parnaíba”.

O romancista Humberto Guimarães ao narrar uma “prosa” intitulada “Em que muito se aprende dessas águas”⁴⁴ descreve o nascedouro do rio Parnaíba e seus formadores.

Quem vê tanta água correndo nunca houvera de dizer que ele nasce dum fiozinho de merda, lá nos perdidos da chapada das Mangabeiras!

- É o Água Quente, explica Citrino. Ele vem setecentos e nove metros de altitude e, correndo como uma cobra de cipó, desce pela depressão formada entre o capim agreste aqui,

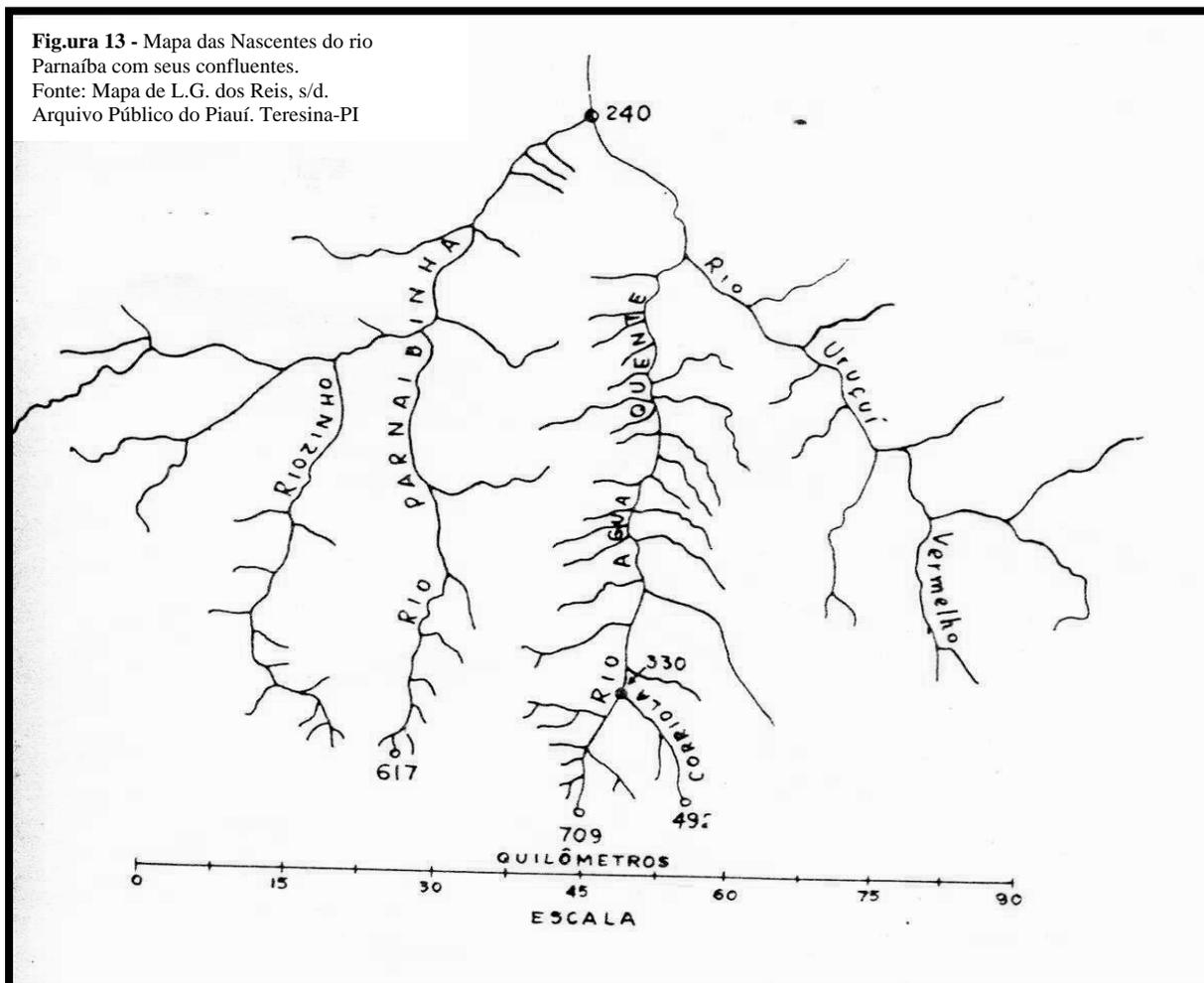
⁴⁴ Esta prosa compõe o capítulo XIV do livro de GUIMARÃES, Humberto. Nas Pegadas do Rio. 2ª ed. Teresina: Academia Piauiense de Letras, 2001.

florestas de bonitas árvores ali, até receber umas aguinhas do córrego Cabeceirinha, pelo Piauí, e do Vereda Bonita pelo Maranhão. [...]

-Citrino retoma o assunto e fala pragmático...

- Antes do Corriola ainda tem o Cocho e depois o Lontras pela margem esquerda. [...] Pelo lado do maranhão, defrontando esse grande Gerais que começa lá nas regiões baianas de Canudos, pode-se dizer, e que vem terminar no município de Ribeiro Gonçalves, nos limites da região banhada pelos ribeirões Volta e Galiota... [...]

Pois pelo lado do Maranhão... entre ribeiros e riachos, citam-se o Vereda Bonita, o Orelha, o Tucuns, o Negro, o Porcos e o Macacos, todos eles formados por brejarias, como é o caso do Orelhas que é formado pelo Currais, o Orelhinhas, o Salto e o Cajueiro. O Tucins é formado pelo Salto das Bestas, entre outros. (GUIMARÃES: 2001, p.133-135).



Vimos que o local em que nasce o rio Parnaíba já foi matéria de várias controvérsias. Simões de Vasconcelos autor de “Noticias curiosas e necessárias das cousas do Brasil” em 1663, diz que ele nasce de “uma lagoa formosa de vinte léguas, na qual afirmam os naturais, há copia preciosa de pérolas”. Esta lagoa teria o nome de Upá-açu, segundo Ludovico Schweunhagem. Segundo Baptista (1981, p.156), “em 1677 o governo português determinou que procedessem a estudos das nascentes do Parnaíba, sem que se obtivesse algum resultado. Com o problema da questão dos limites entre o Piauí e o Maranhão era preciso determinar onde realmente nascia o grande rio”. José Antonio

Saraiva, Presidente da Província do Piauí ao Ministro do Império Visconde de Monte Alegre⁴⁵ relatou, “não posso bem designar o ponto de partida do rio Parnaíba, mas não erro dizendo que ele merece atenção quando, recebendo os seus afluentes – Canindé, Gurguéia, Piauí e diferentes regatos – apresenta largura que pode ser determinada por cento e trinta braças”.

O engenheiro Gustavo Dodt, incumbido de realizar um estudo acerca da exploração do rio Parnaíba, por ofício de 11.12.1868 expedido pelo Sr. Augusto Olympio de Castro, presidente da província do Piauí, que resultou no Relatório de 1871, julgou determinar e descrever o que supunha ser as nascentes do rio e essa descrição foi continuada. Expôs e asseverou em sua descrição que o “rio Parnahyba nasce de dous olhos d’agua ao pé da serra da Tabatinga, que também é denominada às vezes Tungatinga ou Mangabeira”. Ressalta que essa denominação “compete com mais exatidão á chapada que fórma a continuação daquela serra ao poente das cabeceiras do Riosinho, que é um confluente do Parnahybinha, como este do Parnahyba”. E descreve que “nas cabeceiras de uma destas baixas, bem ao pé do talhado da terra, em terreno enxuto, coberto em parte de pedregulho e pedras soltas, com um mato rasteiro e muito trançado (carrasco) nasce o Parnahyba de dous olhos d’água”.

Explicou a razão de ter denominado o local do nascedouro do rio Parnahyba de Pau Cheiroso⁴⁶ por ter sido ele, talvez, “primeiro que penetrou até esse lugar que é de um acesso bastante difícil, por causa do mencionado carrasco, que se tornava tão fechado, que me foi preciso atravessar o ultimo pedaço descalço, dentro do leito mesmo do rio onde as pedras me dilaceraram os pés”. Declarou, “ao menos todos que me informaram a respeito das cabeceiras e disseram que já tinha penetrado até lá, estavam em contradicção entre si e com a localidade”. Ressaltou que “alguns fizeram nascer o rio de uma lagoa, outros, de um brejo, outros de um olho d’água no meio d’uma vargem, etc., dando todos às cabeceiras mesmas um volume considerável d’água”. Concluiu, então, que “tudo isto prova que elles

⁴⁵No ofício de 20.12.1850 dirigido ao Ministro e Secretário de Estados dos Negócios do Império, Conselheiro do Estado Visconde de Monte Alegre, Ofício contido no Livro de Registro da Presidência da Província do Piauí nº. 229, 1851-1853. Arquivo Público do Piauí – Teresina-PI

⁴⁶ Conforme o Relatório da Universidade Federal do Piauí da expedição feita em 1977, publicado em forma de livro por João Gabriel Baptista em 1981 comprovou que na região ninguém conhece o local chamado Pau Cheiroso. BAPTISTA, João Gabriel. Geografia Física do Piauí. As Águas (Rio Parnaíba) 2ª. ed. Teresina: COMEPI, 1981, p.142. Este autor ao questionar o porquê de Dodt ter batizado o lugar que supunha nascer o rio Parnaíba apresentou uma reposta dada pelo Dr. Ribeiro Gonçalves, bancário de Floriano que justificou nascer o Corriola cercado de árvores, mais ou menos frondosas, que despreendem um aroma agradável, que permanece ativo todo o ano, daí Dodt ter denominado o lugar de Pau Cheiroso acreditando ali ser o nascedouro do rio Parnaíba.

nunca foram á nascença do rio, que se acha na localidade que acabo de descrever, por isso, denominei-a Pão Cheiroso”. (DODT: 1871, p.06)

Também, procurou explicar o equívoco, já existente, concernente ao local em que nasce o rio Parnahyba. Para ele, toda dúvida sobre a verdadeira nascença do Parnaíba foi suscitada por causa dos limites entre as províncias do Piauí e Maranhão.

Toda dúvida sobre a verdadeira nascença do Parnahyba foi suscitada por causa dos limites entre as províncias do Piauyhy e Maranhão, allegando-se de um lado ladfo, que se pudesse discriminar com certeza o curso superior do parnahiba e, portanto qual dos confluentes devia ser considerado como a verdadeira cabeceira delle . (DODT: 1871, p.06).

Para esvaecer tais dúvidas apresentou o officio de 10.01.1861 de José Manoel de Freitas⁴⁷, ao presidente da Província sugerindo a divisa das duas províncias, Piauí e Maranhão, “...que por causa da mistura dos rios e da incerteza, qual delles seja o Parnahyba, se deveria considerar a serra da Limpeza e depois a da Tabatinga, como a divisa natural das duas províncias...”. Contudo, argumenta que o autor não percorreu as localidades e as informações sobre a nascença do Parnaíba lhe foram fornecidas por terceiros. Explica que “o rio Parnahyba nasce de dous olhos d’agua ao pé da serra da Tabatinga distam pouco mais ou menos de 150m um do outro, e em uma distancia igual reúnem-se os regatos que delles tomam sua origem, para formarem o Parnahyba do Flor ou Floriano...”. Lembra que “esta parte do rio até a barra do Boi Pintado é as vezes denominada Surubim, dando-se, porém, da dita barra para baixo ao rio, sempre o nome de Parnahyba”. Explica em seguida “que as cabeceiras indicadas são em verdade as do Parnahyba, mostra o primeiro golpe de vista sobre o mappa que deixa reconhecer que todos os confluentes entram atravessadamente neste rio e perdem sua direcção primitiva”. Além disso, diz ele, “é o volume d’água que o Parnahyba conduz sempre, superior ao de cada um dos confluentes, de sorte que não póde haver duvida para quem se collocar da barra de cada um dos confluentes, qual dos dous rios deve ser considerado como rio principal”. Ressalta que “desta sorte forma o terreno comprehendido entre os dous rios um triangulo equilátero de 260km quadrados de superfície, nascendo ambos no mesmo terreno, um perto do outro, e percorrendo elles a mesma distância, é naturalmente sua largura como profundidade e direcção quase a mesma”. Enfatiza e ressalta que com o mesmo direito “poderia ser tomado qualquer delles pelo rio principal, se a circumstancia que um delles é denominado Parnahyba e o outro Boi Pintado desde o tempo que elles são conhecidos, não fizesse

⁴⁷ Officio de José Manoel de Freitas, juiz municipal do termo de Parnaguá, dirigido em 10.01.1861 ao presidente da Província sugerindo a divisa das duas províncias.

decidir a questão a favor daquelle, cujas cabeceiras acima descrevi”.⁴⁸ Em 1873, um artigo intitulado, “Questão de Limites no Alto Parnayba”, publicado no Jornal “Piauhy” – 1ª fase, nº. 200 de 6.12.1873⁴⁹, referia-se às nascenças do rio Parnahyba atribuindo ser o Parnaibinha o verdadeiro Parnahyba.

Quando fez-se a primeira demarcação das províncias, estabeleceu-se como limite do Maranhão e Piauhy o rio Parnahyba, desde a sua foz até as suas vertentes... Por longos annos... até que chegarão as margens do primeiro braço do Parnahyba que algumas léguas abaixo da serra donde nasce nada mais é do que um fraco regato vadiavel em todas as partes com palmo e meio d’água, dando-se a este primeiro braço do rio o nome de Parnahyba... Algum tempo depois encontrarão adiante outro braço mais profundo e com maior volume d’água, que reconhecerão ser o verdadeiro Parnahyba, não só pela semelhança das suas margens, como pela cor e volume das águas. Já tendo, porém denominado Parnahyba aquele braço, derão ao segundo o nome de Parnahybimnha para differencial-o do primeiro, posto que aquella seja navegável... Temos, pois, que o Parnahibinha é incontestavelmente o verdadeiro Parnahyba.

Nesse artigo, o autor, colocou em dúvida as afirmações do engenheiro Dodt, em relação às nascenças do rio Parnaíba. Engenheiro “extrangeiro dr Dodt, que mal examinou ligeiramente o rio Paranhya até poucas legoas acima de Santa Filomena, sem conhecer dos lugares que ficão entre este e o Parnahybinha, e menos da sua importância superior a daquelles...”. O romancista Humberto Guimarães (2001) retratou o engano do engenheiro Dodt lembrando que seu pai falava muito “de um engenheiro Dodt que percorreu as cabeceiras do rio, descobrindo que ele nasce de uns olhos d’água numa localidade da serra chamada ‘Pau-Cheiroso’. Lembrou, ainda que tinha sido “isso mesmo que eu aprendi quando estudava em Uruçuí; tempos da cartilha do mestre Felisberto de Carvalho”. E ressaltou,

- É, seu Arduino, os livros andaram repetindo esse engano do Dodt, cometido pelos idos de 1871... [...] O fato é que Dodt [...] descobriu foi um de seus afluentes, já muito abaixo, o Corriola. Dodt o chamou de Surubim, mas antes já era conhecido pelos habitantes do lugar, onde era situada a fazenda Suirubim por Parnaíba da Flor ou Floriano. O Surubim na verdade é um tributariozinho brejeiro do Corriola – que já entra no Parnaíba, pelo lado piauiense... (GUIMARÃES: 2001, p.133-134).

O fato é que os estudos realizados por Dodt não contribuiram para solucionar o problema entre os dois estados e persistia o mesmo. Tanto é que em 1920 foi solicitado ao governo federal que se fizesse a determinação das nascentes do Parnaíba. Foi então nomeada uma comissão militar chefiada pelo Coronel Renato Barbosa Rodrigues Pereira. Assim sendo, a questão do litígio de limites entre o Piauí e Maranhão deu origem a uma Comissão de Limites e em 1924 concluiu que o lugar em que o engenheiro Dodt dava como sendo o local onde nascia o rio, era apenas de onde surgia um de seus afluentes, o Corriola

⁴⁸ ibid

⁴⁹ Esse artigo está entre os documentos mandados publicar por subscrição popular. Foi concatenado e transcrito por Antonio Freyre, e impresso pela Typographia da “Pátria”, em 1907. Não consta o autor do artigo.

que Dodt denominou Surubim. Os estudos efetuados pela Comissão de Limites, conforme Relatório I,⁵⁰ chegaram a outras conclusões⁵¹. Estas são as endossadas até o presente momento.

O Parnaíba nasce na chapada das Mangabeiras no Jalapão, com o nome de Água Quente, a 709 m de altitude. Segue com esse nome até o encontro com seu primeiro grande afluente o Uruçuí Vermelho. O Água Quente cujo perfil inicial é bastante acidentado recebe inúmeros afluentes que podem ser considerados formadores secundários. Assim e nesta ordem, pela margem direita, piauiense, penetram o Cabeceirinha, o Juçara, o Salto, o Boi Pintado, o Cocho, o Corriola e o Lontra. Pelo lado do Maranhão, margem esquerda, despeja o Vereda Bonita, o Orelha, o Tucuns e o macacos. A este conjunto de rios os moradores locais chamam de ‘Gerais’”.

João Gabriel no Relatório da expedição da UFPI de 1977 confirmou a afirmação da Comissão de Limites e descreveu a nascente do Parnaíba. Diz que “nascendo no riacho Água Quente nasce ao pé da serra (chapada) das Mangabeiras, em local de cerrado ralo, em um boqueirão de altura variável, do qual desce uma galeria verde central”. Afirma que deste local se pode ver “as escarpas da serra, formando um imenso círculo, no topo do qual afloram monumentos geológicos pitorescos”. Em seguida enfatiza “são três olhos d’água próximos e borbulhantes, dando origem ao insignificante filete d’água, que a 500 metros abaixo já se transforma em riacho de correnteza forte e rápida”. E adverte que “este fenômeno se explica que o riacho é abastecido por lençóis de água subterrâneas (lençol freático). Segundo informações do morador mais próximo, estes olhos d’água já foram mais fortes e eram realmente de águas tépidas, daí o nome de Água Quente”.

Como já dissemos o rio Parnaíba em todo seu curso inspirou/inspira uma gama de estudiosos, viajantes, poetas, romancistas etc., que descreveu/descrevem sua paisagem, suas águas, seus encantos. A título de exemplo temos os viajantes Spix e Martius (1817-1820) que descreveu o rio Parnaíba como “o mais importante curso de água entre o rio São Francisco e o Tocantins”. Dizem eles, “correm as suas águas turvas, amareladas, por entre margens de suave declive, cobertas de densas moitas numa largura de cerca de 200 pés [...]. O rio corre bastante rápido, mas sem cachoeiras, vindo da parte sudoeste da província do Piauí, em geral através de terreno pantanoso coberto de muitas matas virgens e brenhas de arbustos, ou com bosques de carnaubeiras e buritizais”. Afirmam ser bem conhecido dos brasileiros “só ate a foz do rio Balsas...”. Falam das navegações tradicionais. “Rio acima é

⁵⁰ Segundo o Relatório da Comissão de Limites, 1924, “o ponto exato em que o Parnaíba nasce tem as seguintes características: a) local – chapada das Mangabeiras; b) principal formador – Água Quente; c) altitude – 709 metros; d) latitude – 10° 15’ 09” sul; e) longitude – 45° 56’ 54” oeste de Greenwich; f) declividade inicial – 41,6 m/km; g) primeiros afluentes – Cabeceirinha (PI) e Vereda Bonita (MA)

⁵¹ *ibid.* As conclusões da Comissão de Limites foram confirmadas pela expedição da Universidade Federal do Piauí de 1977.

navegado em canoas; rio abaixo, principalmente em balsas, feitas com troncos de palmeira buriti. É regular seu leito, e favorável para a navegação de embarcações, carregadas de 300 a 500 quilos”. Após descreverem seu percurso lembram que o rio lança-se, porém no mar “por seis bocas, e apresenta fundo desigual, de duas a quatro braças...” (SPIX E MARTIUS: 1976, p.229).

Renato Castelo Branco no romance “O rio Mágico” também descreveu o curso do rio Parnaíba desde o suposto nascedouro em Pau Cheiroso.⁵² Quando nasce, em Pau Cheiroso, “o rio Parnaíba é um pequeno regato. Correndo sobre um leito de pedras apertado entre chapadas, segue crescendo, avolumando-se, alargando-se a pouco e pouco com as águas de inúmeros afluentes. Na confluência do Gurguéia já ostenta um grande volume d’água”. Em seguida descreve a paisagem das suas margens “depois da cinta de florestas, onde se alteiam as pindaíbas, as sapucaias, as bacabas, as buritiranas e os buritizais, ondulam os campos a perder de vista. Agora, se aproxima da planície. Antes, porém, suas águas se despencam em cachoeiras, rolando sobre pedras e lajedos, até alcançar o Poti”.

Nas margens abrejadas, surgem os carnaubais, os caçais de babaçu e a vegetação de porte mediano. O capim agreste, a maniçoba e o charavascal, por vezes, intrincado, substituem o baixão fertilíssimo, onde vecejam a aroeira, o cedro, o pau d’arco. O rio se espraia, e suas águas perdem profundidade. Seu leito é agora de um barro frouxo e cremoso e a longos intervalos afloram os comoros de areia movediça. Mas na estação das chuvas, as águas engrossam o caudal, transbordando, alagando baixios, enriquecendo as terras como seu húmus, povoando as lagoas com peixes e ovas. (CASTELO BRANCO: 1987, p.73)

Segundo as descrições de Gustavo Dodt⁵³ o rio Parnaíba começa como um “regato pequeno de águas cristalynas e correm com muita velocidade sobre um leito pedregoso, procurando seu caminho em mil voltas caprichosas”. E mais, “o volume d’agua, que elle conduz, augmenta, porém, rapidamente, brotando em toda a parte do fundo e dos lados do leito”. (DODT: 1871, p.04)

Sua direção geral vai para o norte com pequena inclinação para oeste, e tendo percorrido apenas 3,0m de largura e 1m de profundidade, ficando ainda o leito pedregoso e apertado em uma baixa que deixam as chapadas entre si. Na distancia de 12,0 m, porém, alarga-se essa baixa e o Valle do rio forma uma planície ainda que estreita. Alli tornam-se a beira das abrejadas e apparecem os primeiros burityseiros. Deste ponto para baixo até a barra do Uruçuhyzinho conserva o valle do rio em geral o mesmo caracter. As beiradas abrejadas são

⁵² Por DODT, Gustavo Luiz Guilherme, Relatório e 22.04.1871 - Acerca da Exploração do Rio Parnaíba por Ordem da Província do Piauí pelo Engenheiro em comissão do ministério da agricultura, commercio e obras publicas Dr. Gustavo Luiz Guilherme Dodt.

⁵³ Ibid p.04. O engenheiro Dodt coligiu e descreveu o rio e sua paisagem, embora justificando as dificuldades “... na minha viagem, examinando o rio e colligindo os dados necessários para a organização da planta, [...] terras incultas... onde se devia romper dias por chapadas ermas, cobertas de uma matta rasteira e fechada denominada ali carrasco...” Seu relatório foi dividido em três partes, sendo a primeira composta por cinco subitens que tratou exclusivamente do curso do rio Parnaíba, desde as supostas cabeceiras até as barras do rio da bifurcação com o Santa Rosa até o Oceano Atlântico.

cobertas de uma vegetação viçosa de árvores grandes como da Pindahyba, Sapucaya do macaco, etc. (DODT: 1871, p.04)

Da nascente o rio Parnaíba corre velozmente num leito pedregoso e muito sinuoso que se faz encachoeirado a meio caminho de Santa Filomena. Corre velozmente, descrevendo numerosas voltas. É caracterizado, neste curso superior, pela grande abundância de água fornecida pelos brejos e ribeirões. Bastos (1994) o descreve apresentando o caráter do seu percurso. Diz ele, “seu primeiro afluente é o brejo Jussara. Até 3 kms de suas nascentes tem a aparência de um regato, quando recebe o seu primeiro grande tributário: o Boi Pintado, o qual lhe dá 1 m de profundidade e 3 de largura”.

Segue-se um trecho encachoeirado com a corredeira Vau a 80 km da nascente. A segunda, logo abaixo, no ponto em que o rio recebe o riacho das Tabocas, é a mais importante, pois marca o início da zona de corredeiras que se prolonga sem interrupção até as proximidades da barra do Uruçui-Vermelho. Entre as barras do Uruçui-Vermelho e do parnaibinha a profundidade é de apenas meio metro em alguns lugares, o que torna impraticável a navegação. Nessa área começa a atravessar ribanceiras de grande altura, comprimindo-se em terreno íngreme de cor avermelhada, alternando com camadas de tabatingas de cores diversificadas. Entre essas duas barras localizam-se as cachoeiras do beija-Mão, do Costa e dos Três Irmãos. A 23 km da nascente apresenta-se navegável. Próximo a Santa Filomena atinge uma largura de 70m e uma profundidade de 1 a 5 m.⁵⁴ (BASTOS: 1994, p.423).

João Gabriel Baptista, no Relatório da expedição da UFPI, também descreveu o Parnaíba no início do seu percurso. “...neste curso existe uma das mais extraordinárias paisagens. A direção geral do rio é a de um grande arco que começando para o norte, vai infletindo para leste, até tomar esta direção. No Remanso, volta-se, outra vez para o norte”. (BAPTISTA: 1981, p.156-157)

Mas é o romancista Humberto Guimarães (2001) quem nos determina a extensão do curso inicial que denominamos “espaço d’águas encachoeiradas” por meio do personagem Felisberto. “Hem, mestre você conhece muito o Alto Parnaíba – provoca Felisberto. Nasci e criei meus dentes nestas águas! [...] - Cunhici tudo, der’na as cabcicêra, inté Tirisinha. Nunca fui mais pra baxo, não. Pra’quelas banda num cunheço não sinhô, mas o Alto Parnaíba, qui vai inté Uruçuí, é minha casa, oxente!”. E nos dá informações sobre suas cachoeiras. [...] Qual é a extensão do Alto Parnaíba, mestre?

Umás cento e trinta légua cheia de cachuêra. A pio é a do Aribu Grande, nunca vi tanta pedra danada, in riso de qualqué balsa se acabá in riba, apois a água puxa é de berdade! Mas ainda tem a Pedra de Amolá, a Areia, a Moia Fundo, a Apertada da Hora, a Pedra da Veneranda, o Tatu... Aí mais pra baixo vem o Jacu, o Caititu, um raso chamado Se me Apanha, a Pedra do punga... e entonces se a chega do Ribêro.[...] - Adispos, [...] passando do Ribêro, logo ali na premera cruva tem o remansim da Serrinha, né; e tem o Sucruiú ali perto do Canto do seu Nezim, pra mode num se falá daquelas preda maluca qui rodêa a i’a do Santo Estêvo, logo mais pra riba. Si o senhore que sabê mais, entre riacho e rio entra no Parnaíba aqui pra riba das cabcicêra inté

⁵⁴ A vegetação é constituída por pindaíba, sapucaí, bacaba e buriti. Nessa primeira divisão tem 766 km, indo da nascente a até Santa Filomena, acima da barra do parnaibinha.

Uruçuí, pelo lado do Maranhão tem um totá de cinqüenta e oito, e pelo Pioí é bem uns cem, uns cem mermo, mio dizem. [...] ...desce a nascente até Santa Fiolomena chega aos cento e cinqüenta e três quilômetros. (GUIMARÃES: 2001, p.135-137).

Em seguida complementa o autor Humberto Guimarães (2001). “Totalmente inavegável. É uma região sem par. Brejarias imensas! Até chegar o primeiro grande afluente piauiense que é o Uruçuí Vermelho, existem muitos outros pequenos afluentes, como o Lage, o Taquara, o Bonito, o Raposa, o Quebra-Bunda...”. (GUIMARÃES: 2001, p.137).

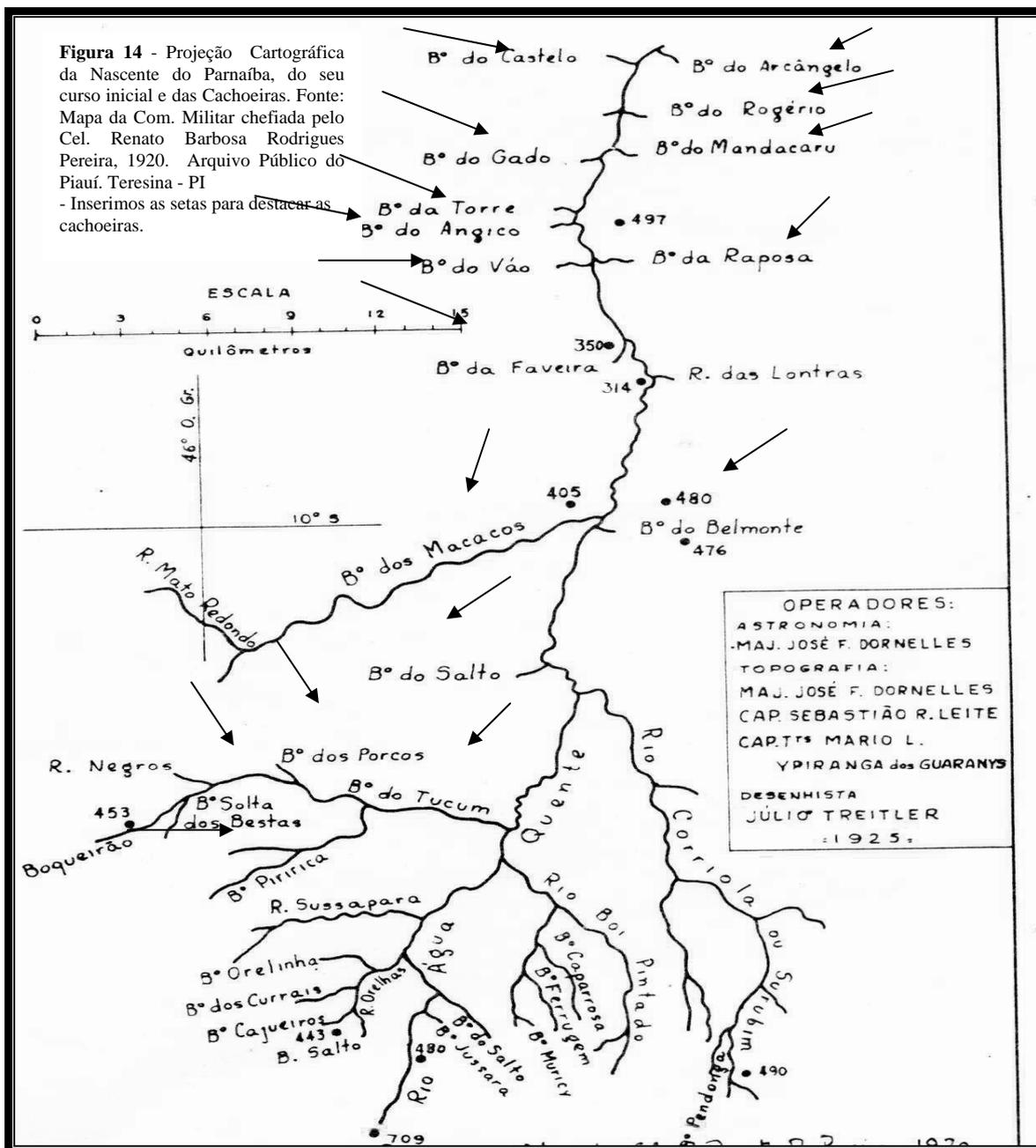
De fato, o curso inicial do rio Parnaíba corre em leito apertado de pedras, varando serras e gargantas. Sua primeira cachoeira é denominada do Vao, que para Dodt, é insignificante, mas seguida por uma outra na embocadura do riacho das Tabocas considerada a maior que existe no Parnaíba e, aí sucessivamente até a barra do Uruçuísinho levou o engenheiro a concluir este percurso como inavegável. De Santa Filomena a Uruçuí o rio Parnaíba é, de fato, muito encachoeirado, nem bem se acaba de passar uma corredeira, já se ouve o ronco da outra. Como diz João Gabriel Baptista, “apresenta-se, freqüentemente encaixado, em gargantas apertadas. Forma uma série de cachoeiras que atrapalham a navegação”. (BAPTISTA: 1981, p.156).

Parafraseando Bastos (1994), depois da Foz do Lontra até a do Parnaibinha forma o Parnaíba, dezessete cachoeiras, algumas citadas por Dodt, além da cachoeira do Tiririca. Baseando nos traçados do Mapa do Cel. Renato Pereira (1920), nos estudos de Dodt (1871) e de João Gabriel Baptista (2000) apontaremos as cachoeiras do alto Parnaíba. São elas, de montante para Juzante: Várzea da Cruz, Taboca, Mundé, Água Boa, Caitetu antes da confluência do Uruçuí Vermelho, Vau, Pomba, Panela, Caracol, Quebra Corda, Quebra Canela, Lundi, Tucum, Bezerra, Vaca, Bode e Três Irmãos.

Gustavo Dodt descreveu esta zona do rio Parnaíba dando ênfase às cachoeiras, razão, entre outras que considera o rio Parnaíba neste curso inavegável. Também deu ênfase à vegetação e fez apontamentos específicos a flora e à fauna.⁵⁵

Com esta cachoeira começa a zona das cachoeiras e corredeiras, que deste ponto até a barra do Uruçuysinho... que é o primeiro confluente grande do lado do Piahy...se seguem sem interrupção... Da barra do Uruçuysinho até a do Parnahybinha... torna-se o rio um pouco melhor. As cachoeiras e corredeiras ficam mais espaçadas e há muitas partes, onde o rio corre sem o menor obstáculo. Todavia existem algumas cachoeiras, como as do Beija-mão, do Costeados Três Irmãos... Além disso, há diversos lugares... onde o rio é muito raso... Por isso deve considerar também esta parte inavegável. O caracter do terreno, porém, muda completamente... Em vez de beiradas abrigadas apparecem as ribanceiras íngremes... que consistem de um barro vermelho muito frouxo. A chapada da encosta em toda a parte e em outro ponto eleva-se ella a uma altura mais considerável, formando serras com despenhadeiros a pique, que mostram suas camadas de “pedra de arêa vermelha”... alternando aqui e acolá com camadas de argila de diferentes cores (tabatinga). (DODT: 1871, p.10).

⁵⁵ Ver DODT, op.cit. p.09 a 11. nota 51.



Mas, é o romancista Humberto Guimarães (2001) quem lamenta a inavegabilidade neste percurso, mais uma vez se utilizando do personagem Felisberto.

- Uma pena que o rio não seja navegável nesse percurso das nascentes! Lamenta Felisberto. [...] Sem afluentes importantes, o rio é muito encachoeirado. Basta dizer que entre a foz do Lontras e a do Parnaibinha, há umas dezessete cachoeiras, segundo me contou o Maíinha... que é lá de Filomena. – É isso concorda Citrino. São elas, salvo não me engano, a Várzea da Cruz, a Taboca, o Mundé, o Caititu, a Pomba... e outras. (GUIMARÃES: 2001, p.135).

O trecho do “espaço dos marinheiros do rio e/ou d’águas doce” está representado por longos e suaves meandros ou, contrariamente, por curvas acentuadamente fechadas,

conforme se observa nas proximidades de Floriano. Aí ocorre a presença destacada ora da vegetação do Cerrado, ora da Floresta de Babaçu e desemboca alguns dos mais destacados afluentes do rio Parnaíba.⁵⁶ Parafraseando Moraes (2000) são eles: rio Gurguéia, cujas águas saturadas de óxido de ferro em suspensão tornam vermelhas as águas do Parnaíba, o rio Itaueira, de pequeno porte, o rio Canindé, um dos grandes transportadores de sedimentos grosseiros, os rios Mulato, cuja participação começa em Amarante, com pouca expressão e o rio Poti”. (MORAES: 2000, p.15-16). Neste curso as águas correm num leito de margens bem mais largas que no anterior, pouco alterados e aparentemente consolidados. Como diz Moraes “mostrando estabilidade de rio velho”. (MORAES: 2000, p.16). O engenheiro Gustavo Dodt, em relação a este curso do rio Parnaíba assim se referiu, "o rio já tem na barra do parnahybinha uma largura de 70 m e uma profundidade que varia 1,2m a 5 m. Elle recebe no principio muitos tributários tanto de um como de outro lado até a barra de Balsas. Dalli para baixo não existem do lado do Maranhão outros confluentes senão riachos pequenos". (DODT: 1871, p.13).

Para ele isso se explica facilmente “pela configuração do terreno que forma o Valle do Parnahyba e que é muito estreito desse ponto para baixo na margem esquerda por causa da proximidade das vertentes que dividem as águas do Parnahyba e as do Itapecurú”. (DODT: 1871, p.13). Ele identificou no seu leito alguns obstáculos naturais que compõe a fisionomia do seu leito, tais quais, coroas, corredeiras e cachoeiras, pedras, entre outros.⁵⁷ E, José Antonio Saraiva, em 20.12.1850, dirigiu ao Conselheiro do Estado Visconde de Monte Alegre, um ofício a propósito de sua viagem ao Poti, no qual descreveu o leito do curso neste trecho do Parnaíba. "O rio Parnaíba, do lugar denominado Mulato, onde me embarquei, até a cidade do mesmo nome, percorre uma extensão de 180 léguas pouco mais ou menos. Em toda esta distância conserva no tempo da mais rigorosa seca um leito profundo que se presta facilmente até a navegação a vapor...".

Alvina Gameiro dando continuidade à saga da família Fernandes e tratando das terras e do local que a família encontrara, à margem direita do Parnaíba perto de

⁵⁶ As cachoeiras deste curso são, Várzea da Cruz, Remanso, Sete Ilhas, Araçás e Tiúba. Segundo Baptista (1981) “não chegam a ser empecilhos à navegação”. Outra delas é a das Panelas que, “em virtude das cheias cortou caminho por outro local”. No Relatório de 1871, item I subitem 3º, o engenheiro Gustavo Dodt trata especificamente do curso médio rio Parnaíba, de barra a barra iniciando pela barra do Parnahybinha até a de Canindé. Detalha os obstáculos encontrados no rio e todos seus afluentes tanto da margem piauiense quanto da maranhense. Contudo só extraímos partes que ajudam conhecermos o leito e a paisagem deste curso.

⁵⁷Ver DODT, op. cit p.11.a 15, nota 52.

Canavieiras, trata especificamente da região desse trecho do curso do Parnaíba. Ela nos dá conta do enlevo paisagístico do lugar, da flora local e das lagoas.⁵⁸

O lugar era fértil e belo, rasgado em boa parte da floresta marginal do rio por um campo de nove quilômetros de comprimento e um de largura, todo enfeitado de carnaubeiras e cortado por um riacho que cantando de longe. Para o oeste, a mata que abeirava o rio ia em declive lento, mas sempre se acentuando até o percurso de três léguas, onde esbarrava o formoso brejo, elemento do buritizal e da buritirana, nascente de um belo olho d'água... Essa mata de beira-rio primava pelo chão úmido, que, nas partes mais baixas, se adubava de terras vermelhas arrastadas pelas enchentes do Parnaíba. (GAMEIRO: 1957, p.48).

As curvas sinuosas comuns em todo o percurso anterior tornam mais amplas e o leito que se fazia estreito e, por vezes estrangulado entre barrancos, faz-se neste percurso crescentemente largo⁵⁹. Logo que as águas começam a baixar descobrem-se freqüentes coroas de areia e são raras as ilhas fluviais. “... começam a predominar as coroas, oriundas do alargamento do rio. As cachoeiras desaparecem, com exceção de alguns baixios. As ilhas, em face de espraiamento, tornaram-se mais numerosas, assim como as lagoas ribeirinhas”. No baixo curso são freqüentes “os bancos de areia, ou eles se agregam às margens ou permanecem isolados, constituindo-se em ilhas que se mantém durante um certo período. Segue a direção geral de norte para o sul”. (BAPTISTA: 1981, p.166).

Neste curso a dinâmica e o cenário do rio muda abruptamente. Define um novo leito. Se no curso inicial as águas forçavam estreitas passagens em meio a rochas agudas, mergulhando em sucessivas cachoeiras, seguindo-se por um médio curso sinuoso em meio ao cerrado e aos babuçais, agora abandona o leito antigo, avança sobre as margens vulnerabilizadas pela ausência da vegetação e alarga os seus espaços, transformando em sedimentos flutuantes aluviões por ele depositado. Torna-se “jovem”, renova na largura, contudo, fragiliza-se. Segundo Dodt, no princípio do curso inferior⁶⁰ do Parnaíba o canal é, ainda, fundo e encontram-se três cachoeiras, a do Arassá, a das Panellas, e da Caieira. “Todas ellas tem um canal sufficiente... Da ultima cachoeira para baixo começa as coroas de área movediça, que são tão pouco estáveis, que em menos de uma semana o canal se muda às vezes de um lado para outro. As enchentes, principalmente, nivelam o leito do rio de sorte que no fim das mesmas não existe canal algum”.⁶¹ (DODT: 1871, p.15).

⁵⁸ Ver GAMEIRO, op.cit. p. 48, nota 37.

⁵⁹ O leito do rio tem 374m em Teresina e tende a aumentar para jusante até atingir 500 a 600 m). BAPTISTA, op.cit. nota 46.

⁶⁰ Para nós, uma observação, particularmente interessante, há no subitem 4º do item I do relatório do engenheiro Dodt. Nesse subitem ele tratou do curso inferior do rio Parnaíba e afirmou que “toda esta parte é navegada há annos por vapores e barcos a vela, o que é a melhor prova da sua navegabilidade”. DODT, op.cit. nota 52

⁶¹ Só quando as águas debaixo da pressão do vento geral, denominado allí “Parnahybano” tomam outra vez um curso mais regular, restabelece-se o canal. ibid

Em relação a sua largura do rio, Dotd (1871) diz que, “o rio tem em toda esta secção uma largura media de 240m; em alguns lugares, porém, espraia-se elle em tal forma que a largura fica dobrada, a profundidade é muito variável pelos motivos expostos, e a velocidade é, termo médio 1m por segundo”.⁶² Já a vegetação predominante nesse trecho do Parnaíba é de espécies de porte mediano, especialmente capim agreste e maniçoba. “Em leito arenoso avança até Poções, onde atinge o vértice do Delta”. (BASTOS: 1994, p.423).

O rio Parnaíba em todo seu percurso apresenta paisagem física de grande beleza. Seu curso descreve curvas suaves, às vezes sinuosidades, quase meandros. Suas margens são predominantemente verdes, com abundante vegetação, formando verdadeira mata. Morros e serras, próximas ou distantes das margens, de desenhos caprichosos e soberbos, vão perderem-se na mata verde e compõem um quadro natural deslumbrante. Na estação das chuvas, ao receber grande volume de água dos seus vários afluentes, torna-se caudaloso, rápido, violento, de águas barrentas. Desce destruindo, derrubando ribanceiras, inundando e invadindo as terras baixas. Estas águas, no verão, dão impressão de vasta lâmina de espelho, deslizando sobre seu leito, manso e sereno, formando praias e mantendo a vida, bem como a sobrevivência das populações ribeirinhas, pela presença dadivosa e vivificante da água. A paisagem pitoresca das margens varia de matas tropicais, restingas até dunas, manguezais e praias. Além de uma vegetação exuberante repleta de cajueiros e florestas de manguezais possui praias semi-selvagens, igarapés salgados, dunas e lagoas de águas doces e cristalinas formadas pelas chuvas. Têm sua beleza complementada por outros habitantes e outras vozes.

Dessas vozes nos dão notícias os viajantes Spix e Martius quando recordam “Araras azuis... que moram nas copas dessas palmeiras, voavam guinchando por cima de nós, e o grande Anu... soltava freqüentemente o seu chiado gaguejante...”. (SPIX E

⁶² Conforme DODT, op.cit. p.17, nota 52, logo abaixo da ilha dos Tucuns, no lugar denominado Poções divide-se o rio pela primeira vez e manda um braço para o lado direito que toma o nome de Santa Rosa. Sendo o rio principal a divisa entre as duas províncias, corre este braço só por território maranhense. Chegando a costa com elle algum tempo quase paralelamente com ella, deixando entre si e o mar diversas ilhas, até que elle alcança o lugar denominado Tutoya... As ilhas maiores são as do Paulino, do Caju e das Canárias. O intervalo entre as duas primeiras forma a barra do Carrapato ou das Melancias, e o que fica entre as duas ultimas, a barra do Caju. Entre estas ilhas maiores e a costa tem um verdadeiro labyrintho de ilhas e ilhotas, todas cobertas de mangue. Do rio principal aparta-se 8m abaixo da 1ª bifurcação um outro braço para o lado de leste, que corre por terreno piauiense, com excepção do ultimo pedaço que banha território cearense. Elle toma o nome de Igaracu. Esse deixa entre si e o rio principal a ilha Grande e entra no Oceano Atlântico... O rio principal, finalmente faz sua barra entre a ilha das Canárias e a ilha Grande... a barra das Canárias é cheia de coroas. [...] É o Iguaracú de muita importância. Elle é muito estreito e tortuoso e alem disso existe perto do lugar, onde elle se aparta do rio principal, um baixo denominado “Maria Pequena” que dá passagem só nos dias das marés vivas. Também a barra é ruim por causa das coroas que formão na sua frente...

MARTIUS: 1976, p.17). Também Alfredo Durães⁶³, se referiu a essas vozes dizendo, “... no Parnaíba o visitante tem à disposição dos olhos e das emoções mais de 140 espécies de aves, além de jacarés-do-papo-amarelo, camaleões, tatus, raposas e guaxinins, entre outros animais, principalmente em sua área de floresta tropical”. (DURÃES: 2004, p.02) E Alvina Gameiro ao descrever o Parnaíba em tempos de chuvas nos deu conta tanto desses outros habitantes e outras vozes.

Só havia caído uma meia dúzia de chuvas... A canela-de-ema e o agreste, revigorados pela água coloriam-se de um verde lustroso, enfeitando a cidade dos tapicurus em forma de torreões pardos claros que salpicavam toda a chapada. Os cajueiros, para trocar de roupa, tinham despido suas folhas e ainda estavam completamente nus, mas os pequizeiros viçosos embolavam-se de frutos verdes. [...] Um João-de-Barro cantou não muito longe de mim. Procurando-o, fui encontrá-lo à porta do ninho em forma de minúsculo forno. Depois o grito agudo da araponga elevou-se como o ruído de um malho contra a bigorna, no alto de um esquilo calumbi. (GAMEIRO: 1957, p. 122).⁶⁴

Mas num rebordo desenha regozijante o cenário paisagístico. “A um aceno do sol... o campo, a mata, a chapada e a caatinga cobriam-se de flores. Havia angélicas selvagens, fazendo cumeeira nos grotões, cardos florindo entre os lajedos e flores brotando até dos cipós”. E mais,

Na face dos riachos, cheios d’água azul e fria, os mururus, a guapés e marsíleas faziam esteiras pintalgadas de flores. As ribanceiras crivavam-se de jambu, erva-do-pântano, bromélia...[...] traçavam-se as jitiranas, as flores amarelas do melão e da bucha. Os campos mostravam-se cobertos de babugem de herbáceas floridas. As várzeas cheias de fedegosa... Hortos fartos de bonina... betônica e trevo. Clareiras forradas de malícia, ervas, fumaria, lírio-bravo e malva branca. Estradas rescendendo a alfazema, alecrim, sabugueiro, alfavaca, magericão, mofumbo e carmelitana. Tudo isto coroado de borboletas multicores e ao som da orquestra de insetos e do gorjeio sentimental dos pássaros nidificados! (GAMEIRO: 1957, p.150-151).

E, por fim Lili Peri (1887-1941), poeta popular, cantou em forma de poesia o rio Parnaíba com seus outros habitantes e outras vozes. Para ele o Parnaíba “do Amazonas lembra um grande trecho”. E canta sua localização “No Piauí, o rio Parnaíba/Onde a flor d’

⁶³ Jornal Correio Brasiliense em 22.09.2004. Caderno Lugares. Reportagem Alfredo Durães intitulada “Delta do Parnaíba: Capricho das Águas”.

⁶⁴ Logo mais, lamentou! Desenfreado do inverno silenciava os pássaros canoros; já de manhã cedinho não se ouvia a alvorada dos bem-te-vis, e na mata calaram-se o passaro-ferreiro, o chico-preto, o sabiá, o xexéu, o currupeiro, a pipira, o coleira, as rolas, o vim-vim, o cabeça-vermelha, o João-corta-pau, o canário-da-terra, a patativa, o bigode, o azulão, o gaturamo, o pintassilgo e tantos outros. Não se ouvia, também, o grac-grac da arara vermelha, do bicho-de-latão e da jandaia, nem o grito agudo do periquito verde. Os animais de porte, tais como a onça, o caetetu, o queixada, o veado, a capivara, a anta, a paca, o macaco e a ema, ou já se haviam recolhido às furnas, ou alcançado a caatinga e a mata fechada para se abrigarem da chuva. Naquela altura, o Parnaíba já transbordava como um grande lençol vermelho, afogando a verdura das ribanceiras. E assim, a derramar e a escorrer, descia para as conchas e declive do campo, formando lagoas colossais, onde marrecos, Martins-pescadores, jaçanãs, jaburus, garças pardas e brancas, socós-bois e ajajás vinham fazer seus ninhos e pescar as piabas que ali se multiplicavam aos milhares. [...] Só nas secas podia precisar-se exatamente a profundidade das lagoas e a elevação das águas, pelas marcas barrentas que estas deixavam nos estipes das carnaubeiras. GAMEIRO, op.cit. p.150, nota 37

água a ipequapara deixo/E no fundo escuro dorme o Piraíba/Da verde canarana um pouco anexo/Entre o pau-d'água em flor vê-se o ciriba/Canta a gaviota e além geme a guariba/Talvez sentindo a dor, da qual me queixo”. E numa estrofe tomando de empréstimo a expressão do poeta Da Costa e Silva lamenta o seu término quando navega em suas águas. “‘Velho monge’ deixando seu convento/Busca o mar, sem saber que mal deplora/Como pode entender o meu tormento?/Talvez que até sentisse minhas mágoas/ Se ele chorasse as lágrimas que choro/Quando vou navegando em suas águas. (Almanaque da Parnaíba, 1924).

1.2.3 - O DELTA – Uma Pérola Engastada no Rio Parnaíba?

O rio Parnaíba desde suas nascentes é profundo e se não é navegável em toda sua extensão, é sem conseqüências maiores, por causa das inúmeras cachoeiras do seu curso superior (espaço d'águas encachoeiradas) e aos bancos de areia do médio e inferior, (“espaço dos marinheiros do rio e/ou d'águas doce”). É um rio cheio de curvas, aliás, a sinuosidade é sua característica notável, pois é próprio de todo seu curso. As retas descritas pelo rio são poucas e quando há, são curtas. Conforme Bastos (1994, p. 423), “em certos trechos dá a impressão de procurar mudar de curso, recuperando adiante a direção. Os trajetos em linha reta são curtos e relativamente raros. É tipicamente de planalto, formando numerosas corredeiras”. Já por Rachel Caldas Lins (1978) é classificado como rio de regime tropical típico. Conforme Baptista,

... na época das chuvas extravasa, pois seu leito não contém o manancial caído das nuvens que o vem assoberbar. As águas transbordam... Pertence ao tipo de rios desordenados, sem data exata do começo da enchente. É rio de regime excessivo. Com seus afluentes possui um regime torrencial e carrega grande quantidade de aluviões. (BAPTISTA: 1981, p.168).

Ao mirarmos o curso do rio Parnaíba, a partir do município da cidade do mesmo nome, e ao qual denominamos “espaço dos marinheiros do mar e/ou d'águas salgadas”, notamos profundas alterações. Ao se aproximar do mar, ou melhor, ao encontrar o vértice do delta o rio Parnaíba forma um labirinto de água doce e salgada e continua sua marcha até se lançar no oceano Atlântico. Parafraseando Castelo Branco (1970), aí, pela primeira vez, ele se bifurca, mandando um braço para o Maranhão, é o Santa Rosa. O rio Parnaíba, propriamente, continua a sua marcha, correndo com rumo geral norte, até se lançar no Atlântico, fatigado da grande jornada e com os lhos cheios de panoramas aflitos, desemboca na Baía das Canárias. Antes, porém, oito quilômetros abaixo da primeira bifurcação, o rio tem um capricho, um novo braço se destaca e avança por terras do Piauí, é o Igarauçu. Para Castelo Branco, esta dupla bifurcação encerra um simbolismo, “a do rio que une, num abraço, enorme, os grandes blocos do Setentrião brasileiro”. (BRANCO: 1970, p.29).

Ali onde os dois ramos numa primeira grande bifurcação do rio formam a Ilha dos Poções. O ramo ocidental, localmente chamado rio Santa Rosa passa por Araíoses, Nossa Senhora da Conceição e Carnaubeira, subdividindo-se em seguida em três braços, Os dois outros flanqueiam a Ilha do Caju, desaguando respectivamente nas baías do Caju e da Melancieira, ou do Carrapato. O ramo oriental é o próprio curso do Parnaíba. Oito quilômetros e meio abaixo do vértice do delta esse ramo bifurca-se por sua vez de modo que o braço da esquerda, que toma a denominação de rio das Canárias, drena a maior parte da descarga final do Parnaíba. Enquanto isso o braço da direita, conhecido localmente como 'rio' Igarassu, passa pela cidade de Parnaíba e vai alcançar o oceano a 25 km a jusante desta, formando a baía do Igarassu onde está o porto de Luiz Correia, antiga Amarração, explica Lins (1978).

O mais extenso, com 89 km, vai desaguar na baía de Tutóia, onde está o porto do mesmo nome. O rio das Canárias vai desaguar 28 km mais ao norte na baía ou barra das Canárias depois de descrever grandes curvas e de deixar na planície deltaica bancos arenosos, amplos igarapés e também canais antecipam a vazão do curso principal na barra.. (LINS: 1978, p.99).

Como se vê o rio Parnaíba se divide em três braços na saída para o mar, o intermediário, com rumo geral norte, desemboca na Baía das Canárias. O braço leste, chamado rio Igaracu, desemboca no oceano junto à cidade de Luís Correia. O canal oeste, chamado rio Santa Rosa é o mais comprido subdividindo-se em vários braços, que formam diversas ilhas. Freire afirma ser o Santa Rosa o braço principal do Parnaíba e para tanto diz, "... repetidamente temos afirmado... que o Santa Rosa, e não o Canárias é o braço principal do Parnahyba". (FREIRE: 1907, p.LIV).

Com toda sua peculiaridade paisagística, o rio Parnaíba, após percorrer seus 1485 quilômetros separando os Estados do Piauí e do Maranhão, deságua no oceano Atlântico. Antes, porém, de entrar no mar, divide-se em três braços, separados por inúmeras ilhas, formando o acidente geográfico conhecido como "delta". Sua área total é estimada em 2700 Km² quadrados distribuída de forma retangular. As dunas, formadas nessa região chegam a atingir 40 metros de altura. São mais ou menos 83 ilhas com dunas e praias imensas, cercadas por igarapés e distribuí-se entre os caminhos. Em verdade, antes de desembocar no oceano Atlântico, no norte do Piauí com o Maranhão, o rio Parnaíba forma um amplo e recortado delta que termina por meio de cinco grandes bocas que são de este para leste, Tutóia, Carrapato, também chamada Melancieiras, Caju, Canárias e Igaracu. As bocas do delta ficam no Maranhão, com exceção do Igaracu que é piauiense e a das Canárias que separa os dois estados. As suas principais saídas para o mar são uma para a Barra do Carrapato e outra para Baía de Tutóia. Vide abaixo nosso trabalho de adaptação do

traçado do rio Parnaíba, representando o rio com os seus três canais (braços), as cinco bocas e o delta. Apresentando também a composição por nós delineada: em espaços: “Espaço d’aguas encachoeiradas”, “Espaço d’aguas dos balseiros e/ou d’aguas vermelhas”, “Espaço dos marinheiros do rio e/ou d’aguas doces” e “Espaço dos marinheiros do mar e/ou d’aguas salgadas”.

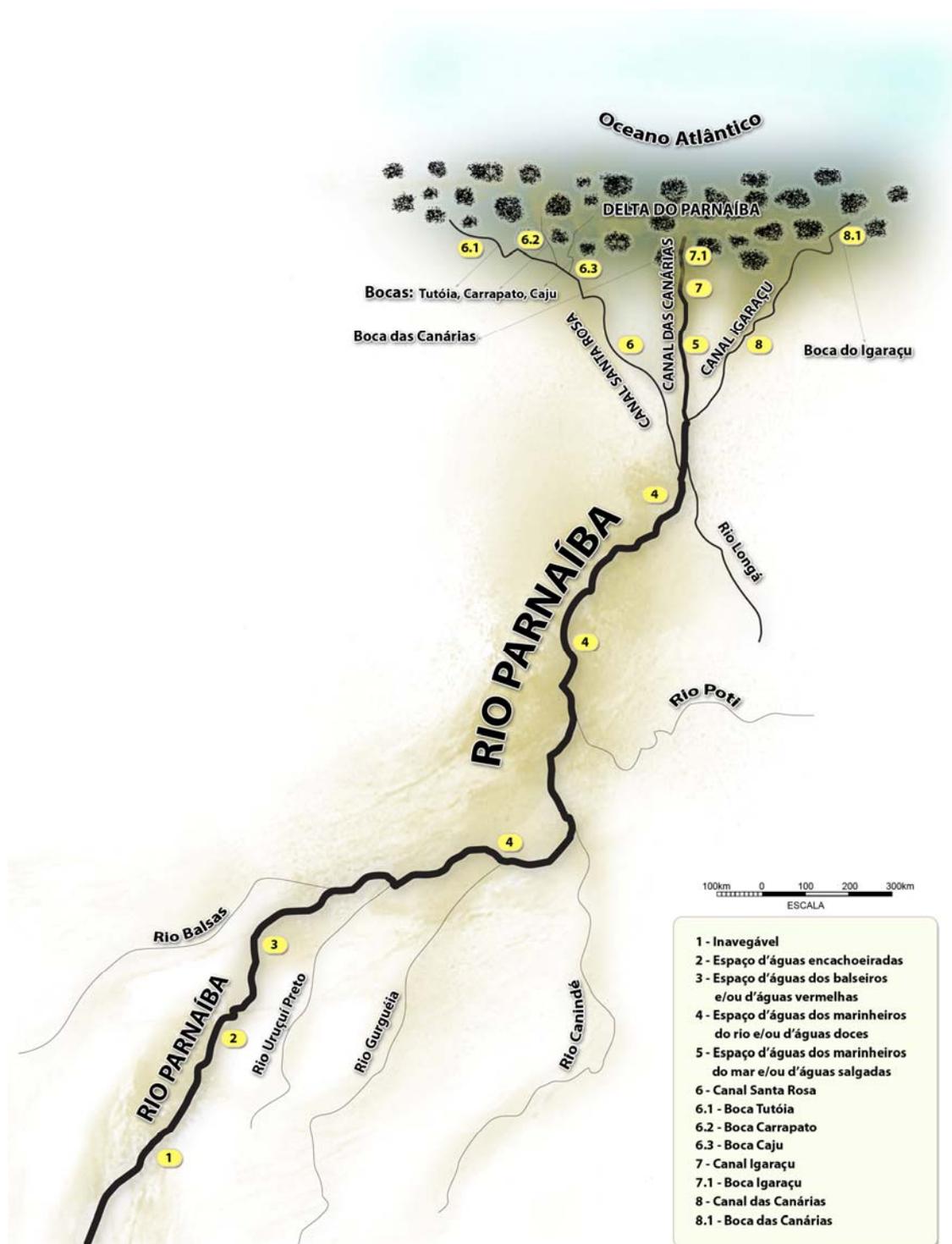


Figura 15 - Trabalho de adaptação do traçado do rio Parnaíba, os três canais (braços), as cinco bocas e o delta. Apresentando também a composição por nós delineada: “Espaço d’aguas encachoeiradas”, “Espaço d’aguas dos balseiros e/ou d’aguas vermelhas”, “Espaço dos marinheiros do rio e/ou d’aguas doces” e “Espaço dos marinheiros do mar e/ou d’aguas salgadas”. Adaptado por Gercinair Silvério Gandara a partir do traçado original do rio Parnaíba publicado no Relatório Estatístico Hidroviário, 1998/1999/2000. Ministério dos Transportes. www.transportes.gov.br. Desenvolvimento visual: Giorgio Richard N. Silvério.

Mas afinal, onde começa o Delta Parnaíba? Em relação ao início, ou seja, o vértice do Delta do Parnaíba⁶⁵ há autores que remontam até quase 40 km antes da cidade de Parnaíba, situando-o logo após a confluência do Longá. A exemplo, Aziz Nacib Ab'Saber (1956) considera o delta como construído também pelo Longá donde prefere falar dum delta Parnaíba-Longá e sublinha que se comporta “superficialmente, mais como uma grande planície de nível de base de gênese complexa, do que como um delta, não possuindo, sobretudo, um padrão de drenagem típico de um labirinto deltáico”. (AB'SABER: 1956, p.67). Para Castelo Branco (1970), o vértice do delta está em Poções onde o rio Parnaíba se bifurca pela primeira vez. Ele assim descreve,

Desdobrando, em seu curso, panoramas às vezes desolados, deixando antever, aqui e ali, casebres que se debruçam sobre as águas para abastecer os barcos e gaiolas, agora mais assíduos e freqüentes, avança o Parnaíba até Poções, onde atinge, por fim, o vértice do delta. (CASTELO BRANCO: 1970, p.29) Grifos nossos.

Souza (1971) e Lins (1978) reafirmam que o vértice do delta do Parnaíba fica 17 km a montante da cidade de Parnaíba onde o rio faz sua grande primeira bifurcação. “O vértice do delta do Parnaíba é geralmente identificado a 17 km a montante da cidade de Parnaíba”. (SOUZA: 1971, p.03) Romão da Silva, em 1945, já dizia que as sucessivas modificações estruturais do delta parnaibano, com abertura e entulhamento de canais, subdivisão de braços, multiplicações de ilhas, exigiam constantes alterações nas cartas geográficas.⁶⁶ Bastos assim descreve o vértice do delta “Seu vértice é assimétrico, voltando para o NE. Começa no extremo S da ilha das Poções onde o rio se bifurca pela primeira vez, alongando um braço para o E, e o Santa Rosa, que vai desaguar na baía de Mantible. Um novo braço, 8 km abaixo, correndo para o L, é o Igarapu”. Em seguida explica o rio deságua no Atlântico por “um semidelta de cinco bocas, o único mar aberto na América Latina, com 83 igarapés e canais. Essas barras abrem-se em leque de mais de 15 km, numa costa de 66 km, no sentido de W para E, recebendo os nomes de Tutóia, Carrapato, Caju, Canárias e Igarapu”. Enumera “que o delta em si possui mais de 70 ilhas, sendo principais 55 no Maranhão e 15 no Piauí”. (BASTOS: 1994, p.423).

⁶⁵O delta constitui uma das áreas integradas preliminarmente selecionadas com vistas à execução do POLONORDESTE (Decreto presidencial nº. 74.794/74)

⁶⁶ ... as sucessivas modificações estruturais do delta parnaibano, com abertura e entulhamento de canais, subdivisão de braços, multiplicações de ilhas etc. estão a exigir constantes alterações nas cartas geográficas. A península do Estevão era parte da Ilha Grande, dentro de incrível curvatura descrita pelo Parnaíba que, simultaneamente, forma com seus próprios derivados, também as ilhas dos Poções e Santa Cruz. E, no caso, o que se deu foi o fechamento completo dessa curvatura com o rompimento do istmo que a sustentava pelo canal a que denominaram Rio Novo. SILVA, Romão da. Parnaíba: breve historia de um rio. B.Geogr. Rio de Janeiro, 3(25):38-40. abril/1945.p.38

Em que pese às discordâncias o delta começa onde o rio Parnaíba se divide pela primeira vez. Onde a corrente do rio Parnaíba se bifurca em duas direções para formar os dois braços, Igarauçu⁶⁷ e Santa Rosa, entre os quais e o mar fica circunscrito o delta. Desta bifurcação que se subdivide em inúmeros braços e igarapés, saem os principais canais do rio, que vão entremeados de inúmeras ilhas desembocar no oceano em forma de delta de cinco grandes bocas: Tutóia, Caju, Carrapato, Canários, Igarauçu.

O braço Igarauçu, que com o braço das Canárias e o Atlântico formam a ilha Grande de Santa Isabel⁶⁸ é sinuoso como o rio em todo seu curso. No litoral da Ilha Grande, uma sucessão de formas litorâneas está contida entre a barra ou baía do Igarauçu e a das Canárias, a meio caminho das quais ocorre no litoral um curioso afloramento do cristalino no lugar denominado Pedra do Sal, que um farol assinala.⁶⁹ Esse setor do delta apresenta maior número de pequenas ilhas e a das Canárias, embora bem menor do que a Ilha Grande de Santa Isabel dispõe proporcionalmente de maior extensão de terra firme. Na faixa vizinha ao litoral o aspecto da ilha das Canárias é semelhante ao da ilha Grande, mais para o interior, porém, predominam manguezais intercalados com vegetação de terra firme. Muitas coroas de areia existem nos canais ou camboas de traçado caprichoso. Segundo Freire, as ilhas do delta são todas de formação recente.

No littoral, a corrente superficial, que segue paralela a costa, arrasta as areias trazidas pelo rio, indo depositar-as para oeste, onde se formam bancos e baixios. ... é que as ilhas de alluviação do delta do Parnahyba são sempre mais compridas do que largas, correspondendo os seus eixos maiores à direção da corrente. (FREIRE: 1907, p.LVI).

O trecho do delta mais recortado em ilhas e baías, ou barras vai da baía do Caju à baía de Tutóia e, dentre as maiores ilhas contam-se a do Caju, a do Carrapato e a Ilha Grande do Paulino. A ilha do Caju, também famosa por sua fertilidade termina a oeste numa grande ponta de areia. Nela como na vizinha Ilha Grande do Paulino, que, aliás, é coberta de vegetação documentam numerosamente a interferência da vazão fluvial do delta com as correntes costeiras tangidas pelos ventos para oeste. Nas vizinhanças de Tutóia a instabilidade dos fundos parece bem documentada pela profusão de coroas de areia na boca da baía. Essa barra e a de Tutóia, por estar relativamente bem abrigada pela Ilha Grande do Paulino, é a que oferece as passagens mais acessíveis dentre todas as outras, onde uma incessante sedimentação produz o entulhamento das baías. Quando das enchentes do

⁶⁷ A grafia deste braço encontramos ora com dois “S” ora com “Ç”.

⁶⁸ A ilha Grande de Santa Isabel é a maior do delta e a mais afamada dentre todas, por sua fertilidade natural.

⁶⁹ LINS, op. cit, p.100, nota 30. “Os ventos de NE-E, presentes ali durante a maior parte do ano, impelem as areias e as vagas para o oeste, de modo que o litoral do delta faz-se sucessivamente construir e retificar nessa direção, que afinal se define na Ilha das Canárias compondo um ângulo obtuso com o litoral da Ilha Grande”.

Parnaíba numerosas modificações estruturais operam, segundo Maio (1962, p.32) “também nessa periferia oceânica do delta, porque vários canais e braços mudam de posição ou mesmo anastomosam-se. Outros são abandonados em consequência da progressão dos cordões litorâneos. Mantém-se, contudo, sempre navegáveis canais dragados como o Igarapé São José e o de Guirindó”. (MAIO: 1962, p.32)⁷⁰. Em relação às modificações estruturais na área do delta Lins (1978) relatou que sobrevoando região em fins de maio, quando a enchente anual do Parnaíba “já vai em declínio, pudemos, todavia ver como são numerosas as lagoas que marginam o Parnaíba no pré-delta, a tal ponto que a confluência do Longá é verdadeiramente uma área de confusa anastomose de lagoas, que esse afluente alcança depois de descrever longos e harmoniosos meandros”. (LINS: 1978, p.100).

O delta é uma pérola engastada no rio Parnaíba e a existência de um está iniludivelmente ligada à do outro, afirmou Moraes (2000). Explicou, “o delta é produto não só do rio, mas também do mar. Nele existe um equilíbrio de influências fluviais e marinhas que resulta na vegetação seral arbórea e numa comunidade animal exclusivas de ambientes salobres”. (MORAES: 2000, p.326). Segundo João Gabriel Baptista, “o delta do Parnaíba tem uma gênese complexa, nele influenciando correntes de vagas que provocam a movimentação dos sedimentos no sentido de oeste, e os ventos constantes que formam dunas e campos de deflação, levando a inflexão do delta para noroeste”. (BAPTISTA: 1981, p.54). Antônio Freire explica que as margens do rio Parnaíba sendo muito baixas no curso superior do rio, fazem as suas águas, “nas ocasiões das cheias, divagarem por enormes extensões superficiais, de maneira que os sedimentos ficam nellas depositados e só uma pequena quantidade vae engrossar o delta”. Já em relação o curso inferior diz que “devido a grande distância que o separa das suas nascentes e a altitude relativamente fraca destas, está bastante aproximado do estado de equilíbrio”. (FREIRE: 1907, p.LIV). Mas quem nos fornece uma descrição do delta do Parnaíba em fins do século XIX é Ribeiro do Amaral (1986).⁷¹

⁷⁰ Vale lembrar que o Igarapé São José foi o primeiro canal aberto para ligar o rio das Canárias ao Igarapé e encurtar os trajetos Teresina-Parnaíba e Parnaíba-Tutóia e o de Guirindó, a noroeste da Ilha das Batatas foi aberto com o objetivo de se evitar a volta que se dava antes à outra ilha ao norte dele no percurso entre Parnaíba e Tutóia.

⁷¹No delta do Paranyba, entre 2° 60' e 2" de lat. S encontra-se uma multidão de ilhas, maiores umas, menores outras, quasi todas habitadas, as quaes pela sua disposição formão as barras das Canárias, do Meio, do Caju, do Carrapato e da Tutoya. Dessas ilhas são mais conhecidas as seguintes: Canárias, à margem esquerda do rio Paranyba, situada junto a barra do seu nome, com uma superfície de cerca de 140kils; ilha dos Poldros, ao N. da precedente, da qual é separada por um dos braços do Paranyba, ficando na sua foz a barra do Meio; Caju, entre as barras do Carrapato, a O. da do Meio, com uma superfície presumível de 135 Kils; das Melancieiras, do cajueiro, Ilha Grande do Palmito, ao O. da do caju, e entre as barras das Melancieiras e da Tutoya; a do Jaburu, ao S. da do caju, banhadas pelas águas das bahias de Mantible e S. Bernardo; Igoronhon, 3 milhas ao

Para Castelo Branco, ao atingir o delta, o Parnaíba “é um Sansão vencido. Sua largura média é de 240 metros. Em alguns, pontos, porém, espraia-se de tal forma que esta extensão atinge o dobro. Em consequência, suas águas perdem em velocidade e em fundura. E o rio chega ao oceano, extenuado...”. (Castelo Branco: 1970, p.30). Oportunamente visualizamos o encontro do “extenuado” rio Parnaíba com o Oceano Atlântico e presenciamos uma das mais surpreendentes paisagens do conjunto já considerada por Renato C. Branco (1970), como “uma obra de arte da natureza”, ou mesmo “capricho das águas” como foi denominado por Alfredo Durães (2004) quando deixavam entrever seus fascínios. As águas falseiam a linha do horizonte. As dunas se mostram inteiras, fantásticas. Os mangues parecem não ter fim. Ondas oceânicas que se misturam com a água doce dos manguezais, emolduram dunas de areia que escondem vegetação de restinga ou florestas tropicais. A paisagem das margens se compõe de matas tropicais, restingas até dunas, manguezais, praias, e dezenas de ilhas entrecortadas por igarapés. A vegetação é abundante e variada. Depois do capim e das aningas, espécie gigantesca de Arum, representando um papel importante no aterro dos baixios surge os mangues e as palmeiras e, por fim, completando o ciclo da formação da ilha, aparecem as madeiras de lei. Onde o terreno é baixo e úmido a vegetação se apresenta mais luxuriante e as palmeiras crescem em maior abundância. É a região das carnaubeiras, da jussara, do guajerú, do jító, do cedro de alagadiço... Por toda parte onde se sente a influência das marés, os pântanos e baixios lodosos são cobertos de mangues surpreendentes. David Caldas observou o fato e registrou-o quanto à Ilha do Caju dizendo, “da ponta meridional da ilha até aqui, a costa é toda vestida de mangues, ao contrário da costa oriental onde a vegetação predominante é a dos cajueiros”. (CALDAS, s/d, p.70). Para nós, esse ambiente criou oportunidade única de observação, já que o “cara-a-cara” entre o rio e o mar é um dos mais dinâmicos acontecimentos da natureza, uma circunstância especial.

O rio e o delta do Parnaíba vigorando como modelo de representação e interpretação do mundo circundante de suas margens explicita sua lógica utilitarista e dominante das relações humanas. Daí a importância que este curso d’água apresenta à compreensão dos fatos históricos. A “certidão de nascimento” do rio Parnaíba foi lavrada equivocadamente por Dodt em 1871, e, posteriormente, foi revista e retificada pela

sul da do Cajueiros; do Papagaio, ao sul da Ilha Grande do Paulino; ilha das Egoas, formada pelo igarapé de Santa Cruz, cortada ao meio pelo do Guirindó, que comunicando-se com o rio das Canárias e da Tutoya, forma a ilha do Meio”. AMARAL, Ribeiro do. O Estado do Maranhão, 1896, p.40

Comissão de Limites. Foram descritas sua individualidade de curso com suas voltas, feições e sentimentos, sinuosidades, e velocidades. Aliás, vale dizer, as voltas do rio são caprichosíssimas. Nota-se, também, que é um rio de uma variedade imponderável no seu correr, rochas altas, com as suas grutas, seus recôncavos e os seus ecos sonoros. O personificado rio Parnaíba, cheio de sol e/ou chuvas, têm o brilho imóvel de um grande espelho, voltado para o infinito. Abandonando seu leito de pedras, correndo em vale arenoso, mostrou-nos uma dinâmica de rio em formação, que se alargando, criando obstáculos a si próprios, rompendo barreiras para definir novos limites e novo leito vai atingir o vértice do delta e, continua sua trajetória até se entregar num grande abraço às águas salgadas do mar. O encontro do rio Parnaíba com o Oceano Atlântico, como já dissemos é uma das surpreendentes paisagens do conjunto. O delta do Parnaíba é mesmo um paraíso colossal entre o Piauí e o Maranhão. É o final feliz da trajetória das águas parnaibanas. É de fato, uma pérola engastada no rio Parnaíba, como diz Moraes (2000).

1.3 – O RIO PARNAÍBA... Meus Sentidos e Significados ao Longo da História

Os rios são construtores de “mundos sociais” e acumulam uma boa quantidade de representações. Lugar onde as pessoas se abrem aos mistérios da natureza, ao patrimônio simbólico, possibilitando a interpretação como terreno da criação cultural, passagem de forças e encontro dos indivíduos. Servem de baliza ou marco quase mítico para estratégias sócio-culturais. A categoria rio representa um sistema, indicador da situação espacial, concebido com base nas relações entre natureza e pessoas.

Entendendo o espaço fluvial, rio Parnaíba, como uma construção social que institui mecanismos de controle para determinar a reprodução das relações optamos em dar atenção ao elemento fundamental resultante da fundação desse sistema e que desde então impera no rio e em todo seu vale, suas representações. Roger Chartier acredita que as representações são produzidas a partir de relações sociais. Ele pensa a representação quer como algo que permite “ver uma coisa ausente quer como exibição de uma presença”. (CHARTIER:1990, p.13). Partindo dessa premissa pretendemos elaborar um melhor entendimento e aproximação do estudo das representações desse rio. Uma vez que, parafraseando Hebe Castro, deste ponto de vista as representações são “textos” passíveis de serem culturalmente interpretados, o que determina um especial interesse do ponto de vista da análise social. (CASTRO: 1997, p.52).

Pensar, falar do rio Parnaíba para nós é empreender uma reunificação capaz de (re)constituir as atitudes sensíveis para perceber, sentir, compreender e exprimir a complexidade de estar envolvido em percursos individuais e coletivos que se revelam tributários de representações, visões de mundo, crenças, medos, emoções, lendas, poesias, etc.. Nessa perspectiva, este rio é matéria e espírito, imaginação e criação, vida e sonho: paisagem de encontros com a vida, com os outros e com nós mesmos. Sob este ponto de vista a representação é balizada em uma multiplicidade temporal-espacial. Nesse caso, a concepção de espaço resulta da representação que define os parâmetros de classificação conforme a idéia que a sociedade faz de si mesma. O espaço de representação é um espaço vivo com ligações culturais, lócus da ação e das situações vivenciadas. É relacional em percepção, diferencialmente qualitativo e dinâmico e de natureza simbólica. A representação é, portanto, uma forma de conhecimento. Desta maneira, articula-se ao espaço da prática social sua materialidade imediata.

O rio Parnaíba é apreendido, invocado, representado por diversas funções, sentidos e olhares. Ele acumula uma boa quantidade de representações. Hífen Geográfico e Social. Traço Predominante. Modelador de Vida do Estado. Divisor e Fixador. Rio Que Delimita Duas Regiões. Rio Caminho. Rio Estrada. Via Fluvial. Vetor de Integração. Traço de União. Rio Fronteira. Fronteira Hídrica. Rio de Unidade. Grande Rio. Maior Rio do Meio Norte. Rio Caudaloso. Grande Via. Majestosa Artéria. Via e Artéria Fluvial. Comunicação Líquida Barata. Referência. Marco e Limite. Eixo Econômico. Pródigo Semeador de Bonanças. Dádiva Generosa da Providência. Grande Artéria Vital da Terra Amada. Parnaíba Cheio de Águas Rebojando. Rio da Minha Terra. Rio das Garças. Símbolo Revolucionário. Sistema Arterial que Alimenta e Anima a Região. Medula Espinhal do Sentimento. O Conduto Máximo do Pensar dos Habitantes. Rio Abençoado. Rio Punaré dos Indígenas. Rio Avermelhado. Rio Caprichoso. Ente Histórico. Condensador de Gente. Amalgador e Agente do Encontro de Culturas. Rio das Barbas Brancas. Criador de Vida. Rio que Brota da Terra. Corpo D'Água. Lâmina de Espelho. Rio Utilitário. Individualidade Viva. Imagem que se Mostra. Imagem que se Oculta. Rio Histórico. Velho Monge. Rio Lendário. Pará dos Tapuias! Paraoassu! Paravaçu! Rio Grande dos Tapuias! Rio Parnaíba! Rio Genuinamente Nordeste.

Renato Castelo Branco (1970) lhe dá o significado de unidade quando fala dele como “um traço de união entre o Nordeste e o Norte”. Diz que ele marca, a um tempo, “o encontro de duas naturezas e duas civilizações”. E explica:

De um lado, as florestas opulentas da Amazônia, de que o Maranhão é um apêndice geográfico; do outro o deserto estiolado do Nordeste. Assim a seca extrema e a exuberância extrema aí fazem fronteiras. Onde termina a seca começa a Amazônia. [...] O Parnaíba desempenha, assim, em face dessas naturezas e civilizações dispares, o mesmo papel unificador que coube ao São Francisco, na ligação do grande todo do Norte ao grande todo do Sul. (BRANCO: 1970, p.19-20). Grifos nossos

Para Adolfo Martins Moraes o que o caracteriza como rio de unidade é o fato de funcionar como fronteira natural entre os estados do Piauí e Maranhão. “... o canal funciona como fronteira natural entre os Estados do Piauí e Maranhão, pelo oeste piauiense, o que o caracteriza como um rio da União...”. (MORAES: 2000, p. 09). Nos relatos de viagens, feita pelo Brasil nos anos de 1817 a 1820, Spix e Martius enfatiza “... o Rio Parnaíba, o mais importante curso de água entre o Rio São Francisco e o Tocantins, e que, no seu extenso percurso, forma a fronteira entre as províncias do Piauí e Maranhão...”. (SPIX E MARTIUS: 1976, p.229). Já o geógrafo francês Elisée Réclus dá-lhe o sentido de divisor e afirma, “o rio Parnahyba que separa os dois estados, Maranhão e Piauhy...”. (RÉCLUS: 1900, p.168).

Sabemos que os rios são estradas que andam para tocar o mar. Diversos estudiosos são unânimes em dar ao rio Parnaíba estes sentidos de estrada, via fluvial, artéria fluvial, caminho, travessia. Entre eles, João Gabriel Baptista, engenheiro e professor da UFPI ao descrever o rio Parnaíba no Relatório intitulado “Viagem às nascentes do rio Parnaíba”, que não lhe poupou sentidos e significados: “... maior rio do Meio Norte... rio caudaloso... majestosa artéria... rio que delimita duas regiões... fronteira hídrica... (BAPTISTA: 1981, p.155). Caio Prado Junior ao tratar das vias de comunicações e transportes brasileiros no dobrar do séc. XVIII emprestou ao rio Parnaíba o sentido de estrada. “Depois vem o Piauí com a grande via do Parnaíba”. [...] Tal região se liga intimamente com o Maranhão [...] e, ao mesmo tempo, pelo Parnaíba, com o litoral piauiense”. (PRADO JR: 2000, p.248-249). Grifos nossos

Agenor Augusto Miranda revelando as riquezas que poderiam levar o Piauí à prosperidade confirma o sentido de via de comunicação do rio Parnaíba. Em matéria veiculada no Jornal do Comércio de 22.06.1932 intitulada ‘A Pecuária e o Algodão no Piauí’ preconiza, “o rio Parnaíba que o corta de um extremo a outro, navegável em mais de 1200 km de extensão, será o fator primordial de seu desenvolvimento econômico, via de comunicação liquida barata, para levar ao Atlântico a produção sempre abundante das terras do seu vale fertilíssimo...”. (MIRANDA: 1938, p.133).Grifos nosso. Edson Gayoso C. Branco

Barbosa, em sua dissertação de mestrado⁷², faz uma alerta em relação as hidrovias de porte que para ele não devem ser desprezadas e, também lhe atribui sentidos. Para ele:

O Parnaíba, maior hidrovía do Nordeste Ocidental, que por mais de um século foi fator de integração e desenvolvimento...”. [...] Uma artéria fluvial de tais condições poderá trazer novos horizontes a uma região carente de comunicações adequadas a determinados tipos de mercadorias, bem assim proporcionar o aproveitamento de outras potencialidades em benefícios dos dois estados por ele separados geograficamente, e ao mesmo tempo irmanados pelas mesmas aspirações de desenvolvimento. (BARBOSA: 1986, p.105). Grifos nosso

O rio Parnaíba, no caso, é a generalidade, e o sistema hidrográfico da região Meio Norte, se expressa, portanto, numa idéia social. Neste último autor estão presentes os significados de *locus* de esperança. Ele entende que o rio Parnaíba seria da maior importância para que o Piauí intensificasse sua economia. E advertia em relação às possibilidades de solução para o transporte piauiense. “O rio, certamente, ainda seria a melhor estrada...”. (BARBOSA: 1986, p.106). Argumento afirmado pela SUNAMAN⁷³ e posteriormente reafirmado por Renato Castelo Branco em “Os Rios do Brasil na História”, ambos dizem, que “nenhuma nação pode desprezar uma via fluvial com a extensão e as características do rio Parnaíba”. (CASTELO BRANCO: 1994. p.67-69). O significado de *locus* de esperança, também é dado por Renato Castelo Branco, “... encontra em seu curso o escoadouro natural dos seus produtos, como uma dádiva generosa da providência”. (CASTELO BRANCO: 1970, p.21). O economista e professor da UFPI confirma que o significado de esperança ao afirmar que por volta de 1843, a Câmara de Campo Maior reconhecia que “... o Parnaíba é a esperança do engrandecimento futuro do Piauí...” (MENDES: 1995, p.71) e, o engenheiro agrônomo e Coordenador do SEPLAN, Adolfo Martins Moraes, o de meio de transporte, “Parnaíba, Teresina, Floriano e Uruçuí, são, em ordem decrescente, os municípios que mais utilizam o rio como meio de transporte ...” (MORAES: 2000, p.27). O significado do rio Parnaíba como meio de transporte está presente nos documentos oficiais, entre eles, no Decreto Real de 22.08.1817, em que reza, “... fazendo transportar os mencionados produtos e gêneros pelo grande rio Parnahyba...”.

Há uma integração absoluta do vale(terra) piauiense e do rio(água) Parnaíba. Terra e água tecem todo um universo de valores paisagístico, econômico e cultural. Como diz Renato Castelo Branco, “nesta integração absoluta da terra e do rio, entretanto, o Parnaíba é o traço predominante. Em todo Piauí, geograficamente como socialmente, é ele o modelador da vida do Estado”. (CASTELO BRANCO: 1970, p.21) De fato, o rio

⁷² Edson Gayoso C. Branco Barbosa. Trabalho de dissertação de mestrado em Historia da Universidade Federal de Pernambuco de 1978 publicada em forma de livro em 1986.

⁷³ SUNAMAN (Superintendência Nacional da Marinha Mercante)

Parnaíba é mesmo traço predominante, pois, em torno dele, formam-se as várzeas, os brejos e as vazantes, onde brotam os produtos da terra, estendem-se os campos e as caatingas, onde o gado encontra o ambiente pastoril propício, e as pessoas criam suas poesias e lendas. Na condição de hífen geográfico e social, o rio Parnaíba é um traço predominante da geografia e da própria vida humana.

Para Moraes, “o rio Parnaíba é uma das principais referências do Piauí. [...] Ao longo das duas margens fervilham significativas atividades econômicas”. (MORAES: 2000, p.07). De fato, em torno dele forma-se e delinea a estrutura econômica do estado piauiense e sua função é ser eixo dessa economia. Para Mendes, “o entendimento de que o rio Parnaíba deveria ser eixo da economia piauiense nascera ainda no século XVIII, quando o declínio da pecuária já era evidente”. (MENDES: 1995, p.71). Já para os Tajras, foi “paulatinamente que o rio Parnaíba foi se transformando no principal eixo econômico...”. (TAJRA E TAJRA: 1995, p.137).

Os significados de grandeza, de força, de velocidade, de profundidade se fazem evidentes. No decreto de 22.08.1817 que cria a Alfândega de Parnaíba reza “... fazendo-se transportar os mencionados produtos pelo grande rio Parnaíba, que corre naquela Capitania...”. João Gabriel Baptista afirma, “o Parnaíba, o maior rio do Nordeste Ocidental ou Meio-Norte [...] rio que, no inverno, ultrapassa de muito o leito natural, razão pela qual Martins Napoleão o chamou de Nilo Piauiense”. (BAPTISTA: 1981, p.42). Antonio Freire lembra, “e o rio Parnaíba, cujas águas mansas e profundas levavam a abundância e o conforto por muitas e dilatadas léguas, era o grande manancial donde jorriam a grandeza e a prosperidade desejadas”. (FREYRE: 1907, p.LXXXV). Renato Castelo Branco descreve, “... O Parnaíba corre majestoso à feição de um Nilo americano, fecundando, ao longo de suas margens, as terras, sem ele ressequidas do grande Vale Piauiense” e enfatiza, “em seu enorme percurso..., ele é um pródigo semeador de bonanças”. (CASTELO BRANCO: 1970, p. 20). Já para o romancista Humberto Guimarães, “este rio é um colosso...! [...] Basta eu lhe dizer que é o maior rio secundário do Brasil. [...] É um rio e tanto!”. (GUIMARÃES: 2001, p.131).

A velocidade das águas de um rio é importante na identificação de algumas particularidades. No caso do rio Parnaíba é Moraes quem nos dá conta dessas particularidades. “No Baixo Parnaíba... significa afirmar ser rio pouco inclinado e de águas lentas. [...] No Alto Parnaíba... nos primeiros cem quilômetros... de águas velozes. [...] No Médio Parnaíba... as águas correm... mostrando estabilidade do rio velho”. (MORAES: 2000, p.13-21).

O rio Parnaíba é um rio utilitário, que brota da terra, que é sustento, que fornece o alimento, que é campo de folguedo para as crianças, que proporciona banhos públicos, escapadas românticas e fornece água para infinitas atividades. Raimundo de Sousa Lima recordou, “...a nossa ida ao rio era mais um motivo para o banho demorado, tomado diariamente a qualquer pretexto. [...] Feita a lavagem, com o animal nadando comigo no lombo...”. (LIMA: 1987, p. 49). E Humberto Guimarães recordou:

Num dia distante... sentado na beira do cais de Teresina... As lavadeiras recolhiam as roupas que quaravam estendidas... Moleques vadios, filhos da liberdade de todos os becos, tiravam ‘facadas’ alegres em mergulho de ponta-cabeça e nadavam em exclamações de regozijo, nuzinhos em pelo, a traçarem arabescos ondulados na flor das águas ao capricho do acaso. (GUIMARÃES: 2001, p.373).

Quanto ao sentido de fecundo, sustento, de água que brota da terra, que alimenta, Moraes aglutina em seu artigo uma infinidade e apresenta as relevantes contribuições. “Corredor de exportações. Essa é uma função natural do rio... transportando riquezas nos dois sentidos de navegação. Fornecedor de água. A população ribeirinha usa o rio como fonte de abastecimento de água. Fornecedor de água para a indústria. Supridor de água para projetos de irrigação. Suporte para o turismo”. Delega tarefas e funções ao Rio Parnaíba, “... cabe ao rio desempenhar seu nobre papel de fornecedor de insumos e concretizador de possibilidades. [...] cabe ao rio impulsionar parte substancial do desenvolvimento econômico e social do Estado”. E justifica que tais tarefas/funções se dão “quando a fonte é um curso d’água, caso específico do rio Parnaíba...” (MORAES: 2000, p. 29-30)

E Renato Castelo Branco ao descrevê-lo demonstrou que toda a vida do vale deriva do "rio abençoado". Assim descreveu o rio. “De longe em longe as suas águas sobem, abandonam o leito, inundam a planície e ali deposita o seu limo fecundo. Mais tarde, porém o rio se recolhe na sua sabedoria, aos limites que o destino lhe marcou, para que, além deles, se possam colher os tesouros que suas águas confiaram à Mãe Terra”. (CASTELO BRANCO: 1970, p.24-25). Por sua descrição, não há quem duvide ser o rio Parnaíba um “rio abençoado”. E, mais, a paisagem do Parnaíba é deveras encantadora. Uma emoção forte parece inundar o nosso espírito ao receber as impressões da água que além salta e, se estende até o mar. De vegetação opulenta, que veste ambas as margens, de luz vibrante e alegre parece beijar cariciosamente o céu e a terra, o rio sinuoso e as árvores que sobre ele se debruçam levando às pessoas a sua imagem como um quebranto, tinha de ser abençoado. Pensamos, ter sido deste modo, que o rio Parnaíba pôde correr no quebranto da saudade e deste modo o surpreenderam os escritores.

O rio Parnaíba é assim, trilha, água em movimento, referência, marco e limite. Tanto nas viagens, nas explorações, na demarcação de terras como na divisão de espaços. Ele, ao mesmo tempo, que divide dois estados Maranhão, margem esquerda e Piauí, margem direita, reúne animado por uma velocidade própria porque é estrada. Pelo fio da imensa via fluvial, resplandece de vida que se delinea na tela da história do Brasil. Mas há, ainda, uma pluralidade de sentidos e significados que merecem ser destacado.

1.3.1 - O RIO PARNAIBA: A figuração de uma pessoa cantada em verso e prosa

O rio Parnaíba é portentoso personagem histórico. Mas não é fácil escolher o caminho para chegar ao personagem. Precisaria reinventar cores, transpor dimensões de espaço e tempo, ultrapassar velocidades físicas e de pensamento. E, sobretudo variar uma linguagem. Além de que o próprio rio não pode ser pensado sem que se leve em conta sua paisagem geográfica. Mas se nossa perspectiva de análise requer decifrar seu traçado, sua paisagem geográfica deve seguir os pressupostos de Braudel em relação ao Mediterrâneo quando diz,

Será, portanto, difícil definir exatamente que personagem histórico poderá ser o Mediterrâneo; para tal seria necessária paciência, múltiplas diligências e, certa e inevitavelmente, alguns erros. Nada se apresenta mais nítido que o mediterrâneo do oceanógrafo, do geólogo, ou mesmo, do geógrafo, todos eles especialistas de domínios claramente reconhecidos, definidos, e balizados. Mas o mesmo não se passa com o Mediterrâneo da história: mil vezes autorizadas se ergueram já para avisar que ele não é isso nem aquilo, que não é um mundo fechado em si mesmo, e nem sequer é finito. E pobre do historiador que pensa que esta difícil questão se não coloca, que o Mediterrâneo é uma personagem que não tem de ser definida porque já está definida há muito, que se apresenta clara e imediatamente reconhecível e cujas características se abarcam retornando a história geral segundo o picotado dos seus contornos geográficos. Porque tais contornos, que valem eles para as nossas pesquisas? Delimitar é definir, analisar, reconstruir, e neste caso concreto, escolher e, mesmo, adotar uma filosofia da história. (BRAUDEL: 1983, p.22).

Lucien Febvre (2000) já dizia do rio personificado, ao tratar do Reno nos idos de 1930, no entanto, ao entender o rio como personagem reforça seu sentido como pessoa ao dizer “esse Reno é uma pessoa”.

Não hesitamos em identificá-lo como tal da nascente a foz, assim como não hesitamos em reconhecer, ao vê-lo diante de nós, um velho amigo de sempre. [...] E o rio? Um indivíduo, sem dúvida: nos tempos antigos, os homens personificaram-no de bom grado. E, no entanto, o problema existe. O amigo é o que é desde que começou a existir. E o rio? [...] Mas quem decidiu: aqui o rio, ali os afluentes? A natureza ou o homem? Um indivíduo, o rio – mas não criado tal e qual pela natureza; forjado pelo homem, nascido de uma escolha pensada e de uma vontade consciente. (FEBVRE: 2000, p.72).

Estes sentidos de personificação e as feições humanas apontadas por Lucien Febvre estão presentes no rio Parnaíba que ao nascer provoca emoção. Sua figuração humana e poética começa a ser sentida com seus sons, vozes e cores.

Da garrulice infantil de suas nascentes, a pouco e pouco ele avoluma e ‘ganha corpo’, como se diz dos adolescentes, envelhecendo a proporção que rola no vale, morde o lodo da terra, castiga os outros homens que buscam suas margens e sofre com eles os flagelos da natureza. É então que ele se chega no oceano, cansado como o ‘velho monge’ que lhe chamou Da Costa e Silva... (CASTELO BRANCO: 1970, p.25)

Assim sendo, no tempo e no espaço, deslizaremos por este corpo d’água identificando suas feições e/ou personificações. Vale dizer que seguiremos as trilhas de Renato Castelo Branco quando lhe emprestou idade e feições humanas em “O Piauí: a terra, o homem, o meio”.

Ele nasce com suas águas claras e alegres de um fiozinho d’água lá na chapada das Mangabeiras, é o Água Quente. E, deslizando veloz sobre um leito de pedras, inicia a corrida para o vale. “Como todas as infâncias, sua existência é, então risonha e divertida. [...] À proporção, porém, que o rio avança, o destino tortura-lhe a alma infantil e encantada. [...] E o rio sofre como os outros homens”. (CASTELO BRANCO: 1970, p.26). Na jornada do rio sobre o vale, o rio Parnaíba assume feições de tempo humano, porém diversas.

Este rio personagem no início do percurso é um manhoso regato, traquinas, rumorejante e sinuoso. A uns doze quilômetros, o regato infantil torna-se um rio adolescente e se alarga com profundidade crescente. Aos vinte e três quilômetros das nascentes já se vê o jovem Parnaíba, orgulhoso de sua mocidade. Mas, “seu temperamento é ainda indomável e, como um potro fogoso, encrispa o dorso de arrepios e cachoeiras, que culminam na embocadura do riacho das Tabocas”. (CASTELO BRANCO: 1970, p.26). Corre sobre um leito irregular, mal definido, com grandes quedas e desnivelamentos, saltitante, buliçoso, traquino e irrequieto como uma criança de pouca idade. É o espaço d’águas encachoeiradas. É neste trecho um rio encachoeirado que sulca abismos com declives tormentosos. Corre como um rei cercado e aflito, chocando contra as pedras. Desde longe, vem rugindo de salto em salto, por degraus de uma escadaria ciclópica, são as “cachoeiras”, e todas tão difíceis de navegar que nalgumas, onde a água ferve e redemoinha, contam-se histórias de embarcações atrevidas que ao buscar domá-lo foram arrebatadas pelas águas e se espedaçaram contra as rochas. Por isso sua feição rebelde é o próprio perfil do caudal neste trecho. Como se adivinhasse uma transformação, o jovem Parnaíba, irrequieto e com feição rebelde se defronta com um dos seus afluentes, o Uruçuízinho que empresta cor vermelha às suas águas. “Aí reage, rói as entranhas de barro vermelho e tabatinga dos grandes contrafortes que o comprimem no leito. E com as águas sanguíneas, como que ferido da refrega continua a rolar”, diz Castelo Branco (1970, p.26). Para Guimarães (2001) é o Uruçuí Vermelho o responsável pela cor quando diz “êta água vermelha danada. [...] O rio... o Parnaíba [...] vem

borrando tudo que nem tiquara de buriti”. (GUIMARÃES: 2001, p. 59). Renato Castelo Branco nos anos de 1920, fazendo do rio um símbolo revolucionário cantou suas águas vermelhas. Vermelhas como nosso sangue/vermelhas como a esperança/que deixou de ser verde...

É em páginas assim que a poesia deste rio se manifesta. Aí já admite navegação tradicional em seu dorso. É o espaço d'águas dos balseiros e/ou espaço d'águas vermelhas. E, ainda há cachoeiras no rio e algumas de tanto risco que poucos se atreviam governar um barco na descida, era só para pilotos práticos, ou seja, os “mestres vareiros”, que as podiam passar muitas vezes com frio na alma e o credo na boca. Os vareiros eram gentes do rio, experientes, que conhecia as curvas do rio, os seus rápidos e sabia onde estavam as pedras que o torvelinho das águas escondia. O trabalho desta gente estava longe de ser fácil. No rio traiçoeiro, de ventos imprevisos e matreiros, exigia ora a aplicação de remadores ora a extenuante ação dos puxadores, que da margem, a pé e à força dos braços, iam içando a balsa rio acima, à sirga. Tudo sob a direção da vara. Cada operação dirigia com um saber feito de muitas viagens e muitas aflições. Eles é que sabiam como ultrapassar os pontos, os espaços mais difíceis do rio, de águas selvagens, apertos onde não era raro naufragar um dos menos experientes.

Mas o rio Parnaíba refaz-se nas águas volumosas do Parnaibinha. O curso rebelde torna-se quase sereno e depois destes quase dois centos de quilômetros de percurso, o rio “meio-adulto” se entrega aos beiradeiros. O rio agora é “um operário”, diz Renato Castelo Branco (1970). As gaiolas, as barcas e vapores deslizam em seu dorso. Neste “espaço dos marinheiros do rio e/ou d'águas doces” sua vida é árdua. E aqui tem começo outra história.

A história foi assim ... lá em baixo, apertado entre muralhas de pedras, o rio, monstro irado, devorava rochas e abria caminho, cuspidando espuma lívida. Um dia naquele desvão inóspito sucedeu que vindos de outras beiras, galgaram as serras, desceram as encostas, e depois de olhar os fundões do rio entenderam que aquela terra e aquele rio eram pela sua áspera grandeza, dignos da labuta de navegantes. É verdade. O rio Parnaíba foi navegável. Trata-se de um acontecimento da mais alta importância. Mas, há também muitos perigos a espreitá-lo e podem destruir sua sedução. O rio, naquele trecho, era de respeito, e nalguns pontos metia medo. Navegá-lo não era para todos. Cada viagem era uma odisséia, contam as “gentes do rio”. Navegar o rio Parnaíba foi transformá-lo numa estrada líquida, mas foi tão duro como navegar oceanos e demandou descobrimentos e naufrágios. É aqui que o rio, depois de vir lá do alto crepitando, acompanhando a fronteira, ao se tornejear

demarca a região. E ao fazer esta curva, as serras abrem-se a recebê-lo. A fisionomia da paisagem acentua-se. Há caráter. É o rio na sua maturidade. Os vales alargam-se e aprofundam-se, os horizontes distanciam-se. Serras ao longe, suas águas aumentam. Seus três grandes afluentes, o Gurguéia, o Canindé e o Balsas interceptam o curso de todas as águas, que despejam, de uma vez no rio real. “Entre três rios, lembra uma ilha alegre e linda”.⁷⁴

O rio abandonou o seu leito de pedra, correndo agora sobre um vale arenoso, arrastando em seu curso coroas de terra movediça, que se vão despejar no oceano. Desdobrando em seu curso, o rio Parnaíba avança e atinge, por fim, o vértice do delta. Dá-se início à sua última feição, a velhice. É aquele espaço que denominamos “espaço dos marinheiros do mar e/ou d’águas salgadas”. É o “mais civilizado”, segundo Castelo Branco (1970). Finalmente o leito vai se alteando e subindo constantemente. Correm brandas as águas, e estas, alargando-se, procuram nas margens baixas e nos terrenos em volta a passagem dificultada pelo pequeno declive, e ainda assim, em diminuição constante. É necessário atingir a foz, e o rio perde-se em torcicolos contínuos, em meandros divagantes que aumentam o percurso, mas são resultados duma decrepitude manifesta que revela bem a sua fase de velhice.

Aí, no delta, ele se bifurca pela primeira vez, mandando um braço para o estado do Maranhão, o Santa Rosa, logo abaixo um novo braço se destaca avançando por terras piauienses, é o Igarçu. Entre estes braços, o rio Parnaíba se abre em leque, lançando-se ao mar através de cinco barras: Tutóia, Carrapato, Caju, Canárias e Igarassú. Ao atingir o delta, o Parnaíba é um Sansão vencido como disse Castelo Branco (1970). Chega ao fim, o rio. Chega extenuado, o caminho é longo e nem sempre fácil. O rio se verga por fim às águas salgadas da última morada.

Como se vê o rio Parnaíba entre regatos, grandes estuários e deltas, tem a história de uma vida a contar, como se no seu percurso atravessasse fases análogas a das pessoas, com infância, juventude, maturidade e velhice. Ele apresenta claramente suas idades. De infância encantada, um manhoso regato, traquinas, risonho e divertido... Na sua juventude, suas águas são frias e cristalinas, os desníveis são acentuados, atravessa gargantas relativamente apertadas, e no encontro com seu afluente o Uruçuízinho suas águas ganham cor vermelha... Alargando a superfície de recepção das suas águas assimila seus afluentes principais chega à fase da maturidade, em que das primitivas veias líquidas, vão agora juntar-se-lhe as artérias numerosas que lançam no seu álveo todo um conjunto de águas

⁷⁴ Ver Poesia “Amarante”. In DA COSTA E SILVA. *Poesias Completas*. São Paulo: Nova Fronteira, 1985.

ansiosas. Em amplo vale, as correntes são fortes, é profundo... Seu caráter errante obrigou, a sucessivos esforços para disciplinar suas águas, embora nem sempre esses esforços tenham sido bem sucedidos. Isso deriva do fato de o regime do rio refletir com bastante fidelidade o ritmo sazonal das chuvas. Possui um traço final realmente repousado e errante, sem nunca, formar os meandros de outro curso d'água chega ao mar em sua velhice. Eis toda sua personalidade.

O rio Parnaíba ao lado do delta, é uma das principais referências do Piauí. Para Moraes (2000) se não existisse o rio, “com certeza, Da Costa e Silva e outros não contariam com personagem de tamanha envergadura para as suas poesias e romances”. (MORAES: 2000, p.07). Por falar em Da Costa e Silva⁷⁵, conforme os piauienses foi ele quem lhe deu o epíteto de “Velho Monge”⁷⁶ no poema “Saudade”, pelo aspecto lento e nostálgico de suas águas, imitando um monge em meditação com suas barbas brancas se alongando. Neste poema ele deixa entrever sua forte identificação com o rio Parnaíba e o personificou.

Saudade [...]
saudade amor da minha terra... o rio
cantigas de águas claras soluçando.

[...] Saudade! Ó Parnaíba - velho monge
as barbas brancas alongando... e ao longe
o mugido dos bois da minha terra..."⁷⁷

O espaço-rio Parnaíba pode representar mensagem, mistério, paisagem, práticas sociais, mas suas águas têm vida. Como diz Bachelard, “... tem corpo, uma alma, uma voz”. (BACHELARD: 2002, p.17). Hesse (1985) questiona, “o rio tem muitas vozes, um sem número de vozes: não é meu amigo? Não te parece que ele tem a voz de um rei e as de um guerreiro, a voz de um touro a e de ave noturna, a voz de uma parturiente e de um homem que suspira, e inúmeras outras ainda?”. (HESSE: 1985, p.116).

De fato, os rios têm muitas vozes. Carrega em seu fluxo um ressoar de histórias, percorre terras e quando despejados ao mar renascem como ecos viajantes na sua imensidão. E o rio Parnaíba, um rio assim sacralizado, com balsas, barcos e navios surpreendendo suas águas, com o seu chamamento atraindo gente ao seu brilho, teria de ter voz através dos tempos. E quem lhe surpreendeu, na ânsia da superação, e no seu (des)conforto foram os

⁷⁵ Antônio Francisco da Costa e Silva nasceu em Amarante, no Piauí, em 29 de novembro de 1885. Formou-se pela Faculdade do Direito do Recife. Jornalista. Recolheu-se ao silêncio, demente, em 1933. Faleceu em 29 de junho de 1950. Publicou diversos livros de poemas. Entre eles três edições de Poesias Completas 1950, 1975 e 1985.

⁷⁶ Atribuem o epíteto “Velho Monge” ao poeta da Costa e Silva, autor do Hino do Piauí. Ver artigos e referências nos sites: <http://www.meionorte.com/blog.asp?www.portalaz.com.br>, e Revista on-line Horizonte Geográfico www.horizontegeografico.com.br. www.moraesbrito.com.br Também na Revista Horizonte, Ed. Especial de Aniversário n°. 77.

⁷⁷ Este poema foi publicado na obra Da Costa e Silva op.cit. nota 74

poetas. Não só por ser local de partida, mas também por se local de afluxo de gente às suas margens que o rio Parnaíba ganhou feição humana com sentimentos e voz. Sabemos que nem só de esforço épico viveu/vive o rio Parnaíba, nem só de lembrança de longe. Vive também as vozes de derrota e de gesta, de partida dolorosa para lá do mar, e de regresso do largo para depois sentir a exigüidade da terra. Também vive do lamento vindo da raiz piauiense mais funda. Há aquelas vozes de aviso e outras de superação que se levantam. Eis, portanto, um rio dotado de grandes sensações, ora de águas claras soluçantes ora na roncância do rio selvagem em tempo de cheia. Além das vozes humanas que lhe emprestaram os poemas há aquelas, às quais buscamos. Parafraçando Guimarães (2001), as águas grandes que correm continuam a rolar em turbilhão, o rio roncando nos barrancos que despencavam aqui e ali em pequenas avalanchas, até alcançar o mar. “É o rio bravo rebocando sua revolta!” (GUIMARÃES: 2001, p.171). Mas o Parnaíba é um rio ao mesmo tempo calmo, discreto e agreste que lhe conforma o viver. Ele desce no seu traçado sereno e heráldico, carregando n’alma todos os nomes, sentidos e significados que gerações e gerações têm-lhe chamado e atribuído.

Com a idade, com o curso do rio e com a beleza da paisagem do rio Parnaíba muitos lhe fez/fazem versos. Mas há um destino que vai naquelas águas? Sim. Tal como o destino humano o rio Parnaíba tem seus momentos de grandeza e de glórias, e também os seus instantes dolorosos de depressão. Em algumas entortas, impetuoso e potente se definha e empalidece, e assim, seguindo o seu curso, ora ruidoso e turbulento, ora suave quase desfalecido como nas canções, como na extravagância de um rio que corre e que se perde num mar de imensidade. E torna a ir à juventude que segue e, vai confluír na vida e na experiência de quem o vê e sente. É, portanto o rio Parnaíba, ao mesmo tempo, um rio de devir, do tempo que se escoia, e de juventude, que nenhum destino poderá segurar. Correndo a espaço-tempo, por detrás dos prolongamentos, serras, cachoeiras, que parece apresentar de longe as armas do seu correr ao intruso, sofre como as pessoas.

De rio de separação de margens, do norte e do sul, de caminho de penetração das invasões que vinham do continente europeu, o rio se tornou de confluência de gentes. Vinham de muito longe, das beiras todas, vinham da orla do mar. Vinham da terra estrangeira instalar-se temporariamente. Vinha da terra e do mar para ali fazer a vida. Os beirões que sulcavam suas águas e desciam em suas margens foram deixando em abrigos e pousos, lembrança de fatos que o tempo sublimou em lendas, algumas das quais chegadas até nós pelos cronistas. De fato, o vale do rio Parnaíba é povoado por belas histórias e lendas que refletem o rico patrimônio sociocultural da gente beiradeira. São fascinantes as histórias

do rio Parnaíba e da gente que ancorou em suas margens que motivam inclusive epopéias. De fato, são muitas as lendas do rio Parnaíba. Há as que pertencem ao ciclo dos milagres e as que se referem aos mitos velhos da terra, de monstros hostis que infestam o rio e as de fantasmas. A título de exemplo destacamos duas das mais conhecidas. No encontro dos rios Parnaíba e Poti criaram-se a Lenda da Cabeça que aparece e desaparece nas noites de lua cheia. É a lenda do “Cabeça de Cuia”. Esta é a lenda mais divulgada na capital Teresina e em todo o Piauí.⁷⁸ Ela é também cantada em verso.⁷⁹ A outra é denominada “O Vareiro de Parnaíba”.⁸⁰ Já o folclore do rio Parnaíba é variado e interessante com abusões indígenas, crendices, histórias de negros, entre outras. Os motivos temáticos dos contos populares estão representados por tesouros, monstros, fantasmas e santos. Entendemos que as lendas e o folclore são tão fortes como o acidente geográfico do rio Parnaíba.

O rio Parnaíba é um rio de/com sentimentos. Humberto Guimarães em “Nas Pegadas do Rio”, nos dá conta desses sentimentos. Ele personifica-o dando sabor às suas águas.

... o rio assim tranqüilo no aconchego da tarde, permite aos homens e aos moleques coçarem-lhe as costas e cavalgá-lo sem receio, porque está agradecido aos filhos da terra dos tapuias, lisonjeado pela amizade que os poetas lhe tem demonstrado por lhe serem para sempre gratos pela água doce que beberam e em que banharam nos dias de estio, e em que pescaram na meninice. São tantos os anônimos que lhe rendem merecido preito, consolando suas dores! (GUIMARÃES: 2001, p 374).

Este autor, recordando Da Costa e Silva evocou, “sabe muito bem daquele moço zarolho e feio lá das plagas amarantinas, namorado de todas as suas ninfas, que dizia ser bem como ele naquela sempre tristeza a refletir as árvores da ribeira nos líquidos fios de sua barba – espelho de ouro e prata tremulando as imagens à superfície”. Ele insistiu em sua evocação, “que admirava a balsa tosca transportando gente, os barcos nos ancoradouros e as cantigas das lavadeiras; que, saudoso ao lembrar sua mãe e sua terra onde os engenhos de madeira gemiam à tração disciplinadora do boi manso, chamava-o de velho monge e lhe

⁷⁸ Conta a história de um pescador chamado Crispim, depois de um dia inteiro sem ter conseguido pescar um único peixe, morto de fome, ao chegar em casa a única refeição que lá encontrara foi uma espécie de caldo feito com o osso “corredor do boi”, mas que não tinha carne e só o caldo do osso. Revoltado pela situação, Crispim pegou o osso e começou a espancar a sua própria mãe! Bateu tanto que sua mãe veio a falecer. Mas antes do suspiro final, ela olhando pra Crispim lhe jogou uma maldição, na qual ele se transformaria em um monstro e viveria nas profundezas do rio Poti. Conta a lenda que o Cabeça de Cuia costuma aparecer aos pescadores, lavadeiras e banhistas em noites de lua cheia. Sua enorme cabeça surge e desaparece na superfície das águas. O encanto só terá fim quando ele conseguir devorar sete Marias virgens!

⁷⁹ Sete Marias/Precisa tragar/São sete virgens/Por encanto quebrar /Quando o rio/Lua cheia desce/Cabeça de Cuia/Sempre Aparece/Rema pra margem/Oh! Velho pescador/Que na curva do rio/O monstro vai apontar/Castigo tremendo/Que Deus lhe deu/Por bater na mamãezinha/Crispin lhe encantou/ Tem medo, oh! Maria /Que estás a lavar/O Cabeça de Cuia/Te pode tragar.

⁸⁰ Ver sites www.horizontegeografico.com.br e www.moraesbritto.com.br.

emprestava barbas brancas alongantes”. Em seguida revelou, “era o moço de Amarante, que nas lonjuras, dava asas à imaginação”. E, então, aglutinou uma gama de sentidos, significados e sentimentos do/para com o rio Parnaíba a partir das lembranças do poeta.

Lembrava-o, lânguido, assim carregado de esplim, lembrava-o com o nome de Rio das Garças ao sol sugerindo ‘um rocal todo irisado de ouro e ao luar – renadas de luz com vidrilhos de prata’; como um ídolo de ‘alvas garças a piar, arrepiadas de frio’; recordando suas enchentes rumorosas quando ele se embriagava de chuvas que despenhavam das serras em torvelinhos indômitos e vinham lhe represar, esganiçando seu temperamento, encolerizando-o no arrojo de potencial incontrollável, exarcebando sua força bruta. Poeta que falou de suas águas em hino de glória concitando-as a espalharem o canto de exaltação à terra, abaixo e arriba, pelas quebradas distantes, pelas várzeas balsamizadas do aroma agreste de suas atas virentes, pelas chapadas todas onde pudessem alcançar suas líquidas perolas brotadas nos ventres das serras.(GUIMARÃES: 2001, p.375).

Na sua personalidade e multiplicidade de sentidos há aqueles que lhe evocam o sentido de tempo, de origem, de história. Neles sentimos o quanto o elemento natural é determinante na paisagem e o quanto ele marca a vida das pessoas e das coisas. Todas as pessoas parecem lavadas pela água, com os gestos de quem rema e com o andar de quem pisa o balanço de uma canoa. O rio Parnaíba aparece simbolizado em representações diversas; no corpo do nadador, representação dada por Serafim Leite quando disse, “no delta do rio Parnaíba... os Tremembés, exímios nadadores, apelidados de peixes racionais...”. (LEITE, 1945, s/d), na forma de ancião de barbas brancas⁸¹ em mitos, poesias e lendas⁸², etc. Sua representação está, também, nos romances, na literatura em prosa e verso, nos relatos de viagem. Ressonâncias do rio se repetem nas poesias. Para Renato Castelo Branco “o homem cria a sua poesia e as suas lendas, na inspiração espontânea e inconsciente de quem vê, no próprio Criador, a imagem e a síntese de sua existência geográfica, humana e sentimental”. (CASTELO BRANCO: 1970, p.21).

Os poetas, esses começaram a celebrar o rio como pastores da poesia, sempre lhe emprestando significados e sentidos. Lembrados de terem nascidos naquelas margens fazem do Parnaíba um rio de devoção e de lembrança. E imprime de tal maneira a corrente passando que transforma o rio Parnaíba, a realidade, no amador da “coisa amada”. O Parnaíba se torna assim, um rio, ao mesmo tempo, amador e coisa amada, é a silhueta na mata e a lembrança aventureira do tempo que foi. Os poetas rimam muitas vezes Parnaíba com sossego, e as suas mágoas, com as águas que vão correndo. Da Costa e Silva no poema “Rio das Garças” nessa rima cantou-lhe às águas conferindo-lhe sentimentos.

“O Parnaíba assim, carpindo as suas mágoas,
- rio da minha terra, unido de tristeza,
refletindo o meu ser, flor móvel das águas”

⁸¹ Poema Saudade. Da Costa e Silva. op. cit. nota 74.

⁸² Neste trabalho de tese as poesias e lendas serão utilizadas quando nos for conveniente.

João Cabral⁸³ no estudo intitulado “A vis poética na literatura piauiense”, descobriu na Colônia São Pedro de Alcântara um pequeno poeta piauiense, que o denominara, ‘Brabinho raquítico e enfezado’, que vivia a cantar, em versos estrofiados, “o Parnaíba cheio de águas rebojando”. Bugija Brito, por sua vez, se comoveu ante a imagem das águas parnaibanas, e escreveu, a magia e o encantamento das águas e margens do rio na poesia “Muralhas”. A história ficou assim narrada. “Rasgando o coração das florestas sombrias,/ desce rio a cantar saudosas elegias”. O hino do estado do Piauí⁸⁴, expressão musical do povo, cantou/canta as águas do Parnaíba.

[...]Piauí, terra querida,
Filha do sol do equador,
Pertencem-te a nossa vida,
Nosso sonho, nosso amor!
As águas do Parnaíba,

Rio abaixo, rio arriba,
Espalhem pelo sertão
E levem pelas quebradas,
Pelas várzeas e chapadas,
Teu canto de exaltação! [...]

Nos romances, também, suas águas foram lembradas. Guimarães foi um dos que em “nas Pegadas do Rio” romanceou as águas parnaibanas.

As embarcações, abrigadas nos portos, estremeciam a quilha e retesavam os cabos a cantochão de águas arrojadas do Parnaíba em convulsões epiléticas – ira de todas as iras no arrebatamento arremetida a rebocar protestos, desafiando os homens qual gigante ébrio em ameaças avorosas. Era o ‘Velho Monge’ de Da Costa e Silva nas aliterações das mágoas revoltadas! (GUIMARÃES: 2001, p.347).

Mas quem talvez tenha feito a melhor identificação entre a apaixonada vista e a realidade da vida tenha sido Moraes (2000) que além de evidenciar sua beleza e importância também lhe acentuou os “defeitos”:

Em longos trechos, principalmente no alto e médio cursos, o canal do Parnaíba pode ser definido como de um rio velho, já acomodado; no baixo curso, entretanto ele mostra uma dinâmica de rio em formação, alargando-se sem controle, criando obstáculos para ele mesmo, rompendo barreiras para definir novos limites e novo leito”. (MORAES: 2000, p. 08).

⁸³ MELO NETO, João Cabral de. apud, CASTELO BRANCO, Renato. O Piauí: a terra, o homem, o meio. São Paulo: Quatro Artes, 1970, p.22.

⁸⁴ O hino do Piauí aprovado pela Lei número 1078, promulgada em 18 de Julho de 1923. O Dr. João Luiz Ferreira, Governador do Estado do Piauí. Faço saber a todos os seus habitantes que a Câmara Decreta e eu Promulgo a seguinte Lei: Art. 1º É adoptado como letra do Hymno official do Estado, o Hymno do Piauí, escripto pelo poeta Da Costa e Silva, por ocasião da commemoração do primeiro centenário da nossa adhesão à Independencia. Art. 2º Revogam-se as disposições em contrário. Publique-se e cumpra-se como Lei do Estado. O Secretario de Estado do Governo assim o faça executar. Palácio do Governo do Estado do Piauí em Therezina, 18 de Julho de 1923; 35º da Republica. João Luiz Ferreira. Numerada, sellada e promulgada a presente a Lei nesta Secretaria do Governo aos 18 dias do mez de Julho de 1923. O Chefe do Expediente Justino B. de Carvalho.

Os “defeitos”, também, não ficaram alheios aos viajantes Spix e Martius que disseram “o Parnaíba... Embora contaminado fortemente por matérias terrosas e pútridas, fornece, entretanto, a única água potável aos moradores, que, por esse motivo, são sujeitos a constantes febres intermitentes”. (SPIX E MARTIUS: 1976, p.229). Pelo mesmo motivo é chamado por Guimarães de “rio malarioso de ponta a ponta”. (GUIMARÃES: 2001, p.153). E, complementa esse quadro denominando-o “rio dos famosos pernilongos”. E explica: “no rio de-cor-de-barro vê-se os pernilongos saírem e já voando de dentro d’água”. (GUIMARÃES: 2001, p.155).

O rio Parnaíba tem a água suja no tempo das cheias. É um “rio barrento...” (GUIMARÃES: 2001, p.42). No romance "A Vela e o Temporal" a escritora piauiense Alvina Gameiro fala das viagens de balsa pelo rio, para levar mercadorias para Teresina. Também registrou um rigoroso inverno no Parnaíba em que mostra as águas violentas das cheias. “O Parnaíba, de tanto, beber, arrotava valente, pela rachadura, das ribanceiras desgastadas e empinava-se mais e mais, como um caboclo cheio de tiquira, pronto a deixar o leite e fazer desordem no campo. De longe ouvia-se o papujar da água”. (GAMEIRO: 1957, p.149). As cheias emprestam às águas parnaibanas os tons amarelo-barro, amarelo-cinza, amarelo-água-barrenta-cor-de-barro. E, conforme a incidência do sol, este amarelo fica quase verde, amarelo-verde, amarelo-verde-ouro, amarelo-verde-sujo, amarelo-verde-lama, amarelo-verde-água, amarelo-verde-barro. O vento vem coroar esse amarelo-água de ondas e espumas quase branca. Espumas que saltam nas cristas das ondas sob o som da “roncaria do rio”, como diz Guimarães (2001). Os viajantes Spix e Martius dão conta da cor amarelada e violenta das águas do rio Parnaíba, “... o Rio Parnaíba [...] Correm suas águas turvas, amareladas, por entre margens de suave declive, cobertas de densas moitas... [...] O rio corre bastante rápido, mas sem cachoeiras...”. (SPIX E MARTIUS: 1976, p.229). Mas nem só de cheias vive o rio. E para retomar ao fio da beleza recorremos a Moraes que o chama de “fabuloso curso d’água” e enfatiza, “Rio de tantas histórias fatais”. (MORAES: 2000, p.15). Também, Renato Castelo Branco (1987) que o evoca como “Rio Mágico” e Guimarães que empresta sabor às tuas águas, “... nessas águas doces, doces águas parnaibanas [...] das doces águas, águas doces do Parnaíba”. (GUIMARÃES: 2001, p.200) Eis, portanto, um quadro propício à poesia.

Não há dúvidas, o rio Parnaíba é um espelho d’água que banha o Piauí e o Maranhão. Ele tem águas claras ao nascer, águas sanguíneas/vermelhas no curso alto, águas barrentas nas cheias. Também tem as águas verdes, azuis-verdes, ou verdes-azuis, conforme a incidência do sol sobre a superfície espelhante. E, conforme o vento, o verde fica azul, o

azul fica verde, o verde fica negro e o negro vira cinza, em ondas que rolam sobre as praias e dunas brancas do delta parnaibano. Quanto mais se anda rio-acima, rio-abaixo, viajando em suas margens, nas lembranças dos beiradeiros ou na produção literária mais cores se encontra. Poderíamos, aqui, falar de todas as cores desse espelho líquido com os reflexos da aurora. E do espelho com o sol a pino de meio-dia. E do vento crispando as águas espelhantes. E da incidência oblíqua de sol rubro da tarde no poente. E do sol filtrado pelas nuvens densas do amanhecer ou do entardecer justamente como os poetas cantam. Enfim, falaríamos de todas as cores do rio Parnaíba. Sob o sol, sob a chuva e sob o vento e dos pingos e respingos da chuva, atravessando o sol e quebrando-se na superfície do rio espelhante. Falaríamos principalmente, as cores do encontro das águas do rio Parnaíba com o mar. E aí chegando atravessando essas cores divisas, essas cores do encontro-correnteza buscá-las-ia em outras plagas. Mas, já sabemos que quando o azul é negro e a água é revolta, a separação se faz em curvas e ondas que marcam e demarcam o encontro das águas salgadas e doces. Lá, no delta, as águas barrentas do Parnaíba disputam com as águas claras do mar a posse do caudaloso leite. Ali o poeta assiste impassível ao espetáculo da luta comandada apenas pelo sol e pelo vento.

A atração literária das margens deste rio anestesiante das agruras desta vida vai-se juntar às lembranças do romancista Humberto Guimarães (2001) que ao recordar o rio de sua infância lembra seus cantadores e, num misto de lembranças com lamentos de saudade canta às suas águas e lhe emprestam significados e sentidos.

São tantos os seus cantores. É a lavadeira, é o pescador, é o vareiro dos botes com seu peitoral caloso, é o marinheiro tatuado das barças e dos vapores, é o homem que vem encher as ancoretas e carregá-las no jumento passivo de olhar triste de uma resignação eterna, mas também outros homens cultos das cidades que apascentam a sede nas suas doces águas com sabor de brejarias selváticas, a repetirem o velho tema sempre remozado com roupagem nova do rio que desce para o mar a dar vida para as marés montantes de Atalaia, no litoral cheias de sal e de sol, levando no seu dorso aqui e ali a balsa silenciosa e aqui e ali espumando nas encrespadas cachoeiras escoachantes de langor. [...] E o Parnaíba ao luar derramado desce num choro de tristeza soluçando mágoas: ‘Ai quem me dera abraçar o passado dos meus dias de glórias e num cantinho do céu revivê-lo sempre’. Ai quem me dera. (GUIMARÃES: 2001, p.375).

Ele comentou sobre Djalma Dutra, chefe de destacamento à época. “É na noite escura que Djalma Dutra atravessa este Parnaíba soberbo! Estende a mão espalmada querendo, com isso, abarcar a dimensão enorme do rio. Atravessa-o em canoas e balsas estreitas... E o rio, conivente deixa-o perpassar seu lombo sem fazer nenhum barulho denunciador. [...] No dia vinte de dezembro o ‘Velho Monge’, ainda a sacudir as líquidas barbas de tanto rir, comenta para as filhas de Nereu, que estão a vadiar nas pedreiras de Boa

Esperança...”. (GUIMARÃES: 2001, p.185). Guimarães, mais uma vez, reuniu suas lembranças às águas e gentes do rio Parnaíba.

Mas, em síntese o que afinal é o rio Parnaíba? O rio Parnaíba é um rio que escoava versos. Rio confidente, rio enegrecido, rio da desventura, rio que é sem parar, mistério alquímico que transforma águas em poesia. Um rio de poetas e trovadores. E demais, um rio de prosadores. Na poesia piauiense, de um modo geral, a referência do rio é uma constante. O rio Parnaíba é rio prestigioso que atrai, fascina, amedronta, ameaça, enfeitiça a cada instante, em cada entorta, em todo seu curso. Lâmina de espelho, de águas discretas. Velho Monge, das Barbas Brancas se alongando, como diz o poeta Da Costa e Silva. O rio Parnaíba “tem motivado muitos poetas, que nele encontram inspiração para sua sensibilidade artística”.(BARBOSA:1986, p.44). Se os poetas se deslumbravam/deslumbram no seu encantamento fácil, os mais sizados prosadores à sua beleza se renderam/rendem. De fato o rio Parnaíba motivou/motiva do anônimo trovador aos poetas de elite. Conforme Castelo Branco (1970),

Do anônimo trovador popular que glorifica seu amor, à imagem do rio, proclamando ingenuamente, ‘Eu sou como o Parnaíba/que corre só para o mar;/viro e mexo, faço voltas/mas meu destino é te amar’, ao sertanejo que, simbolicamente, chama ‘parnaíba’ ao seu longo punhal, protetor e companheiro de toda hora, o rio é o seu supremamente poderoso e bom. Também os poetas de elite não fogem a sedução inspiradora do rio. E vão, crentes adoradores, em cânticos e rimas, render sua homenagem à ‘grande artéria vital da terra amada’, como diria Clodoaldo Freitas em sua poesia ‘Parnaíba’. (CASTELO BRANCO: 1970, p.21).

Na poesia, no romance e na literatura celebraram-lhe as qualidades. Adjetivou-se e personificou-se o rio. Fez realçar suas qualidades. Expressou-se a realidade do rio. Consagrou-o num dos primeiros nomes quando lhe chamaram Rio Grande. Nessa vastidão de águas, vão e vem, bolinando em todos os sentidos, e pondo no verde da terra ou no azul do mar a doçura do seu deslizar silencioso e a graça de sua silhueta.

O rio Parnaíba tem um percurso idílico, pois lembra um ambiente campestre e pastoril, também pelo amor poético, suave, simples e terno que os piauienses de um modo geral e os beiradeiros⁸⁵, em particular, lhe dispensam. Misto de lugar romântico, refúgio da vida selvagem e canal de navegação, o rio atravessa um espaço variado e em constante

⁸⁵Ressaltamos que nossas fontes e estudos estão nos conduzindo a identificar e definir uma identidade específica, a identidade beiradeira. Contudo não pretendemos entrar nas discussões teóricas de identidade e sim deixar fluir no decorrer do trabalho de tese. Entendemos que para uma identificação seguida de uma definição se precisa de uma abordagem teórica e empírica combinadas ajustando tais conceitos aos fatos empíricos de forma que eles elucidem do modo mais simples e adequado possível, e permitam-nos explorar suas implicações. Partiremos do pressuposto de que os critérios de definição da identidade são continuidade no tempo e diferenciação dos outros. Assim sendo e nas trilhas do Bhabha “... encontramos-nos no momento de trânsito em que espaço e tempo se cruzam para produzir figuras complexas de diferenças e identidade”. BHABHA, Homi K. O Local da Cultura. Trad. Myriam Ávila e outros. Belo Horizonte: UFMG, 2001, p.19.

mudança. Em sua composição poética é sonho, devaneio, um símbolo representado no seu fluir aplinado e imponente. Simboliza a anunciação permanente da vida. É um corpo d'água atravessado de significados e suas representações identificam-se com a própria vida. Ele carrega em seu dorso caminhos e descaminhos. É criador de vida, de união e de cultura. E se nos romances, nas prosas e poesias o rio Parnaíba é invocado e personificado, nas curvas da vida e das lembranças, o rio e as margens, são sentidas. Se a vegetação em seu redor, por todo seu curso, parecem, naturalmente, querer dizer poesia, o reflexo das águas a repete em rima, como a pretender memorizar uma água que vai correndo, lentamente, sem parar. Ele é como a exclamação do estilo do poeta na confluência da poesia.

Contudo é levado ao mar nas asas do vento. De fato, o rio Parnaíba é criador de vida, de união e de cultura, alimenta e penetra no tecido terrestre para formar o delta. Contudo, o rio vai diretamente perder-se no mar, que é por muitos tidos como o cemitério de todos os rios. No entanto, compreendemos que o rio não se esvai, ele se torna eterno como o mar, pois ao entregar suas águas doces às poderosas águas salgadas forma o delta do Parnaíba, grande oásis brasileiro, e prossegue transpondo nas águas profundas do mar sua história, sua imagem e sua memória. E, este rio é, ainda, fonte de lembranças profundas, como diz Bachelard, “a água anônima sabe todos os segredos”. (BACHELARD: 2002, p. 9).

Do rio, o poeta ordena suas impressões. O historiador escreve sua história na história. E, talvez, suas próprias águas seja uma realidade poética completa, como diz Bachelard (2002). Eis, a razão pela qual também registraremos nossas impressões. Trata-se da sensação peculiar de um entardecer à beira-rio Parnaíba quando a doçura das suas águas impregnou-nos a própria alma. Antes de tudo, o entardecer no rio Parnaíba é uma das mais belas paisagens que se pode mirar. O entardecer, hora de mágica luminosidade em que a paisagem apenas se revela em tons esbatidos e azulados e os sons diurnos se vão coados pelo silêncio do lento deslizar do rio. O rio célebre aproximou-se de nós. A paisagem principiou-se a falar dele, numa voz soturna de sombras, que se acumulam à nossa frente, esboçando os íngremes outeiros doutras bandas. Ao norte, uma indecisão verde-escura, com nódoas brancas. Daqueles lados de lá e/ou do acolá vem um murmúrio estertoroso. É o rio contemplando-se fantasticamente. É o Parnaíba, aflito, num pesadelo, barrento e amarelo, em que se vê estrangulado pelas margens. Elas sobem, em grande esforço desenhando nas encostas do enorme vale essa ruga mais profunda da velha paisagem parnaibana, escoando para o mar as suas lágrimas. Deste panorama surpreendente, à luz do sol que finda desde a líquida angústia do rio que escachoa, entre remorsos de pedras, tocado, aqui e além, pela carícia da proa de uma canoa... Deste surpreendente panorama, à luz do sol, apenas vejo as

suas largas linhas espectralizadas, donde emana um vago e gélido terror, que é o próprio rio, entremostrando-se ao nosso imaginar. Foi aí nesse espaço-tempo que tivemos a maior intimidade com o rio. Quando a linha d'água se unia com a linha do horizonte e o rio Parnaíba ficou isolado nos distantes das distâncias. Suas águas escondiam sombras, misturavam luzes e disfarçavam canais mais rasos e/ou mais fundos. Pudemos ver o verde-lonjuras, o verde-planuras, o verde-água-viva, o verde água-morta, o verde-distante-das-distâncias e o verde-azul-quase-negro, o negro-quase-azul, o negro-azul, até chegar, tão-somente, ao puro azul do céu na superfície calma da linha divisória entre os limites dos dois estados, Piauí e Maranhão. O rio Parnaíba pareceu se achatar naquela imensidão de cores.

E, então, tivemos a sensação de que na pura água da noite, nos rés da linha d'água havia também intimidade com os pensamentos. A luz do luar parecia advinhar os contornos da paisagem. E havia o de cá e o de lá, o aqui e o acolá, o aquém e o além, o embaixo e o em cima d'água. Para nós, uma linha d'água que dividia mundos, os elementos se uniam como um todo inseparável. Silenciosos fixamos os olhos no rio de águas calmas e espelhadas, um rio que no balanço da maré quase não parecia correr. Sensações chegam-no sucessivas, inesperadas, deixam-nos marcas inesquecíveis e perenes, contagiam-nos, emocionam-nos. O cosmos, o céu, os astros, as chuvas, os trovões, as matas, os animais e o rio Parnaíba se completavam com os indivíduos. E tudo se desenhou até mesmo o infinito numa mesma "cartografia imagética" daquele entardecer. Aquela paisagem propõe um jogo de confronto entre concepções de mundo. Revela um pouco mais o grande mistério que neste painel quisemos recriar. No Parnaíba é impossível deixar de ir de sensação em sensação, de nos surpreendermos com cada paisagem ou recanto, de sentirmos o coração bater com mais força em cada curva. O rio, as pedras, a água, os montes, o sol, as pessoas... paisagem grandiosa, rio selvagem, natureza agreste e gente anônima em tudo contribuíram para fazer do Parnaíba um monumento natural. Reafirmamos, portanto, que pensar o rio Parnaíba é compreender uma paisagem de "encontros com a vida", com nós mesmos e com a natureza no mais profundo de sua conceituação.

E, para além da saudação, da lembrança e do quebranto há beleza para todos os que passaram/passam no caminho que caminha, no único "rio genuinamente nordestino", contudo, num rio mais piauiense que maranhense. Isso ocorre porque o Maranhão é um estado privilegiado no que se refere à água doce, considerando ser drenado por grande número de rios perenes ali existentes. Nele há rios de diversas ordens, distribuídos por inúmeras subbacias e alimentado por águas das mais distantes regiões. A exemplo, e entre outros, os rios, Mearim, Itapecuru, Grajaú, Balsas, Pindaré, Turiaçu e Tocantins que, por sua

vez, separa os estados do Maranhão e Pará. Percebe-se o esquecimento do rio Parnaíba pelos maranhenses por meio das suas produções literárias, técnicas e políticas e pelos movimentos promovidos por organizações não governamentais realizados em sua defesa. Por parte dos piauienses são numerosas as produções sobre o rio Parnaíba, já pelos maranhenses, se os há, são bastante tímidos. Moraes confirma e faz alusão sobre esta hipótese explicando que o rio Parnaíba,

de tamanha expressão geográfica o espelho de água de superfície e de tal modo bem distribuído no espaço estadual, que o Maranhão dá-se o luxo de ‘esquecer’ o rio Parnaíba, permitindo que seja um rio essencialmente piauiense. Por seu lado, os piauienses correspondem na mesma ordem de idéia: agem como se ele fosse efetivamente um curso d’água estadual que, entre outras coisas tem a particularidade de servir de fronteira entre os dois estados. Tome-se como exemplo dessa ‘posse’ sobre o rio a própria produção literária dos piauienses, repleta de textos a ele alusivos, tanto em prosa quanto em verso. Somente os piauienses cantam o rio Parnaíba. Considere-se ainda, a produção técnica: os escritórios dos técnicos e dos políticos estão repletos de projetos envolvendo o rio. (MORAES: 2000, p.23).

A atribuição de “rio genuinamente nordestino” é dada tanto por órgãos oficiais como por políticos e estudiosos. Entre eles: Elias Sales/ Lílian dos Anjos/ Sileli Rocha no artigo intitulado “Velho monge” pede socorro! (O maior rio genuinamente nordestino morrerá em alguns anos, se nada for feito) em que dizem, “O rio Parnaíba é o maior rio genuinamente nordestino, nasce nas divisas entre os Estados do Tocantins, Maranhão e Piauí...”. Também por Biágio de Oliveira Mendes Júnior e Arlan Mendes Mesquita, no Relatório, “Perfil Econômico do Piauí”, Banco do Nordeste/ Fortaleza (2002) em que enfatizam, “o Rio Parnaíba, maior rio genuinamente nordestino, possui 1.485km de extensão e sofre a influência das marés até cerca de 90 km a montante de sua foz”.⁸⁶ Também por Murilo Ferreira de Rezende no artigo intitulado “Transportes Agora: O rio Parnaíba e o Ministério dos Transportes”. “Nascendo na chapada das Mangabeiras, na divisa do Piauí com Tocantins, o rio Parnaíba é genuinamente nordestino, percorrendo 1.445 km na direção Sul-Norte até sua foz no Oceano Atlântico”.⁸⁷ Vale dizer que não se faz jus essa atribuição, pois, do ponto de vista geográfico, fisicamente ele se encontra no nordeste, mas embora o rio aí nasça e corra não banha todas as terras e cidades nordestinas além de que não integra os dois estados que divide. Como enfatiza Branco (1942, p.19), “sem dúvida geograficamente, é mais piauiense do que maranhense, e só nesse sentido há integração da terra e do rio, pois é em torno dele que se formam as várzeas, os brejos e as vazantes”. Também quanto a utilidade econômica, são mais pronunciadas as relações entre o Parnaíba e o Piauí do que entre aquele e o Maranhão. Como já dissemos não integra os dois estados que

⁸⁶ <http://www.bancodonordeste.com.br/content/>.

⁸⁷ Ministério dos Transportes. www.transportes.gov.br.

divide nem mesmo na sentimentalidade. Por tudo isso, entendemos o rio Parnaíba como um rio de integração, mas de integração comercial com forte vocação internacional.

Quando falamos de “integração” comumente, deparamos com uma enorme série de campos espaço-temporais e relacionais que estilham esse objeto histórico numa pluralidade de temas problemáticos, tais como integração territorial, regional, nacional, econômica e/ou social, bem como de complexos instrumentos de análises. No caso do rio Parnaíba, não se trata, apenas de fazer a história do rio resgatando a sua evolução ou condição. Não se trata ainda, de fazer a descrição do cenário de uma época. Sua concepção é mais ampla. Existem muitas “integracionidades”.

Compreendemos integração como algo/alguém que vai completar, inteirar, enfim, integrar. Contudo o conceito que adotamos neste trabalho de tese é ainda mais complexo, pois além do uso do termo integração, afirmamos ser o rio de integração comercial com vocação internacional. Assim, a questão “rio de integração comercial de vocação internacional” assumiu um desenho que definiu-se como um problema. Conquanto podemos, como Ulf Hannerz (1997)⁸⁸, dizer que o termo integração comercial já fora utilizado de alguma maneira pela história, mas merecem ser retomado e ganhar novas interpretações. Torna-se importante, então, apresentarmos alguns traços do que seja integração comercial, e particularmente por que entendemos o rio Parnaíba como rio de integração comercial, até para podermos continuar usando esta categoria de compreensão da realidade piauiense da segunda metade do século XIX e da primeira do XX.

Mas que significa exatamente integração? Segundo Gianfranco Pasquino⁸⁹ “a integração pode ser vista como um processo ou como uma condição. Se for vista como uma condição, falar-se-á de organizações mais ou menos integradas. O nível de integração dependerá dos setores específicos que se leva em consideração. Assim poder-se-á ter uma alta integração jurídica e econômica...”. Para o francês Erbes, (1996, p. 07) “a integração de dois subconjuntos, setores ou regiões, consiste na ampliação do número de relações econômicas entre ambos, em termos de fatores de produção, produtos e informações, de sorte a torná-los um todo mais homogêneo”. Ele considera que “... sejam interligados por

⁸⁸ Em fluxos, fronteira e híbridos, Ulf Hannerz (1997) propõe pensar as interconexões culturais através de uma antropologia transnacional. Para ele estes termos que formam o título do seu artigo já foram utilizados de alguma maneira pela antropologia, mas merecem ainda ser retomados e considerados. O subtítulo “os mundos e o mundo” expressa sua postura de mostrar que habitamos um único mundo e este tem diminuído suas fronteiras diante de um processo de trocas crescente. Ulf Hannerz, Fluxos, Fronteira E Híbridos. Palavras-Chave da Antropologia Nacional. Mana 3 (1): 7-39, 1997. www.scielo.br/pdf/mana/v3n1/2454.pdf.

⁸⁹ Dicionário de Política (1997, p.633)

redes desenvolvidas de transportes e comunicações, favorecendo a circulação de bens e serviços, pessoas e informações”.

Para nós integração comercial é um conjunto de medidas de caráter econômico que tem por objetivo promover comercialmente a aproximação de regiões e/ou nações promovendo relações comerciais entre dois ou mais países. Assim sendo, a integração comercial está, sobretudo, focada nas relações econômicas, e deve ser tratada como processo ou estado das coisas pelas quais diferentes nações se relacionam comercialmente. Contudo, tratando-se do rio Parnaíba acreditamos que ele foi a condição para a integração existir. Sabemos que o vale do rio Parnaíba se tornou pólo econômico da região. E a ênfase dada à economia comercial, elemento primordialmente fixador, deu efervescência ao rio Parnaíba fazendo dele um cadinho das estradas líquida que ligavam/ligam o mundo. Já a navegação a vapor no rio Parnaíba foi o instrumento viabilizador de todo o processo de integração comercial. Sabemos que o desenvolvimento dos meios de transportes favorece a mobilidade espacial dos bens e de pessoas. Para Nali de Jesus Souza “a criação de mercado interno e o desenvolvimento dos meios de transporte e de comunicações permitem a implantação de outras atividades vinculadas também às exportações. A integração interna de cada área, aumentando a circulação de bens no espaço, proporcionará a integração espacial entre as diferentes regiões de um mesmo país”. Em nosso entendimento, a integração interna por meio da circulação de mercadorias, propicia a integração espacial e comercial da região ao resto do mundo. Assim pensamos que o rio não só foi o objeto como a condição para fazer integrar comercialmente o Piauí a outros continentes.⁹⁰

⁹⁰ Vale dizermos, portanto, que o uso deste conceito “rio de integração comercial com vocação internacional” não constitui nenhuma inovação, embora considere que devam ser aprofundados, retomados e utilizados como ferramentas intelectuais para se pensar o objeto rio.

CAPÍTULO 02: NO HORIZONTE DO RIO PARNAÍBA, O PIAUÍ.

“Os tempos mudavam, no devagar depressa dos tempos”. (João Guimarães Rosa 1962).

Para nós, sobre o Piauí oitocentista reinava um horizonte, o do rio Parnaíba. Até então ele existia em estado latente. Nele pulsava a dicotomia de um rio repousado no seu canal. Era linha divisória entre os limites dos dois estados, Piauí e Maranhão. A separação se fazia/faz em curvas e ondas que marcavam/marcam e demarcavam/demarcam as duas margens. Mas não vão além, pois se esbarravam na frieza do espaço. O vento, sim, este percorria e revolia a face das duas margens e devassava o espaço. Mas no ré da linha d'água não havia intimidade. Particularmente, uma linha d'água que dividia mundos. E, na linha d'água assistia-se impassível ao espetáculo da luta comandada apenas pelo sol e pelo vento. Visto assim, guarda harmonia com a paisagem. Queria rasgar-lhe água e fazer os meus próprios caminhos. Ouvir de longe seus rumores, seus murmúrios. Mas, sinto quebrar essa imagem, de invadir esse quadro, cuja moldura se confunde com o próprio horizonte. Aqui precisamos sentir a paisagem. Por que ele assim é tão somente uma apresentação geral. Esta perspectiva demanda esclarecer o que fez do rio Parnaíba uma estrada líquida fluída. Sabemos que a maior parte de suas características gerais se fundamentam num contexto, do qual a navegação a vapor e a transferência da capital são reflexos. As relações comerciais estão a formular e a determinar este horizonte. O rio Parnaíba tomou ar comercial. Em seu fluxo atiraram os navios a vapor que faziam o tráfego local entre as comunidades beiradeiras englobando as trocas entre portos vizinhos e setores do vale. Ultrapassavam seu curso e se obrigavam sobre o exterior, integrando as relações comerciais do rio com o mundo. Neste vai e vem, marcou uma especialização, o das cidades-beira. Pareceu ligar tudo no tempo e no espaço. Tudo impregnado do rio que corre, do rio que passa. É um lento escoar que marca e remarca ainda o seu tempo. Nesta perspectiva, faz-se necessário analisar os mecanismos do tráfego e do processo que o legitimou como rio de integração comercial com vocação internacional.

2.1 - EM BUSCA DO PRÓSPERO: transferir a capital e/ou implantar navegação a vapor?

Em fins do período colonial, os presidentes da Província volveram o olhar para a região beira-rio Parnaíba, ora demonstrando profundo desejo em implantar navegação a vapor no rio Parnaíba ora desejosos em transferir a capital para um local que melhor

servisse à Província no escoamento de suas riquezas e nos contatos com as colônias vizinhas. Tratava-se de um movimento eminentemente político havendo grupos que pleiteavam o melhoramento das estradas e a implantação da navegação a vapor no rio Parnaíba e outros que defendiam a mudança da capital como meio para levar aquela Província à prosperidade. Estes acreditavam que só a transferência da capital viabilizaria a prosperidade da Província, inclusive produziria, por sua conseqüência, a navegação a vapor no rio Parnaíba, enquanto que aqueles, muitas vezes, alegavam inexequibilidade e/ou dispêndios em relação à mudança da capital.

De uma forma ou de outra, a idéia de mudança da capital, prevalecia e dominava as opiniões que apresentavam as inconveniências de sua permanência em Oeiras e as vantagens que colheria a Província com a sede do governo à beira-rio Parnaíba. Argumentavam sobre os inconvenientes de uma Província marcada por distâncias consideráveis somado às dificuldades de transportes para escoamento das riquezas e a localização da capital Oeiras situada distante dos grandes rios. Instalada num local de difícil acesso, situada fora da zona ativa de comunicação não podia ser integrada como zona de exploração agrícola, nem servir de mercado ou de centro comercial de redistribuição. Não apresentava, então, condições de desempenhar um papel ativo como pólo de desenvolvimento do estado. Seu “isolamento” físico trazia dúvidas até mesmo quanto sua eficácia puramente administrativa. Para alcançá-la era preciso enfrentar péssimos caminhos percorridos a cavalo e/ou a pé, conseqüentemente a cidade sentia os efeitos. Situada em ponto equidistante do território piauiense e embora fosse o centro das decisões político-administrativas não apresentava condições sociais necessárias de um centro urbano. Conseqüências sociais pela ausência de interligação do imenso território também eram evidentes. Alegações⁹¹ das mais diversas eram manifestadas tanto pelos governos

⁹¹ Na Fala do primeiro governador, João Pereira Caldas, lê-se, “Campo Maior é mais capaz de ser cidade, que esta de Oeiras, que fica numa cafurna”... E na Fala do ouvidor Antônio Maria de Moraes Durão, “A cidade de Mocha, com 157 fogos e 692 almas, não tem relógio, casa de câmara, cadeia, açougue, ferreiro ou outra oficina pública. Serve de Câmara uma casa de barro e sobre o que corre litígio. A cadeia é coisa indigníssima, sendo necessário estarem os presos em troncos e ferros, para segurança. As casas da cidade, todas são térreas até o próprio palácio do governo. Tem uma rua inteira, outra de uma só face, e metade de outra. Tudo mais são nomes supostos; o de cidade, verdadeiramente, só goza o nome”. (Mott, 1985, p.48). Já João da Maia Gama registra no seu Diário da Viagem: “falta de tudo, ainda que hoje se acham todas as drogas e cousas comestíveis do Reino, mas com preços caros por virem do Maranhão em cargas já delas carregados com duzentos e trezentos por cento de abono pelo dinheiro do Maranhão”. Francisco Xavier Machado em “Memória Relativa à Capitania do Piauí e Maranhão”, escrita em 1810, diz: “é esta cidade verdadeiramente uma pequena aldeia, sem forma, sem ordem...”. Já Franco enfatiza, “os primeiros governos coloniais pouco se demoravam na capital, e muito menos se faziam como delegados de El-Rei respeitados ou ouvidos pelos colonizadores donos de fazendas e currais, tudo era distância”. (FRANCO, s/d, p.38). E os viajantes Spix e Martius disseram, “Oeiras, em civilização e riqueza, é inferior à Vila de Parnaíba que, por sua situação na costa e pelo

provinciais como por viajantes e mesmo pela própria sociedade piauiense desde que a capitania do Piauí, ainda, vivia sob a jurisdição do Maranhão. No entanto, sabemos que quando se fez a primeira organização política da Capitania de São José do Piauí preferiu-se o lugar denominado Mocha para abrigar a capital por ser ali o centro da Província. Vale lembrar, as povoações que hoje se vêem ao norte da Província e, particularmente as da beira-rio Parnaíba não existiam, para que se aventasse a idéia de um centro administrativo em distância igual para os diversos pontos administrados. Segundo José Patrício Franco,

A providência mais perseguida pelos governos provinciais foi a mudança da capital (Oeiras) para a margem do rio Parnaíba, embora a primeira mudança de 1797 (João de Amorim Caldas) tenha sido para a cidade de Parnaíba, pela antevisão do seu progresso e de seu desenvolvimento, por ser litorânea. (FRANCO, 1961, p.40)

Do que pudemos verificar nos documentos oficiais a idéia de mudança da capital foi cogitada, talvez, pela primeira vez, em 1793, quando propôs ao rei sua mudança para as margens do rio Parnaíba.⁹² Dom João de Amorim Pereira em 1798, também propôs a mudança da capital, que por sua vez, sugeria sua transferência para a vila de Parnaíba ou para uma recente povoação situada na embocadura do rio Poti.⁹³ Sobre tal possibilidade D. Rodrigo de Sousa Coutinho⁹⁴, fez longas ponderações e enfatizou a importância da instalação da capital à beira do rio Parnaíba lamentando a localidade da capital Oeiras e sugerindo sua mudança para vila de São João da Parnaíba. Enfatizou a possibilidade da efetivação do comércio e dos transportes em seu leito comparando-o com o rio Itapecuru no Maranhão. Mais tarde, no início do século XIX, no governo da Junta Provisória (1812), reaparece a idéia de mudança para a cidade de Parnaíba e, em 1816, na administração do governador Baltazar de Sousa Botelho de Vasconcelos sendo a mesma cidade o local escolhido. Nos anos seguintes quer nas câmaras constituintes, quer na assembléia geral do Rio de Janeiro, ainda se tratou do assunto, preferindo a cidade de Parnaíba para assento da

considerável comércio de algodão, fumo, couros, sebo e carne salgada, de todas as povoações da província floresce mais e mais.” (SPIX E MARTIUS: 1976, p.218)

⁹² Proposta feita pelo Governador e Capitão-Mor das Capitanias do Maranhão e Piauí, Dom Fernando Antônio de Noronha

⁹³ Assumiu em 12.12.1797 o Governo da Capitania do Piauí. A povoação Poti mencionada, no ofício de 08.04.1798, surgira em meados do século XVIII. Em 1797 seus moradores deram início à construção de uma capela sob a invocação de Nossa Senhora do Amparo, a qual passou a servir de Igreja Matriz, em virtude a criação de sua paróquia pela Lei provincial nº15 de 15.09.1827. O Conselho Geral da Província, em reunião do dia 30.01.1830, solicitou à Regência do Império a criação da Vila Poti. Atendendo ao requerimento a Regência baixou o Decreto de 06.07.1833 criando a vila e município do Poti. As constantes inundações do local ocasionaram a insalubridade da vila impondo sua transferência para um local de maior habitabilidade. O Conselho Geral da Província reconhecendo a conveniência aprovou a Lei nº. 140 de 29.10.1842 autorizando sua transferência para um local mais próprio à saúde e segurança de seus habitantes. Contudo ali permaneceu por nove anos consecutivos, até 20.10.1851 quando o Presidente da Província José Antônio Saraiva realizou a sua mudança.

⁹⁴ Em ofício de 08.04.1798 dirigido ao Ministro de Ultramar.

nova capital do Piauí. A idéia de mudança da capital foi novamente ventilada e abertamente prestigiada pelas influências políticas do norte da Província com o declínio político do Visconde de Parnaíba, residente em Oeiras. O presidente que o substituiu, José Idelfonso de Sousa Ramos, proclamando a impraticabilidade de continuar a capital da Província, em Oeiras, fez votar e sancionar a Lei nº. 174 de 27.08.1844 que autorizava a mudança da capital para a margem do rio Parnaíba, escolhendo o local da confluência do riacho Mulato para recebê-la, ficando a nova cidade com o nome de Regeneração.

Zacarias de Góes e Vasconcelos (1845-1847) manifestou-se contra a execução das leis do seu antecessor, embora concordasse com a transferência e reconhecesse justas as razões tantas vezes apontadas, discordava do lugar escolhido. Para ele a capital devia estar em local salubre, aprazível, fértil, abundante de água e que oferecesse vantagens nas comunicações com toda a Província, principalmente com os pontos de seu maior comércio, assim como, das Províncias vizinhas. No relatório de 01.08.1845 enumerou os elementos próprios de uma capital e concluiu negando que Oeiras os possuísse, ao menos em parte. Contudo impugnou a mudança para a foz do riacho Mulato, alegando a incompatibilidade do lugar escolhido e os dispêndios em relação à mudança da capital.⁹⁵ Enfatizou que “só estrada de ferro ou navegação a vapor pelo rio Parnaíba seria meio eficaz de trazer a todo o Piauí imensas vantagens”.⁹⁶ Preconizou indicando à Câmara alguns passos para promover a navegação do rio Parnaíba e substancializou a importância da mudança capital.

1º - A mudança da Capital da Província para a maior proximidade possível do dito rio em local mais adequado e vantajoso para que a sua população, as relações, o comércio e luxo necessariamente darão grande empenho a navegação e a facilidade desta promoverá o aumento da cidade e assim reciprocamente... (Relatório de 01.08.1845. Arquivo Público do Piauí) grifos nossos

Destarte a lei nº. 191 de 30.08.1845 autorizou-o a empregar os meios adequados para a mudança imediata da capital, passando as repartições públicas para São Gonçalo,

⁹⁵ ...este lugar é completamente deserto e foi escolhido somente pelas supostas vantagens da situação. [...] tenho dado a razão porque não foi aquela lei executada por meu antecessor, não há de ser por mim, nem também, segundo todas as probabilidades pelos meus sucessores. Construir todos os edifícios necessários ao serviço, erguer de repente uma cidade inteira, é empresa possível a um homem de gênio, que disponha de inumeráveis braços e de uma riqueza imensa, mas é perfeita quimera para o governo constitucional de uma província pobre. (Relatório de 01.08.1845. Zacarias de Góes e Vasconcelos Arquivo Público do Piauí) grifos nossos

⁹⁶ Ibid, nota 95. Na parte dirigida à Assembléia Legislativa fala à Câmara de Campo Maior pedindo melhoramentos para a estrada de Caxias, aconselha a construção de pontes e profetiza sobre a navegação... não chegamos ainda ao ponto de empregar o vapor nos transportes terrestres; portanto guardemos silencioso desejo acerca desse tão importante melhoramento que deve ser com bastante antecedência precedido dos outros. O único rio que há neste município navegável em toda estação é o Parnaíba, esperança de engrandecimento futuro do Piauí. Houve já na Província um pequeno princípio de navegação, mas essa desapareceu com a revolta extinta, a Balaiada, e ainda não reviveu.

hoje Regeneração, às margens do rio Parnaíba onde deviam permanecer até a edificação da nova capital. Mas, esta lei também não foi executada. Conforme Franco,

... o governador da Província sentiu que o vale do Parnaíba oferecia melhores perspectivas para que se mudasse a capital para o centro ou norte do Piauí. Algumas cidades, como Amarante, Poti e Parnaíba foram cogitadas chegando as idéias a se converter em leis que não teve execução. (FRANCO, 1961, p.78)

Seu sucessor, o Presidente Marcos Antonio de Macedo (1847-1848), em documento dirigido ao primeiro ministro do Gabinete, defendia a implantação da navegação alegando inexequibilidade e/ou dispêndios em relação à transferência da capital.

...não havendo outro meio mais adequado para tirar esta Província do atraso em que se acha, e fazê-la chegar ao estado de prosperidade e adiantamento de que é suscetível pela riqueza que encerra, do que dando-se impulso à navegação do imenso rio Parnaíba... [...] Muito se tem falado em um plano de mudança da Capital, mas pelo que vou observando, parece-me inexequível, ou pelo menos muito dispendioso do que a navegação que traz além de tudo outras vantagens mais imediatas. (Ofício de 02.11.1847).

Já Anselmo Francisco Perete (1848-1849) ao assumir o governo da Província relatou ao Ministério do Império “que era do mais alto interesse a navegação do Parnaíba não só para o Piauí como ainda para as províncias limítrofes, o Maranhão e o Ceará...” (Ofício nº. 209 de 09.03.1849). No entanto, uma terceira Lei, datada de 23.08.1849, foi sancionada por este Presidente autorizando que se fizesse a mudança da capital não mais para a foz do riacho Mulato, mas para o local destinado à nova sede do município do Poti. E a Resolução Provincial nº. 255 de 05.08.1850 sancionada pelo Presidente Inácio Francisco Saraiva da Mata, anulou todas as leis votadas até aquela data sobre a transferência da capital.

O Presidente José Antônio Saraiva⁹⁷ deixou entrever, a princípio, ser mais rentável despender com a navegação em vez de se fazerem gastos improdutivos em melhoramentos nas estradas da Bahia e do Maranhão⁹⁸, mas logo em seguida fez opção pela mudança da capital, afirmando que a mesma haveria de produzir a navegação.

⁹⁷ SARAIVA op.cit 1850, nota 45

⁹⁸ Ibid. [...] ... a navegação do rio importa a confecção de todas as estradas da Província... até gora tenho ouvido em toda parte falar-se da necessidade do melhoramento da estrada de Caxias e da Bahia, como a condução única de fazer progredir o Piauí. No corpo legislativo esse pensamento se tem apresentado com a expressão da maior necessidade da Província, e eu mesmo assim o pensava pelas mesmas razões... Hoje cedendo a essa opinião, quisesse gastar centenas de contos de réis naquelas estradas... era isso um dispêndio sem proveito real para a Província. [...] A opinião que deixei de acompanhar tinha por base a impossibilidade na navegação, em grande escala, do Parnaíba, e o benefício da Capital. Esse benefício se traduzia no dos habitantes de Oeiras que com boas estradas pode, viver comodamente. E para que V. Excia se convença disso basta que lhe pondere... o Piauí não exportaria por tais estradas senão gado e, em boa fé... para trânsito de bois, uma estrada de carro, a única que poderia trazer algum proveito. Ora, o gasto excessivo com pontes imensas e o mais para uma estrada de carro não poderia ser jamais justificado pela pequena importação... Objeto de luxo para o serviço dos habitantes da Capital, e o de uma outra vila deste lado da Província. Vê, portanto V. Excia que tais estradas só poderão fazer... quando o País tivesse dinheiro que lhe chegasse para melhorar a sorte de todos os seus habitantes sem atender ao proveito industrial e comercial do emprego de tais dinheiros. E isso

Quanto a mim, a mudança da capital para o Poti há de produzir a navegação em grande escala no rio Parnaíba; há de dar a Província um importante porto comercial; e há de possuir uma civilização grande, porque há de ter riqueza e há de ficar ligada por aquela navegação a todos os municípios da Província e a todos os grandes centros de civilização do Império. (Relatório de 01.07.1850)

Contudo este governante considerava de incalculável vantagem a exploração do rio Parnaíba, e dedicou uma boa parte deste relatório à navegabilidade do rio Parnaíba alegando “porque foi ele que mais me moveu a ir ao Poti e profetizou “... este rio que parece destinado a mudar a face da Província”. Explicou que “só a cidade de Parnaíba e a Vila do Poti dele se servem com a navegação pequena que existe, por se acharem colocadas em suas margens”. Relacionou os municípios que se aproveitariam e os que não aproveitariam dessa navegação e preconizou o surgimento de novas povoações à beira do rio. Enfatizou que, “indiretamente, porém, toda a Província ganharia”. Por fim formulou as prioridades da sua administração de acordo com as idéias que havia emitido. “Proteger, sobretudo as povoações da margem do Parnaíba, mudar para si as que puderem ser mudadas e preparar o terreno para que meus sucessores possam realizar um dia a mudança da capital, tão fértil em bons resultados para a Província e o Império”.⁹⁹

Como se vê, desde a colônia surgia propostas capazes de resolver as aflições e os inconvenientes da província do Piauí, fosse por meio da implantação da navegação a vapor, fosse pela transferência da capital. Sabemos que, posteriormente, um e outro se efetivaram num espaço dado a organizar e à coexistência de interesses diferentes, divergentes, talvez. Podemos, inclusive, associar sua existência aos planos do império sob a ordem do rei¹⁰⁰. Mas, seja como for, a implantação da navegação a vapor no rio Parnaíba exigia mudanças históricas no contexto sócio-espacial do estado. Isso representou ato decisivo nas decisões políticas feita pelo presidente Jose Antônio Saraiva que optou em promover a mudança da capital, afirmando que a mesma haveria de produzir a navegação do rio Parnaíba. Neste sentido, espaço e tempo se juntariam para traçar as grandes linhas de

supondo o Parnaíba inavegável. Se pensarmos, porém, diversamente, ninguém haverá então que devesse deixar de censurar justamente aquela administração que fosse gastar contos de réis com tais estradas, em vez de as despender com o melhoramento da navegação.

⁹⁹ Relatório de 20.12.1850. De José Antônio Saraiva ao Conselheiro do estado Visconde de Monte Alegre, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império.

¹⁰⁰ Na medida em que se consolida o ‘poder pessoal’ do Imperador, depois de 1840, sobretudo a partir do Conselho de Estado, revigorados os laços de dependência das províncias extremas com o centro, principalmente graças ao deslocamento do poder decisório para o novo eixo de gravidade econômica do país, começa a tarefa centralizadora, cai o Visconde da Parnaíba, vindo o representante do centro no instante mesmo em que o Governo tende a valer-se do comércio externo. Daí porque a navegação fluvial e marítima, o problema do porto tornar-se-iam temas centrais, e se pensa decisivamente na mudança da capital. SANTANA, Monteiro R.N. *Perspectiva Histórica do Piauí*. Teresina: Ed. Cultura, 1965, p. 30)

uma nova configuração espacial. Antecedemo-nos em dizer que a transferência da capital foi significativa para a história sóciopolítico e econômica da província do Piauí. Provocou transformações socio-espaciais no estado como um todo, uma vez que mudou o eixo das relações sociais e econômicas situadas no interior e no sul do estado para o norte à beira-rio Parnaíba. Em uma palavra, o Piauí sob os auspícios do Presidente José Antonio Saraiva,¹⁰¹ passou por mudanças significativas.

O que se pretendeu, em todos os casos, não foi uma recriação do ambiente político em torno da transferência da capital e/ou da implantação da navegação a vapor, mas uma visão panorâmica do espectro de discursos que circundaram o tema e a explicitação do diálogo atribuído a essa ‘necessidade’ apresentada desde fins do período colonial.

2.2 - UM CADINHO DA “MODERNIDADE”: o “progresso” às beiras chegaria pelo/ no/do rio Parnaíba.

Há muito, discutia-se a idéia da transferência da capital e a implantação da navegação a vapor. As condições financeiras, a situação de isolamento, de atraso entre outros, determinavam o ritmo das idéias e ações dos seus governantes. Tal idéia permaneceu adormecida, sendo acordada ora e/ou outra nos discursos até que em 1851 se consolidou pautada num projeto político que trazia em seu bojo a “utopia” do desenvolvimento e da modernidade.¹⁰² Explicar esse fenômeno significa, antes de tudo, enfrentar alguns desafios para situá-lo conceitualmente como totalidade representativa da realidade.

A modernidade¹⁰³ é apontada como um processo histórico que se consolida no século XIX. Como fenômeno histórico no Brasil, a modernidade assume caminhos híbridos que comportam relações políticas, econômicas, sociais e culturais em níveis diversos, que se articulam simultaneamente com elementos da tradição e do atraso. Enquanto processo coincide com o nascimento do capitalismo, com sua expansão e conseqüentemente com a formação da sociedade burguesa em todos os meandros aí implicados que convivem ou se

¹⁰¹ José Antonio Saraiva, presidiu a Província do Piauí de 1850 a 1853.

¹⁰² As reflexões relativas à representação da modernidade são fecundas e perfazem um longo caminho nem sempre pautado por vias consensuais. Para Renato Ortiz (1990), “modernidade, modernismo, modernização, são temas que sempre estiveram entre nós, de alguma forma associados a questão nacional”. Ver ORTIZ, Renato. *Advento da Modernidade? LUA NOVA: Cultura e Modernidade*. Revista de Cultura e Política. Maio/1990 n°. 20, p.13

¹⁰³ Marshall Berman (1986) divide a história da modernidade em três fases, que se iniciam do século XVI e se estendem ao século XIX. BERMAN, Marshall. *Tudo Que é Sólido Desmancha no Ar: aventura da modernidade*. Trad. Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriatti. São Paulo: Companhia das Letras, 1986. p.16. Contudo não há consenso sobre os marcos fundadores da modernidade. Sua demarcação estende-se do período das grandes navegações dos séculos XV e XVI, da Reforma Protestante e o Renascimento até a Revolução Industrial e a Revolução Francesa no século XVIII. Ver ORTIZ loc. cit.

rendem ao discurso da modernidade, legitimando-o.¹⁰⁴ O moderno, com o advento da sociedade capitalista alicerça a idéia de progresso construída no século XVIII. A idéia de progresso construída no século das luzes, modificava a própria condição de tempo. Dessa forma, a modernidade convive e relaciona-se com formas tradicionais, ou num processo de convivência pacífica ou transmutando-o, porém sempre o colocando a serviço de sua lógica. Já os projetos de modernidade irradiam para espaços e tempos diversos por meio da implementação de práticas modernas e modernizantes. Florestan Fernandes (1975) contextualiza a coexistência, na sociedade brasileira, de diferentes tipos de modernidade explicitados pelo caráter da revolução burguesa no Brasil.

Nos discursos filosóficos, científicos, literários, jornalísticos emanados de diversos lugares da sociedade ela presentifica-se desde o século XVII. Concomitantemente, nascia tipo de olhares sobre a modernidade, entre eles há aquele encarnado pelo poder da palavra que busca traduzir o contexto da realidade vivenciada sob práticas caracterizadoras de modernismos e processos modernizantes. Para Bordieu (1989, p.15), “o que faz o poder das palavras e das palavras de ordem, poder de manter a ordem ou de a subverter, é a crença na legitimidade das palavras e daquele que as pronuncia, crença cuja produção não é da competência das palavras”. Os discursos e falas produzidos por grupos específicos, localizados em lugares específicos, pronunciado e reconhecido como legítimas expressões das condições de existência oferecem pistas para apreender as representações da modernidade. Segundo Lúcia Lippi Oliveira (1990, p.42) “os projetos de construção nacional saídos da pena de ensaístas, literatos e políticos trazem a proposta de modernização da sociedade e trabalham implícita ou explicitamente com a dicotomia tradicional *versus* moderno”. Para os grupos políticos e econômicos do Piauí modernidade era entendida como o desejo de incluir o estado no processo de expansão do sistema capitalista (industrialização, urbanização, comunicação, mudança na estrutura ocupacional, etc.) que se fazia notar em outras regiões do Brasil. Nesse sentido, a modernidade era entendida pelos grupos de poder como sinônimo de progresso em suas relações com o poder. Desenvolvimento e modernidade representam, sobretudo e principalmente, os anseios de grupos políticos no sentido de buscar respostas para uma realidade que se contrapunha às condições de “decadência e de atraso”, que estigmatizavam o estado.

Sabemos que o realinhamento do movimento de expansão do capitalismo exigia investimentos de capital e tecnologia necessários à modernização e conseqüentemente, ao

¹⁰⁴ Conforme FERNANDES, Florestan. A Revolução Burguesa no Brasil: Ensaio de Interpretação Sociológica. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.

aumento da produtividade econômica. Esses processos se efetivam por meio da assimilação do novo e do moderno baseados, principalmente, na transferência de tecnologias, técnicas e pessoal de outros países. Em síntese, a modernidade define-se como uma idéia reguladora, um projeto de autonomia do indivíduo e da sociedade, como uma cultura, um estado de espírito. Nossa premissa é de que a recepção da modernidade no Piauí alicerçou-se no discurso de desenvolvimento, crescimento e progresso gerado pelos grupos políticos locais coadunados ao projeto nacional. Assim, a representação do ideário de modernidade é viabilizada por meio da transferência da capital e a implantação da navegação a vapor como símbolo de crescimento e progresso.¹⁰⁵

O progresso¹⁰⁶ entendido como modernidade pautou as discussões em torno das políticas públicas locais no Piauí. Para sedimentá-las se valeu de estratégias políticas, das representações de isolamento, decadência, pobreza, atraso entre outras. Invocaram a transferência da capital e os meios de transportes aquíferos, sob os quais tentou representar um novo tempo baseado no encurtamento das distâncias, no desenvolvimento das comunicações, no desenvolvimento local, enfim no arsenal de transformações pelo qual se passava o país à época. Não poderíamos deixar de evidenciar que as representações foram substituídas por uma outra gama de representações, tais como, progresso, expansão, crescimento, modernidade. Segundo Bobbio, Matteucci e Pasquino (1997, p.775) nenhuma reflexão sobre a Modernização “pode fugir de uma análise dos valores, das tendências, das

¹⁰⁵ O conceito de progresso, em sua versão positivista está quase sempre vinculado a idéia de melhoria das condições econômicas e das condições de vida a medida que o tempo passa. É oportuno dizermos que a ideologia do progresso foi um valor largamente reconhecido no Ocidente a partir de 1820. Passou a ser uma idéia que imperava e regulava a civilização ocidental. Tornou lugar comum as expressões “civilização e progresso”, “liberdade e progresso”. Le Goff (1992, P.264), sublinha o papel preponderante desempenhado pela França no desenvolvimento desta idéia e lembra os principais componentes dessa ideologia: “é uma teoria que engloba uma síntese do passado e uma profecia do futuro. [...] É uma interpretação da história que considera que os homens avançam mais ou menos depressa, mas em geral bastante definida e desejável, implica a felicidade e supõe a indefinida continuação desse progresso”. Posteriormente o termo “progresso” cedeu lugar ao termo “crescimento” já que o progresso econômico havia se tornado a linha de força da ideologia do progresso. Alguns economistas distinguiam crescimento de desenvolvimento, pois acreditavam que não haveria verdadeiro progresso – mesmo econômico – se não houvesse crescimento e desenvolvimento. Foi a partir daí que houve a desocialização da idéia de progresso e o suscitar de esforços em favor do desenvolvimento com o despertar do Terceiro Mundo. Le Goff (1992, p.273) constatou que “já quase não se fala em progresso em geral, mas de progressos setoriais.” E alerta: “Desintegradas a noção de processo é necessário não esquecer que cada tipo de progresso apela para outras formas complementares de progresso. [...] Por vezes, esses progressos são puramente científicos e disciplinares”. Assim, entendemos que o “progresso” é um conceito de significados múltiplos e que quando imputado como um atributo do passado só pode adquirir significado a partir de uma determinada posição no presente, uma posição de valor e de busca por condições melhores. Há, portanto, informado por essas qualidades, uma apropriação da ideologia do progresso no movimento histórico piauiense de meados do século XIX e primeira metade do século XX.

¹⁰⁶ Para Chaul (1997) “entre renovações e rupturas, a modernidade se cerca de conceitos transformadores como revolução, progresso, crise etc., frutos da Ilustração e da Revolução Francesa, que serviam de cenário para tais representações”. CHAUL, Nasr Fayad “CAMINHOS DE GOIAS: da construção da decadência aos limites da modernidade”. Goiânia: UFG, 1997, p.151.

atitudes e das motivações de cada indivíduo e dos grupos que podem influir positiva ou negativamente na aceitação e na produção de novas formas de agir social”. E acentuam que “a modernização é a história destas tentativas e destes esforços”.

Sabe-se que por traz dos discursos e das representações atendiam a um projeto capitalista em curso no país, que como diz, Renato Ortiz¹⁰⁷ “um capitalismo tardio, é bem verdade, mas que procura acertar seu relógio aos passos da ordem mundial”. Os discursos traziam embutido em suas ações a inserção do Piauí na política capitalista por meio da via líquida fluída e com a implantação da navegação a vapor posteriormente. Pode-se, inicialmente, associar a transferência da capital e a implantação da navegação a vapor aos planos do império sob a ordem do rei, mas sabemos que, precisamente, a idéia de integração nacional revelou-se como uma manifestação do desenvolvimento econômico no segundo reinado e na Primeira República. A idéia de economia nacional implicava na nacionalização das decisões sobre política econômica.

Integração nacional e emancipação econômica, de que falavam os governantes, não era outra coisa senão a manifestação da consciência de que era possível e necessário criar novas condições, políticas e econômicas, para formar-se uma economia organizada nos moldes de um capitalismo do tipo nacional. O que estava em jogo, pois, era uma estratégia política determinada, ou seja, a formulação de novas concepções que se assentavam num sistema nacional de comunicação; consolidação do sistema político brasileiro; integração ao conjunto das nações independentes do mundo; crescimento do país; interligação e integração das várias regiões brasileiras e viabilidade econômica que implicavam na elaboração de uma estratégia política para a realização do desenvolvimento. A forma pela qual se estava constituída a estratégia política destinada a organizar e dinamizar o sistema econômico da Província do Piauí em consonância com a expansão das forças políticas e econômicas no interior da sociedade brasileira deixa evidentes as perspectivas de formação do capitalismo. Além disso, sabe-se que o sistema econômico e político brasileiro estavam já bastante comprometidos com o capitalismo mundial, numa relação subordinada. Por tudo isso se entende que as forças econômicas e políticas foram geradas e mantidas pelas relações do tipo capitalista.

Entendemos que a história da transferência da capital de Oeiras para Teresina e da implantação da navegação a vapor no rio Parnaíba representam o reflexo de uma época caracterizada por um complexo de inferioridade levados ao extremo, sob o ponto de vista

¹⁰⁷ cf. nota 102 desta tese.

local, mas continha o germe dos elementos de uma reação salutar e não demorou a se manifestar. Sabemos que desde fins do período colonial objetivava-se o aproveitamento econômico do rio Parnaíba. Havia o entendimento de que o rio Parnaíba deveria ser o eixo da economia piauiense. A partir desse entendimento a transferência da capital e a implantação da navegação a vapor ganhavam consistência. Como disse Mendes (1995) "a nova capital mudaria os rumos da economia piauiense". Considerando a importância do aproveitamento do rio Parnaíba, a estratégia do presidente Saraiva foi a de primeiro trazer a capital para as margens do rio, que para ele, "parecia destinado a mudar a face da província". (MENDES:1995, p.72)

Ocorre que o Piauí até meados do século XX, configurava-se num enorme vazio demográfico. Nas interpretações historiográficas regionais, nos documentos oficiais, nos relatos, etc., percebe-se esforços em se identificar obstáculos e justificativas para o "lento desenvolvimento regional". São unânimes ao apontarem as representações de isolamento, dispersão, dissociabilidade, decadência, pobreza, atraso, estagnação, para definir a historicidade da região. Essas representações atuam como testemunhos do isolamento geográfico, da insuficiência populacional, da carência de vias de comunicação etc.. No aspecto sócio-cultural realçam a preferência pelo ócio, pelo desalento, pela preguiça... O latifúndio, a pecuária extensiva e a agricultura de subsistência são identificados como entraves ao dinamismo. Politicamente, o descaso dos governantes são entraves para o "progresso". Quando se refere ao isolamento decorrente da falta de vias de comunicação temos uma outra leva de estudos e queixas desde os tempos coloniais, vindo ser parcialmente encerrados com a implantação da navegação a vapor e, mais tarde, retomados com sua extinção. Não poderíamos deixar de evidenciar que em meados do século XIX no Piauí essas representações tomaram uma forma política que serviram de base e parâmetros à política local como argumentos para construir a idéia de "progresso", expansão, crescimento, enfim de modernidade.

Os relatos dos presidentes da Província, viajantes, memorialistas, historiadores etc., comumente sedimentavam tais representações. Segundo Franco (1961, p.67) "... muitos que se dedicam ao estudo da história piauiense, mostra que o Piauí ficou mergulhado na obscuridade e no atraso, por períodos longos". Estes estudiosos argumentavam sobre os inconvenientes de uma Província marcada por distâncias consideráveis somado às dificuldades de transportes para escoamento das riquezas e a localização da capital situada distante dos grandes rios. Ali o fator distância atuava socialmente como fator de isolamento, de dispersão e da dissociabilidade. A título de exemplo, temos Bonfim e Santos Junior (1995

p. 50), que enfatizam “... nosso cenário social era profundamente rural, favorecendo o isolamento e a dispersão da população...”. E Franco (1961, p.38) que justifica, “não seria de se esperar uma economia dinâmica nem mesmo desenvolvida, já que tudo era difícil face ao isolamento em que vivia a Colônia”. Não obstante, é possível identificar o que alguns consideravam atraso outros, decadência, mas de modo que, de uma maneira ou de outra, apresentava-se como um estado latente. No ofício de 02.10.1848 do Presidente Marcos Antonio de Macedo (1847-1848) ao primeiro ministro do Gabinete, Alves Branco tece tal consideração dizendo “... Não havendo outro meio mais adequado para tirar esta Província do atraso em que se acha, é fazê-la chegar ao estado de prosperidade e adiantamento de que é suscetível pela riqueza que encerra, do que se dando impulso a navegação do imenso rio Parnaíba”. Grifos nossos.

Diversos cronistas e viajantes, e até mesmo autoridades da época oitocentista diziam que a pequena importância da produção agrícola era resultado da indolência e preguiça da classe dos trabalhadores livres, como disse o engenheiro Dodt. E em ofício desde 1798 ao Ministro do Ultramar, o governador da Capitania, João de Amorim Pereira, justificou que a falta de gêneros de consumo em Oeiras era “em razão das dificuldades de transportes e da grande preguiça quase universal destes povos”. Grifos nossos. Odilon Nunes (1959) rebatendo a representação de preguiça defende “nosso caboclo não é preguiçoso. Precisa é de ambiente para progresso”. Alguns autores atribuem a situação de estagnação econômica à sua posição geográfica e a falta de estradas. A título de exemplo, temos José Patrício Franco (1963, p.66-67) ao mencionar as duas regiões consideradas do Piauí, a do sul e a do Norte (próxima ao litoral) diz, “a situação geográfica e ecológica das duas regiões, se não criavam disparidades, estabelecem diferenças importantes sob o ponto de vista de progresso e desenvolvimento...”. Diz ainda, “que a civilização piauiense veio primitivamente do interior para o litoral... motivo para que o Piauí permanecesse por tantos anos preso a uma estrutura rural, pouco ou quase nada acessível ao progresso e à evolução”. Para Nunes e Abreu (1995, p.95), “ao final do século XVIII, a situação econômica da Capitania ainda era de estagnação”. E justificam que

...sua posição geográfica era então muito mais desfavorável que a do Maranhão... Presumimos que assim ficam elucidados, em nossos dias, as causas de estagnação da economia do Piauí. Efetivamente não tínhamos estradas. [...] Havia penúria de possibilidades para o Piauí cujas condições geográficas e sociais requeriam mais assistência dos poderes públicos, a adoção duma política nacional mais sabia”. (NUNES E ABREU: 1995, p.134).

Conforme Odilon Nunes (1974, p.136), “perduravam no Piauí as mesmas trilhas que no período colonial ligavam entre si as fazendas, as mesmas veredas abertas pelos

vaqueiros e boiadeiros na labuta cotidiana”. E continuavam pelo mesmo processo a multiplicarem-se caminhos, “rasgados ao tropel das boiadas, e ao trote das cavalgadas. Os poderes públicos pouco contribuíram para a expansão e manutenção dessas vias de comunicações interiores”. Para Nunes e Abreu (1995, p.95 e 135) “... povoados e vilas comunicavam-se entre si por essas simples trilhas, mais convenientes a pedestres e cavaleiros que a carro de bois para transportes”. A falta do capital, também, foi sempre denunciada por todos quantos estudaram a economia do Piauí. Para Franco (1961, p.38), “esse isolamento e essa ausência de governo, que ocorriam relativamente à arrecadação de tributos na Colônia, estendeu-se mais tarde ao Piauí Provincial que, em contrapartida, não tinha nenhuma sensibilidade com relação aos problemas das populações”. Inclusive o Presidente Manuel José de Menezes Prado em relatório de 07.09.1886 lamentava “enquanto, porém o Piauí permanecer no estado de atraso e de apatia que vive...” E advertiu “urge tirá-la deste estado lastimável, melhorando suas finanças e desenvolvendo seu progresso e prosperidade”. Grifos nossos. Outros atribuíam este estado de coisas a falta de um projeto de desenvolvimento. Dizia Mendes (1995), “ao Piauí, faltava um projeto de desenvolvimento, à exceção do unânime reconhecimento, já no século XIX, de que o rio Parnaíba representava o progresso do Piauí”. Como entraves ao dinamismo apontam o latifúndio, a pecuária extensiva e a agricultura de subsistência. Para Mendes

A criação de gado nos sertões piauienses... teve êxito apenas como instrumento de ocupação do território. Como atividade produtora, foi um fator determinante para a formação de um sistema econômico frágil e incapaz de fazer germinar outras atividades produtivas. [...] A pecuária extensiva, tal como se implantou no Piauí, resultou em uma economia primitiva, tradicional e passiva dentro do sistema econômico em formação no Brasil, do qual cada vez mais se distanciava. [...] A pecuária extensiva, contrastando com a fertilidade dos vales úmidos não aproveitados para agricultura, não poderia oferecer perspectivas de progresso para a então Capitania (MENDES: 1995, p 60-67)

Ressaltamos que o Piauí emergiu para a história do Brasil na confluência das fazendas de criação e da pecuária extensiva. A fazenda foi o núcleo da ocupação humana e o gado foi o elemento preponderante na formação territorial piauiense que concorreu para a integração da área na obra de unidade nacional. Uma sociedade gerada em torno da pecuária extensiva e uma economia de subsistência agrícola, no que pese a semântica do termo, plantavam-se e colhia-se o que se fazia necessário. A pecuária extensiva, contrastando com a fertilidade dos vales úmidos não aproveitados para agricultura que continuava de subsistência, não poderiam oferecer perspectivas de “progresso” para a então Província. Mendes (1995, p.67) justifica que “o Piauí não soube tirar proveito do seu sistema hidrográfico, que levaria o sistema econômico na direção do mar, nem soube integrar-se à economia do Maranhão que era expressiva...”. E Odilon Nunes (1959, p.27-28) precisa que

“... nos primeiros dias o rio nenhuma importância teve e só tardiamente se tornaria meio de evasão da riqueza provincial”. Sabemos que a pecuária extensiva não exigia nenhuma atenção especial para maior rendimento e exportação. Nesse quadro bastava que se tangesse o gado e se fizesse vaqueiro para adentrar e transitar no vasto território. Em verdade, durante o período em que durou, unicamente, a pecuária como geratriz econômica, foi ela quem deu fisionomia à região, estruturando-lhe e definindo-lhe a feição sociocultural. Evidentemente, apesar do aparente marasmo, desenvolvia o Piauí sua pecuária e a indústria do charque (cidade de Parnaíba) imprimindo seu desenvolvimento de acordo com suas dimensões de tempo e de “progresso”. O gado rompendo as barreiras impostas pela comunicação se autotransportavam abrindo as fronteiras da exportação para o território nacional e internacional, uma vez que já se exportava para Caiena e Liverpool. Segundo Monteiro (1964, p.94), “a economia pecuária, atividade predominantemente de subsistência, prescindia do rio”. Foi, então, por meio desta atividade que a sociedade piauiense ultrapassou, inicialmente, as barreiras locais. Assim sendo, aceitar a voluptuosa e apregoada pobreza é aceitar a marca indelével do oculto desiderato atribuído a toda cultura sertaneja. Em verdade, o Piauí possui uma história fragmentada em si. São tempos empilhados que estão ali como histórias à espera, e permanecem enigmas enquistados. Ela integrou heranças construtivas da história do Brasil. Se se introduzir o fator tempo, percebe-se que o Piauí constituiu-se em tempos diversos.¹⁰⁸ Cada um está ligado ali às lascas do espaço, cujas direções todas estão igualmente abertas a novas investigações. Assim, conclui-se que espaço e tempo juntaram-se para traçar suas grandes linhas históricas.

Para se entender o verdadeiro sentido da pecuária piauiense e a constituição da região seria preciso examiná-la na sua totalidade e não se pode restringir ao exame do estudo das fazendas nacionais o que é impossível fazer nas dimensões objetivas desta tese. Todavia, esta reflexão leva em conta que o Piauí é resultado histórico particular, que não se trata de espaço isolado e se constituiu um espaço, um movimento e um ritmo de tempos próprios. Entendemos que a pecuária extensiva se desenvolvia a seu tempo participando do processo de desenvolvimento econômico nacional a seu modo. Parafraseando Narsh Chaul (2007) a sociedade local não era indolente, ociosa e muito menos decadente. Apenas orientava-se por outros níveis de preocupações e buscava satisfazer necessidades vitais à sua maneira.¹⁰⁹ Contudo, consideramos que a província do Piauí não era decadente, nem

¹⁰⁸ Nos séculos XVII, XVIII, XIX, XX.

¹⁰⁹ Diante desta reflexão não poderíamos deixar de mencionar o estudo do historiador Nasr Fayad Chaul (1997) sobre o estado de Goiás que fora sempre identificado pelo estigma do atraso, da decadência, etc.. Uma imagem

atrasado, nem isolado, apenas caminhava dentro de suas possibilidades, no ritmo estabelecido pelo lugar e singularidade que ocupava historicamente desde sua formação. Vale dizer que o símbolo do “progresso” local, a nova capital e a navegação a vapor, não trouxeram derrocadas aos grupos políticos e nem lhes foram economicamente prejudicial, pelo contrário, dinamizaram as atividades ligadas à pecuária, a agricultura e ao extrativismo.

A transferência da capital para Teresina (1852) e o início da navegação a vapor (1859), foram os principais fatores para se começar um processo de desenvolvimento, com participação ativa no comércio internacional, que demandava os produtos derivados do extrativismo vegetal. Em nome do apregoado “progresso” se propôs uma nova sede para receber a capital do estado, e vale lembrar, que seria a primeira cidade-capital brasileira planejada nos moldes da “modernidade” da época. Teresina concebida em nome do “progresso” representava-se como motor da história dos “novos tempos”, uma representação que não correspondia à realidade local. Na realidade, o contraste permaneceu, uma vez que por anos Teresina continuou sendo a capital das grandes e vácuas extensões territoriais piauienses. Mas, acabou desempenhando bem o papel, que lhe fora atribuído como pólo de atração e ponto de partida de uma verdadeira conquista e de uma ocupação do vale e do rio Parnaíba pela mística que presidiu seu nascimento. Além disso, estimulou a implantação da navegação a vapor no rio Parnaíba e exerceu forte influência nos surgimentos e ressurgimentos das vilas/cidade beira-rio Parnaíba. Aí reside a origem que acabamos de evocar e uma outra característica mais profunda, a necessidade de especializar para descobrir uma fonte e/ou uma função para a qual devessem conduzir a olhos vistos, os destinos da província rumo ao “progresso”. Teresina, então representaria a síntese das propostas políticas, econômica e sociocultural que promoveria o desenvolvimento do estado do Piauí. Representava um tempo novo que se estruturava nos horizontes do vale. Representava, acima de tudo, a esperança que segundo Coelho (1982, p.07) “esperança daquilo que não é, não existe, mas pode vir a ser...”. Representava e expressava o “progresso” e a “modernidade”.

refletida por relatórios de governos provinciais, ministérios, viajantes, intelectuais e mesmo pelo senso comum que viam na precariedade de vias de escoamentos, na falta de incentivos governamentais, no estado de pobreza os símbolos básicos de atraso e decadência capazes de explicar a condição histórica do estado. Embora, em contingências históricas diferentes, sua reflexão se aplica facilmente à historicidade do Piauí. Este autor questiona as representações de pobreza e decadência na compreensão da história goiana. CHAUL, op.cit. nota 106.

Logo mais, deparamo-nos com os navios a vapor sinalizando o “progresso” e representando a “modernidade”.¹¹⁰ Entendiam que seria por seu intermédio que a região definitivamente se integraria ao contexto histórico e socioeconômico do país. A navegação do rio Parnaíba era considerada como recurso primordial para promover o desenvolvimento do Piauí, segundo NUNES (1974, p.106). De fato, os sucessivos presidentes da província acentuavam o interesse na implantação da navegação a vapor no rio Parnaíba. E novamente se valeram dos discursos pautados nas representações do atraso, do isolamento, da pobreza etc.,¹¹¹ como base das estratégias políticas para a efetiva implantação da navegação a vapor. Tomavam tais representações como representação sinônima ao estado latente do Piauí. A título de exemplo temos o Presidente Frederico de Almeida Albuquerque em ofício de 27.123.1855 ao Ministro do Império fez uma análise dos empecilhos que tolhiam o desenvolvimento da Província. Deu como causa básica a falta de transportes e propõe o melhoramento e aproveitamento do rio Parnaíba enfatizando que “... por certo esta Província não sairá do estado deplorável em que se acha, de atraso e pobreza, entretanto, por seus recursos naturais é susceptível de progresso”. Grifos nossos. Assim, o Piauí despertado pela “nova capital” seria logo mais acordado pelo apito dos vapores.

O desenvolvimento do meio de comunicação, o canal navegável, os navios a vapor substituiria o velho apanágio. Com efeito, a implantação da navegação a vapor marcaria um novo tempo. Ela permitiria uma mobilidade incomparavelmente maior onde todas as riquezas do lugar poderiam ser transportadas para os locais onde fossem solicitadas. As pessoas poderiam fazer longas viagens. Seriam os grandes navios da solidariedade permutando os produtos e multiplicando as riquezas da província até aquele ponto em que se passa a reinar a abundância. Expansão, exploração de recursos, crescimento estariam em suas mentalidades aforísticas e dialéticas e na importância que atribuíam às polaridades, mobilidade e imobilidade. A navegação a vapor poderia pela riqueza transportada reconsiderar as políticas de desenvolvimento. Seriam as forças impulsionadoras uma vez que a navegação deixaria seus sinais no terreno e os navios que encurta as distâncias permitiriam transportar os produtos, as matérias primas e as pessoas. O certo é que a navegação a vapor considerada como recurso primordial para promover o desenvolvimento do Piauí tornaria possíveis situações absolutamente impensadas no

¹¹⁰ Henri Lefebvre (1969, p.04) ao relacionar modernismo e modernidade conclui que “... a modernidade seria o resultado da reflexão sobre as transformações e contradições do mundo moderno”. Já Berman (1990, p.13) lembra que modernidade... suas repercussões, a sua penetração nos múltiplos espaços do fazer político, social, econômico, dizem muito das relações de poder existentes”.

¹¹¹ “...estas variáveis estruturais dicotômicas...”, conforme Dicionário de Política. (1997, p.775)

passado. Era um movimento de conquista e de expansão das fronteiras. O alargamento do território nacional operaria com a idéia de conquista do espaço físico, de modo a que todos se sentissem uma parte do todo. Para Mendes a navegação a vapor no rio Parnaíba tinha função indutora do progresso e “serviu para estimular a produção agrícola e o comércio nas regiões ribeirinhas”. (MENDES: 1995, p.73).

Como já dissemos anteriormente havia um projeto capitalista em curso no país, é inegável, portanto, que a mola propulsora do “desenvolvimento”, ou seja, a navegação a vapor só pode ser entendida se relacionada com todo o processo que já vinha sendo gestado no País e no Estado, do qual sua implantação era entendida como vetor das transformações. Sabemos que o desenvolvimento econômico é um processo de acumulação que abrange tanto a expansão quantitativa como a diferenciação qualitativa do sistema econômico. É evidente, que o desenvolvimento econômico envolve capital, força de trabalho, tecnologia e divisão social do trabalho como forças produtivas principais. Mas é importante ressaltarmos que essas forças produtivas não se organizam, desenvolvem ou reproduzem apenas devido a ação empresarial. Para compreendermos como se organizaram dinamicamente e desenvolveu no Piauí tornou necessário termos em conta a ação governamental, pois este foi o âmbito em que se operaram as condições indispensáveis à própria organização e reprodução das forças produtivas no Piauí. Esta é, provavelmente, a razão principal porque o Estado apareceu-nos como elemento essencial das relações e estruturação econômica no vale do Parnaíba. Observamos que para a dinamização das políticas locais em torno da transferência da capital e da implantação da navegação a vapor o Piauí contou com apoios ministeriais, empresas públicas, sociedades anônimas e de economia mista que foram indispensáveis à execução das atividades fluviais e comerciais produtoras e exportadoras. Constituiu-se ali toda uma complexa tecnoestrutura governamental, voltada para os problemas econômicos do estado e conseqüentemente do país, que bem pode ser encarada como a manifestação de um novo estágio, no processo de amadurecimento do estado capitalista.

Do acima exposto, resta-nos esclarecer, que chegar à teia de representações articuladas em torno da transferência da capital é conseguir ver na contramão da história que a própria noção de modernidade está informada por um contexto de simbolização do espaço como lugar híbrido. Lugar de imensas possibilidades e identificação, lugar do novo e da inovação, local do encontro de mundos. Em verdade, este foi o processo que provocou transformações socioespacial no território piauiense ofertando-lhe um novo rosto, uma nova

paisagem.¹¹² Vários tipos de organização espaço-social, ou seja, as cidades beira-rio surgem gradativamente na beira-rio Parnaíba, numa superposição absoluta e num forte enraizamento cultural, estabelecendo uma linha de continuidade entre passado e futuro e revelando as opções de fundo da sociedade piauiense da segunda metade do século XIX e da primeira do século XX, no tocante ao seu legado histórico-cultural, o que transcende a mera conjuntura política.

2.3 - NAS TRILHAS DO RIO PARNAÍBA... a transferência da Capital

O Piauí, no período de 1850 até meados do século XX, foi marcado por profundas transformações socioespaciais com sucessivos surgimentos/ressurgimentos de vilas/cidades ao longo do rio Parnaíba. Toda essa transformação se iniciou com a idéia de transferência da capital que incluía objetivos claros e articulados aos projetos do governo imperial. Todos os investimentos a ela creditados estavam dirigidos como requisitos necessários à mudança da situação de “atraso” econômico, político, social e cultural do estado perante a outras unidades da federação. Vimos no acima exposto que esta preocupação era constante nos discursos que defendiam a idéia de um novo espaço para sediar a capital do estado.

Sabe-se que o poder imperial, no Brasil, se constituiu com bases voltadas à centralização das ações políticas do país na figura do imperador. As províncias eram governadas por indivíduos de estreita confiança do imperador, indicados por critérios ligados a suas carreiras políticas individuais. Vale dizer que a atuação do Conselheiro José Antonio Saraiva¹¹³ configura-se num exemplo da política do poder imperial, uma vez que foi nomeado por efeito da Carta Imperial, Presidente da Província do Piauí, em 19.06.1850. Como diz Santana (1965, p.40) “ao institucionalizar-se o poder, em 1845, no Piauí, o Império se fazia presente através de seus representantes no governo provincial. [...]... os políticos piauienses mais representativos discutem os problemas locais dentro de perspectivas eminentemente nacional”. Para este autor a realidade piauiense é um componente da realidade nacional.

¹¹² Vide como entendemos paisagem na nota 29 p.49 desta tese.

¹¹³ Nasceu a 1.03.1823 na freguesia Bom Jardim, município de Santo Amaro, Província da Bahia. Bacharel em Direito pela Faculdade de São Paulo. Desempenhou os cargos de Juiz Municipal e de Procurador Fiscal da Fazenda em sua terra natal. Iniciou-se na vida política como deputado provincial, sob a chefia do Marquês de Olinda. Foi nomeado presidente da província aos 27 anos de idade.

Conforme a literatura piauiense, a questão da mudança da capital se colocou logo nos primeiros meses da administração de José Antonio Saraiva, quando recebeu um memorial assinado por um número de moradores das vilas de Parnaíba, Piracuruca e a Câmara Municipal de Campo Maior em que tratavam das vantagens sobre a já pleiteada mudança da capital.¹¹⁴ José Antonio Saraiva, tornou-se partidário da mudança, estudou o assunto e empreendeu uma viagem à vila velha do Poti, aonde chegou em 18.11.1850. Lá compreendeu que a vila não podia florescer, pois, estavam sujeitos a febres endêmicas e a periódicas enchentes do rio Poti que a arruinava constantemente. Mas, analisando a documentação e confrontando suas datas concluímos que este presidente ao assumir a presidência já tinha como propósito esta transferência. Ele recebeu o mencionado memorial em 19.12.1850 enquanto que no ofício enviado ao conselheiro de estado Visconde de Monte Alegre menciona o dia 22.10.1850 como sendo o primeiro dia da sua viagem aos municípios de São Gonçalo e do Poti, com vistas a um exame das condições das referidas vilas. “... No primeiro dia da viagem, 22.10, examinei com atenção alguns lugares das margens do Canindé...”. (Ofício de 20.12.1850).¹¹⁵ Pe Cláudio Melo (1995, p.124), comunga dessa nossa assertiva quando diz que “o seu comportamento faz pensar que a Corte já tinha conhecimento de seus propósitos, pois já em fins do mês seguinte ao da posse estava viajando para a Barra do Poti, com vistas a um exame “*in loco*” das condições da vila, pois tinha conhecimento de que ela era insalubre e sujeita a enchentes”.

Quanto a esta localidade, Vila do Poti, Monsenhor Chaves (1987, p.13), informa que “as constantes enchentes que lhe atormentavam foram objeto de preocupação dos governos”. Foi em razão das inundações calamitosas que lhe acometia nos invernos rigorosos que o governo central autorizou, por meio da Lei nº. 140 de 29.11.1842, os potenses mudarem o lugar da sua vila.¹¹⁶ E o presidente José Antônio Saraiva explicou

¹¹⁴ Para acolher a nova capital sugeriam a cidade de Parnaíba apontando seus recursos naturais e outros elementos de vida e prosperidade. Mas, como alternativa enfatizava que no caso de não ser possível a escolha daquela, indicavam a Vila Nova do Poti, pela sua vantajosa situação à margem do rio Parnaíba e outras vantagens de fácil compreensão.

¹¹⁵ Cf nota.45 desta tese. Neste mesmo ofício mencionou e descreveu as condições da Vila São Gonçalo... Lamentando nessa vila a falta de uma matriz, nomeei uma comissão a fim de promover donativos que ajudem a Província na construção de um templo tão necessário. [...] Demorei, porém, essa obra porque tenciono pedir a Assembléa a mudança da Vila para a margem do rio Parnaíba... A navegação do Parnaíba um pouco mais desenvolvida operaria a sua mudança, [...] como ponderei essas poucas casas que ali existem se mudarão para a beira do rio sem qualquer aumento da navegação. V Excia compreende também quanto esta deve ganhar com o povoado a margem do Parnaíba, e que só a confecção da matriz a beira do rio traria a mudança da Vila tão proveitosa aos interesses do município. [...] ... lembrando a Lei datada de 23.08.1849 que autorizava a mudança da capital para esta localidade”. Grifos nosso.

¹¹⁶ SARAIVA, op.cit. nota 45. Sobre este estado de coisas relatou o Presidente Saraiva, em ofício ao conselheiro Visconde de Monte Alegre. ‘A Vila do Poti esta situada a margem do rio desse nome que pouco adiante da Vila faz barra com o Parnaíba. As suas inundações periódicas, aumentadas pelo retrocesso de suas

que, chegando a Vila Velha do Poti compreendeu que não podia aquela Vila florescer, e que seus habitantes desejavam com ansiedade edificá-la em qualquer outro lugar que pudesse convir aos seus interesses. “Aproveitei esses desejos, convidei-os a edificar no mais belo e agradável lugar as margem do Parnaíba...”. (Fala à Assembléia Provincial de 03.07.1851). Como a lei nº. 140 de 1842 não havia sido executada, mas também não fora revogada, o presidente Saraiva estrategicamente nela amparado, solicitou aos potiensens a mudança da vila para um local mais apropriado. Prometeu-lhes ajuda e se comprometeu transferir a capital para a Nova Vila Poti.¹¹⁷

Optamos por discutir a escolha do lugar, Vila Velha do Poti, para assentar a transferência da capital porque acreditamos que, literalmente, familiarizados com ela de uma maneira que nos cega, tanto para suas realidades quanto suas potencialidades, deixamos, talvez, de examinar uma gama de pequenas e grandes decisões que determinaram se o “lugar” oferecia maiores ou menores satisfações. Sabemos que a transferência de uma capital é um assunto deveras complicado e dispendioso. Exige uma boa quantidade de habilidade organizacional e envolve níveis do governo, nacional, estadual, assim como local. Mas o progresso substancial pode ser realizado, contanto que a comunidade, trabalhando junto com as autoridades participe dos objetivos. É claro que, na transferência da capital de Oeiras para a Vila Nova do Poti, houve muitas decisões cívicas governamentais. Todavia, não tínhamos consciência, mesmo de modo desarticulado das nuances e sutilezas que antecederiam tal escolha. Conquanto, entreveio-nos que razões econômicas estimulam a especialização de grandes empreendimentos.

Acontece que esta vila, situada na confluência do rio Poti com o rio Parnaíba, foi ao longo dos primeiros séculos a única passagem entre o norte da Capitania e o restante do Brasil. Conforme Nunes e Abreu (1995, p.95), “a dificuldade de comunicação de Oeiras obrigava o escoamento somente pelo Maranhão, justamente nesta passagem, a mais acessível... que por via fluvial ficava relativamente, próxima a Caxias”. Era, enfim, por este local que se fazia o escoamento das riquezas do Piauí e uma vez aí estabelecida a capital às

águas, quando o Parnaíba as não recebe com facilidade tem arruinado a maior parte daquela vila, cujas edificações quase que cessaram e cujo comércio tem diminuído na razão dessa desanimação proveniente das inundações. A Lei n.140 de 29.11.1842 designou um local novo para a Vila e autorizou o governo para aí mudar também a capital da Província, quando comodidades houvesse para isso. Essa lei foi letra morta ... convencidas da inexequibilidade de uma mudança para cuja realização não possuíam grandes quantias. [...] ... os habitantes da Vila Velha continuaram como dantes a acomodar-se com todos os seus costumes sofrimentos – grandes inundações e sezões provenientes delas – e a ver cada dia desabar sua igreja Matriz. Grifos nosso.

¹¹⁷ Sobre o processo da transferência, implantação da capital e a construção da cidade de Teresina ver NUNES, Odilon. Pesquisas para a historia do Piauí. Vol. VI. Gov. Estado do Piauí. Dec. nº. 1416, 1974 e CHAVES, Joaquim. Como nasceu Teresina 2º ed. PMT/Fundação Cultural, 1987.

margens do navegável rio Parnaíba, as comunicações seriam amplamente favorecidas e, conseqüentemente as ações econômicas, sociais e administrativas. E assim, conforme Nunes e Abreu (1995, p.95), “a nova capital poderia exercer em plenitude a função própria de uma cidade sede de Província: promover o seu desenvolvimento”. Resumem, “as palavras de ordem naquele momento era mudar para progredir”. Na fala do presidente Saraiva com a qual instalou a Assembléia Provincial de 03.07.1851, em que tratou pormenorizadamente do assunto da mudança da capital discutindo as vantagens do local escolhido, evidenciou e confirmou esta nossa hipotipose. Disse ele apontando suas razões:

Prefiro aquela localidade para sede do Governo. 1º porque é ela bem situada e a mais salubre que é possível; 2º porque fica na posição de tirar a Caxias todo o seu comercio com o Piauí, conseguindo-se assim a maior vantagem da mudança; 3º porque, mais próxima da cidade de Parnaíba, pode servir melhor ao desenvolvimento da navegação e gozar a Capital do grande benefício da facilidade de suas relações políticas e comerciais com a Corte, e de todos os grandes centros de civilização do Império; 4º porque fica no município mais agrícola da Província e é preciso que o governo cuide seriamente de promover o aumento de sua agricultura, o melhoramento dos processos de que ela usa e dar a conveniente direção a seus produtos; 5º porque é aquela localidade a única que promete florescer a margem do Parnaíba e habilitar-se em menos tempo para possuir a Capital da Província. São estas as razões que tenho para recomendar-vos a nova Vila do Poti as honras de sede do Governo da Província. (Relatório da Sessão Ordinária de 03.07.1851)

Parte do crédito pode, então, ser atribuído às ações do governo que, por sua vez, estavam respaldadas em interesses econômicos fortes, interessados na expansão da fronteira, que muitas vezes não se faziam claro nos discursos. Vale dizer que a lucidez e a simplicidade com que as idéias da construção da Vila Nova do Poti e a transferência da capital para sua jurisdição eram apresentadas contribuíram para seu atrativo. O argumento sustentava a possibilidade de desenvolver uma estratégia regional baseada nos transportes por meio do rio Parnaíba, enquanto contribuía para a solução dos problemas que enfrentou/enfrentava o Piauí. A idéia tinha sua atração para a província e era provavelmente coerente com futuras tendências urbanas. A nova cidade oferecia uma nova retórica e novas orientações para a programação regional. A nova configuração espacial cidadina, favorável à integração comercial e a suplantar os problemas econômicos e de comunicação do estado, conforme esboçamos, não deve, entretanto insinuar um domínio antecipado da situação, quando se correspondia ao mínimo necessário para se cogitar um tempo novo, uma nova história. Como diz Vidal, (2001, p.01),

... toda fundação de uma cidade é uma ocasião de reescritura do grupo fundador ou da nação, segundo a importância e a função exercida pela cidade no conjunto do território nacional. A cidade nova inscreve-se na história à medida que a mesma apresenta-se como o ponto de partida de uma nova história”.

Além de tudo isso, a escolha da posição para edificar a nova cidade, se deu em lugar estratégico.¹¹⁸ Estava situada quase no centro geográfico da unidade federativa de que iria se tornar a sede e, em todo caso no lugar que se destinava a um grande futuro, pelo fato de margear o rio Parnaíba, via líquida que dividia todo estado e, que apresentava vantagens seguras aos intentos de fazer dele uma estrada líquida fluída. Além de ficar acessível por todos os lados, circundada pelos rios Poti e Parnaíba. A navegação a vapor seria quem provocaria o despertar do lugar. Tanto que o presidente Saraiva à Assembléia Legislativa pronunciou-se contra os melhoramentos das estradas de Caxias e da Bahia, bem como a ponte sobre o rio Canindé, cujas despesas julgavam improdutivas e justificou que “melhor seria gastar com a navegação a vapor com o fim de libertar nosso comércio da tutela do Maranhão”. E opinou, “é mister, portanto, que eu e vós, senhores, estejamos à margem daquele rio, e não vivamos a dezenas de léguas, nestes sertões, uma vida estéril para os mais importantes melhoramentos materiais da Província...”. E apresenta as vantagens da mudança da capital para as margens do Parnaíba.

...para a Vila Nova próxima as ricas matas banhadas por um dos melhores rios do Brasil, salubridade, capacidade para arrebatar a Caxias o comércio do Piauí, facilidades para as relações comerciais e políticas com a Corte e os grandes centros do Império, mais rica zona agrícola da Província, e, portanto maiores possibilidades para o progresso... (Fala do Presidente Saraiva de 03.07.1851)

Vê-se que a posição escolhida, em pleno vale do Parnaíba, foi assim ditada por considerações práticas imediatas e, demonstrava o franco interesse em unificar um território díspar. A organização do núcleo numa área cuja topografia facilitava os movimentos fluviais e terrestres conferia-lhe excelentes potencialidades para se desenvolver e se afirmar tanto como centro urbano quanto entreposto comercial. A comicidade estratégica da localização tinha todos os fatores para se transformar numa encruzilhada de vias de comunicação. E a nova cidade sediando a capital promoveria, ela mesma, novos fenômenos, tornando-se não um ponto de chegada, mas um ponto de partida. A precisão da escolha teria reflexos importantes para toda a província através dos tempos. As suas qualidades eram as beira-rios e as caprichosas cabeceiras da bacia. Dessa construção resultaria a total transformação da paisagem. De pouso de tropeiros e comerciantes de gado, passaria a ser o centro comercial regional. O “progresso” chegaria pelo rio, vindos dos grandes centros. O rio Parnaíba funcionaria como matriz e força motriz distribuindo gentes para os confins, misturando os do sul com as do norte e empurrando-os para novas direções. Seriam as comunicações que

¹¹⁸ Evidenciamos que a escolha de um lugar estratégico com condições necessárias para a criação de uma cidade é característica de outras localidades e, também, são relatados em obras literárias. Ver em GANDARA, op cit., nota 29.

se faziam possíveis. A ambição do projeto, sua dimensão histórica criaria um sentimento de exaltação atraindo pessoas. A decisão de localizar um porto, uma fábrica, um comércio atrairia gradativamente um e outro para as proximidades do rio. Afinal, um grupo de pessoas criativas ajuda a atrair e manter outro, o estímulo gera estímulo, a competência provoca mais competência. E, tudo isso torna o desafio mais exigente e compensador. Além de que, teoricamente, as pessoas estabelecem-se, naturalmente, no lugar em que acham que a vida lhes seja mais produtiva, promissora e agradável.

Seu desenvolvimento subsequente tiraria proveito das inovações típicas das novas economias com sua posição geográfica favorável à agricultura de exportação e ao tráfego fluvial. Em contrapartida os obstáculos a superar eram imensos. Indiscutivelmente era preciso coragem, energia e entusiasmo para ousar enfrentá-los. Para ser bem-sucedido era necessário também certo cuidado e uma grande capacidade para convencer. Nenhuma dessas qualidades faltou ao jovem presidente, cuja ação pioneira merece ser destacada. O espírito do pioneiro que veio para conquistar um “mundo novo” estava disposto a vencer os obstáculos e constituir um triunfo considerável, ao qual se associava o fato de estar a opinião pública naturalmente inclinada a apoiá-lo. A sinceridade das idéias expostas, a simplicidade das fórmulas propostas e, sobretudo, o espírito sistemático que presidira a elaboração do projeto estavam aptos a responder à ânsia de piauienses que há alguns anos vinha se alimentando de esperanças frustradas em decorrência dos vários discursos de inexecutabilidade.¹¹⁹ Assim a beira-rio Parnaíba se ensaiou um estabelecimento único, excepcional com idéias e conveniências, visão estratégica e atrevimento comum de um “bandeirante”¹²⁰ que se cristalizariam. Como disse Cassiano Ricardo (1959, p.303) “... quem pratica ‘atos de bandeirismo’ pode ser chamada ‘bandeirante’, a palavra ‘bandeirante’ toma um sentido mais amplo; é sinônimo de pioneiro, de sertanista, de ‘grande empreendedor: é o que funda cidades, [...] o que emigra de uma região para outra”.

¹¹⁹ Contra as constantes alegações de inexecutabilidade... rebateu o presidente Saraiva ao Visconde de Monte Alegre, enfatizando a alta conveniência da mudança da Capital para a Vila Poti. [...] explicava que a responsabilidade administrativa de um governante devia ser mais importante que as preocupações com despesas. [...] ... creio haver mostrado a V.Excia... sobre não ser inexecutável semelhante mudança e pode o governo lucrar... Desejaria mostrar a V.Excia. o quanto deve lucrar a navegação do Parnaíba com a mudança da Capital para aquela localidade; [...]... desejaria ... inteirar a V.Excia. de todas as circunstancias que criaram em mim uma convicção tão forte a respeito da necessidade da mudança da sede do governo, hoje reconhecida executável...” SARAIVA, op. cit. nota 45.

¹²⁰ Utilizamos aqui a expressão bandeirante tal qual se cristalizou em RICARDO, Cassiano. *Marcha para Oeste (A Influência da “Bandeira” na formação social e política do Brasil)* 3ª ed. Vol. I e II, Rio de Janeiro: José Olympio, 1959.

Assim sendo, o presidente no afã da realização de seus intuitos convidou os potiensens a edificarem suas casas, sob seu planejamento, no local previamente escolhido,¹²¹ à beira-rio Parnaíba. Prometia uma obra excepcional que só caberia dentro de um contexto muito particular, um agradável capricho que promoveria e abriria uma perspectiva para o futuro. Mas a apresentação de uma obra de tamanha envergadura como superação das contradições do passado reforçava as causas a muito defendida, e contribuía para o progresso da renovação que tinha se imposto ao Piauí oitocentista. A solução radical da criação ofereceria muitos atrativos. Resultaria aí em um modelo de cidade nova que privilegiava a comunicação, que abraçava valores tradicionais e que aspirava reintegrar o estado. Mas, um resultado destes só poderia ser obtido mediante uma organização aprimorada, um esforço maciço concentrado no objetivo a ser atingido, uma energia individual e coletiva constante. Conquanto, certo de suas convicções iniciou no local a construção de uma igreja,¹²² destinadas a Matriz, por meio de subscrições populares. Em ofício ao Secretário de Estado dos Negócios do Império deixou entrever seu intento e suas convicções, bem como, as primeiras providências no sentido de sua realização.¹²³ Também se mostrava animado e convencido de que as promessas por parte dos potiensens seriam cumpridas

Em verdade tenho todas as razões para crer na sinceridade de semelhantes promessas porque elas exprimem interesses e necessidades sentidas. Todos os interesses convergem para essa mudança e foi a esses interesses que falei, encaminhei e traduzi em realidades, dando-lhes direção por meio da confecção da Matriz, do empenho que mostrei na mudança e da declaração muito formal que fiz de que, devendo em pouco tempo estarem feitas algumas casas ali, eu executarei logo a lei, ordenando para lá a mudança da justiça e do destacamento... (Ofício de 20.12.1850. Arquivo Público do Piauí. Teresina-PI) Grifos nosso.

¹²¹ O local escolhido para edificarem a nova vila do Poti fora outrora uma fazenda de gado conhecida por Chapada do Corisco. .. havia apenas duas ou três casas, possíveis vestígios da antiga fazenda. O terreno... compreendia de norte a sul um quarto de légua para cada lado, tendo a Igreja de Nossa Senhora do Amparo por centro, e leste a oeste o espaço entre os rios Parnaíba e Poti, o qual foi desapropriado no Governo do Doutor Simplício de Sousa Mendes, pagando-se aos seus proprietários a importância de um conto e quinhentos mil réis (1:500\$000). Ver CHAVES, op.cit nota 117.

¹²² Em 25.12.1852 verificou-se a inauguração da capela-mor da igreja de Nossa Senhora do Amparo, de Teresina, com a celebração de sua primeira missa. No dia anterior fez-se a benção solene do santuário bem como a translação, em solene procissão, da imagem da padroeira da velha igreja do Poti para a de Teresina, em construção, No ano seguinte passou a servir de igreja-matriz, ocasião em que se verificou a transferência da sede da Paróquia. *ibid*.

¹²³ Profundamente convencido da necessidade da mudança da vila comecei uma subscrição para uma matriz no novo local e no dia em que a abri excedeu de três contos de réis... Imediatamente que isto fiz as pessoas más gradas do Município começaram a tomar terreno para edificar suas moradias e me afirmaram que em menos de ano teriam no novo local suas casas, que serão regularizadas de modo que a Vila, cuja planta remeto a V.Excia., ofereça um aspecto agradável a todas as comodidades que sua bela e conveniente situação permite. [...] A hora em que escrevo a V.Excia., já se deve achar nesse lugar o mestre-de-obra da Província com mais de 20 obreiros para dar principio a Matriz e animar os proprietários do Poti a fim de cumprirem promessas, que tão solenemente me fizeram...SARAIVA op.cit nota 45.

Presidia com entusiasmo e convicção o proeminente intento. Dessa forma conseguiu despertar o interesse dos potiensens para o novo e, talvez, arriscado empreendimento. As regras do futuro “traçado urbano” ele próprio elaborou, e os potiensens, por sua vez, lançaram mão dos seus capitais, iniciando, imediatamente, o desmatamento da vegetação que cobria a vasta planície. E, em obediência ao plano delineado com severa regularidade, os potiensens deram início à construção de casas, formando arruamentos cortados em ângulos retos. O plano¹²⁴ que elaborou para a cidade era uma experiência interessante, de certa grandeza natural, em que ficava nítido o objetivo de criar uma cidade ordenada. A escolha da melhor situação e a inexistência de construções propiciou a elaboração de um plano racional, regular e até mesmo “monumental”. Murilo Marx (1980) ao falar das capitais novas de províncias do Império menciona o caso de Teresina. Diz ele, “Teresina e Aracaju são capitais novas e bem desenhadas de províncias do Império. Uma, levantada ainda no interior do Piauí em 1851, outra, mais junto à praia sergipana em 1855. Com o foro de cidades privilegiadas ... quanto a sua situação e seu sítio contaram com alguma ordenação a mais para a utilização da terra a ser edificada. O plano em grelha, as ruas bem alinhadas e ortogonais, as praças e prédios principais destacados”. (MARX: 1980, p.39). Todos esses argumentos mostraram-se decisivos. O próprio lugar com todos seus componentes se propunham como elemento de produção, como produto, como texto escrito e vivo, onde estariam fixadas e transmitidas as aquisições fundamentais e as escolhas contingentes. A nova cidade seria, então, dotada de uma ordenação, assegurando-lhe seus traços fundamentais qualquer que fosse a evolução futura. O resultado alcançado poderia não satisfazer a todos os gostos, mas é preciso reconhecer que correspondeu plenamente à intenção manifestada.

Com tudo encaminhado, inclusive a construção de prédios em ritmo acelerado e em ordem de arruamento como planeou e, os potiensens, entusiasmados e encorajados, pela certeza de receberem em breve a nova capital do Piauí regressou o presidente a Oeiras. Lá se encontrava o maior obstáculo a superar, uma vez que, a comunidade oeirense reagia a qualquer idéia de mudança. Ocorre que também havia, entre os políticos locais, aqueles que “defendia a tese de que o progresso viria com a mudança da capital e os opositores que

¹²⁴ Quanto ao plano o próprio presidente o descreveu no ofício de 20.12.1850. Não me ocupo em descrever as vantagens e belezas da localidade porque V.Excia. me acreditará nesse ponto sem ouvir razões, e pela planta conhecerá que a Vila se começará muito regularmente. Nessa planta fiz uma mudança que foi fazer sair na grande praça três ruas em lugar de duas, formando três quarteirões dos dois que existem na mesma planta. Os seis quarteirões da grande praça estarão ocupados por belas casas, antes do ano, porque pessoas muito abastadas vão principiar suas moradas e um desses quarteirões já tem todos os alicerces para uma grande propriedade, que seu dono promete acabar antes de seis meses. Grifos nossos SARAIVA, op. cit., nota 45.

pleiteavam o melhoramento das estradas e o aproveitamento do rio Parnaíba como recursos principais para a solução do problema”. (NUNES: 1974, p.106). Contudo, usando de seu prestígio buscou influenciar os deputados da Assembléia que, na sua maioria, tinham sido favoráveis a permanência do Governo em Oeiras. Mas, mesmo conhecendo o pensamento da maioria do Legislativo, foi muito incisivo na sua fala com a qual instalou a Assembléia Provincial de 03.07.1851, em que tratou pormenorizadamente do assunto da mudança da capital discutindo as vantagens do local escolhido, considerando-o de ótima situação topográfica de par com recursos certos e futuro promissor. “Tenho-vos, mostrado que podeis resolver, em harmonia com os recursos da Província, o grande problema do seu engrandecimento; convém, porém, mostrar-vos ainda a razão da preferência que dou aquela localidade para assento do Governo da Província...”.¹²⁵

Novos tempos estavam anunciados, mas o esforço de organização necessário para um empreendimento daquele gênero exigia uma sustentação e o compromisso das autoridades públicas, capazes de manter por longo prazo a continuidade do projeto elaborado. Exigia, também, meios que superavam em muito o das coletividades locais. Por essas razões e dadas às condições particulares do país e do estado, uma tentativa dessas só poderia ocorrer dentro de uma política de prestígio que envolvesse governo e sociedade. Destarte, após tecer longas considerações sobre o lugar e suas vantagens, sobre a navegabilidade do rio Parnaíba e detalhar as providências e planos para sua implantação falou textualmente aos contrários ao empreendimento.¹²⁶ Mas, consciente do pronunciamento hostil a uma parte da Assembléia percebeu que não seria prudente, naquele momento, a passagem de uma lei que mudaria os destinos da Província. Tal situação não estava isenta de riscos, já que abria caminho para uma nova conjuntura. Não deixou, também, de ser benéfica, na medida em que permitia audaciosos projetos que se lançariam resolutamente. Destarte, para realizar seu propósito, aliás, que já não era simplesmente seu, mas de quase toda a Província que o abraçara em suas representações, ora vindas dos povos,

¹²⁵Fala de José Antonio Saraiva In. Relatório da Sessão Ordinária de 03.07.1851.

¹²⁶[...] Consta-me que alguns cidadãos desta cidade representaram ao Governo Imperial contra o sistema administrativo que hei seguido e que, para tender a preparar o terreno para mudança da Capital, ofende os interesses de Oeiras, que na opinião daqueles cidadãos tem direito de ser a sede do governo por possuir alguns edifícios públicos, por estar no centro da Província e por ser uma cidade pobre que, sem a Capital, ficaria reduzida a pouca coisa. Reconheço que a mudança da Capital fere interesses, preconceitos... Vós decidireis se esses interesses são legítimos e podem abalancar-se a disputar a Província a vitória de suas altas conveniências, e se o futuro do Piauí deve ficar prejudicado só porque haveis despendido nesta cidade em ponte, em calçadas, em um hospital e em uma casa de liceu, algumas quantias. Vós decidireis se, por amor dessas quantias, deixará o Piauí de conquistar pelo comércio, pela agricultura, pela indústria, somas maiores que poderão em pouco tempo dar-lhes uma Capital mais rica, mais cômoda, mais civilizada e mais conveniente a direção dos negócios públicos. [...] Deveis decidir de uma vez se é útil, exequível a mudança da Capital. *ibid.*. Ver esta fala transcrita na íntegra em CHAVES, *op cit*, nota 117.

ora das municipalidades precisou esperar o esforço dos habitantes da Vila Nova do Poti na obra de sua edificação. Os potienses, por sua vez, voltados para o futuro, objetivando a criação da nova cidade que abrigaria a capital do estado não mediam esforços. Na prática, entretanto, tendo em vista a busca do “novo”, do “promissor”, mostraram-se influentes em prover uma orientação geral para a efetiva ocorrência do desenvolvimento local e quiçá regional. E a resposta dos cidadãos potienses foi além das expectativas do Presidente Saraiva que na fala de 03.07.1851 declarou,

[...] O resultado de tudo isso foi além das minhas esperanças, porque nunca acreditei que, em menos de seis meses estivessem em construção perto de trinta habitações e, ainda mais, que os mesmos habitantes da Vila Velha, que ali tinham elegantes casas, se resolvessem a deixá-las para construir em novo local, hoje geralmente chamado Vila Nova do Poti...

Logo após a Assembléia de 1851 o Presidente Saraiva visitou a Nova Vila do Poti, instalando a Câmara Municipal e demais repartições públicas.¹²⁷ Antes, porém, de deixar a cidade de Oeiras, conforme Pe. Chaves, (1987, p.28), o presidente “tomou medidas necessárias e precauções para a sua segurança individual, uma vez que, tinha sido informado de que se formava um plano de atentado contra a sua pessoa. Contudo deixou assinado o Decreto da mudança da capital”. Efetivamente instalou-se a nova assembléia em 01.07.1852, no dia 21 do mesmo mês foi baixada e promulgada a Resolução nº. 315¹²⁸ que autorizou a transferência da capital para a nova vila do Poti, elevada desde logo a categoria de cidade com o nome de Teresina.¹²⁹ e com foros de capital. Ao chegar a Teresina tomou com rapidez todas as providências necessárias para a transferência imediata da máquina administrativa da Província. Os primeiros dias, na nova sede, a capital sofreu as deficiências naturais de uma mudança apressada. No dia 16 do mesmo mês, o presidente José Antônio Saraiva dirigiu Circular a todos os presidentes de Província do país, nos seguintes termos: “Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que o corpo legislativo provincial autorizou pela Lei nº. 315, de 21 de julho do corrente ano, a transferir a capital desta Província para a nova cidade de Teresina, e que dei já execução a essa lei, pelo que me acho residindo nesta cidade à disposição de Vossa Excelência”. Por meio de outra Circular, datada de 21.10.1852, fez nova comunicação às Províncias do país, noticiando o encerramento definitivo da mudança da capital “comunico a Vossa Excelência que esta

¹²⁷ Efetuara a mudança estribado pela Lei nº. 140 de 01.12.1842.

¹²⁸ Ver Arquivo Público do Piauí – Teresina-PI; CHAVES (1987), NUNES (1966, 1974).

¹²⁹ Conforme a literatura local este nome foi dado em homenagem a imperatriz do Brasil, D. Teresa Cristina.

Província está em paz, e que se acha completamente transferida para esta cidade de Teresina a capital da Província e funcionando regularmente todas as repartições públicas”.¹³⁰

Foi assim que nos primeiros anos da segunda metade do século XIX o Piauí assistiu ao “mais significativo deslocamento da gestão do poder das elites agrárias do centro para o norte da província do Piauí”. (NUNES E ABREU: 1995, p.97) Este deslocamento se fez pautado na intenção de se implantar navegação a vapor no rio Parnaíba e se consolidou pelo propósito que orientou a mudança da capital de Oeiras, do centro da Província, para a recém-criada Vila do Poti, localizada à beira-rio Parnaíba. Os motivos e objetivos utilizados para essa transferência, pouco se desviara, dos projetos anteriores, pelo menos em essência. A princípio assemelharam-se claramente ao repertório, antes tomado de empréstimo dos discursos proferidos desde o período colonial em que as barreiras naturais como estradas ruins, distâncias, lamaçais eram considerados obstáculos que dificultava a expansão do lugar e o desenvolvimento econômico. Estes discursos, em sua maioria, identificavam na navegação a vapor o elemento que provocaria uma diferenciação, uma ruptura temporal, um futuro promissor e uma nova ordenação econômico-espacial. Entendiam que essa seria a incessante condução apropriada, navios a vapor, para que todas as fronteiras pudessem ser atravessadas de tal modo que todos, unidos, formassem uma terra totalmente sulcada por caminhos. E a ‘nova capital’ seria como uma panacéia. Como diz Bonfim e Santos Júnior (1995, p.48), “viria resolver os problemas crônicos do território, desde o início de sua colonização, a dificuldade de comunicação e, portanto o isolamento que Oeiras submetia a região”.

De fato, os empreendedores fincaram raízes no coração do vale e reuniram as forças do comércio, do governo e da construção que promoveria um projeto de desenvolvimento. Embora o influxo da população pudesse ser, no início, principalmente de trabalhadores, negociantes e de pessoas desocupadas ou ocupadas em tarefas secundárias, as habitações não tardariam a se expandir no núcleo ou em torno dele. Estamos, portanto, perante a uma notável realização cidadina que obedeceu a um plano ordenado para sua forma, mas que não fluiu por si só e sim pelas forças das circunstâncias políticas local e nacional. Surgia como um elemento de estratégia político-econômica. Talvez, pela primeira vez, na história do Brasil, uma cidade capital, surgia planejada e construída em função de uma estrada líquida e como elemento estratégico do “progresso”. Sentimos, aí, uma profunda relação entre semear e gerar. O resultado foi uma “nova cidade capital” onde seu

¹³⁰ Ver Relatório de 11.03.1853 de José Antonio Saraiva ao sucessor Simplício de Sousa Mendes.. Arquivo Público do Piauí. Teresina-PI.

princípio seria aplicado com rigor consciente e proposital na sua forma¹³¹ para ganhar, dinamismo, luz, brilho, enfim, vida. Como diz Lepetit (2001, p.295) “A forma da cidade é suscetível de ganhar mais vida que o coração dos homens”. As condições históricas que a fizeram nascer favoreciam tal procedimento.

Vê-se, ainda, que foram os primeiros estágios para uma satisfatória organização do espaço piauiense. Para Frémont, (1980, p.238), “A sociedade e o espaço estruturam-se a partir das cidades”. Certamente todas as transformações realizadas na organização do espaço piauiense referem-se a mudanças sociais e políticas que intervieram no próprio espaço. Para Isnard (1982, p.70-75), “a organização do espaço cria entre o homem e o meio laços místicos que realizam um íntima adaptação do social e do espacial”. No entanto, sabemos que não foi o espaço em si quem proporcionou o sentido, a finalidade, pois entendemos que o espaço é uma construção da sociedade, cuja produção não é só uma manifestação, mas a sua própria realização, como diz Isnard (1982, p.84). Até aqui esta constatação poderia nos parecer banal, mas cessa quando percebemos que a “nova cidade” tornou-se um instrumento primordial para antecipar, sugerir e condicionar mudanças sociais. Antecipamo-nos em afirmar que a nova cidade/capital foi, imediatamente, o elemento catalisador de toda a empresa, foi seu símbolo e sua perpétua afirmação. Aquela organização social estava vinculada às relações horizontais de integração espacial e comercial enfatizada às ligações estruturadoras e aos processos político e socioeconômico.

Concluimos que a transferência da capital de Oeiras para a cidade Teresina à beira-rio Parnaíba resultou de um processo justificado, político e socialmente, no fato de que o futuro da província se encontrava às margens do rio Parnaíba, região destinada a ser um

¹³¹ O processo de mudança empreendido pelo presidente Saraiva trazia em seu âmago uma concepção inovadora nos surgimentos das cidades brasileiras, o planejamento do traçado urbano. Ao contrário das antigas aglomerações que comumente surgiam espontaneamente, a cidade de Teresina concebida para abrigar a nova capital do Piauí, inaugurava uma regularidade planejada. Este plano previa sua extensão, tendo seu ponto central na Igreja do Amparo e a partir da qual deveriam se orientar todas as outras medidas de demarcação da cidade. Da grande praça da matriz fez sair três ruas, formando três quarteirões dos dois que existem na mesma planta e fazendo com que os arruamentos fossem cortados em ângulos retos. Assim o traçado das ruas em linha reta, cruzando-se umas com as outras, davam a forma de um tabuleiro. Mais tarde, diferenciando-se do seu projeto inicial seguia a legislação do Reino, adotada em outras regiões das Províncias. Crê-se que a planura do sítio onde se localizou contribuiu para sua ordenação espacial inicial. Assim sendo, Teresina foi a primeira cidade-capital planejada do Brasil seguida de Belo Horizonte, Goiânia, Brasília e por fim Palmas. Por volta de 1860, Teresina já cobria uma área de mais de um km de extensão na direção norte-sul... Na direção leste-oeste sua expansão se dava mais lentamente. Para o lado do rio Poti, as ruas findavam-se numa linha que corria irregularmente algumas dezenas de metros acima das praças da Constituição, hoje Deodoro, e o Largo do Saraiva, atual Praça Saraiva... Para o lado do Parnaíba nem todas as ruas chegavam ao rio. Evidencia-se a efervescência da primeira década de sua existência considerando os 49 habitantes que em junho de 1851 viviam na Chapada do Corisco, local escolhido para edificação da cidade, e em 1857 a população do município de Teresina já constituía-se de 11.820 hab. Por outro lado, Teresina expandiu-se rapidamente, pois, na segunda década já contava com 963 casas, sendo 433 cobertas por telhas e 530 cobertas de palhas. Ver CHAVES, op. cit. nota 117.

pólo econômico. A justificativa básica para sua efetivação foi econômica, uma vez, que constavam entre os projetos destinados a suplantar os problemas econômicos, a certeza de que a futura capital abriria espaço para a agricultura de exportação e promoveria a navegação a vapor. De fato, dado sua estratégica posição geográfica, “no espaço dos marinheiros do rio e/ou d’águas doces” do rio Parnaíba, e pelas condições oferecidas, tornou-se o ponto principal de convergência política, econômica e social da Província. Ela garantiu a rapidez do acesso de escoamento e o de uma via líquida completa de labor. Alvina Gameiro, no romance ‘A Vela e o Temporal’, credita o aumento dos rendimentos da família Fernandes à facilidade proporcionada pela nova capital instalada à beira-rio Parnaíba,

... os negócios renderam mais para os Fernandes..era só por mercadorias em balsas, facilmente construídas de talo de buriti e cobertas de folha de pindoba e destacar quatro homens para dirigir cada embarcação que, posta a correnteza do rio Parnaíba, descia ate a capital da Província poupando assim tempo, dinheiro e as penosas viagens dos arrieiros e da alimária. (GAMEIRO: 1957, p.51)

Para Felipe Mendes (1995, p.67), “o processo de transferência da capital é o mais expressivo movimento político-econômico destinado a situar a economia piauiense em função dos seus mais preciosos recursos naturais, que são as águas da superfície que compõe a Vale do Parnaíba”. Assim, sendo, esta transferência, de certo modo, foi uma tentativa de responder ao nível de uma dada razão e de uma dada estruturação. Evidenciamos que, a partir da efetiva transferência capital, a província do Piauí abriu-se a novas fronteiras. Sabemos que quando se tentam mudar de um lugar em busca de um estilo de vida mais satisfatório em termos de localização, de comunicação e de economia tendem-se buscar as fronteiras que por sua vez configuram-se também em lugar venturoso, de futuro promissor.¹³² Estas fronteiras são parte do esforço humano no sentido de criar um mundo social. Elas englobam desde as fronteiras políticas, passando pelas fronteiras demográficas até as chamadas fronteiras culturais, como diz Leandro Mendes Rocha (2001).

Vale dizer que a mudança da vila Poti para a beira-rio Parnaíba e a efetiva transferência da capital para si são vistos como uma grande obra. A cidade de Teresina tanto é uma comodidade física como um símbolo dos propósitos e unanimidades coletivos que as fizeram surgir. Por meio do seu domínio concreto, visível sobre o espaço, a cidade prestou-se às tarefas práticas de produção e à comunhão quotidiana das relações sociais. A cidade de Teresina é, antes de tudo, um resultado social. Este núcleo foi um ponto de apoio a diversas

¹³² Em nossa dissertação de mestrado fizemos uma reflexão que resultou no alargamento dos conceitos de fronteira. Ver GANDARA, op. cit. nota 29. Ver também AUBERTIM (1988), BARTH (1998), MARTINS (1986) etc..

levas migratórias, enquanto se criava uma sociedade peculiar por todo o vale. Ela é a representação da vida que (re)começa. Aqui o lugar beira-rio Parnaíba, surge como um espaço concreto em si que é apropriado, ocupado por grupos sociais. E mais: os limites do território não são imutáveis, pois somente o lugar concreto, é obvio, pode ser gerador de identidade sócio-cultural. “Sabemos que a configuração dos espaços se compõe de um conjunto de predicados fundamentais que estruturam sua identidade, tanto no sentido de sua maneira única de ser, quanto de sua semelhança com outros lugares”. (Kohlsdorf: 1996, p.208).

Vale ressaltar que a efetiva transferência da capital para a beira-rio Parnaíba foi muito significativa tanto na vida político-administrativa como sócio-econômica, com reflexos em toda a Província do Piauí. Sua materialização refletiu um dinamismo sóciopolítico engajado no tempo e um impacto considerável sobre o espaço parnaibano. Uma vez instalada à beira-rio Parnaíba, a capital Teresina, teve como consequência destacar e/ou provocar o papel que passou a ter, a partir de meados do século XIX, o centro-norte da província, principalmente, no que diz respeito à ocupação e transformação de seu espaço com os surgimentos e/ou ressurgimentos de povoados/vilas/cidades a beira-rio Parnaíba. De antemão, podemos dizer que a transferência da capital e a navegação a vapor foram as molas propulsoras que fizeram alvorecer “novas” tendências de surgimentos no Piauí, ou seja, o das cidades-beira-rio Parnaíba.

2.4 - NAS TRILHAS DO RIO PARNAÍBA: a Implantação da Navegação a Vapor

No Piauí desde o período colonial e com mais intensidade no Império processava-se a idéia de aproveitar o rio Parnaíba para uma navegação interior. A título de exemplo, temos o Presidente da Província Zacarias de Góis e Vasconcelos que em Relatório de 01.08.1845 opinou que a “navegação a remo e a vara deviam preceder a navegação a vapor, como experiência e para mostrar as fontes econômicas da Província”. Enfatizou que “só estrada de ferro ou navegação a vapor pelo rio Parnaíba seriam meio eficaz de trazer a todo o Piauí imensas vantagens”. E em relatório de 01.08.1845, salientou que o “rio hoje corre desprezado, e se estabelecida com regularidade a navegação, algum dia mudaria a face das cousas na Província, quanto à sua riqueza e prosperidade...”. E, depois, em Relatório de 11.02.1846, lamentou “não temos estradas, senão trilhas. [...] Encurtaí as distâncias...”.

No decorrer da segunda metade do século XIX, a Província do Piauí, passava por certas transformações, induzidas pela situação brasileira e/ou mundial. Devido à reorientação do eixo econômico e das correntes de comércio divisaram um rumo para seguir

as mercadorias piauienses, “descendo pelo Parnaíba os algodões, os couros, e mais produtos da Província, e não pelo Itapecuru, dar-se-ia às forças produtivas da Província a direção que era conveniente”. (SANTANA: 1964, p.74) Antes de tudo, tirar de Caxias o seu comércio com o Piauí por meio da navegação a vapor no rio Parnaíba era um imperativo além de tornarem mais fáceis as relações políticas e comerciais com a Corte e demais centros do Império e de outros quadrantes, assegurando, assim, conveniente direção aos produtos agrícolas. Ocorria que a Província do Piauí se abastecia de todos os gêneros de importação por meio de Caxias-MA. Assim sendo, ao Piauí interessava por força mesmo da estrutura de seu comércio, libertar-se do Maranhão. Para nós, este foi um dos fatores que impulsionara o aproveitamento do rio Parnaíba e conseqüentemente a implantação da navegação a vapor. A respeito da dependência dos comerciantes do Piauí com o Maranhão, o presidente da província, José Antonio Saraiva na Fala de 1851 enfatizou,

A dependência dos negociantes do Piauí para com os do Maranhão, sob cuja tutela tem até hoje vivido nosso comércio, o poder da rotina, o adiantamento da navegação no Itapecuru, e, sobretudo a superioridade do porto da cidade de São Luís sobre o de Parnaíba, não consentiram até hoje, a emancipação do comércio da província, e conseqüentemente o seu abastecimento pela cidade de Parnaíba.

Evidenciamos em nossas pesquisas que, no Piauí, a mudança da capital, a implantação da navegação a vapor, a construção do porto e a criação da Alfândega foram temas de reivindicações por toda a primeira metade do século XIX e se acirrou na década de 1850. Objetivava a integração da Província no contexto nacional com maior desenvolvimento econômico e uma perspectiva de libertação do comércio da praça de São Luís. Como a navegação a vapor era naquele período um dos elementos mais representativos dos novos tempos e sua chegada a determinada localidade provocava mudanças positivas no escoamento das produções e nas comunicações se tornou um imperativo. Embora considerações de ordem política e estratégica recebessem peso preponderante na definição das principais medidas a serem tomadas pelo governo provincial, a rentabilidade econômica constituiu-se matéria de crescente preocupação por parte de seus promotores. Na análise os jogos, as pressões e os potenciais que exerceram sobre as políticas de intervenção ao rio Parnaíba e as da implantação da navegação a vapor podem-se evocar uma estrutura dialética. Dialética da montante e da jusante, da passagem e do obstáculo, do leito vivo e dos arredores, dialética enfim de suas beiras e de seus utilizadores. Controlar e/ou melhorar o recurso das águas parnaibana era toda primazia. Assim o funcionamento eficiente do sistema dependia basicamente de uma orientação adequada no sentido de dinamizar o espaço e fazer a via líquida plenamente navegável. Como argumentou Henri Lefebvre (1976, p.25), “o

espaço desempenha um papel ou uma função decisiva na estruturação de uma totalidade, de uma lógica, de um sistema”.

Sabemos que as políticas de interesses imperiais no estado do Piauí se fizeram presente por meio dos governos provinciais. Partindo deste pressuposto a solução dos problemas locais era colocada dentro das perspectivas nacionais, ou seja, atendendo às modificações impostas pelo desenvolvimento brasileiro. Assim sendo, o presidente, ora indicado, José Antonio Saraiva, proclamara a urgência em fazer daquele rio uma via navegável e, conseqüentemente uma estrada líquida que ativaria o comércio, para cujo fim efetuou-se a mudança da capital de Oeiras para as margens do dito rio. Sabe-se que a cidade nova foi, por excelência, a expressão dos poderes sobre um ambiente anterior mais ou menos ocupado, com o objetivo de aí instalar uma população, com condições mais adaptadas ao “grande” objetivo, almejado e procurado por quem tomava as decisões. Seria mesmo dizer que a nova cidade-capital assumia a missão de concretizar, de certo modo, a síntese dos conhecimentos sobre o processo em curso. Seria ela quem conseguiria dar alma ao novo lugar, uma alma forjada ao longo de tanto tempo, noutros lugares. Ela deveria ser a expressão espacial de uma concepção retirada da observação histórica e da ideologia política em curso no país. Pretendeu, ainda, despertar as forças produtoras da Província e promover seu comércio direto com a Europa, libertando-a de São Luís-MA. Para atender tal intento constituíram comissões para estudar os problemas/obstáculos que entorpeciam a navegação no rio Parnaíba.

Nas primeiras décadas do século XIX já se falava da necessidade de proceder-se ao exame dos rios brasileiros e fazer melhoramentos. Considerava que sem esse exame e a inspeção científica das estradas era impossível organizar projetos praticáveis e adotar medidas econômicas exequíveis que dessem impulso ao comércio, a navegação, indústria e agricultura. Numa palavra, alcançar maior grau de prosperidade. Reconheciam que um sistema de transportes que exigiria a execução de importantes obras hidráulicas, estradas de ferro, rodovias, embarcações, etc., representava na época despesa exorbitante. E se a maioria dos rios brasileiros não se encontrava economicamente explorada era porque não realizava um plano geral de aproveitamento das vias fluviais. Assim sendo, foi um problema do estado e um dos pontos de programa do governo nacional, a limpeza e o aproveitamento dos rios brasileiros. Conforme relatório do Ministério da Agricultura (1894, p.448-449) “os poderes públicos dispensavam a mais séria atenção às vias fluviais do imenso território da República”. Nele enfatizou que “não pequeno tem sido os sacrifícios feitos com os melhoramentos de alguns rios praticáveis e com subvenções a empresas fluviais”. E afirmou

que “todos os grandes rios brasileiros, atravessando vastíssimas regiões e vencendo diferença de níveis consideráveis entre seus pontos extremos, oferecem longos trechos encachoeirados, onde se faz mister a ação poderosa dos processos científicos para serem adaptados a navegação regular”. Em seguida faz uma lista dos rios que vinha sendo efetuado melhoramentos, entre os quais figurou o “rio Parnahyba”. Demonstrou, ainda, que o governo se empenhava nos melhoramentos dos rios afirmando,

...convicto das vantagens que devem provir para o commercio e para a lavoura o emprego dessas vias naturaes de comunicação, tem-se esforçado o Governo Federal em desenvolver melhoramentos dos nossos principais rios, havendo sido nesse empenho acompanhado por alguns dos estados da União, que também teem empregado esforços em prol da navegação interior. (Relatório do Ministério da Agricultura, 1894, p.448-449)

Vários estudiosos foram unânimes em salientar o valor básico das “estradas que andam” e, conseqüentemente, a necessidade em proceder a estudos de reconhecimento e melhoramentos das vias navegáveis. Em relação ao rio Parnaíba, Odilon Nunes (1972, p.130) informa que, “após o começo da navegação a vapor foram empreendidos vários estudos do rio Parnaíba e seus afluentes”. Mas vimos que muitos desses estudos antecederam ao início da efetivação da navegação a vapor. A título de exemplo, temos o Ofício nº. 05 de 08.07.1853, que incumbia João Nunes de Campos em apresentar “minucioso relatório de estudo sobre o rio Parnaíba para navegação de barcos a remos e a vapor, da confluência do Canindé ao Igarauçu, cuja barra cumpria também examinar para opinar com o fim de atender a solicitação dos membros da comissão”. Já no ofício de 05.05.1854 o Presidente Antônio Francisco Pereira de Carvalho enviava ao ministro do Império o relatório de João Nunes sobre o exame que procedeu no rio Parnaíba, desde o Igarauçu até Teresina com o fim de ver se o rio se prestaria a navegação a vapor. No ofício expedido pela Capitania dos Portos de Parnaíba, de 19.12.1855 ao Vice-Presidente da Província Balduino José Coelho informa “tendo examinado o rio Parnaíba desde o lugar denominado boca do Igarauçu até a Barra da Canárias, e daquela ate a Barra da Amarração”. Esclarece, antes de tudo, “ que na mencionada boca do Igarauçu de onde as águas correm pelo braço do mesmo nome e que banha esta cidade, existe uma grande coroa no meio do rio, que torna o canal que vem para esta cidade muito estreito, e o mesmo acontece no que vai pelo Parnaíba a Canárias”. Em seguida adverte, “temos mais abaixo do Igarauçu, no braço que vem para esta cidade, um grande baixo, no lugar denominado Maria Perigosa, em que qualquer barca, por pequena que seja, encalha na baixa mar das marés. Além da coroa que acima falei, existem outras ilhas no rio Parnaíba, que deságuam em Canárias, e outras pelo braço do Igarauçu...”. Enfatiza, “V.Exa. sabe que pelo dito braço do Igarauçu é por onde

se faz o comércio desta cidade... a necessidade que há de se melhorar o rio é tão palpitante, que não errarei em dizer que se não se tomarem prontas providências, ficará esta cidade privada de sua navegação, e por onde faz o seu comercio”. Em seguida faz sugestões de melhoramentos.

Entre os melhoramentos, citarei alguns..., e vêm a ser a abertura do boca do Igarçu, para que as águas tenham maior força, a remoção dessa ilha, que lhe fica em frente, e sobretudo a exploração do mesmo rio, a fim de resolver muitos obstáculos, [...] causa principal da grande diminuição das águas... de um furo que se acha acima da boca do Igarçu, o qual foi aberto para dar melhor direção às águas do Parnaíba, e ao mesmo tempo encurtar a distância. Este furo, conquanto não esteja colocado na direção mais vantajosa, todavia se este for aperfeiçoado, podem-se obter muitos melhoramentos. Era de grande utilidade uma barca de escavação, porque, só com esta, se poderia obter um resultado satisfatório, no que toca a profundidade do Rio.

Mais tarde, com a mudança da capital, medida primordial que aceleraria a necessidade de regularidade de transporte continuava os discursos em torno de providências para a implantação da navegação a vapor como primeira necessidade para a Província. O Presidente Antônio Francisco Pereira de Carvalho,¹³³ em 1854, enfatizava que a navegação a vapor pelo rio Parnaíba era objeto que merecia a mais séria atenção do governo Imperial. Justificou, que uma vez estabelecida, duas províncias tirariam grandes vantagens, a do Piauí e a do Maranhão, as quais pertencem e dividem.

Segundo informações que tenho colhido o rio é navegável em grande extensão sem que ofereça sérios embaraços, e conquanto não tenha havido uma exploração científica do mesmo em toda sua extensão, com o seria para desejar, contudo posso asseverar a V. Exa. ser ele um dos grandes rios do país, sendo muito favorável ao fim da navegação a vapor... Ofício de 16.02.1854.

Acrescenta baseado no relatório do engenheiro João Nunes, que o rio nos lugares mais rasos conservava três palmos e meio de águas e que no trecho estudado não se encontravam cachoeiras e nem mesmo pedras. E anexa o referido relatório sobre o exame procedido no Parnaíba desde o Igarçu até Teresina com a finalidade de ver se o rio se prestaria à navegação a vapor. Ele concluiu este ofício se referindo a uma circunstância, por ele, considerada lisonjeira, ou seja, de terem descido na estação invernosas balsas conduzindo diversos produtos. “[...] sem que esses que assim empreenderam pela primeira vez uma viagem tão ousada e desconhecida, tivessem encontrado dificuldades sérias, como mo declararam verbalmente”.¹³⁴

José Antônio Saraiva direcionado ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império,¹³⁵ escreveu seu relatório como se quisesse abrir caminhos nas águas que rasam, para fazer uma navegação providencial no rio Parnaíba. Pediu permissão para apresentar as

¹³³ Ofício de 16.02.1854, do Presidente Antonio Francisco Pereira de Carvalho enviou um ofício ao ministro do Império. Arquivo Público do Piauí

¹³⁴ *ibid.*

¹³⁵ SARAIVA, *op. cit.*, nota 45.

idéias obtidas sobre essa navegação ao estudar as dificuldades e as causas que impediam a navegação até então.

...Não posso bem designar o ponto de partida do Rio Parnaíba, mas não erro dizendo que ele merece atenção... O rio Parnaíba, do lugar denominado Mulato, onde me embarquei, até a cidade do mesmo nome, percorre uma extensão de 130 léguas pouco mais ou menos. Em toda esta distância conserva no tempo das mais rigorosas secas um leito profundo que se presta facilmente até a navegação a vapor. Os obstáculos que se devem opor a essa navegação são os seguintes: Mudança anual no canal do rio; Grande correnteza; Baixios; Pedras no leito do rio. São esses os obstáculos que esmorecem e definham a navegação do Parnaíba.

No afã de enfatizar suas impressões minimiza os problemas apresentando possíveis soluções para uma efetiva navegação. Sob seu ponto de vista e por meio de suas próprias palavras convida a ver “até que ponto é de reear esses obstáculos”. Mudança de canal. Corrente forte do rio. Baixios. Pedras no leito do rio.¹³⁶ Em seguida teceu considerações das razões pelas quais a navegação não houve maior incremento atribuindo ser a Província do Piauí, em quase toda a sua extensão, ocupada por fazendas de criar e o gado vacum e cavalar serem a produção mais importante constituindo, quase exclusivamente, a sua riqueza principal. Quanto à agricultura argumenta que “a agricultura oferece uma cifra bem diminuta em sua exportação, que não excede de cento e trinta mil arrobas de algodão, couros e outros objetos”. Enfatiza,

A navegação, pois não podia e nem poderá esperar nada de importante das tendências naturais e espontâneas da produção da Província... A primeira causa, pois de não haver sido até hoje o Parnaíba navegado não está nos obstáculos da navegação, porém encontro-a eu na superioridade dos capitais empregados na criação de gado sobre os destinados a pequena agricultura da Província. Essa pequena agricultura... segue a rotina e envia os seus produtos ao Maranhão pelo Itapicuru, de maneira que se não existisse essa navegação, aumentar-se-ia a necessidade do Parnaíba, e este se constituiria logo importante pela navegação, seguindo-se a isso tornar-se a cidade de Parnaíba um ponto para compra de tais produtos e um depósito de mercadorias estrangeiras que subiriam o rio para fornecer toda a Província. É, pois também uma

¹³⁶ Mudança de canal – pequena como é, a navegação tem criado práticos que conhecem perfeitamente a mudança operada, anualmente, no leito do rio. Suponha essa navegação mais crescida e há de pensar comigo que é isso um obstáculo para quem quer uma navegação sem dificuldade alguma. Desci sessenta léguas e não reconheci praticamente tal obstáculo, pois o diretor da barca em que ia não achava grande ciência conhecer o canal, e eu mesmo, em pouco tempo, aprendi a conhecê-lo pela diferença das águas. Corrente forte do rio – Essa presentemente a maior dificuldade da navegação do Parnaíba. [...]Se tivéssemos espírito empreendedor, se não fôssemos tão rotineiros, o Parnaíba estaria hoje com navegação crescida. Isto já o sentia e dizia o primeiro governador desta província quando previa o aumento do comércio de couros e outros objetos, que só a navegação poderia dar ao Piauí. Baixios – Os que existem, de areia, tem de 4 a 4 palmos de água e se não estendem muito. Os que provêm do leito pedregoso do rio de ordinário tem aquela porção de água e nenhum inconveniente grave oferecem a navegação de gabarras, que carregam mil arrobas. Para a navegação a vapor o inconveniente não é pequeno, porém desapareceria mediante os meios empregados pela ciência para os remover. Em nenhum deles (me dizem) tem os baixios precisão de balsear a carga para canoas, como acontece no Itapicuru. Pedras no leito do rio – Esse mal é também um dos maiores, porque, nulificado de dia, à noite os barqueiros se arreceiam bem das pedras e deixam de navegar a tais horas. É de crer que o aumento da navegação, antes mesmo de se ampliar o rio, torne mais práticos os navegantes e estes possam, mediante certos meios de cautela, navegar à noite e muito principalmente com luar. Creio, além disso, que maiores lucros fariam acabar com tais receios. Tais são, Exmo Sr., os obstáculos que entorpecem a navegação de um dos melhores rios do Brasil. Grifos nossos SARAIVA, op.cit. nota 45.

das causas a existência já da navegação do Itapicuru e o grande mercado do Maranhão; circunstâncias estas que não influiria tomadas certas medidas que possam trazer em resultado a ida dos algodões para a cidade de Parnaíba, onde existe já uma Casa Inglesa que os compra pelo preço do Maranhão. [...] A presença do governo ali só por si traria resultados imensos para a navegação. A causa última e maior de todas que aponto como a que mais tem concorrido para que a Província não possua já uma navegação importante, e não esteja emancipada no mercado do Maranhão, é a existência da Capital no lugar mais impróprio e mais inconveniente de toda a Província. [...] Desejaria mostrar a V.Excia o quanto deve lucrar a navegação do Parnaíba com a mudança da Capital para aquela localidade. Grifos nossos

Posteriormente o presidente Frederico de Almeida e Albuquerque, em ofício de 29.12.1855, denuncia ao Ministro do Império os empecilhos que tolhem o desenvolvimento da Província, dando como causa básica a falta de transportes e no ensejo atribui alta importância à navegação do Rio Parnaíba.

...a primeira necessidade desta Província é a navegação a vapor do rio Parnaíba assunto esse que já hei de tratar, por vezes ocupado a atenção de V Exa. Algumas medidas tenho tomado para esse fim, auxiliado pela Assembléia Provincial que trata de habilitar-me com todos os meios próprios e contando com a cooperação do governo Imperial espero obter resultado. Sem que, pois se adote o melhoramento de que trato por certo esta Província não sairá do estado deplorável em que se acha, de atraso e pobreza; entretanto por seus recursos naturais e suscetível de progresso”. (Ofício de 29.12.1855. L.237 p.79v. Arquivo Público do Piauí)

Este presidente traçara à Assembléia Legislativa, em relatório de 22.08.1856, um panorama social-político e econômico da Província apontando causas e efeitos de seu “atraso”. Dentre as suas falas concita a criação do espírito empresarial, a conjugação de todos os esforços para o soergimento econômico da Província, e sua integração no conceito nacional justificando que “os interesses econômicos de um País tem entre si uma verdadeira afinidade, prendem-se todos uns aos outros, e formam uma grande cadeia, de modo que para se poderem promover uns, é mister que se faça progredir todos”. Apesar de consignar na Lei Orçamentária boa verba para a navegação, este presidente, como diz Odilon Nunes (1974, p.115) “que tão lucidamente interpretou a conjuntura piauiense, pouco fez de positivo”.

Com o correr dos anos, porém, se fazia imperioso estimular a navegação a vapor no leito do rio Parnaíba que se apresentava como a única solução para os problemas das comunicações e da expansão comercial piauiense. Assim sendo, a implantação da navegação a vapor e os meios para tal eram as bases comuns de um movimento regionalista que entendia ser o rio Parnaíba o eixo da economia piauiense. Deve-se considerar que num período em que estava ultra-acentuada a promoção e o desenvolvimento dos transportes para o alargamento da base econômica do país e da integração das várias regiões brasileiras, o reconhecimento da região (Piauí) como configuração básica de permanentes influências culturais e centro de atividades econômicas seria a base de todo o processo. O enriquecimento que a navegação a vapor no rio Parnaíba produziria, essencialmente,

integrar-se-ia no conjunto da riqueza e do desenvolvimento nacional trazendo o apregoado “progresso” ao estado. Isso se verifica num estudo de Agenor Augusto de Miranda publicado jornal do Comercio em 22.06.1932 quando diz,

... o rio Parnaíba que o corta de um extremo a outro, navegável em mais de 1200 kms de extensão, será o fator primordial de seu desenvolvimento econômico, via de comunicação líquida e barata, para levar ao Atlântico a produção sempre abundante das terras do seu vale fertilíssimo, onde podem a agricultura, as indústrias e os transportes conjugados, em surto metodicamente preparado, firmar o progresso do Estado. Grifos nossos

Assim, espaço e tempo juntar-se-iam para traçar as grandes linhas do terreno em paralelo com a navegação a vapor. Mas a situação em pormenor não é tão simples. Conjugam uma série de fatores econômicos, políticos e sociais e outros que modificam localmente, mais ou menos, o esquema geral. Antes de tudo, o efeito transporte far-se-ia acompanhar por fluxos de mercadorias ou de pessoas, mas a sua manifestação essencial seria a da acumulação. Sabia-se que a convergência de pessoas e de mercadorias traduz-se pelo traçado de vias de comunicações. Assim sendo, transitar pelas mais distantes regiões brasileiras tinha se tornado uma façanha e estava na ordem do dia. Havia a nítida preocupação em instituírem-se vias aquíferas para certa densidade de tráfego pensando que isso asseguraria largamente o futuro. No relatório do Ministério da Agricultura de 1867 esta idéia se faz bastante claro quando o ministro Manoel de Sousa Pinto Dantas diz:

Novcentas léguas de costa marítima, centena de léguas de águas internas navegáveis revelam claramente os destinos que a Providencia reservou ao Império e impõe aos altos poderes do estado o dever de attender com toda a solicitude para a indústria dos transportes por água, e principalmente para a navegação por vapor, modo mais aperfeiçoado de realisar-a. Com quanto a maior parte de nossas águas internas não estejam ainda sulcadas pelo vapor, e fora de duvida que, relativamente, possuímos já uma navegação fluvial por vapor bem extensa e importante” (Relatório do Ministério da Agricultura de 1867, p. 145)¹³⁷

O surgimento da navegação a vapor no rio Parnaíba não seria apenas o efeito do livre jogo de forças e necessidades locais, era o Estado quem dirigia a evolução. Chegamos assim a outro motivo, o político. Todo o Estado consciente de sua força e desejoso de assegurar-se desenvolvem a administração, implanta serviços e favorece ou tomam em mão instalações de meios de exploração e/ou de produção. Aqui se juntam, pois, o móbil político e o econômico. Política é também a decisão de construir capitais novas. Mas na decisão da construção de Teresina misturam-se preocupações econômicas e estratégicas. Política, econômica e social, esta concepção correspondeu a uma vontade de levar a capital ao lugar onde beneficiasse as “artes de fazer” do rio Parnaíba. Fazê-lo uma estrada fluída exigia

¹³⁷ Relatório Ministério da Agricultura. Ministro Manoel Pinto de Sousa Dantas. Publicado em 1868. www.crl.du/content.asp? Projeto de Imagens de Publicações Oficiais Brasileiras do Center For Research Libraires e Latin American Microform Project. Center for Research Libraires. Relatórios Ministeriais de 1821 a 1960.

conduzir a capital ao lugar em que se pudesse levar uma vida mais fácil e mais feliz. “Essas maneiras de fazer constituem as mil práticas pelas quais os usuários se reapropriam do espaço organizado pelas técnicas de produção sócio-cultural”. (CERTEAU, 1994, p.41)

A escolha do transporte fluvial era fatídica, já a questão de ser público ou privado poderia até parecer uma simples opção pessoal. Nada disso, era um problema político. Seria politicamente decidida e iniciada. Chegamos então, a situações paradoxais. Sabemos que a função principal do “moderno” desenvolvimento piauiense sugerido com a navegação a vapor, estaria nos serviços do comércio e depois na indústria que se dariam ambos, primordialmente, pela iniciativa privada. Aí se encontra dois grandes motores, o comércio e a indústria, não mais como uma sucessão histórica em combinação global, mas, como resposta a uma época específica. Teoricamente a indústria permitiria efeitos globais em relação à região, pois podia transformar produtos locais e redistribuí-los, o que implica um maior ou menor recrutamento de mão-de-obra nas localidades vizinhas e conseqüentemente, uma redistribuição dos resultados dentre, sensivelmente, a do perímetro considerado. É, pois, muito difícil avaliar de maneira exata as pretensões que abarcam todos os aspectos políticos e/ou econômicos, pois em todo processo há também os custos sociais. Por fim, e é para nós o fato fundamental, havia uma opção política tomada que queria suplantar os problemas econômicos da região e a navegação a vapor ao fundar-se no seu valor econômico associou os lugares beira-rio aos tipos de atividades de produção e de troca. Contudo a história do rio Parnaíba e da Navegação a Vapor no seu leito corresponde a uma encruzilhada onde grandes componentes políticos, econômicos, sociais e culturais se entrelaçam se fundem e cria um todo original que se explica dentro das circunstâncias históricas que envolvem a política nacional e conseqüentemente a local. Nesta perspectiva, analisar os mecanismos do tráfego que legitimou a denominação de estrada líquida fluída ao rio Parnaíba demanda esclarecer o processo de implantação, desenvolvimento e importância da navegação a vapor bem como suas implicações históricas.

2.4.1 – A Navegação a Vapor nas Águas Mansas e Profundas do Rio Parnaíba

*Parnaíbano solo de eflúvios fluviais,
rio pleno de embarcações em tempos áureos...
(Alcenor Candêira Filho In A Poesia Parnaibana, 2001)*

No Brasil, o primeiro ato regulador da navegação a vapor foi a Carta Lei de 29.08.1828 que rezava no artigo 2º que,

todas as obras, navegação dos rios, canais, estradas, pontes, calçadas e aquedutos que forem pertencentes à Província, capital do Império, ou a mais de uma Província, serão promovidas pelo

Ministro e Secretario de Estado dos Negócios do Império. As que forem de uma só Província, pelos seus presidentes em conselho, e as que forem do termo de alguma cidade ou vila pelas respectivas câmaras municípios.

Os seguintes foi o Ato Adicional nº. 1834 que declarou competir as Assembléias Legislativas provinciais legislar sobre obras públicas, estradas e navegação no interior da respectiva Província, que não pertencessem à administração geral do Estado. E a Lei nº. 422 de 15.01.1856 promulgada por Decreto nº. 632 de 18.09.1856 pelo governo imperial teve por fim fomentar a navegação a vapor.

No Piauí, os primeiros indícios que tivemos da navegação a vapor no rio Parnaíba, se deu a partir de 1852 quando o Conselheiro do Estado Visconde de Monte Alegre¹³⁸ escreveu ao Presidente do Maranhão sobre a “incorporação de uma ou mais companhias que tomem a si uma empresa de navegação entre as províncias do norte”. O presidente do Maranhão, por sua vez, se dirigiu ao presidente do Piauí¹³⁹ e, então, trataram de estabelecer navegação a vapor entre São Luiz e Fortaleza, com escala no porto mais próximo do Rio Parnaíba, ou melhor, na cidade de Parnaíba. O Ministro dirigiu-se, também, ao presidente da Província do Piauí sobre a empresa que deveria ser de iniciativa particular. E providenciaram ainda, junto ao ministro da Marinha, Zacarias de Góis e Vasconcelos, ordens para que se pusesse a disposição do governo do Maranhão um barco de guerra com o fim de visitar e inspecionar os portos a serem escalados pelas embarcações da companhia incorporada a ser fundada.¹⁴⁰

Antes, porém, a Resolução nº. 129 de 30.09.1841, autorizava o presidente da província a conceder privilégios exclusivos por 25 anos a qualquer companhia que estabelecesse um serviço de navegação em todo o rio Parnaíba, por meio de barcas a vapor. Iniciara contemporaneamente a esta resolução uma longa campanha pelo transporte regular de carga e passageiros ao longo do rio Parnaíba, mas não frutificou um ou outro.

A navegação a vapor no rio Parnaíba, efetivamente, teve início na segunda metade do século XIX, quando assumira o governo da Província, João José de Oliveira Junqueira (10.06.1857), e deu passos decisivos para sua implantação. Afirmou à Assembléia Legislativa que a navegação do rio Parnaíba era primeira necessidade da Província. E

¹³⁸ Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império

¹³⁹ Em Doc. de 03.12.1852 a José Antonio Saraiva. Arquivo Público do Piauí.

¹⁴⁰ O Presidente do Maranhão em Ofício de 16.02.1853 comunica que havia seguido para Parnaíba o brigue escuna Andorinha a fim de estudar as barras e determinar a que deveria abrigar o porto de escala dos vapores da companhia que se iria criar. E em Ofício de 23.02.1853, os membros da Comissão participam a Saraiva o recebimento de seu ofício e anunciam a chegada do barco de guerra que vinha desimcumbir-se de sua missão no delta do Parnaíba. E em Ofício 06. 06.1853, o comandante do brigue Pedro Tome de Castro Araújo – recebe pedido de informação sobre o Igarauçu. Arquivo Público do Piauí.

salientou, “estou disposto a empregar, sem perda de tempo a verba de 30:000\$000, votada para essa navegação, na aquisição de um vapor...” Informou que já havia tratado do assunto com o então Ministro da Marinha, José Antonio Saraiva, e que havia determinado a vinda de escravos das fazendas nacionais para a limpeza do rio. Como o exercício financeiro de 1856/1857 era findo conseguiu que a câmara aprovasse nova lei orçamentária para o exercício de 1857/1858 que consignou a verba de 30:000\$000 para o mesmo fim. A Lei nº. 427 de 07.07.1857, publicada e sancionada, expediu-se imediatamente os escravos das fazendas nacionais e homens livres para fazer a limpeza do rio Parnaíba de Teresina a Barra do Longá. A assembléia votou, ainda, a lei orçamentária nº.450 para o ano financeiro de 1858/1859 que concedia mais 15:000&000 para a navegação.

O presidente, então, oficiou¹⁴¹ o Ministro da Marinha e enviou-lhe cópias das Leis nºs. 427 e 450. Nesta oportunidade ressaltou que a Presidência estava autorizada pelo orçamento vigente e a do exercício seguinte a despender das quantias respectivas com a navegação a vapor. Mostrando-se desejoso em levar a efeito o melhoramento declarou que se “devia tratar da navegação a vapor no rio Parnaíba como um meio precursor e animador”. Explicou que desse pensamento partilhavam todos os piauienses. Assim sendo, deliberou “fazer construir ou comprar por conta da Província um pequeno vapor que venha encetar esta navegação e unir esta capital ao porto da Parnaíba, onde encontrando os vapores da linha pernambucana se unirá a todo o Império”. Alegou que somente na Corte existiam estabelecimentos próprios para a construção de um vapor ou pudesse aparecer algum pequeno vapor à venda com as dimensões e proporções próprias para navegar em “um rio que conquanto caudaloso..., às vezes no tempo das secas, oferece passagens de quatro palmos de água”. Solicitou ao Ministro que se encarregasse de ordenar a construção ou a aquisição do pleiteado vapor. Autorizou-o a contrair um empréstimo, em algum estabelecimento bancário da Corte, relativo ao valor do vapor e ao custeio de sua vinda até a cidade de Parnaíba. Argumentou que a “segurança de semelhante empréstimo para o estabelecimento mutuante é a maior, que se pode desejar isto é o credito de uma Província que nada deve e que tácita ou expressamente faz penhor das suas renda”.¹⁴²

¹⁴¹ Ofício de 05.09.1857

¹⁴² O Aviso de 03.04.1858 do Ministro da Marinha acusa o recebimento da importância de 40:000\$000 remetido pelo presidente João José de Oliveira Junqueira. E, junto com o aviso de 10.03.1858 recebe a Província o contrato firmado pela Intendência da Marinha com a Companhia da Ponta de Areia, de Mauá. (Lv. 177 p.8 e p.83. Arquivo Público do Piauí) Sobre a aquisição e construção do vapor Uruçuí, sua viagem marítima e todas providencias ver Relatório de 05.09.1857 no Arquivo Publico do Piauí e ou Odilon Nunes. Pesquisas para a Historia do Piauí vol. IV, 1974.

Assim foi adquirido o vapor Uruçuí que sulcaria pela primeira vez as águas parnaibanas. Este vapor havia sido construído pelo estaleiro da Ponta da Areia. Ao fim de seu pleito quando transferiu a presidência a Simplicio de Sousa Mendes anunciou que o navio a vapor Uruçuí havia partido do Rio de Janeiro em 09.11.1858.¹⁴³ Foi também no ano de 1857 que se expediu o primeiro regulamento para a praticagem das barras¹⁴⁴ e portos no rio Parnaíba, cuja navegação se inauguraria dois anos depois. No regulamento lê-se no trecho referendado pelo conselheiro José Andrade Saraiva, e mandado observar por aviso do ministério da Marinha, de 11.12.1857 “regulamento para a praticagem das barras do rio Parnahyba, na Província do Piauí, organizado, segundo o disposto nos artigos 91 e 92 das Capitânicas dos Portos, de 19.05.1846”.

Após longa e turbulenta viagem marítima o vapor Uruçuí chega a Amarração. A partir daí inicia sua viagem fluvial pelo Igaráçu atracando-se em Parnaíba a 31.03.1859, onde passou sete dias ancorado antes de iniciar sua primeira viagem rio-acima. O vapor Uruçuí após percorrer 14 léguas em 9 horas no dorso do rio Parnaíba chega a seu destino, ou seja, à capital da Província do Piauí. O jornal “O Propagador” nº. 66 veiculado em 27.04.1859 informou que na sua viagem fluvial quase não houve anormalidades de importâncias notáveis. “... Os tropeços encontrados foram passagens de pouca profundidade e grande numero de paus no leito do rio”. Informa, ainda, que o Uruçuí “encalhou nos Baixios da Barra da Corvina, donde saiu no dia imediato, e em Pintadas perdeu um ferro e houve pequeno desarranjo na máquina. Alcança Currálinho, onde demora de 13 a 16, em consertos. No mais foi tudo em ordem”. Este mesmo jornal na edição e na de nº. 67 informou sobre a recepção do vapor Uruçuí em Teresina¹⁴⁵.

Em Teresina foi festiva a recepção do Uruçuí. A bordo estiveram as pessoas representativas da cidade, inclusive o presidente Antonio Correia do Couto. Girândolas, salvas de artilharia atroparam as águas do Parnaíba. A banda de musica dos Educandos Artífices compareceu para dar mais alegria àquela gente. O povo correu às margens do rio para testemunhar o fato e em pouco uma passeata atraiu toda a população às ruas da capital.

Veiculou no Jornal “O Propagador” nº. 70, de 28.05.1859, uma matéria que nos informou sobre a viagem de retorno do vapor Uruçuí, sua carga e receita.

As 10hs do dia 24 de maio parte o Uruçuí de Teresina realizando sua viagem de regresso a Parnaíba. Ao porto da capital para solenizar o ato, compareceram o presidente, altas autoridades e grande assistência popular. Afora poucos passageiros [...] foram embarcados como carregamento do comercio 176 couros salgados, 150 meios de sola e por conta da Companhia 6

¹⁴³ Relatório de 30.12.1858

¹⁴⁴ Barras. *Sf* Entrada estreita de um porto geralmente obstruída. Foz de rio ou de riacho. Dicionário da Língua Portuguesa Melhoramentos. Barra: Entrada estreita de um porto. Foz de um rio ou riacho. Dicionário Brasileiro Globo.

¹⁴⁵ O Uruçuí realizou sua viagem de retorno a Parnaíba no dia 24 de maio do mesmo ano.

dúzias de tabuas de cedro. O barco seguia quase descarregado. Sua receita montou apenas 304\$940 nessa primeira viagem.

Já numa matéria intitulada “Notas Históricas” publicada no Almanaque da Parnaíba de 1951, Joel de Oliveira sobre o vapor Uruçuí relatou “... primeiro que vejo sulcar as águas do rio Parnaíba, mandado construir, por conta desta província, no estaleiro da Ponta d’Areia, no Rio de Janeiro”. E passa então a descrevê-lo, “tem a força coletiva de 24 cavalos, com 126 pés ingleses de comprimento. [...] O seu custo foi de 48.000\$000”. E Monsenhor Chaves (1952, p.93) sintetizou “era um barco bonito, bem construído, deslocando 80 toneladas. Tinha casco de ferro, máquinas de baixa pressão, força coletiva de 24 cavalos, 126 pés ingleses de comprimento na linha d’água, 14 de boca na caverna mestra, 5 e 3 polegadas de pontal e 21/2 pés de calado”.

Esta foi a viagem inaugural da navegação a vapor na via líquida parnaibana, que não aconteceu sem paradas nem tropeços. Era um grande resultado para um percurso que até então não tinha melhoramentos. Além disso, esta viagem foi a oportunidade de se experimentar as sensações de uma viagem a vapor admirando belos panoramas e as belezas naturais do vale. Foi ainda, a viva sensação que se havia superado com maestria as adversidades da natureza e estavam aptos a empreender novas conquistas. Com a inauguração do caminho líquido comemorava-se os progressos do Piauí, mas tinha um significado maior, era a maneira que o inscreveria na grandeza do país. Politicamente, foi o primeiro passo que faria do Piauí, um estado forte e competitivo, e colocá-lo-ia no patamar de desenvolvimento econômico que tanto se desejava e, efetivamente, seria a navegação a vapor quem o geraria.

No momento em que a Província do Piauí passou a contar com a navegação a vapor condensou e intensificou o desejo de ingresso numa economia capitalista. Era como se delineasse o futuro e fizesse entrever o “progresso” desejado. A inauguração da navegação a vapor se mostrava num momento privilegiado em que fulguravam as esperanças como certezas e todas as possibilidades ganharam dimensão de realidades. Uma confiança no progresso piauiense acometia a todos que vivenciaram a viagem inaugural do vapor Uruçuí. O tempo de espera pela navegação a vapor no rio Parnaíba certamente se tornava um passado distante a partir daquele momento sublime em que o vapor Uruçuí passava diante dos olhos daqueles expectadores. Agora as distâncias poderiam ser percorridas sob novos parâmetros e isso teria efeito no cotidiano da vida piauiense, e mais acentuadamente, nas vidas beiradeiras, além dos reflexos que geraria nas políticas públicas e na maneira como se conduziria a economia piauiense e o futuro da Província. A realização de tal obra

representava um maior domínio do tempo e do espaço, fundamental para inaugurar uma temporalidade regida pelo capitalismo e pelos meios “modernos” de vida.

Estava, portanto, oficialmente inaugurada a navegação a vapor no rio Parnaíba. O Piauí, província tradicionalmente ligada à criação de gado, inaugurava uma nova fase deslumbrando novos horizontes tanto para os meios de transportes quanto para comunicação. E os sucessivos presidentes da província acentuariam o interesse da navegação a vapor no rio Parnaíba que segundo a memorialista Josefina, “era uma velha aspiração não só das autoridades como das populações, notadamente as que habitavam as margens do caudaloso rio”. E o rio Parnahyba, cujas águas mansas e profundas levavam a abundância e o conforto por muitas e dilatadas léguas, era o grande manancial donde jorraria a grandeza e a prosperidade desejadas como foi salientado, em 1806, pelo Governador Carlos Burlamarqui. Nesse sentido a inauguração da navegação a vapor tinha algo de majestoso. Uma magia característica da modernidade que envolvia as inovações técnicas, uma espécie de recomeço que já se portava como “redentora” no ato inaugural.

2.4.2 - As Companhias de Navegação a Vapor nas Águas Parnaibanas

A concretização da estrada líquida fluída na medida em que era encarada como inauguradora de novos tempos na Província carregava em si o germe da redenção econômica. E isso seria potencializado com as próximas providências políticas. Foi, ainda, no governo de João José de Oliveira Junqueira (1857-1858) que se iniciou a fundação de uma companhia que deveria explorar a navegação no rio Parnaíba. Em 04.10.1858, ocorreu a primeira reunião para este fim e passou-se a colher assinaturas para as ações. Segundo Pe Joaquim Chaves (1987, p.90) “o movimento de assinaturas foi tão rápido que a 27 de novembro estavam subscritas 800 ações, inclusive 146 tomadas pela província”. No relatório de 13.10.1858 anunciou ao Ministro do Império que intentava fundar uma Companhia de Navegação, confiada a empresários da Província. Neste mesmo relatório mencionava que a exploração e limpeza do Parnaíba já haviam sido feitas, e informava que tinha chegado de Liverpool por intermédio da empresa Singlehurst Nicholson & Companhia, 50 toneladas de carvão de pedra e estava a lenha disposta à margem do rio, material necessário para combustível de fornalha. Naturalmente que se podiam usar os recursos da região, ou seja, a lenha retirada das matas do vale. O que foi feito mais tarde.

Logo mais foi declarada e incorporada a Companhia¹⁴⁶ que teria o compromisso de cumprir função política e social à Província. O decreto imperial de nº. 2.794 de 16.09.1862 deu aprovação aos estatutos da Companhia que se organizava. Antes, porem, em 24.11.1861, o governo da Província havia contratado com a Companhia de Navegação do Rio Parnaíba, o serviço regular da navegação a vapor mediante algumas bases, entre elas:

- Fazer a navegação nos 18 primeiros meses somente entre a Capital e a cidade de Parnaíba, tocando nos pontos intermediários de União e Repartição e nos que entendesse conveniente e depois daquele tempo em qualquer ponto acima da Capital empregando no serviço da navegação barcos a vapor com a força nunca inferior a 24 cavalos, mediante um privilégio exclusivo de vinte anos.
- Seriam empregados barcos a vapor com força nunca inferior a 24 cavalos. Cessão do Uruçuí a mesma Companhia que deveria construir no prazo de um ano dois barcos para reboque, levantar armazéns nos pontos de escala, fixando ainda outras condições.
- A passagem não excedia a quinhentos reis por légua, rio acima, e quatrocentos reis rio abaixo. O transporte de mercadorias custaria ate seiscentos reis rio acima e quinhentos reis rio abaixo. Militares em serviço, presos da justiça teriam 50% de desconto. O governo teria direito a uma passagem em cada viagem redonda.

Em contrapartida, porém, obrigou-se o governo a prestar-lhe uma subvenção mensal¹⁴⁷ e solicitar do governo Imperial uma subvenção pelos cofres gerais e bem assim à Província do Maranhão, pelos benefícios que a navegação lhe proporcionava. Com este contrato percebe-se que o presidente da Província deixava intrínseco, nas instruções, que o objetivo principal da Comissão estava relacionado à exploração da via fluvial para o aproveitamento econômico. De qualquer maneira, como os transportes e o mecanismo de tornar a via plenamente navegável eram de custos elevados, tinham mesmo que ser subvencionados pelos poderes públicos, quer diretamente sob a forma de subsídios, quer indiretamente, tomando esses poderes a seu cargo a manutenção das vias. A decisão política era, pois capaz de tudo orientar segundo os seus pontos de vista. De qualquer modo, a par dos custos sociais, de avaliação difícil, torna-se necessário apontar condições concretas e mensuráveis que em geral, as ligações representadas pelas comunicações são essenciais para o funcionamento da entidade considerada e, esta por sua vez, contribuiu para lhes sustentar e até aperfeiçoar a estrutura comercial do vale parnaibano.

Devemos admitir que com a inauguração da Companhia de Navegação a Vapor do rio Parnaíba foi evidente um relativo crescimento do comércio e das finanças o que denotava um ritmo de desenvolvimento. No começo da década de sessenta, assiste-se um

¹⁴⁶ Em 21.12.1858 enviam ao Ministro do Império ofícios acompanhados do Estatuto e participam que havia subscritas 1140 ações.

¹⁴⁷ Subvenção mensal de 2:000\$000 enquanto tivesse um só vapor, e de 2:500\$000 quando possuísse dois, solicitar do governo Imperial uma subvenção pelos cofres gerais e bem assim à Província do Maranhão, pelos benefícios que a navegação lhe proporcionava. Já o Governo imperial concedeu uma subvenção mensal de 1:000\$000. (Aviso de 25.05.1859)

desalento ameaçar as energias, mas logo depois se reacendeu. E, o Piauí parecia viver uma fase de euforia. A Companhia de Navegação, apesar dos percalços que já vinha sofrendo, satisfaz as condições ajustadas com o governo. Fez o vapor Uruçuí subir até São Francisco¹⁴⁸ numa viagem de menos de três dias, local para onde seria estendida a navegação.¹⁴⁹ Cogitava-se a aquisição do segundo vapor enquanto o vapor Uruçuí seria enviado a São Luis-MA para reparos.¹⁵⁰ O Relatório de 07.05.1870¹⁵¹ intitulado “A Navegação a Vapor nas águas do rio Parnaíba” nos apresenta o estado inicial da navegação¹⁵² e da Companhia de Navegação.

A prosperidade desta nascente empresa ligam-se a interesses da mais alta importância para a Província, dependendo especialmente della o futuro desta capital. Efficazmente auxiliada pelos Cofres Provincial e Geral a respectiva Companhia vai apresentando lisongeiro avanço – promete duração. O serviço a seu cargo feito por um só vapor ainda não este convenientemente regularizado. A aquisição de mais outro, bem como das indispensáveis barcas de reboque são cousas urgentes... Esta evidenciada praticamente a navegabilidade do rio – em qualquer estação – ao menos até esta cidade e a limpeza deste ainda mais a facilitaria. [...] Deve-se esperar que em breve a Companhia aconselhada pelos seus próprios interesses leve os benefícios da navegação a vapor a outros pontos acima desta capital e em um futuro não muito remoto estará a face desta Província inteiramente mudada si o espírito de associação fortificadas pelo exemplo de desenvolver convenientemente.

O segundo vapor a sulcar o rio Parnaíba foi o Conselheiro Paranaguá que entrou na barra da Amarração em 29.01.1865. Durante aquele ano fez sessenta e seis viagens pelos navios da Companhia de Navegação a Vapor do Rio Parnaíba sendo trinta e nove

¹⁴⁸ Local onde há pouco havia sido transferida a sede da Vila de São Gonçalo do Amarante.

¹⁴⁹ Relatório de Jose Fernandes Moreira de 10.11.1862

¹⁵⁰ Notamos que a década de sessenta no Piauí tomou-se animação singular para com a navegação a vapor cogitaram, inclusive, a ligação do Rio São Francisco com o Parnaíba por meio de canais, e através do rio Piauí. Os dois grandes rios, comunicando-se por canais que aumentaria o volume das águas do rio Canindé e do próprio rio Parnaíba. Possibilidade de navegação entre duas bacias era a grande cobiça. O presidente Franklin Américo de Menezes Dória, em 1866, trata deste assunto com exaltação como “plano gigantesco que preocupava os espíritos profundos, para estabelecer uma navegação regular de mais de 700 léguas, da província de Minas Gerais à Bahia, ao Piauí, Pernambuco, Sergipe, Alagoas, ao oceano, enfim constituindo um formidável sistema viário”. Vimos, ainda, que a canalização do rio São Francisco no rio Piauí foi um assunto amplamente debatido na província do Piauí. Localizamos alguns documentos oficiais referentes e ente eles o memorial feito por Ângelo Gonçalves Meneu enviado por José Mariano Lustosa do Amaral em 04.11.1859¹⁵⁰. E, no mesmo livro o ofício de 13.03.1860 em que o Ministério do Império pede informações a respeito do assunto e outro em que o presidente Diogo Velho Cavalcante de Albuquerque informa que a idéia não era nova e que o Governo Imperial já havia comissionado um engenheiro para estudá-la. Posteriormente verificamos no relatório de 01.07.1870 o Presidente Espínola referir-se a ela com entusiasmo dizendo, “resta ainda o soberbo projeto de junção dos rios São Francisco e Parnaíba, pelos rios Canindé e Piauí, o qual só em um futuro remoto poderá talvez ser realizado”. Sabe-se que projetos como este foi acalentado por outras províncias do Império

¹⁵¹ Enviado ao primeiro Vice-Presidente da Província Manoel José Espínola

¹⁵² Limpeza do rio: este serviço a cargo da Província teve de cessar com as enchentes. Entretanto mandei activar a conclusão da barca que esta construindo na Parnaíba para a extração das madeiras que obstruem o rio; expedi ordens proibindo o corte do arvoredo à sua margem: requisitei a Presidência do Maranhão igual providencia do lado respectivo; solicitei do governo Imperial a vinda do engenheiro Hydraulico Berthod em comissão para exporal-o e estudar os meios de evitar a formação de coroa no seu leito, bem como a abertura do furo no braço do Iguaraçu. Pela distribuição definitivo do credito para as despesas do Ministério do império coube a quantia de 24:000\$000 a verba. Paquetes à vapor – e de que ela fosse paga como subvenção à Companhia na razão de 2 contos por mez – com 3 contos pagos pelo cofre Provincial vem a ser de 5 o auxilio prestado a essa empresa

efetuadas pelo vapor Uruçuí e vinte e sete, pelo vapor Conselheiro Paranaguá.¹⁵³ Foram transportados 2.976 passageiros, sendo quatrocentos e vinte e sete de particulares e os demais passageiros do Governo, tais como soldados enviados para o sul para engrossar as forças brasileiras na guerra do/contra o Paraguai. É curioso observar, nestes vapores da Companhia que seus passageiros, em maioria, eram funcionários do governo e a elite aristocrata.

O relatório da Gerência da Companhia de Navegação de 30.06.1865 deixa entrever o estado promissor da Companhia e apresenta as primeiras providências para a “aquisição de uma oficina que serviria de base a futura fundição”. É, portanto, evidente a soma de benefício auferido ao estado do Piauí decorrente do crescente volume das mercadorias que transitavam pelo rio Parnaíba, o que alertou para a inadiável necessidade de se estender a navegação a outras regiões. Assim sendo, em 12.09.1865, com o fim de estender a navegação para além do porto de São Gonçalo, partiu de Teresina o vapor “Conselheiro Junqueira”, numa viagem experimental, mas não se conseguiu o desejado, pois o vapor só atingiu a barra do Itaueira, mais ou menos 14 léguas acima do porto, não alcançando a vila Manga.

Nesse mesmo empenho, foi feita outra viagem, desta vez a bordo do vapor Uruçuí que depois de subir algumas léguas além da barra do Itaueira, “não logrou ultrapassar as corredeiras ali existentes, como a das Várzeas”. Em fevereiro de 1866, uma terceira viagem foi empreendida pelo “Uruçuí” à vila da Manga, objetivando o estabelecimento de uma linha regular entre esta e a capital. Este vapor trazia a bordo Newton César Burlamaqui que fazia viagens de estudos do Parnaíba, co-participando do empreendimento do gerente da Companhia de Navegação. Esta viagem, considerada a mais importante por ser em pleno inverno, fez parte o próprio presidente Franklin Américo de Menezes Dória¹⁵⁴ que a descreveu dando parecer sobre a ampliação da navegação a vapor.

Eu, Presidente Dória tomei parte na mais importante viagem em pleno inverno. Subimos pelo Parnaíba alcançando Várzea da Cruz, Manga, Veados. Percorremos seis léguas no Gurguéia rio acima. Procurou também penetrar no Canindé, a principio no vapor Uruçuí que não conseguiu vencer a força da corrente torrencial, o que faz em seguida o Conselheiro Paranaguá para onde nos transferimos. Fomos até Salto das Pedras a uma e meia léguas da confluência com o Parnaíba, local que não conseguiu ultrapassar. [...] Da navegação a vapor de Manga a S. Filomena, a Jerumenha, Bom Jesus do Gurguéia, pende o futuro do Sul desta Província.- É bom insistir nisso. [...] Penso, com entusiasmo que inspira uma grande idéa que toda a demora que houver em levar essa navegação aos portos indicados, será senão, um erro, ao menos um descuido assas pernicioso.

¹⁵³ Este vapor foi batizado por Paranaguá em reconhecimento aos esforços do conselheiro João Lustosa da Cunha Paranaguá.

¹⁵⁴ Segundo Relatório de 09.07.1866 do presidente Franklin Américo de Menezes Dória.

A senhora Josefina Demes falou dessa viagem do Urucuí “conduzindo como convidado especial... o ilustre Presidente da Província, Dr. Franklin Américo de Meneses Dória, sobe o rio... e chega ao seu destino sob forte ovação e delírio, por se constituir o evento num dos mais belos e surpreendentes espetáculos...”.

O presidente Adelino Antônio de Luna Freire¹⁵⁵ tratando da fixação de migrantes norte-americanos deu ênfase a sua viabilidade acrescentando que “para os transportes dos emigrantes dispunham-se os vapores da Companhia de Navegação até Manga, 60 léguas acima da capital, e daí para outros pontos havia o recurso de barcos empregados na comunicação ordinária dos moradores ribeirinhos”. Contudo, estender a navegação a vapor não seria tarefa fácil. Os governos, nacional e provincial, não cumpriam seus compromissos com a Companhia. Encontravam-se atrasados os pagamentos das subvenções, dos fretes e das passagens. Mesmo assim a Companhia fez as primeiras viagens para Manga fazendo o vapor Conselheiro Junqueira prosseguir, além dessa vila, oitenta léguas acima rumo a Santa Filomena. O Vapor Conselheiro Junqueira continuou a explorar o espaço d’águas dos balseiros e ou d’águas vermelhas.¹⁵⁶ Numa dessas viagens naufragou-se e a tripulação, com demorados esforços, conseguiu salvá-lo. Reiniciando sua lida em 1882 quando depois de trinta e dois dias de viagem conseguiu alcançar a vila Santa Filomena. O Relatório da Gerência da Companhia de Navegação narra com riqueza de detalhes essa viagem ao espaço d’águas dos balseiros e ou d’águas vermelhas. “Em 1874 foram vencidos mais 121 km e em 1882 conseguiu o vapor chegar à Filomena, a 1215 quilômetros do Atlântico. Essa viagem foi feita na época das cheias, de subida, de Teresina, 32 dias e de descida a este porto, apenas 06 dias”. Das narrativas deste relatório evidenciamos que havia entre Teresina e Filomena, 240 léguas, como calculou o comandante, o vapor teve que transpor 25 cachoeiras, 180 lugares de cascalho e rochedos, 26 remansos notáveis e 49 ilhas. Contudo a gerência previu que “se fosse adquirido vapor apropriado poderiam alcançá-la e empreender cinco viagens anuais até a vila que fica no Alto Parnaíba com bom resultado para o Maranhão, Goiás e Piauí”.

O relatório do ano de 1874 do Ministério da Agricultura também da conta dessa viagem de exploração. “... no intuito de levar a navegação ate a villa de Santa-Philomena, mandou a companhia fazer uma viagem de exploração com o vapor Conselheiro Junqueira.

¹⁵⁵ No Relatório de 01.07.1867

¹⁵⁶ Comumente conhecida por Alto Parnaíba.

Efectou com bom êxito a viagem”.¹⁵⁷ Já em 1878 quando se projetava nova viagem a Santa Filomena a gerência da Companhia fazia indagações no Rio de Janeiro para saber por quanto se poderia obter um barco rebocador conveniente a navegação do Alto Parnaíba¹⁵⁸. Após a viagem de caráter experimental do Conselheiro Junqueira a Santa Filomena algumas deliberações foram tomadas no sentido de dinamizar o rio naquele trecho. Dirigiram ao seu estudo a comissão de melhoramentos do rio Parnaíba¹⁵⁹ que indicaram os trabalhos de desobstrução do rio pela corredeira Vargem da Cruz seguindo-se a do Cajueiro e posteriormente a das Panelas.

Segue, então, a Companhia em bons presságios. A Gerência da Companhia de Navegação por meio de relatório¹⁶⁰ informou que havia chegado da Inglaterra a ferraria essencial para o início das suas oficinas. Já o de 25.07.1867 informou que a máquina a vapor encomendada à Inglaterra havia chegado e também o Engenheiro John Robertson, vindo especialmente para dirigir as oficinas. E relata que a gerência “recebeu autorização para comprar nova caldeira que deveria substituir a do Uruçuí que se encontrava deteriorada”. Mas o vapor Uruçuí havia naufragado e conseguiram salvar somente seu maquinismo e algum material do referido vapor.¹⁶¹ Da vida útil do vapor Uruçuí diz Barbosa (1978, p.77) “o Urussuhy esteve em atividade por nove anos, transportando passageiros, rebocando barcaças cheias de mercadorias e levando progresso aos portos por ele visitados, até o seu naufrágio em 1867”. Grifos nossos. E, também disse a memorialista Josefina Demes¹⁶² que depois de realizar freqüentes viagens por quase nove anos, “o valoroso ‘Uruçuí’ sofreu graves avarias, partindo-se em três pedaços... nas imediações da povoação de Nazaré. Remodelado, continuou ainda por muito tempo singrando o rio até que foi aposentado definitivamente”. É curioso observar que esta piauiense compreendeu seu tributo de precursor de uma atividade histórica de quase um século quando justificou “mas o exemplo frutificaria. E em poucos anos, o Parnaíba já se apresentava infestado de embarcações de todos os portes que subiam e desciam o rio, conduzindo nossas riquezas e o progresso...”. Também dá conta de algumas embarcações que trafegavam naquela estrada líquida como ela

¹⁵⁷ Relatório do ano de 1874 do Ministério da Agricultura In. Relatórios Ministeriais da Agricultura. Ministro Jose Fernandes da Costa Pereira Junior. Pub. Em 1875. www.crl.du/content.asp? Projeto de Imagens de Publicações Oficiais Brasileiras do Center For Research Libraires e Latin American Microform Project. Center for Research Libraires. Relatórios Ministeriais de 1821 a 1960.

¹⁵⁸ Conforme Relatório da Diretoria da Cia. de Navegação de 23.02.1878.

¹⁵⁹ Comissão formada pelos engenheiros Benjamin Franklin de Albuquerque Lima, José de Castro Gouveia e Antônio de Sousa Melo Neto

¹⁶⁰ Relatório da Gerência da Companhia de Navegação de 16.01.1867

¹⁶¹ Sobre o naufrágio do vapor Uruçuí ver Relatório de 26.02.1868 da Gerência da Companhia de Navegação.

¹⁶² Josefina Demes ao falecer deixou um manuscrito que esta em vias de ser publicado. Obra no prelo.

mesma diz, “...valendo mencionar entre outros: o Igaráu, o João de Castro, o Europa, o Netuno, o Manoel Tomás, rebatizado de Parnaíba, o Piauí, o Brasil, o América, o Quinze de Novembro, o Joaquim Cruz, o Santa Cruz e o Chile”. Vide abaixo imagem do vapor Piauhy e do Manoel Tomás

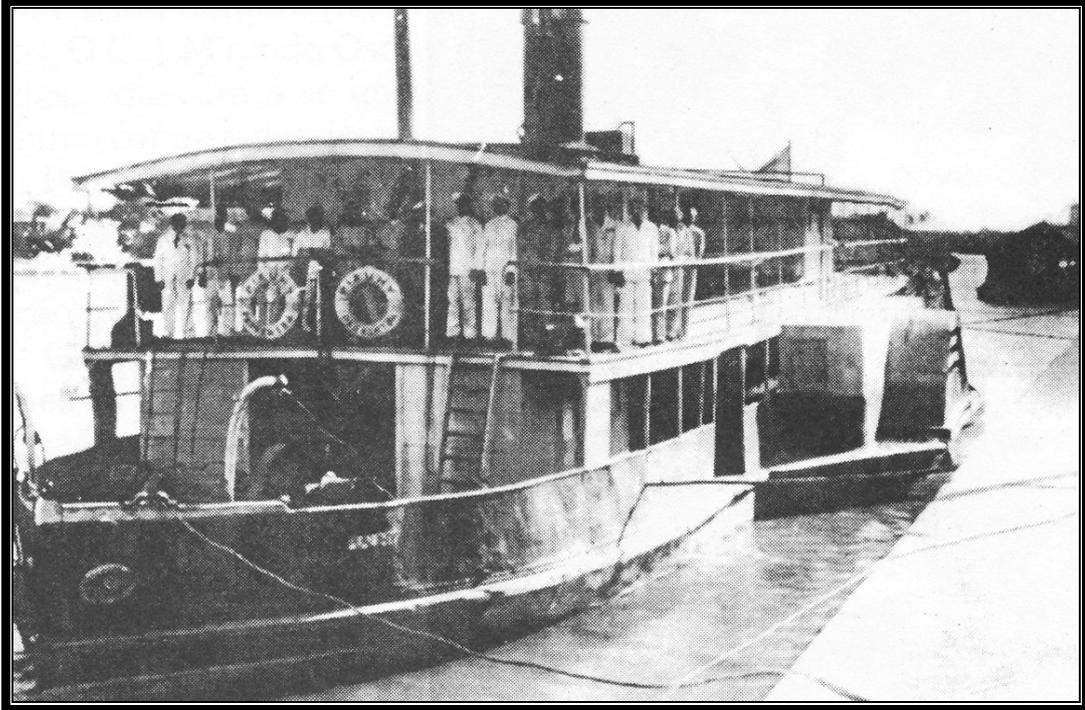


Figura 16 - Foto do Vapor Gaiola Piauhy. Fonte: Arquivo Particular do Arquiteto Nilson Coelho. Floriano-PI

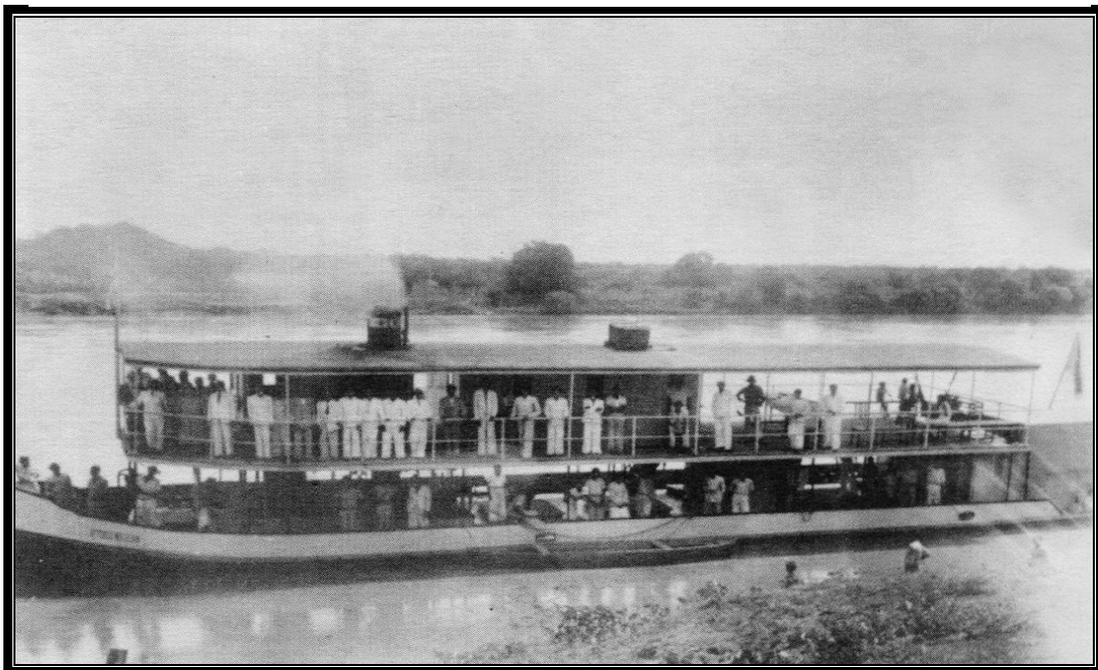


Figura 17 - Foto do Vapor Manoel Thomas. Refotografada por Gercinair Silvério Gandara. Calibrada por Giorgio Richard Nunes Silvério: Fonte Espaço Cultural Laboratório Sobral. Floriano-PI Teresina

Detectamos, também, que havia chegado à cidade de Parnaíba vindo da Inglaterra, um novo vapor¹⁶³ desmontado por encomenda da Diretoria da Companhia de Navegação. O relatório à Assembléia Legislativa de 09.09.1867 informava “está a chegar da Inglaterra um terceiro vapor, feito com dimensões muito mais apropriadas à navegação fluvial do que os outros da Companhia, e com força para rebocar duas barcas”.¹⁶⁴ Trata-se do vapor “Piauhý” construído em Teresina, às margens do rio Parnaíba.¹⁶⁵ Nos dois anos seguintes aproveitando o que fora recuperado do Uruçuí e peças também adquiridas no Rio de Janeiro fizeram a montagem de um novo vapor que em 1871 ao lançá-lo na água denominou “Parnaíba”.¹⁶⁶ No ano seguinte, 1872, foi concluída toda sua montagem e mudado seu nome para Conselheiro Junqueira. A montagem deste vapor foi motivo de orgulho, uma vez que, todos os serviços foram, exclusivamente, feitos por trabalhadores da Companhia e por isso “estavam orgulhosos e vangloriavam-se”.

Os vapores, Conselheiro Paranaguá e Piauhý, que faziam, então, os serviços da Companhia de Navegação, são minuciosamente descritos no Relatório do Presidente da Província de 1878.¹⁶⁷ O preço das passagens e o frete das cargas também foram mencionados, bem como, as condições financeiras da empresa.¹⁶⁸ Vencido os percalços da

¹⁶³ Este vapor, pouco depois do naufrágio do Uruçuí fora enviado, na barca Poti, rebocada pelo Conselheiro Paranaguá a Teresina onde deveria ser montado. Nesta viagem, no lugar denominado Estreito foi a pique a barca Poti submergindo-se com toda a carga. A submersão da barca Poti foi testemunhada pelo gerente da Companhia que descreveu em carta o que foi recuperado do fundo das águas parnaibanas. “No salvamento todos trabalham com ardor... do naufrágio quase tudo foi recuperado, pois só faltam poucas peças do casco, os mancais e bronzes pertencentes à máquina”. E a Companhia que esperava em pouco dispor de três vapores ficava somente com o Conselheiro Paranaguá.

¹⁶⁴ A encomenda foi feita por intermédio dos negociantes Raimundo de Oliveira & Cia., do Maranhão, aos fabricantes Fawcett Preston e Cia. e está calculado o seu preço em 2:900 libras esterlinas, das quais já foi pago o valor de 1:300 libras. Virão as peças em barco à vela para serem aqui montadas. Relatório à Assembléia Legislativa de 09.09.1867

¹⁶⁵ Feito com parte de peças vindas do Rio de Janeiro e o material recuperado do fundo das águas parnaibanas de quando foi a pique que barca Poti. Em 04.02.1869 fez sua primeira viagem.

¹⁶⁶ Este vapor seguiu para Teresina onde foi adaptado ao casco seu maquinismo

¹⁶⁷ O serviço da Companhia de Navegação a vapor do rio Parnaíba é feito por 2 vapores, o vapor Conselheiro Paranaguá e o Piauhý. Aquele é de força de 30 cavallos, cala 3 ½ palmos e sua marcha é de 12 milhas rio abaixo, melhora rio acima por hora a sua arqueação e lotação é de 161 toneladas, 120 pés de co...¹⁶⁷ e 16 pés de largura e 6 de pontal. O Piauhý é de força de 30 cavallos, cala 3 palmos d’água, a sua marcha é por hora de 40 minutos rio abaixo e 6 milhas rio acima, e a sua arqueação e lotação é de 98 toneladas, 95 pés de co.... de 23 de largura e 3 de pontal. Cada um desses vapores é tripulado por 21 pessoas. [...] ... 4 viagens redondas tocam os vapores nos seguintes pontos: Therezina, Parnaíba, San Gonçalo, União e na Manga... este ultimo ponto só em viagem extraordinária, toca também no porto de Repartição pertencente a província do Maranhão e além disso despenarão accidentalmente passageiros e cargas em muitos outros pontos das duas margens do rio. Os vapores percorrem em viagem redonda as seguintes distancias: entre a Therezina e a Parnaíba (540 milhas), entre a Therezina e San Gonçalo (246 milhas), entre San Gonçalo e a Manga (174 milhas). Relatório do Presidente da Província de 1878.

¹⁶⁸ “...estão estabelecidos nas tabellas distintas. Passageiros particulares estabelecido por légua o seguinte preço. Passageiros maiores de 12 anos 500 reis a ré e 240 reis a proa, rio acima 300 reis a ré e 193 reis a proa rio abaixo”. Nos primeiros anos da década de setenta, a Companhia realizou, ainda, outras obras. Criou oficina de marcenaria e comprou maquinismo para serralha a vapor das oficinas que ficavam anexadas à fundição.

década anterior ao atingir, então, a década de oitenta, ingressara a Companhia de Navegação em nova fase. O Relatório do Ministério da Agricultura de 1885 diz:

O material fluctuante desta companhia acha-se reduzido a 3 vapores o que, sobre infringir a clausula 3ª do contracto que celebrou com o Governo Imperial, não garante a regularidade do serviço contratado. Teria, porém, sido dadas as providencias precisas para que a companhia regularize sua situação de accordo com o contrato, espero que ella se apressara em fazer aquisição do vapor de que carece. (Relatório do Ministério da Agricultura, 1885, p.81)

Reza, ainda, neste relatório os passageiros e materiais transportados pelos vapores da Companhia. É curioso perceber que uma boa parte das passagens era paga pelo governo.¹⁶⁹ Já o Relatório Ministério da Agricultura de 1886 diz que são deficientes as informações desta empresa.¹⁷⁰ Em virtude da autorização conferida pela Lei nº. 3314 de 16.10.1886, foi renovado o contrato com a companhia. Providenciou-se novo contrato aprovado pelo Decreto nº. 9.808 de 19.11.1886, acerca da navegação na parte compreendida entre a Colônia São Pedro de Alcântara, ponto terminal da linha sul, e Santa Filomena.

Como, porém, o rio não fosse navegável em toda esta extensão, ficou o porto de Santo Estevão, considerado como ponto terminal da nova linha... As cláusulas do novo contrato estabeleceram condições necessárias para que a navegação seja realizada com a segurança desejavel. Faltam informações sobre o serviço do trafego da empresa durante o anno findo, entretanto contra ella nenhuma reclamação chegou ao meu conhecimento'. (Relatório do Ministério da Agricultura de 1887, p.81).

Bastos (1997, p.390) nos apresenta o movimento do tráfego da Companhia, em fins da década de setenta e início da de oitenta “a Cia. trabalhou nos 7 portos do rio Parnaíba (de Florianópolis a Parnaíba). Em 1808 faziam-se 4 viagens mensais de Tutóia a Teresina e 2 de Teresina a Florianópolis, subvencionadas pelo governo federal. Em 1879 contavam-se com 4 vapores e 1 barca.”¹⁷¹ O relatório do Ministério da Agricultura de 1891 diz que a companhia não vinha cumprindo o contrato de 1887. “... o contrato celebrado...

Trabalhavam no preparo de duas barcas para uso próprio de sua navegação e doutra que seria empregada na passagem do Parnaíba, no porto fronteiro de Teresina e haviam encomendado à Inglaterra uma máquina de torno. Conforme Relatório da Gerencia da Companhia de Navegação 1871 e 1872.

¹⁶⁹ Durante o 2º semestre do anno que findou transportaram seus vapores, 1056 passageiros, sendo de ré 527 e de proa 529. Destes foram pagas as passagens pelo Governo a 220, e obtiveram passagem de Estado 155. O transporte de mercadorias no mesmo período de: saccas de algodão (4.242), ditas com crina (71), couros(6586), pelles (476), Meios de sola (1.049), saccas com café (1.511), cereaes (212.820 litros), sal (200.760 litros), animaes (30), diversos volumes (14.785). Alem de aves cocos e rapaduras. (Relatório do Ministério da Agricultura, 1885, p.81) Grifos nosso. Relatório do Ministério da Agricultura, 1885

¹⁷⁰ ...transitaram nos paquetes da companhia 928 passageiros, dos quaes 377 por conta do Estado e da província. O transporte de mercadorias constou de 19.097 volumes, ale de 11.289 couros, 1938 meios de sola, 6335 pelles miúdas, 1270 cocos da praia, 42 animaes quadrúpedes, 151 aves, 61.600 rapaduras, 88.500 litros de são e 287.240 litros de cereaes. Entretanto não conhece-se a differença entre a exportação e a importação. (Relatório do Ministério da Agricultura, 1886, p.113) Relatórios Ministeriais Publicado em 1887. www.crl.du/content.asp? Projeto de Imagens de Publicações Officiais Brasileiras do Center For Research Libraires e Latin American Microform Project. Center for Research Libraires.

¹⁷¹ E o relatório de 27.06.1890 de J. Nogueira Paranaguá apresenta o seu ativo que “já se elevava a 504:552\$259 e já tinha quatro vapores e uma barca”.

[...] não tem sido fielmente executado, visto que a companhia tem se recusado a navegar até o ponto considerado francamente navegável pela comissão de melhoramentos do mesmo rio.” Diz ainda que se expediu ordens para aplicar a multa. “Expedi ordem, afim de que lhe seja applicada a multa de que trata a clausula 18 de seu contrato”. E o relatório do Ministério da Agricultura (1907, p.276) traz as cláusulas do decreto nº. 6.688 de 17.10.1906 que autorizou a celebração de novo contrato com a Companhia de Navegação assinado a 26.11.1906. Neste relatório descreveu a flotilha da Companhia “compõe-se de 8 embarcações, com o total de 1.196 toneladas brutas e 576 de registo, para as duas linhas principaes, e de diversas lanchas para o serviço entre Tutoya e Parnaíba”. Conforme o relatório da Companhia de Navegação de 1908 esta empresa em 1907 distribuiu dividendo. Demonstra a predominância dos vapores na navegação fluvial do rio Parnaíba. Contudo, em virtude o Estado ter retirado o seu auxilio (subvenções), a Companhia reduziu os vencimentos de seus empregados. E em 1908, as viagens de Tutóia a Teresina em número de quatro mensalmente, e duas de Teresina a Floriano, eram subvencionadas pelo Governo da União.¹⁷²

É importante ressaltar que após o início da navegação a vapor verificamos estudos de melhoramentos do curso do rio Parnaíba. Entre eles, o estudo do engenheiro David Moreira Caldas que em 1865 realizou uma viagem de inspeção no rio Parnaíba e sugeriu que “a primeira cousa a fazer-se seria regularisar o rio ou dar-lhe um regimento fixo, isto é, pó-lo em estado de permanência tal, que as suas margens nunca sofram a acção erosiva da água e o seu leito tenha sempre uma profundidade suficiente para a navegação...”. Acrescentou neste relatório o estado do rio nos períodos de estiagem e a situação da navegação a vapor que já se fazia em seu leito.

...Acresce a este o estado rio, em cujo período de estiagem, de Maio a Outubro, apresenta-se com pouca água em inúmeros trechos de seu leito, ora em lugares de areia, de fácil remoção, ora em leito de cascalho e de pedra, de perigoso arriscar, a circunstância das companhias de navegação, entregues a administração geralmente de pessoas que de navegação interior nada conhecem, adquirirem vapores que só navegam francamente em seis meses do ano, de Novembro a Abril, havendo mesmo vapores que só vencem as águas médias” (Relatório da Companhia de Navegação, 1874)

¹⁷² Da Companhia de Navegação a Vapor do Rio Parnaíba identificamos as seguintes embarcações que trafegaram no rio Parnaíba: Vapores: Urucuí (1859), Conselheiro Paranaguá (1865), Piauí (1869), Parnaíba rebatizado para Conselheiro Junqueira (1872), Piauí (1906), Therezinense (1883), João de Castro depois rebatizado como Europa (1907), Igaracu (1907), Senador Cruz (1907), Barão de Urucuí (1913), Cristino Cruz (1914) e Márquez de Paranaguá (1914). Barcas: Poti (1868), Igaracu (1868), Colônia, Tutoya, Leviata, Boa Esperança, Canavieiras, Canindé, União, Valongo, Tiuba e Lancha Poty e Santa Rosa, todas entre 1907 e 1914.

Em 1867, por recomendação do vice-presidente da Província do Piauí, Manuel Jose Espínola Jr., o engenheiro Gustavo Dodt, fora incumbido em fazer o levantamento da planta do Parnaíba. Procedia assim, a um minucioso estudo do curso do rio Parnaíba concluindo que o péssimo estado de conservação do rio era agravado a cada ano. “Ocorre que este estado do rio tende a piorar de ano para ano ...”. Em face das condições do rio considerou alguns trabalhos essenciais e apresentou os meios necessários para corrigi-lo tornando-o francamente navegável, durante todo o tempo, em todo o seu percurso. Evidenciou que em parte o rio tinha algumas cachoeiras de difícil remoção que impossibilitavam a navegação concluindo ser “elle innavegável no seu curso superior... e que seria muito difficil qualquer melhoramento...”. Daí por diante em algumas partes do rio “há pedras isoladas no rio que difficultam, mas não impossibilitam a navegação”. Noutras partes há muitas pedras e “mesmo tão perigosas, que não pode passar uma embarcação sem o menor risco, que, portanto devem ser retiradas...” Em relação as pedras e os paus de diferentes formas dispostas no rio conclui que “todos estes obstáculos podem ser destruídos”. Sobre a conservação do rio sugeriu “em muitos lugares basta descortinar-se a matta da beirada, em outros tirar um pao que se acha no canal ou uma pedra de dimensões módicas e nos lugares mais difficeis hão de quebrar-se por meio de alavancas e pólvora, algumas pedras”. Adverte que “tendo-se derribado em toda a parte a matta na beira do rio ficaram as ribanceiras expostas a acção das enchentes, a que ellas não podem resistir, visto que se compõe de um barro muito frouxo e arenoso”. Justifica que isso produz os inconvenientes, pois “de um lado o rio ganhando mais largura e espraçando suas águas, se torna mais razo e perde a força da sua correnteza, do outro lado augmenta-se directamente o volume de area, que se acha dentro do leito do rio e difficulta desta forma seu transporte para o mar”. Sugere, então, resguardar as ribanceiras contra o ataque das águas,

dando-se-lhes uma inclinação conveniente e cobrindo-as de plantações apropriadas ou onde o ataque for mais forte, de outras obras, como calcamento, etc., depois estreitar o leito do rio em tal forma que as águas baixas sejam contidas em um canal de largura correspondente ao volume d’agua, empregando para este fim obras de fachina, e finalmente endireitar o curso do rio em algumas voltas apertadas, por meio de cannaes.” (Relatório de Dr. Gustavo Luiz Guilherme Dodt, 1871 Brasil. Ministério da Agricultura)

Posteriormente, em 1880, instituiu o Ministério da Agricultura, a Comissão de Melhoramentos do Parnaíba, formada pelos engenheiros Benjamin Franklin de Albuquerque Lima, Jose de Castro Gouveia e Antonio de Sousa Melo Neto, a qual sob a direção do engenheiro Benjamin Fraklin de Albuquerque Lima empreendeu trabalhos indispensáveis a franquear-lhe o tráfego em maior extensão. Estes indicaram os trabalhos de desobstrução do rio pela corredeira Vargem da Cruz seguindo-se a do Cajueiro e posteriormente a das

Panelas. Esta comissão exigiu um canal na margem direita do rio para trânsito de navegação na época das enchentes uma vez que “nas águas médias o perigo era menor e durante a estiagem desaparecia totalmente. Aquele canal todo aberto em rocha durítica compacta e rigidíssima tem 100 metros de extensão sobre 30ms de largura e de profundidade 40ms”. O presidente Antônio Jansen Matos Pereira colocou a disposição dos que ficaram com a incumbência de arrecadar material que utilizava nas obras do rio uma lancha a vapor.¹⁷³

Posteriormente os obstáculos de navegabilidade do rio Parnaíba entre Nova Iorque e Santo Estevão, foram destruídos ficando abertos a navegação 1.096 km da estrada líquida, conforme Relatório do Ministério da Agricultura (1886, p.157). Exploravam então, o trecho entre Santo Estevão e Santa Filomena quando foram suspensos os trabalhos de exploração e melhoramentos em 1886. Pouco depois foi a mesma comissão restabelecida e prosseguia com os trabalhos de desobstrução. Melhorava as condições de Vargem da Cruz, Cajueiro, Boa Esperança. Estas deliberações podem ser verificadas nos Relatórios de Antonio Jansen de Matos Pereira de 06.07.1887, de J. Nogueira Paranaguá de 23.08.1890 e no de Gabino Besouro em 19.10.1890. Em 1934 o governo provisório através do Ministério de Viação destinou uma soma para a desobstrução de outro trecho do rio. Esses trabalhos se estenderam ao longo de trinta quilômetros com resultados positivos. Nesta ocasião o otimismo dominava os trabalhos de desobstrução do rio Parnaíba cuja franquia de navegação serviria de imediata via de escoamento dos produtos da província e das limítrofes, como Maranhão e Goiás, e principalmente da imensa e fertilíssima zona do vale no espaço d'águas dos balseiros e/ou d'águas vermelhas. E, principalmente, uniria os centros de produção de toda Província ao litoral, ao mesmo tempo, que faria do rio Parnaíba um rio genuinamente de integração comercial.

2.4.3 – A navegação a vapor no espaço d'águas dos balseiros e/ou d'águas vermelhas

Já dissemos anteriormente que houve varias tentativas de estender a navegação a vapor até o espaço d'águas dos balseiros e/ou d'águas vermelhas, mas o auspicioso evento se concretizou somente na primeira década do século XX. Em fins do século XIX, tentou-se estabelecer uma outra empresa de navegação com o objetivo de atingi-lo por meio da navegação a vapor, a “Companhia de Vapores do Alto Parnaíba”. Dois vapores, o Amarante e o Santo Estevão, foram encomendados, em 1888, à Inglaterra para este fim. “O resultado foi que estes não puderam ou não souberam resolver o difícil problema de construir vapores

¹⁷³ Os resultados dos trabalhos desta comissão pode se verificar no Relatório do Ministério da Agricultura de 1883.

tendo ao mesmo tempo calado reduzido e velocidade superior a 18 km por hora, conforme as indicações do engenheiro Benjamin Franklin de Albuquerque Lima”. Segundo Barbosa, (1978) a véspera da Proclamação da República fizera a aquisição de mais dois vapores o Santo Estevão e o Amarante, mas,

por economia ou mau conselho, deixou de confiar a encomenda ao estaleiro Yarrow, preferindo construtores de menor responsabilidade. O resultado foi que estes não puderam ou não souberam resolver o difícil problema de construir vapores tendo ao mesmo tempo calado reduzido e velocidade superior a 18km por hora, conforme as indicações do engenheiro Benjamin Fraklin. O fracasso dos vapores... não se fez demorar e com eles o da navegação do Alto Parnaíba pela Companhia de Vapores (BARBOSA: 1978, P.89),

A Lei nº. 41 de 07.07.1894, autorizou o governo do estado a conceder a qualquer empresa de navegação, que dentro do estado se organizasse com o fim de levar a efeito a navegação do rio Parnaíba até o ponto considerado francamente navegável, “a subvenção anual seria de vinte e quatro contos de réis e por espaço de cinco anos”. No Jornal “A Pátria” veiculou o Ato da Capitania dos Portos, de 07.11.1903, que liberava o tráfego do rio Parnaíba a qualquer cidadão. O Governo do Estado¹⁷⁴ concedeu “à empresa ou companhia de vapores que, mediante contrato, fizer a navegação da cidade de Floriano à de Parnaíba”. E por meio da Lei nº. 430 de 27.06.1907, concedeu a quantia de seis contos de réis anuais, à empresa ou companhia de vapores que se propusesse a fazer a navegação do rio Parnaíba, do Porto da cidade de Floriano ao da vila de Urussuhy. E doze contos de reis, também anuais, à mesma empresa ou companhia que levar a navegação do referido porto de Floriano ao da vila de Santa Filomena em viagens nunca inferior a nove. Estes atos despertaram os interesses de particulares para a navegação fluvial, conseqüentemente, atraindo capitais. A partir de então várias empresas, devidamente registradas e organizadas, com um número considerável de embarcações trafegou o rio Parnaíba.

Conforme mensagem de 1911 firmou-se, no dia 6 de junho, “entre o governador e a empresa fluvial Oliveira Pearce & Cia., determinando o número de viagens da empresa, o destino das mesmas, as subvenções e fiscalização federais, as multas, o tempo de contrato e a infra-estrutura necessária para a manutenção do contrato”. Esta empresa¹⁷⁵ mais conhecida pelo seu nome de fantasia, “Empresa Fluvial Piauiense”, por sua vez, adquiriu um vapor conforme havia indicado anteriormente o engenheiro Benjamin Franklin de Albuquerque Lima. Conforme Eloy Coelho Neto no dia 11.06.1911,

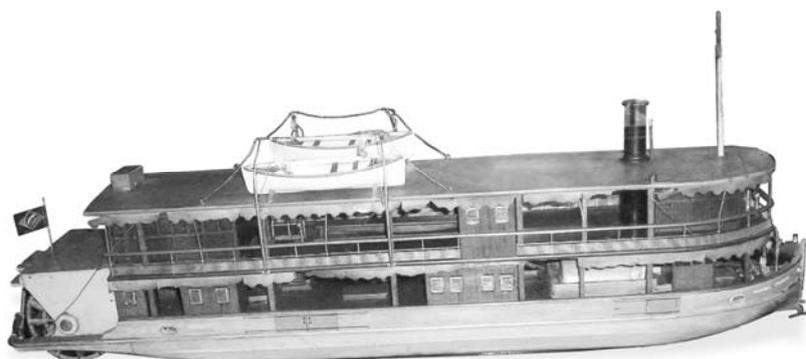
depois de muitas gestões processadas em Teresina, junto à empresa Oliveira, Pearce & Cia.... [...] o vapor ‘Antonino Freire’, fabricado em Liverpool nos estaleiros da firma

¹⁷⁴ Por meio da Lei nº. 359 de 8.07.1904

¹⁷⁵ Fundada por Manuel Tomas de Oliveira e seu irmão Pedro Tomás. Teve como sócio o engenheiro Thomas Pearce.

Isaac Abella & Michel, atraca no porto da longínqua Vila de Santo Antônio de Balsas, à margem do rio do mesmo nome, no Estado do Maranhão.¹⁷⁶

Figura 18 - Trabalho de adaptação da Réplica do Vapor da Empresa Fluvial Oliveira Pearce & Cia. Fonte: Museu do Piauí. Teresina- PI



Foi esta empresa que estendeu a navegação a vapor até Santa Filomena e Santo Antonio de Balsas-MA. Em 1911, operava esta empresa na linha do espaço d'águas dos balseiros e ou d'águas vermelhas amparada, pela Lei n 549 de 30.03.1910, que autorizou a subvenção de trinta contos de réis para uma linha regular chegando até Santa Filomena. Teve a subvenção federal elevada para 75 contos de réis, estendendo as atividades de navegação até o rio Balsas (MA) pelo prazo de 10 anos. Operou com os vapores Joaquim Cruz, Antonino Freire, Manoel Tomás, 15 de Novembro e a lancha Palmira.

Em 1911, conforme mensagem do governo do Estado à Assembléia Legislativa, a frota de vapores que sulcavam o rio Parnaíba era “composta de dezenove embarcações”. E a Companhia de Vapores distribuiu, nesse ano, dividendos no valor de Rs 5\$000 por ação. Em 1914 a Companhia de Navegação arrecadou com o transporte através de vapores, a quantia de Rs 810:769\$772 e com as barcas Rs 91:000\$000. Em vista da expansão do tráfego fluvial e dada necessidade de controle e fiscalização, foi criada pelo Decreto nº. 13.495 de 12.03.1919 a Agência da Capitania dos Portos de Teresina. Posteriormente foram criadas agências nas cidades de Floriano, Amarante e Uruçuí.¹⁷⁷

O tráfego do rio Parnaíba, pela segunda metade de 1917, era organizado seus itinerários.¹⁷⁸ Bastos (1997) nos informou os convênios União Fluvial Ltda. de Parnaíba e Empresa Fluvial Ltda. de Floriano, as 28 empresas particulares constituídas e suas

¹⁷⁶ Eloy Coelho Neto – Histórias do Sul do Maranhão. s/d

¹⁷⁷ Livro de Estabelecimento da Posteriormente Agencia da Capitania dos Portos de Teresina 2º vol. 02.03.1919.

¹⁷⁸ Da Companhia de Navegação a Vapor no Rio Parnaíba: Linha do Norte – De Teresina a Parnaíba, com escalas por União, Curralinho, Boqueirão, Miguel Alves, Marruás, Repartição, Santa Quitéria, Porto Alegre e Barra do Longa. Linha do Sul – De Teresina a Floriano, com escalas por Castelhanos, Belém, São Francisco, Amarante e Barão de Grajaú. Linha de Tutóia: De Parnaíba a Tutóia, com escala por Araiões. Da Empresa Fluvial Piauiense: Linha do Alto Parnaíba – De Uruçuí a Floriano, com escalas por Manga, Barão de Grajaú, São João dos Patos, Nova York, Porto Alegre e Foz do Balsas. Linha do Alto Parnaíba – De Uruçuí a Vitória, com escalas por Remanso, Santo Estevão e Santa Filomena. Linha do Rio das Balsas – De Uruçuí a Santo Antonio de Balsas, com escalas na Foz de Balsas, São Felix e Loreto. Barbosa, op. cit. nota 72, p.76-77) Grifos nosso.

respectivas embarcações que exploraram a navegação do rio Parnaíba.¹⁷⁹ Informa que trafegavam, ainda, outros vapores. Sobre o convênio “União Fluvial Ltda.” o Almanaque da Parnaíba de 1937 traz uma matéria intitulada “Navegação Fluvial no Piauí” na qual fala sobre a organização criada com o “intuito de reerguer a navegação a vapor no rio Parnaíba”. Diz esta matéria que a navegação “sofreu uma grande crise e teria desaparecido não fossem a clarividência com que os armazéns piauienses, na sua maioria, encararam o assunto e levaram os ombros a soerguê-la, fundando para isso a União Fluvial Ltda.”. Afirma, ainda, ter sido essa uma importante organização que “relevantes serviços vem prestando ao Comércio do Estado, ao Governo e ao povo em geral”. E enfatizou que

a União Fluvial Ltda. reparou todas as unidades que integralizam a sua frota atual, adquiriu novas embarcações, conseguiu uniformisar os fretes, acabando de vês com os abatimentos absurdos que eram concedidos, regularizou as saídas e, bem aparelhada, faz hoje o intercambio comercial do nosso Estado, extendendo a sua linha ate Vitória do Alto Parnaíba, num percurso de 350 léguas. (Almanaque da Parnaíba, 1937, p.173).

Quanto a navegabilidade do espaço d’águas dos balseiros e ou d’águas vermelhas, tanto dos vapores quanto das balsas de buriti, veiculou uma matéria, em 22.06.1932, no jornal do Comércio um estudo de Agenor Augusto de Miranda em que diz:

Da barra da Tutóia e da de Amarração, esta no Piauí e aquela no Maranhão, qualquer mercadoria poderá subir embarcada até Filomena, desde que esse transporte se faça em vapor apropriado a navegação do Alto Parnaíba, como são os do tipo da Empresa Fluvial Piauiense. Vice-versa, todos os produtos naturais das terras parnaibanas descem francamente de Filomena a qualquer dos portos de mar já citados, sem transbordo, o que constitui vantagem excepcional para a barateza do frete de qualquer mercadoria... e a natureza é tão benfazeja nessa terra que a palmeira de buriti, abundante no alto Parnaíba, dá o talo de sua folha com o qual se fabricam balsas que chegam a transportar, de descida, muitas toneladas de carga, com a maior segurança possível. Este processo foi usado pelos índios e ainda hoje está muito em voga por ser cômodo e barato. A economia deste meio de transporte manifesta-se ainda porque findo ele, a balsa é desmanchada e os talos vendidos para cerca que dura de três a quatro anos quando bem feita.

Guimarães (2001) ao falar sobre a navegação no espaço d’águas dos balseiros e ou d’águas vermelhas nos informa que as pessoas desciam de balsa dali até a capital para comprar mercadorias para o abastecimento das lojas. Tais mercadorias chegavam ao seu destino “rio arriba”, só alguns meses depois, transportados nas grandes barcas arrastadas mediante grossos cabos de fibra de juta, pelos vapores ou motores que faziam a navegação até Santa Filomena ou nos pitorescos botes, embarcações de casco de madeira, de porte maior que o da canoa convencional, com uma cobertura de palha de babuçeiro, provido dum leme de madeira de popa, cuja força motriz era a do braço humano. “Era a musculatura do

¹⁷⁹ Ver BASTOS, Cláudio de Albuquerque. Dicionário Histórico e Geográfico do Piauí. Teresina: Fundação Monsenhor Chaves, 1994, p.391-392.

peito a desempenhar maior função, servindo de apoio a uma extremidade do varão pesado para empurrar a tarda embarcação rio abaixo ou rio arriba”. (GUIMARÃES: 2001, p.30).

E Raimundo de Sousa Lima informa sobre o carregamento que traziam as barcas rebocadas pelo rebocador “Parnaibano”. “O carregamento trazido do Alto Parnaíba, consistia em couros e peles, algodão, sementes e nozes oleaginosas, tais como: mamona, babaçu e tucum, também, grandes fardos de folhas e raízes medicinais diversas”. E adverte que toda aquela “miscelânea de produtos primários, constituía fonte de riquezas inestimáveis, cuja utilidade real só os compradores de países estrangeiros conheciam bem o seu valor no mercado internacional de transformação industrial”. Informa, ainda que além do “Parnaibano”, havia outros rebocadores e algumas “gaiolas” de passageiros que viajavam regularmente entre a foz do Igarçu e grande extensão do rio Parnaíba. “A finalidade dessas viagens consistia no comércio de trocas..., com as populações localizadas centenas de léguas distantes do litoral, dali trazendo de retorno o que interessava aos compradores de além-mar”. Para ele, o resultado dessas operações era compensador “para os compradores, comerciantes da região...”. (LIMA: 1987, p.27)

Com os barcos da Companhia de Vapores, da Empresa Fluvial Piauiense e outros pertencentes às firmas comerciais abriram-se novas perspectivas de comércio ao Piauí. O transporte de mercadorias se fazia com maior eficiência por linha fluvial até a cidade de Parnaíba. Em 1930 o governo João de Deus Pires Leal¹⁸⁰ informava que o “Congresso Nacional votou subvenção no valor de Rs 400:000\$000, destinados a restabelecer a navegação regular no rio Parnaíba”. Já o Ato Adicional de 12.08.1934, declarou “competir as Assembléias Legislativas legislar sobre obras públicas, estradas e navegação interior da respectiva Província, que não pertencesse à administração geral do Estado”.

Segundo a Agência da Capitania dos Portos de Teresina faziam a navegação no rio Parnaíba durante a década de 40 e 50 do século XX, treze vapores, dezessete lanchas, três lanchas motor, dois pontões, uma lancha a gasolina, vinte e três barcas de ferro, sessenta e cinco barcas de madeira. O número de embarcações, as empresas e os convênios nos deixam entrever a efervescência da navegação fluvial na última década da primeira metade do século XX. As embarcações conforme a Agência da Capitania dos Portos de Teresina eram “Vapores, Barcas de Ferro, Barcas de Madeira, Lanchas e Lanchas a Motor”.

Vê-se que foi grande o número de barcas, rústicas e fortes, considerada embarcação típica da navegação fluvial do rio Parnaíba. Era no bojo dessa casa-navio de

¹⁸⁰ Em mensagem a Assembléia Legislativa

madeira e palha que se fazia quase todo o transporte de gêneros entre as cidades disseminadas ao longo do rio, desde a foz até a nascente integrando comercialmente toda esta região a outras Províncias do País e a outros países. Estas barcas em seu conjunto transportavam cereais, couros e peles, amêndoas, sabão, legumes, fumo, panelas de ferro, ou seja, artigos do cotidiano das populações beiradeiras, que tinham sua vida regulada e animada pela passagem daqueles vapores. Vide abaixo uma imagem fotográfica de uma destas barcas que trafegavam no rio Parnaíba.



Figura 19 - Foto de Barca de Buriti ancorada no porto da cidade-beira Floriano Fonte: Arquivo particular de Nilson coelho enviada online.

Entendemos que todos os atos da vida, particularmente os que se repetem, implicam localizações de formas, de signos de valores, de representações, e, por conseguinte criam lugares. Ali os lugares existiam numa fluidez móvel e cambiante, e deste modo difícil de captar. A aproximação dos navios e das marcas humanas que nela se inscreviam constituiu a base das vidas beira-parnaibana.

2.5 - NO BALANÇO DOS VAPORES: rio abaixo... rio acima...

A navegação fluvial no rio Parnaíba, em seu conjunto, foi sentida e consagrou sua existência com a chegada dos vapores. Eles impunham sua unidade e seus limites, eis os traços que permitem distinguir os laços impressionantes por eles gerados. Aqueles beiradeiros sem economia mercantil, sem meios de locomoção eficientes num meio difícil, comunicar-se-iam dificilmente entre si. O vapor como um novo elemento da paisagem parnaibana propunha um meio de lidar com a relação espaço-tempo de maneira inédita para o contexto piauiense. É certo, pois, que a navegação a vapor impôs a sua unidade, ao mesmo tempo em que impôs a sua grandeza. Num grau maior provocou o encontro de um quadro natural e das gentes, numa via fluída e os meios que o interpretam. E aquelas gentes viveram-na à sua maneira, assimilando-a à sua própria organização com meios tecnicamente limitados e bastantes diferentes consoante ao tempo. Assim a presença dos vapores, mais que um mero aparato técnico, foi um instrumento capaz de balizar referências e transformar sensibilidades. Daí resultou uma organização do espaço assente no enraizamento dos beiradeiros que exprime seus valores na vida-rio, no rio-vida.

O rio Parnaíba escorre como o fluir da vida e as embarcações marcam o tempo. Se o rio era água visível, exposta ao céu e ao olhar daquelas gentes, os navios, cortando aquelas águas como afiadas lâminas, fazendo manobras e rasgos no seu leito eram as estratégias na cortina das distâncias. No rio Parnaíba, ao longo do qual se encontram e entrecruzam aquelas gentes, os vapores indicavam a identificação com as comunidades para quais se mostravam portadores de “progresso”. Por tudo isso os beiradeiros estavam sempre presente às chegadas dos rebocadores. Segundo Sousa Lima (1987),

A população da beira do rio sempre presente às chegadas dos vapores, atentas às manobras de atracação e ao palavreado pitoresco da tripulação de gente moça, alegre e façanhuda. Eram homens fortes e rudes, afeitos ao sol e a chuva que lhes curtia a pele lustrosa e tostada, enrijecendo-lhes os músculos separados e as mãos com força de manopla pelo manejo da vara de ponta ferrada e de cabo grosso de manilha. (LIMA: 1987, p.24).

Contudo eram os passageiros quem traziam e levavam novidades para os povoados mais longínquos. Eram objetos e notícias, que despertavam a curiosidade de quem vivia ao longe na beira-rio Parnaíba e alteravam o cotidiano dessas pessoas, fazendo-as imaginar outras formas de vida. O ritmo da vida beira-rio Parnaíba era, então, marcada pelo ritmo das viagens dos vapores que durante o percurso marcavam uma convivência cotidiana com seus ritmos e rituais. Aqueles vapores tornaram-se lugares de encontro e se encheram de valores muito mais fortes que os da função para a qual foram adquiridos. Neles o viajante encontrava a festa, o jogo, a procura do absoluto, o diálogo com o outro e com o universo. O

comerciante, por sua vez, desempenhando o seu papel integrava-o aos espaços com suas mercadorias. Sobre as viagens naqueles vapores que deslizavam o dorso do rio Parnaíba registrou a memorialista Josefina Demes.

As viagens pelo rio Parnaíba, quer subindo ou descendo o rio, eram sobremaneira agradáveis, principalmente se feitas em embarcações com capacidade para comportar pelo menos 50 pessoas, o que ensejava a conquista de novas amizades em torno de uma mesa de jogo ou através de uma simples permuta de um livro ou revista. As viagens eram não só agradáveis, como pitorescas.

Francisco de Assis Iglesias, Inspetor do Serviço de Proteção à Maniçoba, que participou de uma dessas viagens entre os anos de 1912/1919 teve suas lembranças registradas por Francisco Iglesias de Assis na obra “Caatingas e Chapadões”. Desta viagem recordou que “entre Teresina e Amarante, na margem esquerda do rio Parnaíba, do lado do Maranhão, ergue-se em toda a sua majestade, o Morro da Arara”. Esta lembrança o remeteu a “festinha” a bordo do vapor. “A passagem pelo referido Morro dava motivo a uma original e interessante festinha a bordo, que deixava saudades a todos os que por lá passavam. O passageiro que, pela primeira vez, dobrava o Morro da Arara tinha que pagar uma “cerveja” na ocasião do jantar”. Enfatizou que o “comandante, por seu turno, mandava matar um peru, que era gostosamente preparado, como só no Piauí e Maranhão tenho visto e provado”. E, então passou a descrever o ritual do jantar.

Nesse dia, todos vinham à mesa envergando a fatiada domingueira, mas sem ostentação de luxo, que seria descabido na ocasião e lugar. O Comandante, depois de um breve discurso, alusivo ao ato, sob calorosos aplausos dos convivas, conferia ao neófito um diploma, que lhe recordaria aqueles momentos agradáveis de boa camaradagem e o isentaria de futuras obrigações. Nesse momento a bandeira brasileira se desenrolava sobre as cabeças dos que estavam sentados em torno da mesa, e começava então o almejado ataque ao peru recheado, em meio à maior cordialidade, como se estivessem todos no seio da família distante. (IGLESIAS: 1951, p.49-50).

O memorialista Carlos Lobo também narrou suas lembranças de uma viagem que realizou no vapor Chile.

Ainda me recordo bem de uma viagem que empreendi de Teresina a Floriano, aboletado em confortável rede branca, armada no convés da popa do Chile, apreciando os meninos banhando-se despreocupadamente às margens do grande rio, quando o vapor aportava em locais predeterminados. Traziam, as vezes, os maiores, alentados cachos de suculentas limas enormes e avantajadas, a oferecerem as mesmas à venda aos passageiros. Era uma grande satisfação para os passageiros, até para os que sofriam de anorexia, quando a sineta de bordo tocava, conclamando todos para o almoço, que era servido n’um salão apropriado, mesa vasta, e, geralmente uma suculenta feijoada, com carne velha, toucinho e jerimum adocicado, iguaria cheirosa que obrigava a todos um apetite desordenado. (LOBO: 1971, p.161)

Quanto aos depoimentos colhidos *in loco* e on-line, foram unânimes as lembranças dos vapores e das viagens, no entanto, elegemos trechos de alguns que

transcrevermos a seguir. O arquiteto Nilson Coelho¹⁸¹ (florianense) recordando a história do seu pai e a sua própria desde a infância relatou: “Meu pai, João Climaco da Silva, navegou durante 45 anos-ininterruptos pelo Parnaíba. Alcançou três gerações tecnológicas.¹⁸² Dois tios possuíram uma Companhia de Navegação no início do século XX João Luis da Silva e Dermeval Rodrigues. Viajei muito com o meu pai e tenho um grande carinho e paixão pelo rio. [...] Isso corre dentro de mim como se fosse meu sangue”. Recordou algumas pessoas que navegaram e passou a nomeá-las. “Iberê. Ernane, Seu Mundinho e outros. Narciso Café foi vareiro, cozinheiro e está velhinho mais relembrando. Tudo... as “espiadas”¹⁸³, as caçadas, pescarias”. E então passou a contar uma aventura que seu pai passou no rio Parnaíba. “Certa vez meu pai viajava com uma grande carga de tonéis de gasolina. O motor do guincho era de um Ford 1929 à gasolina. O motor pegou fogo. O fogo ganhou as sanefas e toda a tripulação pulou no rio. Meu pai sozinho numa tentativa arriscada de salvar a carga e o barco arrancou o que restava das sanefas¹⁸⁴ e abafou o fogo”. E complementou dizendo “foi uma dose elevada de loucura. Mas, navegar é ser um pouco de louco e aventureiro”. Também fez alusão a chegada dos navios. “Era uma festa a chegada de uma embarcação ao porto. [...] Tenho uma foto de embarcação cargueira feita de talos de Buriti e com capacidade de carga para até cem bois”.

Professor Luis Paulo Lopes¹⁸⁵ também recordou as viagens nos vapores. Lembrou que os vapores não só puxavam as lanchas que traziam mercadorias, “mas também eram meio de transporte porque a estrada era péssima daqui pra Teresina então os vapores transportavam as famílias, as pessoas, passageiros, viajantes, comerciantes, todo mundo viajava no vapor”. Recordou, inclusive, as viagens que fazia com seu pai. “Eu mesmo quando era criança ainda alcancei o vapor, meu pai trabalhava numa dessas empresas e agente ia pra Teresina e voltava no vapor”. Ele asseverou,

A viagem de vapor era ótima, dois dias pra Teresina, tinha tudo tinha refeição, tinha as acomodações, era a rede, cheio de redes, era uma viagem agradável porque era muito

¹⁸¹ Nilson Coelho. Entrevista realizada on line em 04.07.2006

¹⁸² 1 Barcas, de madeira rebocadas por “Lanchas” movidas a vapor e sem compartimento de carga e com casco de aço. Normalmente inglesas e alemãs. 2. Vapores, embarcações também movidas a vapor, com casco de aço e da mesma procedência das anteriores e com compartimento de carga. 3. Motores – embarcações movidas a diesel, com casco de madeira fabricadas aqui mesmo e com compartimento de carga. Explicou Nilson Coelho. Ibid

¹⁸³ ESPIADAS - quando um barco não consegue transpor uma corredeira coloca-se um cabo de aço amarrado a uma árvore frondosa e envolve-se o cabo num guincho movido por outro motor. O cabo é levado por uma canoa auxiliar que é chamada de canoa espiada. Em alguns pontos não bastava apenas a espiada por conta da coroa do rio – profundidade – era necessário “aliviar” o peso da carga levando nos ombros dos vareiros uma parte considerável de carga. Explicou Nilson Coelho. Ibid

¹⁸⁴ Cortinas de pano contra a chuva, segundo Nilson Coelho, ibid

¹⁸⁵ Professor Luis Paulo Lopes 60 anos. Entrevistado em Florianópolis a 26 de junho de 2006.

macio, sem poluição naquele tempo, agora demorava dois dias pra Teresina, quando o rio estava cheio era mais rápido, mas quando o rio estava nesse verão era mais lento por causa dos bancos de areia dos encaixes, mas pra época era interessante, hoje é que não dá mais. Era corriqueira se tinha que ir pra Teresina ia de vapor... você ia mais acomodado e com maior disponibilidade de tempo pra ficar no vapor viajando.

Em seguida falou das festas que aconteciam nos vapores. “É a mesma coisa, fazer passeio de barco e viajar, e final de semanas regatas e tudo. Era sempre uma festa. Quando era criança até andava nos vapores dia de domingo, as moças ricas, a orquestra tocando e elas dançando e o vapor subindo o rio, passeando. Já houve muito isso aqui. Era menininho, mas me lembro disso aqui. Eram festas nos vapores”. Explicou que estas festas “eram os convescotes como diziam aqui. Uma espécie de piquenique a bordo...”. Observou que os trajés eram “só linho, só terno branco... chapéu e terno... Casimiro, gabardini...tudo branco e as crianças também eram uma calça de meia perna, paletozinho, chapéu tudo branco, era engraçado. Era de todo mundo, os pobres usavam de algodão. Mas o linho 120 era dos ricos mesmo, dos abastado”. Lembrou também que quando chegavam os navios, “as famílias iam só receber os parentes que vinham a beira rio. Receber lá na beira rio, os vapores aportavam tudo. então essas pessoas iam assistir ou embarcar alguém no navio”.

Maria Filomena Mendes Bezerra (florianense),¹⁸⁶ residente em Parnaíba recordou com riqueza de detalhes uma viagem que fez nas primeiras décadas do século XX.¹⁸⁷

Faz muito tempo, talvez 1935. Com a família Correia nós fizemos essa viagem no navio que naquela época era a vapor, Vapor Piauí. Saímos num dia daqui do porto de Salgado e fomos até Floriano. Era um 1º de janeiro, muito bonito foi uma semana de viagem, subindo era muito devagar... nós íamos subindo para o sul do estado, então tivemos a felicidade e o prazer de ver o rio Parnaíba cheio, gigante chamado. [...]O navio era um barco bem grande que tinha tripulação, o comandante era meu padrinho... Agora a volta foi rápida porque já era descendo, mas o navio era um barco grande com muita força, o rio subindo, dia e noite e foi uma festa espetacular dentro desse navio, a família levou a orquestra, com a banda de música, era dia e noite, aquela animação, um banquete no almoço e no jantar e a família toda, gente muito boa, a família Correia. E em cada porto, em cada cidade a beira do rio, o navio aportava e a gente descia... [...] A minha melhor viagem, dias melhores da minha vida, eu tinha 17 anos. Falando das cidades, por onde a gente ia passando a orquestra ia tocando, tinha pianista, baterista, saxofone... Então os ribeirinhos corriam todos para as margens do rio e ficavam assistindo, uns soltavam foguetes, e o navio apitava saldando o pessoal das vilas das cidadezinhas.

Em seguida descreveu a parte interna do navio a vapor dizendo “os camarotes eram embaixo e em cima também. [...] Agora tinha a seção de máquinas, o convés, a gente ficava a maior parte no convés apreciando as paisagens, coisas lindas, era um mar o rio”. O

¹⁸⁶ Maria Filomena Mendes Bezerra, 85 anos. Entrevistada na cidade de Parnaíba-PI, em junho de 2006.

¹⁸⁷ Ibid. Então o que eu tenho pra contar dessa viagem são recordações, memórias que eu tenho um livro já lançado “Memórias de Filomena”, que conta essa história e tenho um outro livro já lançado que é “Raízes e Perfis da família Bezerra” que é a minha família. é um livro genealógico. E já estou lançando outro livro agora “As Pegadas de uma Fera”.

Sr. João Araújo Monteiro (Doca Monteiro) recordou que nas viagens “se vinha ligeiro, a favor das águas. Pra voltar era um sofrimento, tinha que ser no Mará, sujeito empurrando as barcas”. O Sr. José Esteves Ferreira¹⁸⁸ também recordou que “os vapores passava tudo aí. Passava bem aqui mesmo, berando aqui”. Nesta oportunidade recordou o vapor Parnaibano e suas cargas.

A roda dele era de um lado e de outro. Esse vapor trazia barcas grandes, puxando, quase 30 metros cada uma, casa em riba, carne seca, tempo esse de muita fartura. As mercadorias vinham de barco, de vapor mesmo, nas lanchas só gente. Trazia carne de boi, babaçu, muita coisa, legumes... Vinha tudo, carregadinho, baixinho mesmo, eram cinco seis barcas enfiadas umas nas outras descendo rio abaixo”.

Sobre o vapor Parnaibano e uma de suas viagens no rio Parnaíba também registrou Raimundo de Souza Lima (1987, p.27), “quando o ‘Parnaibano’ venceu a última curva do rio Igarçu em direção ao Porto Salgado, meu irmão Antônio e eu vimos da ribanceira onde estávamos que trazia a reboque oito barcas de madeira carregadas. Era um rebocador muito pequeno, mas estava equipado com duas máquinas de grande potência para o seu tamanho”. Lembrou-nos que como o Parnaibano, havia outros rebocadores também e algumas ‘gaiolas’ de passageiros que viajavam regularmente entre a foz do Igarçu e grande extensão do rio Parnaíba”. Para ele a finalidade dessas viagens consistia no “comércio de trocas de artigos fabricados e sal grosso com as populações localizadas centenas de léguas distantes do litoral, dali trazendo, de retorno, o que interessava aos compradores de além-mar”. Ele enfatizou que o regresso do “rebocador Parnaibano ao porto de Parnaíba era para nós que morávamos perto do rio, motivo de grande rebuliço, principalmente entre os meninos”.

Já o romancista Assis Brasil (1932) em “Beira Rio Beira Vida” registrou o movimento das embarcações, suas lembranças e os sons vindos do rio Parnaíba. “O rio fervilhando de embarcações; gritos que pontuavam a tarde, o metálico das sinetas, o apito mais grosso de um navio-gaiola, as marrecas sobrevoando as primeiras luzes, os motores, as máquinas, do rio e do cais, tomavam parte naquele conjunto colorido...”. Ele explicou que as pessoas se guiavam pelos sons do rio.

A sineta dos navios gaiola, o apito mais grosso de uma barca, o grito dos canoieiros... alguns flocos de algodão, caídos dos fardos ou das barcas, acompanhavam a correnteza barrenta... as barcas carregadas soltavam apitos longos, os apitos que anunciavam a volta de Jessé, a volta de Nuno, a volta daquele batalhão de fardas douradas e altivas. [...]... as barcas de algodão e arroz se repetindo, os navios que iam crescendo, tomando novas cores, os gritos dos canoieiros atravessavam o rio, voltavam do outro lado, para lá e para cá, as canoas deslizavam magras e serenas. (BRASIL: 1932, p.17)

¹⁸⁸ José Esteves Ferreira, conhecido como Zé Grosso, 63 anos. Entrevistado em PARNAÍBA em Junho de 2006.

Fala-nos da imagem das embarcações em movimento no rio Parnaíba, “os navios diferentes que subiam e descia, a grande roda traseira espumando como uma cascata, as barcas com homens nus empurrando as varas compridas, ritmados e iguais. Admirava-se da profundidade das águas, aquele mistério barrento, o rio engolia as varas mais altas que uma casa”. (BRASIL: 1932, p.69) Particularmente, este romance se operou, de tal forma, quase num estado de realidade que nos permitiu penetrar no mundo da prostituição da beira-rio Parnaíba, na rotina do cais, no movimento das embarcações e na experiência de quem conhecia o ambiente do rio e o tempo, associando a vida da beira ao ritmo do rio. Propiciou-nos um instante tão singular que pareceu-nos ouvir todos os sons vindos do rio

João Araújo Monteiro (Doca Monteiro) que negociava e entregava carne de boi aos embarcadiços nos contou que se guiava em seu trabalho pelos sons vindos do rio Parnaíba. Diz ele:

... tinha um lugar chamado Pritadas, a duas léguas das margens do rio Parnaíba, quando o vapor chegava nas Pritadas ele apitava se fosse um apito era um boi, se fosse dois era dois boi, três era três boi, quando chegava lá o boi tava pendurado... Quando o navio chegava e que ele apitava eu já estava lá com a balança pra pesar o boi e entregar. O boi pra eles levar pra comer. Se eles levava quatro barca era quatro boi que eles queria, se levava três era três, se levava duas era dois que queria se levava só uma era dois bois que queria porque era um pra lancha e outro pra barca.

Estas viagens seguindo as curvas das margens e o senso de plenitude que delas emanam é horizonte sem fim, portanto, comprazem evocar. Em verdade esses vapores, em suas cotidianidades, existiam e conferiam as relações humanas com o espaço, nas últimas significações, para além do trabalho e da troca, o do gozo e/ou contemplação. Sem sublinharmos estas virtudes que associam ou dissociam conforme o caso não poderia contentar-nos sem afirmarmos que a coerência social dessas viagens agrupou indivíduos. Nas viagens, os vapores deslizavam sobre as águas, os lugares ao longo do caminho convidavam a uma parada e o viajante confirmava em todo lugar seus hábitos e suas raízes. Ele gostaria de levar consigo pessoas e paisagens, num tempo de existência compartilhada, numa viagem que percorre e reencontra, no seu percurso, os lugares e os instantes sociais que constituem um único horizonte, o do rio. O rio Parnaíba é, portanto a grande base de toda operação, qualquer que fosse a direção desta, e, dos projetos e trabalhos necessários para a navegação a vapor. É também uma bacia de povos e gentes, transbordando nas beiras, fragmentos de história. São, todavia, os beiradeiros que enquanto o navio passa em frente de suas moradas, assomam à beira-rio, saúdam e gesticulam convidando a parar e entrar. Neste instante se apercebe que não há fronteiras entre a terra e a água. Terra e rio penetram e desaparece um no outro. O rio Parnaíba como rio de integração comercial

fornecia dignidade social, econômica e política ou ao menos o reflexo de cada uma delas. Para Matthias Rohrig Assunção (2003, p.218) “... as beiras do rio constituíam de fato uma única microrregião do ponto de vista socioeconômico”.

2.6 - Espaço D'águas dos Balseiros e/ou D'águas Vermelhas: BALSAS E BALSEIROS

Certificamo-nos que, embora, estivesse implantada a navegação a vapor e devidamente criada a Companhia de Navegação a Vapor do Rio Parnaíba, havia embarcações tradicionais, tais como, botes, barcos e balsas, que faziam o comércio ao longo do Parnaíba. Odilon Nunes (1974, p.126), previu que a “Companhia de Navegação teria forte concorrência naqueles quarenta barcos tradicionais que faziam o comércio ao longo do Parnaíba”. Esta informação se confirma por meio de uma mensagem do presidente Baldoíno José Coelho, de 01.11.1855, veiculada no Jornal “O Propagador”¹⁸⁹ em que ele calculou “serem em torno de 40 barcos de diferentes tamanhos nesta atividade”. Sobre as embarcações tradicionais que faziam o comércio fluvial informa o periódico que,

... não eram poucos os botes e barcos que faziam o comércio ao longo do Parnaíba, desde São Francisco até Parnaíba, com escalas em Teresina, União Santa Quitéria, São Bernardo, Repartição, dedicando-se especialmente ao transporte de algodão, couro, sola e também passageiros, e continuavam a trocar seus produtos por gêneros nacionais e estrangeiros, vindos do litoral.

Sabemos que o estabelecimento de uma via de comunicação pode ter efeitos diametralmente opostos segundo o contexto político ou econômico que preside à sua abertura. Convém, pois, que estejamos vigilantes e sejamos engenhosos uma vez que, o modelo proposto, a navegação a vapor, poderá dar ensejo a críticas baseadas nas experiências vividas. Assim pensado, queremos tão somente mostrar até que ponto a navegação tradicional esteve/está ligada intimamente ao rio e às condições históricas que lhes são próprias. Evidenciamos que havia uma navegação tradicional e um comércio, ainda que incipiente, se fazia utilizando o rio Parnaíba como estrada líquida e como meio de transporte as balsas, os botes, as barcaças e as canoas. Notamos que até os primeiros anos da segunda metade do século XIX essa navegação não era disciplinada. Odilon Nunes (1972, p.112) informa que “até então não havia nenhum órgão a disciplinar e proteger a navegação do Parnaíba, e as barras desse rio ainda não tinham práticos”. Verificamos que em razão da navegação tradicional eram constantes as denúncias sobre a indisciplina das tripulações que as conduziam e faziam o comércio no rio Parnaíba. Até 1854 não encontramos nenhum documento que apontassem algum órgão do governo a disciplinar e proteger a navegação do

¹⁸⁹ Jornal “O Propagador” nº.66 Ano II de 27.04.1859

rio Parnaíba. As primeiras medidas oficiais para a disciplina e o desenvolvimento da navegação foi dada no Governo de Antônio Francisco Pereira de Carvalho que estabeleceu pelo Decreto nº. 1552 de 10.02.1855 a criação da Capitania do Porto. Mas, pareceu-nos que a indisciplina se mantinha, uma vez que os documentos posteriores apresentam solicitações nesse sentido. O ofício expedido em 14.02.1855 pela Alfândega de Parnaíba¹⁹⁰ denuncia a necessidade de disciplinação. “As providências mais reclamadas são a limpeza do rio e um regulamento policial que determine os deveres e obrigações da tripulação, a responsabilidade e garantias recíprocas entre estes e os proprietários e carregadores”. Mais tarde, José Coelho de Miranda, após a mudança da capital, informa pelo ofício n 358 de 08.06.1858 que,

era proprietário em Parnaíba e tem diversos barcos navegando no rio, em operações comerciais suas, bem como de diversos negociantes, e bem assim de lavradores, e que, sem meios de reparações, sofrem continuamente prejuízos em virtude do desleixo e malversação do pessoal de bordo sem respeito a uma lei regulamentar que o discipline e responsabilize. Pede então providências para tantos abusos.

Eis aí também recordado, por entre as margens, o vulto das canoas e das balsas que andam no balanço das águas parnaibanas. Na poesia, as embarcações como a estúrdia, fosse um rio que corre e se perde num mar de imensidades. A dança poderia vir do rio ou do mar... Eis, portanto um quadro propício à poesia.

A VALSA DO RIO¹⁹¹
 Num traçado
 De remos
 E de varas
 Para lá e para cá
 O canoeiro valseia
 O Igarapu também valseia
 Rumo ao mar

O que nos interessou nesse verso “A Valsa do Rio “ foram os ecos do rio. E, para além da saudação, precisamos registrar as embarcações que aí passaram no caminho das águas, pois isso demonstra que no rio Parnaíba já se fazia uma navegação fluvial voltada ao comércio, embora com embarcações ditas “primitivas”, as quais preferimos adjetivá-las de embarcações vernaculares.¹⁹² Certas variantes pode ser notada a propósito do rio entre os dados das primeiras navegações e as que se deram a vapor. O rio Parnaíba é cheio de histórias, tradições e senhor de toda uma região, da qual era fronteira, limite, traço de união, refúgio e horizonte.

¹⁹⁰ Para Fernando da Costa Freire, inspetor da Tesouraria da Fazenda da Província do Piauí.

¹⁹¹ José Luis de Carvalho In A poesia parnaibana. Teresina: FUNDEC/COMEPI, 2001, p.169.

¹⁹² Vernáculo: adj. próprio da região em que está; nacional. 2. Diz-se da linguagem genuína, correta, pura, isenta de estrangeirismos; castiço. 3. Diz-se de quem atenta para a correção e a pureza no falar e escrever; castiço. S.m. O idioma próprio de um país. Conforme Dicionário Aurélio.

Não poderíamos neste trabalho de tese deixar de ressaltar as balsas e os barcos que “valsavam” ao longo do seu dorso. Destas pequenas embarcações, em maior número as graciosas balsas, fabricadas com material da região, como talos de buriti e cobertas com palhas de côco babaçu ou de carnaúba, que desciam o rio, abarrotados de frutas, cereais, animais vivos ou conduzindo passageiros. Também os batelões. Conduzidos pela força braçal de “homens” do/no rio, vareiros que levavam ao balanço das águas rio abaixo, rio acima, os produtos e gentes da terra. Também não poderíamos deixar de dizer que elas foram fundamentais à navegação a vapor, uma vez que, conduziam mercadorias e gentes das áreas desprovidas da navegação a vapor para os portos fluviais, tais como, Floriano e Teresina.

Ao longo do rio, nos pontos em que se cruzavam os caminhos do Piauí e do Maranhão e onde aparecem os primeiros povoados ribeirinhos, a exemplo da Vila Poti, havia canoas facilitando as comunicações entre as duas províncias e por essas passagens já mantinham um “comércio”. O Governador, Baltazar de Sousa Botelho de Vasconcelos, em 1813, desembarca em São João da Parnaíba seguindo para a Capital de canoa pelo rio Parnaíba, sendo, assim, o primeiro Governador a subir o rio Parnaíba numa embarcação do tipo vernacular. Já o presidente de Província Carlos César Burlamarqui, no início do século XIX, pelo Parnaíba, em uma barcaça, vai até o litoral onde dá início ao estudo para o levantamento dos mapas do delta deste rio e dos diferentes canais.¹⁹³

Evidenciamos que no rio Parnaíba, em fins do período colonial, havia um comércio de pouca significação feito em barcas para atender predominantemente a distribuição de sal. Constatamos que, por volta de 1824, Oeiras tinha duas embarcações, das quais era de oitocentos e novecentos arrobas, e se destinavam à condução de algodão, couro e sola para a vila da Parnaíba, donde traziam produtos vindo de fora da Província. Odilon Nunes informa que, “a navegação para o interior alcançando, inclusive Oeiras estava em desenvolvimento a forçar uma saída para o mar. Tudo era de iniciativa particular”. (NUNES, 1972, p.107- 112). E, na vila da Parnaíba na mesma época havia cerca de sessenta canoas de vários tamanhos que serviam na vila e em seu termo a lavradores, negociantes e pescadores. Havia, ainda, de vários proprietários, oito barcas de cem mil e duzentas arrobas e nove botes que faziam a navegação fluvial e trabalhavam em carga e descarga das embarcações de rotas marítimas. Pelo documento expedido no dia 14.02.1855 pela Alfândega de Parnaíba pode-se saber o estado desta navegação fluvial e das embarcações que trafegavam no leito do rio

¹⁹³ Ver PEREIRA DA COSTA, op. cit. nota 16.

Parnaíba por estas épocas.¹⁹⁴ Em relação a navegação diz que é feita “a barcos e botes sem cobertor, e a vela de maior ou menor dimensão, e mesmo em pequenas canoas, em número nunca menor de 74 barcas, 33 botes e 20 canoas, servindo esta cidade como ponto de partida e centro de comércio e da navegação...”. Em seguida traça itinerário que faziam. Apresenta também o carregamento das embarcações e os fretes.¹⁹⁵ Alega que, embora, não estivesse bem desenvolvida, estava suscetível de melhoramentos, em proveito não só do comércio, como das rendas públicas.

Pode-se verificar, também, por meio das matérias veiculadas nos periódicos daquele estado, a exemplo da mensagem do presidente Baldoíno José Coelho, de 01.11.1855, veiculada no jornal *O Propagador*¹⁹⁶, que afirmou serem de negociantes estabelecidos no Piauí e que continuaram no comércio cotidiano mesmo após a navegação fluvial a vapor. “Para os negociantes ofereciam a vantagem de trafegar o Parnaíba, fundeando e demorando nos portos, conforme o interesse dos proprietários e conveniência das populações ribeirinhas”. E o da matéria veiculada em 27.04.1859, no *Jornal O Propagador*, sobre as embarcações que faziam o comércio fluvial antes da navegação a vapor informando não serem poucos os botes e barcos que faziam o comércio ao longo do Parnaíba.¹⁹⁷ Pode-se, ainda, constatar por meio da literatura regional. A título de exemplo, Odilon Nunes (1972, p.08), que mencionou esta navegação ao dizer que “houve já na província um pequeno princípio de navegação, mas essa desapareceu com a revolta extinta (Balaiada), e ainda não reviveu”. E, ainda, Raimundo Sousa Lima (1987, p.15) que, por sua vez, enfatiza com mais veemência sobre esta navegação e o comércio, mencionando a figura do vareiro.

Aquele comércio vivo e vigoroso, que prosperava rapidamente na pouca distância do porto de Amarração, muito antes do advento da cera de carnaúba, teve a sua origem na força física do homem do rio. No chamado vareiro, que antes de contar com o concurso da pequena embarcação a vapor teve ele mesmo de gerar a força motriz necessária para acionar as primeiras embarcações, desde o Porto Salgado até além do curso médio do rio Parnaíba.

¹⁹⁴ [...] Se estende pelo rio Parnaíba, passando pelos portos intermediários e mais notáveis – Vila de União, Cidade Teresina, Vila de São Gonçalo, vila de Jerumenha desta Província. Vila de Passagem Franca do Maranhão – estende-se aos afluentes Longá, Canindé todos desta Província; Balsas e Grajaú da Província do Maranhão. Há também relações comerciais com a vila de Tutóia, da Província do Maranhão. (Documento de 14.02.1855 expedido pela Alfândega de Parnaíba para Fernando da Costa Freire, inspetor da Tesouraria da Fazenda da Província do Piauí)

¹⁹⁵ As barcas e botes “carregam de 600 a 1400 arrobas, e a tripulação se compõe de 3 pessoas ao menos e a 10 ao mais; os fretes regulam de 50\$ a 120\$000 reis, mais ou menos, segundo a qualidade do carregamento dos portos a que se dirige essa navegação”. Ibid

¹⁹⁶ *Jornal O Propagador* n.º. 66 Ano II de 27.04.1855.

¹⁹⁷ Desde São Francisco até Parnaíba, com escalas em Teresina, União Santa Quitéria, São Bernardo, Repartição, dedicando-se especialmente ao transporte de algodão, couro, sola e também passageiros, e continuavam a trocar seus produtos por gêneros nacionais e estrangeiros, vindos do litoral”. *Jornal O Propagador* op. cit., nota 189.

Vê-se que havia navegação tradicional no rio Parnaíba e as embarcações eram de baixo calado, portanto adequadas às condições daquele rio. Eram as canoas, os barcos, os botes, as barças e as balsas. A balsa, transporte curioso e muito em voga na navegação do Parnaíba. Embarcação “vernacular”, porém muito utilizada do espaço dos balseiros e/ou d’águas vermelhas ao espaço d’águas dos marinheiros do rio e/ou d’águas doces, mais especificamente até a cidade de Parnaíba. Vale ressaltar que apesar de serem aparentemente frágeis, oferecia grande segurança aos passageiros e às cargas vindas daquelas plagas. Construída de talos de buriti secos, não só suportava grandes pesos como dificilmente poderia submergir. Conforme Guimarães (2001, p.30), a balsa foi, “durante muitos e muitos anos, o transporte por excelência do sertanejo do alto e médio Parnaíba, que desejava escoar seus produtos agrícolas, sua pecuária e peles de criação ou de caça, para as grandes cidades piauienses como Floriano e Teresina”. Tobias Duarte em matéria intitulada “As Balsas do Parnaíba”¹⁹⁸ descreve o feitio dessas balsas.

Feita com centenas de talos de buriti em forma de estrado sustentada nos bordos por um retângulo duplo de madeira e, em sentido horizontal, por dezenas de travessas de varas paralelamente dispostas em cima e em baixo, atadas, todas de par em par, com cipós ou fibras de grande resistência, tendo ao meio, em sentido longitudinal, como espinhaço, uma forte viga de Paud’ arco, em cujas extremidades são amarrados os moirões das duas vógas que, ao contrario das outras embarcações, movem-se para a direita e para a esquerda, e finalmente, coberta com rústico toldo de palha de buriti ou couro de boi. [...] As balsas, porém, pelo material de que são construídas, pela forma retangular que lhes caracterizam, são impelidas somente pela correnteza do rio; por isso só fazem viagens de baixa e, no porto terminal depois de retirados os gêneros que conduziram, são desmanchadas, e vendidos por preços mínimos os talos de buriti, as palhas e o madeirame.

Humberto Guimarães (2001) também faz alusão às balsas, seus feitios e suas viagens. Fala da uberdade do buritizeiro que na região do Piauí é palmeira nativa. Explica que seus galhos são contornados por uma casca que recebe o nome de tala. “No conjunto, por extensão, esses galhos são chamados: talos de buriti”. (GUIMARÃES: 2001, p.27-28)¹⁹⁹ Passa então às medidas e suas derivações, sem nada negligenciar. E, tomado, talvez, pela emoção de suas lembranças passa a declamar.

Nas florestas da minha terra vão os caboclos fortes de facão empunhado tirar o talo, cortar o cipó, o madeirame e a palha piaçaba para a construção do transporte fluvial que só navega rio abaixo, sendo o combustível a própria corrente das águas, e o elemento de propulsão, o braço humano, que tem por instrumento o remo: é a balsa, essa jangada especial, essa casa flutuante! (GUIMARÃES: 2015, p.29)

Na base da experiência que Humberto Guimarães viveu com olhos de ver e alma de sentir, nos autorizam afirmar que essas balsas levavam mercadorias, mas também pessoas

¹⁹⁸ In O Almanaque da Parnaíba de 1939

¹⁹⁹ Sobre este assunto e o seguinte ver GUIMARÃES, op.cit nota 44.

que aproveitando a descida da embarcação tomavam passagem, geralmente ao preço da amizade, “pois acolher alguém em sua balsa era como fazê-lo em sua casa”, para vir a capital a tratamento de saúde ou a comprar mercadorias.

... Vareiros do rio Parnaíba,
Se o vento fala o vento ouve,
Portanto garganta aberta
Gritando no ouvido do vento
Todos nós a uma só voz:
Cadê os Vareiros do rio Parnaíba?...²⁰⁰

Encontramos o vareiro ou “porco d’água”, entre as margens, entre as cores vivendo uma linguagem cujos símbolos e ritmos, gostaríamos de captar. Não se pode perder de vista, neste mesmo período, outros integrantes, os remeiros, os tropeiros e os carreiros. Contudo destacar-se-á o trabalho dos vareiros, tripulantes das balsas tradicionais. Eles, juntos, escreveram grande epopéia no leito do rio Parnaíba com a ponta ferrada de suas varas de quatro braças. Teve como tema o trabalho estafante do vaivém ao longo das coxias de suas barcas, ambiente que se tornava a sua habitação desde a juventude. Há aqui o propósito em demonstrar a contribuição dessa gente do rio à navegação no rio Parnaíba. O Almanaque da Parnaíba, edição de 1946 com um artigo intitulado “Balsas, para pequenos transportes no rio Parnaíba e seus afluentes” nos dão notícias dos vareiros e das pequenas embarcações que circulavam no rio antes da implantação da navegação a vapor.

... Os canoieiros que passavam, com os caboclos que desciam nas balsas, até o porto de Siá Ana. [...] A “Paco- Paco” ia avançando. [...] O chefe da família andava por aí, rio-acima, com uma turma de varejo, empurrando com o peito calejado e forte alguma barca carregada de babaçu ou de couro. A vara comprida e grossa, uma ponta mergulhada nagua até tocar o leito do rio e a outra calçada no peito, noites e noites, dias e dias. Um dia aquela vara quebraria e ele cairia estrepado sobre a ponta inferior, em estilhaços, que se lhe encravaría no ventre, rasgando-lhe as entranhas. Ou apanharia empaludismo e iria definhando, até morrer no fundo duma rede. E, então, o filho tomaria o seu lugar e continuaria o mesmo trabalho que fora do pai de seu avô. E o tempo seguiria.

Os termos que designam as gentes que navegavam no rio são muito diversos. Segundo Raimundo de Sousa Lima (1987), “o vareiro ou ‘porco d’água’, como o chamavam os milicianos, que, em contrapartida, eram pelo primeiro tachados de “mata-cachorros”. Esta diversidade de nomes não é evidentemente fortuita, ela traduz uma grande diversidade de posições tanto na vida do trabalho como na vida da sociedade beiradeira. Tobias Duarte também fala dos termos que designam as gentes do rio.

As balsas... não obedecem a nenhum regulamento marítimo ou fluvial e seus dois únicos tripulantes, o mestre e o contra-mestre galgam estes postos sem a burocracia das cadernetas, exames, vistos, impressões digitais e penalidades por que passam os porco-d’água da

²⁰⁰ Jornal A Libertação de 11.04.1987.

Capitania, como são tratados, entre si, os nautas do Parnaíba; são eles o produto da experiência de longos anos de prática, que fazem desde pequenos em companhia do pai, a quem, mais tarde, há de substituir. São, assim, os balseiros do alto Parnaíba uma espécie de linhagem de modestos navegadores fluviais, a quem o rio, nas suas voltas bruscas, nas suas cachoeiras inquietas, no seu leito, ora raso, ora pedregado ou nos seus remansos traiçoeiros ou, ainda, nos grandes perigos das cheias, nenhuma dificuldade lhes apresenta. E é bem certo, como dizem: “filho de mestre, bom mestre será”. (DUARTE: 1939, p.355)

As embarcações tradicionais do rio Parnaíba eram, de fato, movidas pela força de trabalho de seres humanos. O processo empregado foi inevitavelmente o uso da vara e do cabo de espiada de manilha, atados ao tronco de árvores robustas crescidas ao longo das margens do rio, serviam de força auxiliar no seguimento da embarcação nos locais de corredeiras mais fortes. Também a vela inflada de meia lona ou de algodãozinho recozido em tintura mangue tinha a sua utilidade, quando a viração soprava mais forte no verão, embora com pouca influência.

Os vareiros desenvolviam uma grande resistência física, adaptando seu corpo ao processo de trabalho nas embarcações. Confeccionava suas varas com materiais da região. Com o extenso varão firme no peito, enterra a outra ponta no leito do rio e, correndo compassado pela vigia da barca, impele-a lentamente sobre as águas. Acontece que se a vara parte, cai sobre a ponta inferior, em estilhaços, que se enterram em seu ventre monstruosamente. “Quando escapa a este destino dramático, a compreensão da vara sobre o peito termina por lhe formar enorme bolsa calosa, de aspecto impressionante”. (CASTELO BRANCO: 1987. p.54). Parafrazeando-o, ostentavam com orgulho no peito a calosidade enegrecida, marcadas pelo uso diário da vara. Como enfatizou Claude Lévi-Strauss (1974, p.05) “... o homem, sempre e em toda a parte, soube fazer do seu corpo um produto de suas técnicas e de suas representações”.

Havia, evidentemente, inúmeros obstáculos à navegação no rio Parnaíba. Assim sendo, a navegação no rio Parnaíba requeria prática e muita habilidade, pois não eram poucos os acidentes e intempéries ao longo do rio. Pedras, corredeiras, baixios, rasios, troncos, bancos de areia, tempestades, cachoeiras... Um conjunto de obstáculos que dificultava o trabalho dos vareiros e representavam perigo às embarcações. Por tudo isso, revela-se a necessidade dos vareiros conhecer o rio e seus acidentes, desvelar a natureza, sua face desconhecida. Mas essa gente o conhecia. O trabalho daqueles “senhores do rio”, como diz Victor Leonardi (1999), levando o comércio às diversas localidades permitia-lhes medir o rio. Aprenderam a conhecer o canal navegável observando a intensidade da correnteza e a cor das águas, sem perder de vista as referências existentes nas margens. Já dissemos que o rio Parnaíba tem águas claras ao nascer, águas sanguíneas/vermelhas no curso alto, águas

barrentas nas cheias, águas turvas e amareladas.²⁰¹ Pelo movimento das águas na superfície do rio, percebiam da existência de uma pedra submersa, de um tronco ou de um banco de areia. Pela cor das nuvens, pelo soprar dos ventos, as tempestades eram previstas com antecedência suficiente para fazer-se a atracação das barcas. Os vareiros se embrenham nestas águas de tantas cores, mergulhando suas varas nas águas fundas se jogam aí pelas distâncias da linha d'água, atravessado terras, carregando gente, engendrando o presente, empurrando um futuro que nasce aí, desse áspero e estático confronto, entre a vara e o rio, o vareiro.

Os barqueiros/vareiros ao novo sistema seriam/foram importantes uma vez que tem sua origem e o conhecimento no/do rio. Essas “gentes do rio Parnaíba” não souberam se limitar a serem aqueles que asseguravam a navegação tradicional. Foi obrigado àqueles que decidiam o novo meio de transporte fluvial, que determinavam o tráfego dos vapores. Suas funções naqueles vapores, além de conhecerem o rio era fazer manobras, carregar e descarregar mercadorias. Renato Castelo Branco (1987) ao falar da navegação no rio Parnaíba menciona funções do vareiro nas novas embarcações. Diz ele:

Os “gaiolas” arrastando barcaças, desciam a corrente transportando os produtos da terra... Quando as barcas subiam e desciam o rio arrastada pelos gaiolas, a função do vareiro era apenas fazer manobras e carregar e descarregar mercadoria. Mas, às vezes, as barcas navegavam sem rebocador. Então, com o extenso varão firme no peito, os vareiros enterravam a outra ponta no leito do rio e corriam passados pela vigia da barca, impelindo-a lentamente sobre as águas. (CASTELO BRANCO: 1987, p. 70-75)

Contudo, evocar os vareiros para colaborar e/ou efetuar seus trabalhos e conhecimentos do rio para com a navegação a vapor foi regressar, admitir e redefinir os horizontes das trocas redesenhando as redes de transporte fluvial tradicional. Seus pensamentos estavam abertos para que o interlocutor com eles interagisse e daí valorizarem tanto a arte da argumentação como o da sapiência em relação ao rio. Ali se tentava expulsar outras falas, outras razões, para que seus conhecimentos se impusessem soberanamente. As condições do trabalho dos vareiros e, agora, dos marinheiros do rio não podem ocultar os riscos permanentes da profissão que marcou mentalidades. Seria, contudo errôneo admitir

²⁰¹ As cheias emprestam às águas parnaibananas os tons amarelo-barro, amarelo-cinza, amarelo-água-barrenta-cor-de-barro. E, conforme a incidência do sol, este amarelo fica quase verde, amarelo-verde, amarelo-verde-ouro, amarelo-verde-sujo, amarelo-verde-lama, amarelo-verde-água, amarelo-verde-barro. Também tem as águas verdes, azuis-verdes, ou verdes-azuis, conforme a incidência do sol sobre a superfície espelhante. E, conforme o vento, o verde fica azul, o azul fica verde, o verde fica negro e o negro vira cinza, em ondas que rolam sobre as praias e dunas brancas do delta parnaibano. Ver nesta tese item 1.3.1- O RIO PARNAÍBA: A figuração de uma pessoa cantada em verso e prosa.

que o emprego da navegação a vapor provocasse/provocou o desaparecimento dos meios tradicionais de navegação e do vareiro.

O rio Parnaíba foi excelente em seus papéis, é verdade, mas a navegação fluvial ter sido capaz de resistir às suas condições adversas não foi uma de suas menores qualidades. Mesmo admitindo, por simples hipótese, que um “progresso” contínuo existiu e tendo, de fato, na navegação a vapor uma finalidade nada exclui que o chamado “progresso” seja apenas a resultante de um sistema de forças desenvolvida em direções e tempos diversos onde a navegação tradicional se inclui. Deverá ser posto entre parênteses por quem, ao fazer política pretendeu pilotar a história do Piauí, da segunda metade do século XIX e primeira do XX, no sentido do “progresso”. Podemos, portanto, analisar a historicidade da navegação no/do rio Parnaíba como um processo temporal complexo, no sentido de que o sistema vê seus elementos surgirem de uma pluralidade de tempos descompassados cujas modalidades de combinação geraram mudanças a cada instante. Se levar em conta, como disse Raimundo Sousa Lima (1987) em sua assertiva,

... que o progresso foi baseado principalmente no oportunismo do esforço alheio. Na energia daqueles que morejando de sol a sol numa cruenta batalha pela própria sobrevivência, atolados na completa ignorância em que viviam cedo desapareceram, sem deixarem um marco sequer na caminhada empreendida pela prosperidade material da região, da qual nunca participaram. Foi-lhes abonada, sim, a suposta condecoração que ostentavam com orgulho no peito estufado e maciço, representada por aquelas duas medalhas ou manchas enegrecidas, marcadas pelo uso diário da vara. Era o sinal do machismo que levava a peito por uma vida de sacrifícios que eles mesmos muitas vezes desprezava, ao ser lançado no ar, pelo açoite do varejão... (LIMA: 1987, p.16).

Diante do exposto e das informações conclui-se que no rio Parnaíba existia navegação fluvial, embora com embarcações vernaculares e/ou de pequeno porte. Assim sendo, para avaliarmos o papel da navegação fluvial do rio Parnaíba, quer dizer, para medirmos as suas possibilidades não se pode abster da história das relações dada pelas águas antes da implantação da navegação a vapor. Seria, ainda, preciso dizer do capricho do fluxo, dos conflitos incessantes dele e seus afluentes da montante à jusante, do mistério de um rio que nem domesticado, nem por suas inundações, nem quando ele se furta ao meio belo de verão mostra seu simbolismo. Acreditamos que nesta estrada líquida, misteriosa, quanto mais se anda rio acima, rio abaixo, mais se evidencia as circunstâncias que nortearam as comunicações fluviais. Assim sendo, para tocar nessa história há de se mergulhar naqueles espaços do rio de meio a meio... rio-ao-longe... suspendidas no liso do rio. Falar das cores divisas e dos processos que se contempla a longo tempo nas artérias do sistema-rio correndo em suas linhas gerais, por quase todo o vale. Em uma palavra, como diz Victor Leonardi, “o

simbolismo do rio é o da fluidez das formas e o da possibilidade universal...” (LEONARDI: 2005, p.10)

2.6.1 – O VAI-E-VEM DAS BALSAS

A lembrança aqui será fundamental não só pela proximidade dessas pessoas com o espaço que co-habitam como deuses, mas, também, é preciso saber tomar partido do privilégio do tempo, o qual torna possível explicitar as condições históricas que à época apenas se esboçavam. Renato Castelo Branco, em “O rio mágico” conta a história do vareiro Damião e sua balsa²⁰² numa viagem empreendida com ‘Dick Taylor’, vindo dos Estados Unidos, logo depois de encerrada a navegação a vapor no rio Parnaíba.²⁰³ Este americano descreveu a balsa para sua amante e a convidou para a aventura de descer o rio Parnaíba de balsa. Explicou-lhe, “a balsa é uma embarcação romântica, uma palhoça flutuante, onde viveremos dias inesquecíveis, descendo o rio ao sabor das águas, parando nas margens...”.²⁰⁴ Damião desde criança, trabalhava como vareiro, ajudando seu pai, Jeremias, a transportar passageiros entre Amarante e São Francisco do Maranhão, empurrando a canoa com uma longa vara. Seu pai fora vareiro de barcas, “ao tempo em que o rio era grande conduto da produção do estado. Em consequência do fim da navegação, Jeremias, pai de Damião resolveu, então, se dedicar ao transporte de passageiros de uma para outra margem do rio, na cidade de Amarante.” (CASTELO BRANCO: 1987, p.75).

A balsa partiu de Teresina de manhã cedo. Damião “desatou as amarras, soltou a balsa e empurrou-a com a vara para colocá-la na corrente. Aos poucos a balsa foi ganhando velocidade, arrastada pelas águas”. Durante a viagem “pequenas lanchas e canoas a remo cruzavam pela balsa, os passageiros acenando, gritando cumprimentos e pilherias”. Assim a balsa de Damião “levada pela corrente... deslizava rápida sobre as águas”. Ao lado de Damião, “tronco nu, vestindo apenas um calção de banho, Dick empunhava canhestramente a vara que fora de Jeremias, tentando ajudar o companheiro nas manobras da balsa, evitando os bancos de areia, os troncos de árvores arrancados pela torrente das ribanceiras”.

²⁰² Jeremias e Damião moravam na balsa, atracada no cais de Amarante. Com a morte de Jeremias, Damião, agora com vinte anos resolveu deixar Amarante. Soltou a balsa na corrente e veio descendo o rio ate Teresina. Sua palhoça, montada sobre a balsa, era a mais primitiva possível. Mal abrigava as duas redes, a dele e a de Jeremias, cujo lugar era agora ocupado pela bela rede de varandas rendadas que Dick comprara em Teresina. CASTELO BRANCO, Renato. *O Rio Mágico*. São Paulo: EDICON, 1987.p. 75-81

²⁰³ Este americano ao chegar à mina Boi Morto, entre outras pedras, ofereceram-lhe uma opala, pedra semipreciosa, que a comprou prontamente para sua amante. Ibid., p. 77.

²⁰⁴ Ibid., p.76. A amante gostou do presente, mas não aceitou o convite e ele resolveu iniciar a viagem só com Damião, explicou Castelo Branco.

Em alguns trechos, de curvas fechadas e forte correnteza, exigia enorme perícia para evitar que os jogassem sobre os barrancos. Esporadicamente divisavam, nos pequenos portos, uma minúscula venda e, então, “atracavam para se abastecer...” Nunca viajavam depois do pôr do sol, mas, naquela noite, quando a lua cheia clareava tudo, resolveram navegar um pouco mais. Ao entardecer, paravam nas margens do rio para acampar. “Damião limpava um trecho do solo, armava as redes sob uma árvore, acendia uma fogueira para preparar o jantar e espantar os animais” para o descanso merecido. De manhã cedinho, retomavam a balsa. “Às vezes, a torrente do rio, ruidosa, o marulho da água batendo no casco, o zunir do vento no estaiamento o barco na rota do Rio...” (CASTELO BRANCO: 1987, p.75-81)

Os vareiros criavam na beira-rio Parnaíba seu ambiente de contatos e divertimentos nos intervalos das suas longas viagens. Conforme Raimundo Sousa Lima “sua presença ali era assim a razão de ser das noitadas alegres e ruidosas, entre mulheres, bebidas e os atritos esporádicos com estranhos ou companheiros nas festas de noite inteira”. (LIMA: 1987, p.15). Mencionou que conheceu alguns vareiros, entre eles “Pedro Cambota, Zé Capivara, Chico Preto, Zé Calixto, Miguel Umbigo entre outros. Sobre este último diz “Miguel Umbigo cansou de varejar ‘Pau na Cara’ do Porto Salgado até Floriano, dia e noite...”. Explica como era essa navegação em conformidade com as duas estações, a ‘das chuva’ e as ‘do sol’, ou seja, no inverno e no verão.

No verão ate que o terral ajudava um bocado a vela retalhada de remendos a empurrar o batelão ronceiro, metedor de ‘querosene’ pelas costuras para estragar a carga de sal. Mas no inverno, era como se o individuo viajasse para o inferno, com a vara no peito, chuva nos lombos e mais um dilúvio de muriçocas para chupar o sangue cristão na escuridão da noite. (LIMA: 1987, p.39)

Já Humberto Guimarães (2001) conta sua própria viagem feita numa balsa com seu pai em meados do século XX. Conta que a balsa na qual viajou só iria até Floriano que alguns ainda chamavam Colônia. Explicou que numa balsa carregada de arroz seguiram todos os passageiros, indo na balsa de porco somente os embarcações e o negro Tião, este encarregado de cuidar dos suínos, dar-lhes-ia banho e ração.

As vogas tracionadas, pelos membros musculosos de dois mestres, “Ponciano e Godô, e dois contramestre, Pedão e Senhurinha, fazem o conjunto gemer e a balsa, assim impulsionada, vai preguiçosamente tomando a direção, as águas encharcando os terreiros. Os embarcações, torsos nus... suam do esforço para alinhar a embarcação, firmando os pés no travão de apoio que firma os embonos centrais, musculatura tensa, jogam os vogais em rítmicos movimentos, os mourões suportando, firmes, o esforço grande. Lá mais embaixo a outra balsa... E as balsas vão dentro da noite enluarada...[...] Daí a pouco as duas balsas estão no meio do rio descendo ao sabor da corrente, as vogas suspensas, a balsa de arroz encostada a cabeceira na traseira da outra.... A viagem continua, as balsas separando-se, os embarcações tomando as vogas. (GUIMARÃES: 2001, p.101-119)

J.Tobias Duarte em “As Balsas do Parnaíba”, conta sobre uma viagem que empreendeu a Santa Filomena, em 1934. É interessante observar que esta viagem e o uso das balsas no rio Parnaíba se deu quando já se entrava em curso o fim da navegação a vapor no rio Parnaíba. As viagens em balsas eram, ainda, no espaço d’ águas dos balseiros e/ou d’ águas vermelhas, a via de transporte que continuava desafiando. J. Tobias Duarte recorda dizendo “... vem a balsa a mercê das águas, do alto Parnaíba ou de seus afluentes mais importantes, trazendo para o porto de Floriano e, em parte, para o de Teresina, todos os gêneros de exportação e alimentício daquela zona, bem como os modestos passageiros daquela longínqua região”.²⁰⁵ E passa então a descrever a sua própria viagem.²⁰⁶ “Já prevendo demora fui para o porto somente às 2 horas. Estava tudo pronto. Faltava apenas um remo que o mestre fazia com um longo facão colins. - Saimo as 2 hora, patrão, disse-me ele, estamos fazendo esta pá de remo e vou dá ainda, umas acochadas naquela travessa, que tão fraca”. Segundo ele, depois das 4 horas voltou estava somente “o contra-mestre sentado encima da voga já em posição, olhando a amplitude displicentemente, tirando com a ponta de uma faca fina, alguns fragmentos deixados nos dentes, pela ultima refeição. Nu da cintura para cima, calças cortadas no joelho, chapéu de palha de abas grandes...”. Nosso viajante perguntou a ele pelo mestre. Respondeu-lhe que “andava fazendo umas despedidas, mas que voltaria logo”. Por volta das cinco horas, “vinha o mestre completamente suado, cara relusente, correndo o indicador deitado ao longo da testa e jogando para os lados o suor que lhe queria tomar a vista”. Por fim, o mestre vai embarcar. “Põe um pé no beijo da balsa, mas volta novamente, para abençoar o filho do compadre Jerônimo, que, a toda carreira vinha com braço estendido. - Desata! - grita o mestre, finalmente, já dentro da balsa, com a mão firme no punho do remo”. E o contra- mestre “puxa a corda grossa que segurava a balsa a raiz forte da mangueira secular, que serve de abrigo às embarcações daquele porto”. - Maranhão! – grita outra vez o mestre. E o contra-mestre,

como que se espreguiçando seguro no punho da voga, chega quase a deitar o dorso sobre o estrado, congestionando o rosto numa expressão de força máxima, volve o remo para o lado do Maranhão, fazendo-o roncar na água, que recocheteando aqui e ali, formando funis, vae, depois, brincar em espumas sobre a superfície líquida e mansa. E dando mais outras

²⁰⁵ Publicado no Almanaque da Parnaíba de 1939

²⁰⁶ A ultima vez que estive em Santa Filomena, pequena vila piauiense e ponto terminal da navegação no rio Parnaíba, foi em fins de 1934. Lá chegando, depois de longa e fatigante viagem pelo interior, e sabendo do meio de transporte usado, procurei logo passagem numa balsa que estava de viagem marcada para o dia 22 de Setembro, se não me engano. As balsas nunca saem no dia marcado. A sua partida depende da conveniência dos negócios de seu dono. Assim, a que eu devia sair no dia 22, adiou para o dia 26, a fim de aguardar os cursos de boi esperados de Goiás, e posteriormente, para o dia 29, afim de levar algumas peles de gato maracajá, pedidas de Gilbués, pois havia dito um balseiro chegado recentemente de Floriano, estavam dando muito dinheiro naquele mercado. E como não me era mais possível esperar, fidei passagem noutra balsa, que estava de saída naquele mesmo dia, a 1 hora da tarde. J.Tobias Duarte em “As Balsas do Parnaíba”, *ibid*.

remadas, enquanto a balsa vai se afastando da margem e descendo mansamente a correnteza não menos mansa, ele grita, tomando um fôlego que lhe renova as forças empregadas, cheio de saudades e recordações para a mulata que, no barranco do rio, enchuga com as costas das mãos os seus olhos saudosamente chorosos, esta expressão simples de caboclo, mas significativa como o seu próprio sentir: - Êta, mulata me mate, mas não me maltrate!... (Parnaíba, outubro 1938).

Como se vê, desde cedo, no Piauí, a navegação fluvial representara a unidade e o desenvolvimento regional. Eram as canoas, as balsas, os botes, as barcas, as barcaças etc., a subir e descer o rio Parnaíba, levando e trazendo pessoas e mercadorias, fazendo aquele comércio “incipiente”. Eram estas embarcações rudimentares que traziam e levavam as mercadorias e as pessoas. Mas vimos, ainda, que se podiam encontrar, pelos meados do século XX, o vestígio dos vareiros com suas balsas, contudo numa fase como as demais, utilizada para as lidas do rio e do comércio operante e/ou inoperante. Aquelas “gentes do rio” foram a pedra angular na formação do império comercial da região, cabendo-lhes, lugares de destaque no encadeamento da ação aglutinadora em que de pronto se transformaria consolidando o rio Parnaíba como um rio genuinamente de integração comercial. Este indivíduo fluviário estava sempre na linha de frente, garantindo sua presença como fonte alimentadora de energia física na luta com suas barcas e nalguns casos passando até mesmo despercebido no torvelinho da lida diária.

CAPÍTULO 03: ÁGUAS DE LONGAS BEIRAS... RIO PARNAÍBA.

*Deixemos que o diga o tempo,
pois, mudamente surdo, ele é o único
que, sem dizer nada, diz tudo.*

(Calderón de la Barca, poeta espanhol)

Já dissemos anteriormente, que a partir da metade do século XIX, começa o Piauí a participar do comércio internacional, com maior frequência. A competição, que provavelmente mais fizera, pelo desenvolvimento dos poderes latentes da época somente seria possível sob a condição da existência da navegação a vapor e outros expedientes para facilitar os negócios e o comércio. Ao surgir provocou mudanças numa situação social existente e abriu um novo espaço para as relações humanas e comerciais. Com efeito, em função do transporte aquífero, das suas qualidades e da sua eficácia, podemos perceber sua contribuição no desenvolvimento regional, na natureza e localização das atividades, nas densidades de população, nos modos de vida urbano, na estrutura urbana e na expansão espacial dentre outros. De fato, o transporte fluvial no rio Parnaíba influenciou no conjunto das atividades humanas pelo seu traçado e equipamentos. Nenhum outro elemento desempenhou papel tão determinante na estrutura e na configuração socioespacial do estado do Piauí do que os navios a vapor.

O rio Parnaíba facilmente acessível por terra ou através de inúmeros de seus afluentes da margem direita, era um meio fácil de ligação com as outras povoações tanto do Piauí quanto do Maranhão, além de servir de escoadouro, para o mar, dos produtos da região. Ele atraía, dessa forma, as populações do interior. Se as zonas ribeirinhas também eram propícias à criação, nada impedia que delas se aproximassem os rebanhos, colocando-se assim mais próximos da principal via de comunicação do estado. Os currais se foram retirando do sul, deixando lá algumas povoações. As vilas, os arraiais, inúmeros núcleos de povoamento, iam se formando às margens do rio Parnaíba. Embora os piauienses estivessem na alvorada das novas possibilidades tecnológicas, podia os vapores transportar não só pessoas e mercadorias, mas também idéias, informações, publicidade, propaganda, etc. Assim a escolha do sistema de transporte fluvial ultrapassou, pois, largamente, as simples dimensões técnicas e/ou econômicas às quais a quiseram confinar. Foi uma escolha que comandou a estrutura espacial local e a organização da sociedade urbana.

Conquanto, o desenvolvimento da navegação a vapor no rio Parnaíba pode ser percebido, pela forma que foi promovido, como um precursor necessário para o crescimento econômico e regional do estado do Piauí. O rio Parnaíba e a navegação a vapor em seu dorso devem ser entendidos, como parte da grande estrutura sócio-espacial do estado do

Piauí. Se se o estado esqueceu-se da importância das ligações internas com este “mercado”, cujas relações entre o ponto estratégico, o rio e a hinterlândia mudariam, as cidades beira-rio Parnaíba foram vistas como uma porta de entrada, ou seja, uma abertura para a constituição de negócios criando um amplo campo de oportunidades comerciais e industriais e, conseqüentemente de povoamento. Sabe-se que na organização do espaço-tempo vivido, constituiu-se um invólucro essencial antes do acesso a entidades²⁰⁷ mais concretas. Um lugar assim vivido aparece como um elemento essencial da estruturação; é o meio e o espaço um artefato por excelência. O espaço-rio Parnaíba entendido como espaço social, vivido²⁰⁸ é, parafraseando Lefebvre (1976), *locus* da reprodução das relações sociais de produção, isto é, a reprodução da sociedade.

Temos, pois que nos decidir, uma vez que as especialidades do rio e da navegação fluvial são múltiplas. O lugar existe... o lugar natural, o lugar humanizado, o lugar vivido, unidos entre si por estruturas sociais cuja coerência sublinhamos. Mas se entre o lugar e os indivíduos as relações não parecem duravelmente fixadas é porque a implantação da navegação a vapor pertenceu a um passado próximo... Como diz Frémont “as paisagens inteiramente ‘humanizadas’ não deixam por isso de ser ‘naturais’”. Nestas condições, o rio Parnaíba não pode de maneira nenhuma ser definido como um espaço bem delimitado, tão nítidos nos seus contornos e na sua duração, mas pode ser entendido como sucessivas “conchas” parafraseando Bachelard²⁰⁹, da intimidade ao desconhecido, do temperamento pessoal ao das contingências históricas. Entendemos, portanto, que a navegação a vapor e suas imediatas comunicações com o interior se inserem dentro de uma cadeia mais ampla. Isso requer uma perspectiva no qual, o surgimento/ressurgimento das cidades-beira e as comunicações transoceânicas e interiores estão incluídas. Esta perspectiva, certamente mudou o aspecto espacial do vale do Parnaíba e se tornou o coração de muitos outros projetos regional.

²⁰⁷Entidade: S.f.1. aquilo que constitui a essência de uma coisa; existência, individualidade; ente; ser. 2. Tudo quanto existe ou pode existir. 3. Bras. Sociedade ou grupo que dirige as atividades de uma classe. HOUAISS, Antônio e VILLAR, Mauro de Salles. Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa. Elaborado no Instituto Antonio Houaiss de Lexicografia e Banco de Dados da Língua Portuguesa S/C Ltda.- Rio de Janeiro: Objetiva, 2001

²⁰⁸ O espaço vivido é uma experiência contínua, egocêntricos e sociais, um espaço de movimento e um espaço-tempo vivido que se refere ao afetivo, ao mágico, ao imaginário. É também um campo de representações simbólicas, conforme aponta ISNARD (1982) rico em simbolismos que vão traduzir em sinais visíveis não só o projeto vital de toda a sociedade, subsistir, proteger-se, sobreviver, mas também as suas aspirações, crenças, o mais íntimo de sua cultura. ISNARD, Hildebert. O espaço geográfico. Coimbra, Almedina, 1982.

²⁰⁹ BACHELARD, Gaston. A Poética do espaço. São Paulo, Martins Fontes, 1998.

3.1 – Breves Notícias da Capitania de São José do Piauí

Histórica e geograficamente, o Piauí²¹⁰ apresentou-se com duas regiões distintas, a zona do sul e a do norte do estado, com sua administração e governo no centro da Colônia. A situação geográfica das duas regiões apresentou diferenças importantes sob o ponto de vista do desenvolvimento da Capitania e formação das cidades. Conforme a historiografia tradicional²¹¹ piauiense foi pelo sul que entraram os primeiros povoadores (criadores). Isso se deu segundo Miranda (1938), porque “todas as transações desde os tempos coloniais das zonas interiores sul do Estado do Piauí ter sido feita com a Bahia”. (MIRANDA: 1938, p.75). Já a região mais próxima do litoral que recebia influência da navegação marítima era o “caminho que percorriam aqueles que transitavam do Ceará para o Maranhão e vice-versa”. (FRANCO: 1961, p.66)

O devassamento e o povoamento da Capitania São José²¹² se fizeram no roteiro dos rios²¹³, no interesse da criação do gado e da pequena lavoura de subsistência. Suas terras serviram desde o início às fazendas de gado bovino, que logo se multiplicaram, tornando-se

²¹⁰ O estado do Piauí se localiza na região intermediária das bacias do rio São Francisco e do Tocantins. Ocupa lugar na extensa faixa de campos e florestas que se estendem de norte a sul, entre o Oceano e a beira oriental do grande planalto brasileiro. Insere-se nas regiões do chamado “sertão nordestino” onde prosperaram, inicialmente, fazendas de gado, principal atividade da Capitania. As terras piauienses eram conhecidas, segundo Mavignier (2005, p. 19), “como Sertão dos Rodelas²¹⁰ e fazia parte dos Sertões de Dentro, que partindo de Salvador chegavam até Aldeias Altas, hoje, cidade de Caxias, no Maranhão. Já os caminhos mais próximos do litoral, de Salvador até São Luís, passando pelo Norte do Piauí, marcavam os Sertões de Fora”. Entre os anos 1660-1670, esta região se tornou objeto de intensa penetração. MAVIGNIER, Diderot dos Santos. *No Piauí, na terra dos tremembés*. Parnaíba. Sieart Graf., 2005

²¹¹ Segundo Jacob Gorender (1978), no começo do século XVIII, por proibição régia, a criação de gado só era permitida à distância de 10 léguas a partir da costa marítima. A esta altura, as fazendas criatórias já se achavam adentradas pelo sertão nordestino, até o interior do Piauí e Maranhão. Eram chapadas distantes do mar, onde se localizavam os primeiros currais, aproveitando as várzeas dos rios. Contudo, diferente de outros territórios nordestinos, a colonização no Piauí teria sido feita do interior para o litoral. Ver GORENDER, Jacob. *O Escravidão Colonial*. São Paulo: Ática, 1978. Já Pe Cláudio Mello (1983) em suas pesquisas nos arquivos portugueses concluiu que o povoamento do norte do Piauí antecedeu ao do sul e enfatiza que se deu pelo litoral, ainda no século XVI. Segundo ele, no final do século XVI o naufrago Nicolau de Resende esteve no litoral, mais especificamente no Delta do rio Parnaíba, mantendo contato com os índios Tremembés durante 16 anos. Essa conclusão contradiz a historiografia tradicional.

²¹² As terras que configuravam a Capitania São José, de 1635 a 1714, pertenciam ora à província de Pernambuco, ora à província da Bahia. Em 1695, o Piauí desmembrou-se administrativamente da jurisdição de Pernambuco, ligando-se ao Maranhão e Grão Pará, por determinação régia, a qual passou a vigorar em 1715. O alvará de 1718, assinado pelo Rei de Portugal, Dom João V, desmembrou as terras piauienses das do Maranhão e Grão Pará, tornando-as independentes da administração sediada em Belém. Mas, foi o Rei Dom José I quem determinou seu cumprimento com a Carta Régia de 29 de julho de 1758 que elevava aquelas terras à condição de Capitania independente, permanecendo, porém, alguns vínculos com o Maranhão. A distribuição de terras, como nas demais regiões brasileiras se deram pelo sistema sesmarial. Por volta de 1822 este sistema foi abolido, passando ao regime de posse onde o “senhor da terra”, ou seja, o dono da sesmaria situava fazendas às suas custas.

²¹³ Inicialmente, se deram através dos rios, Piauí, Canindé e Parnaíba e mais tarde do Poti ao Longá, ao mesmo tempo em que do Gurguéia e outros rios, todos afluentes do rio Parnaíba que juntos formam o grande vale parnaibano. SANTANA, op. cit., nota 100.

instrumento de povoamento e cristalizando sua vida sócio-econômica nesta atividade. Conforme Branco, “pela extrema mobilidade dos boiadeiros, cedo todo o território piauiense estava conhecido e pontilhado de fazendas e currais, que seriam o núcleo de futuros povoados, vilas e cidades”. (BRANCO: 1970, p.74). Nessas fazendas, frequentemente, junto aos currais, se edificavam capelas, marco inicial do surgimento das cidades piauienses. Conforme Franco (1961, p.31) “a igreja, erigida junto aos currais, foi, no Piauí, o marco inicial da criação dos municípios; a freguesia foi a primeira organização da vida municipal”. A primeira capela que temos notícia é a de Nossa Senhora da Vitória, erigida por volta de 1695, na Fazenda Cabrobó às margens do riacho Mocha na região dos rios Piauí e Canindé. Daí originou seu primeiro povoado que levou o nome do riacho. Mais tarde foi elevada a Vila e posteriormente, à categoria de Cidade e Capital da Capitania com a denominação de Oeiras. Assim sendo, nas formas de devassamento, povoamento e, principalmente no surgimento das vilas/cidades a questão religiosa teve papel importante. Sabe-se que o sentimento religioso imputado à natureza humana tem sido a base da vida social e das representações coletivas. A divindade protetora que exprime fé em Deus e no santo protetor por meio da capela/igreja é uma forma de representação primordial. De modo que, as cidades piauienses têm sua divindade protetora, seu santo local.

As primeiras vilas piauienses, originadas das fazendas de gado sob a invocação de santos católicos, formaram-se por volta de 1762, autorizadas e reguladas, em 19.06.1761, por Dom José I, e instaladas pelo primeiro governador da Capitania.²¹⁴ Com a instauração das primeiras vilas e de uma cidade-capital teve origem a estrutura espacial-administrativa do território piauiense que recebeu o nome de capitania São José do Piauí²¹⁵ tendo como capital a cidade de Oeiras, antigo povoado Mocha. Vale dizer que esta foi a primeira organização política da Capitania de São José do Piauí que se verificou para dar forma política ao povoamento e pela necessidade de divisão administrativa da colônia. Estas recém-criadas vilas tinham como objetivo satisfazer às imposições do fisco e do policiamento. O Rei Dom José I no intuito de incentivar a povoação concedia favores e honrarias aos que habitassem em suas sedes, tais como, “não pagar quaisquer tributos pelo

²¹⁴ São elas e seus respectivos santos locais, Oeiras (1761) por Nossa Senhora da Vitória, Parnaíba (13.06.1762) por Nossa Senhora do Livramento, Jerumenha (22.06.1762) por Santo Antônio do Gurguéia, Campo Maior (08.08.1762) por Santo Antônio do Surubim, Parnaíba (18.08.1762) por São João, Marvão (13.09.1762) por Nossa Senhora do Desterro e Valença (20.09.1762) por Nossa Senhora da Conceição.

²¹⁵ A Capitania recebeu este nome em homenagem a D. José I, rei de Portugal. Já o nome da cidade é uma homenagem ao primeiro Ministro do Reino, então Conde de Oeiras, o futuro Marquês do Pombal. Em 19.12.1815, Dom João VI eleva o Brasil à categoria de Reino Unido a Portugal e Algarves. Com isso, as Capitânicas passaram a ser chamadas de Províncias. MAVIGNIER, op. cit., nota 210.

espaço de 12 anos”. Mas, esta medida parece não ter seduzido os vaqueiros, já que permaneceram nas caatingas e chapadas. Franco (1961, p.27) nos explica que isso ocorria porque, “o Piauí, inteiramente rural, era singularmente povoado nas fazendas”. Para ele,

o Piauí passou desconhecido e ignorado, não tanto pela distância, pois os rios, os caminhos, as estradas davam acesso pelo sertão entre as capitanias do Sul e do Norte, mas pela formação primitiva, os fazendeiros não manifestavam sensibilidade pela abertura, pelo progresso, pelo desenvolvimento, preferindo manter-se longe, distante, por uma conveniência natural ao seu domínio. (FRANCO, 1961, p.24)

Nota-se, contudo, que a estrutura da sociedade colonial piauiense teve sua base fora dos meios urbanos. As autoras de “Vilas e Cidades no Piauí” nos dá o perfil da capitania e das primeiras vilas.²¹⁶

...O Piauí de então era um espaço essencialmente rural, onde se destacavam as fazendas, pontuado por algumas vilas. A capital Oeiras, era muito pobre, tudo o que nela se consumia vinha de longe. Também Marvão, Valença e Parnaguá não prosperavam. Apenas a povoação do Poti, as vilas de Campo Maior e Parnaíba, esta última com uma incipiente atividade industrial - a charqueada e o beneficiamento do couro - e também pela facilidade de escoamento de seus produtos pelo mar, tiveram algum progresso. Esses núcleos urbanos tinham precárias condições de vida... [...] De certo modo, essas cidades eram a continuidade do espaço agrário que as rodeava. (PORTELA NUNES E ALMEIDA: 1995, p. 93)

Vê-se que por quase dois séculos a vida no Piauí foi desenvolvida em virtude da fundação das fazendas de gado, origem das primeiras freguesias e assinalando a presença dos primeiros arraiais. Mas a facilidade de comunicação do litoral da antiga Capitania, com seus portos marítimos naturais, fizeram com que esta região prosperasse mais cedo, desenvolvendo atividades econômicas de relevo. Nota-se, portanto, diferenças significativas nas formas desses surgimentos e ressurgimentos dos currais/capelas/núcleos, povoados/vilas/cidades, plantados no litoral e/ou na beira-rio Parnaíba e aqueles surgidos no interior da Província. Aqueles contaram com as facilidades da navegação marítima e/ou fluvial enquanto estes se embrenhavam na mata de chapadas, caatingas e “sertão bravio”. No intuito de evidenciarmos tais diferenças será preciso fixar, que das vilas surgidas no período colonial, em sua maioria nasceram e se situaram do centro para o sul da província. Ao norte, encontravam-se somente a vila de Jerumenha (1740) e, a vila da Parnaíba (1761), margeando o rio Parnaíba que, por sua proximidade com o litoral, ensejava a ligação do Piauí com outras Províncias e com o Reino. Confira abaixo no mapa da Mapa da Capitania

²¹⁶ Posteriormente, outras vilas foram surgindo muito lentamente. Observamos que de 1761, quando fora criada a primeira vila até precisamente o ano de 1949, já na segunda República, haviam surgidos 49 vilas. Destas, sua grande maioria, surgiram a partir de 1852, ou melhor, após a mudança da capital de Oeiras para Teresina como resultantes de intensas lutas política e esforços conjugados. Esses surgimentos tomaram novo impulso na década de 1960 motivado pela Carta Constitucional de 1946, chamada municipalista.

de São José do Piauí a primeira divisão política feita em 1762 e, conseqüentemente a localização de Jerumenha, mais ou menos, próxima ao rio e a de Parnaíba à sua beira.

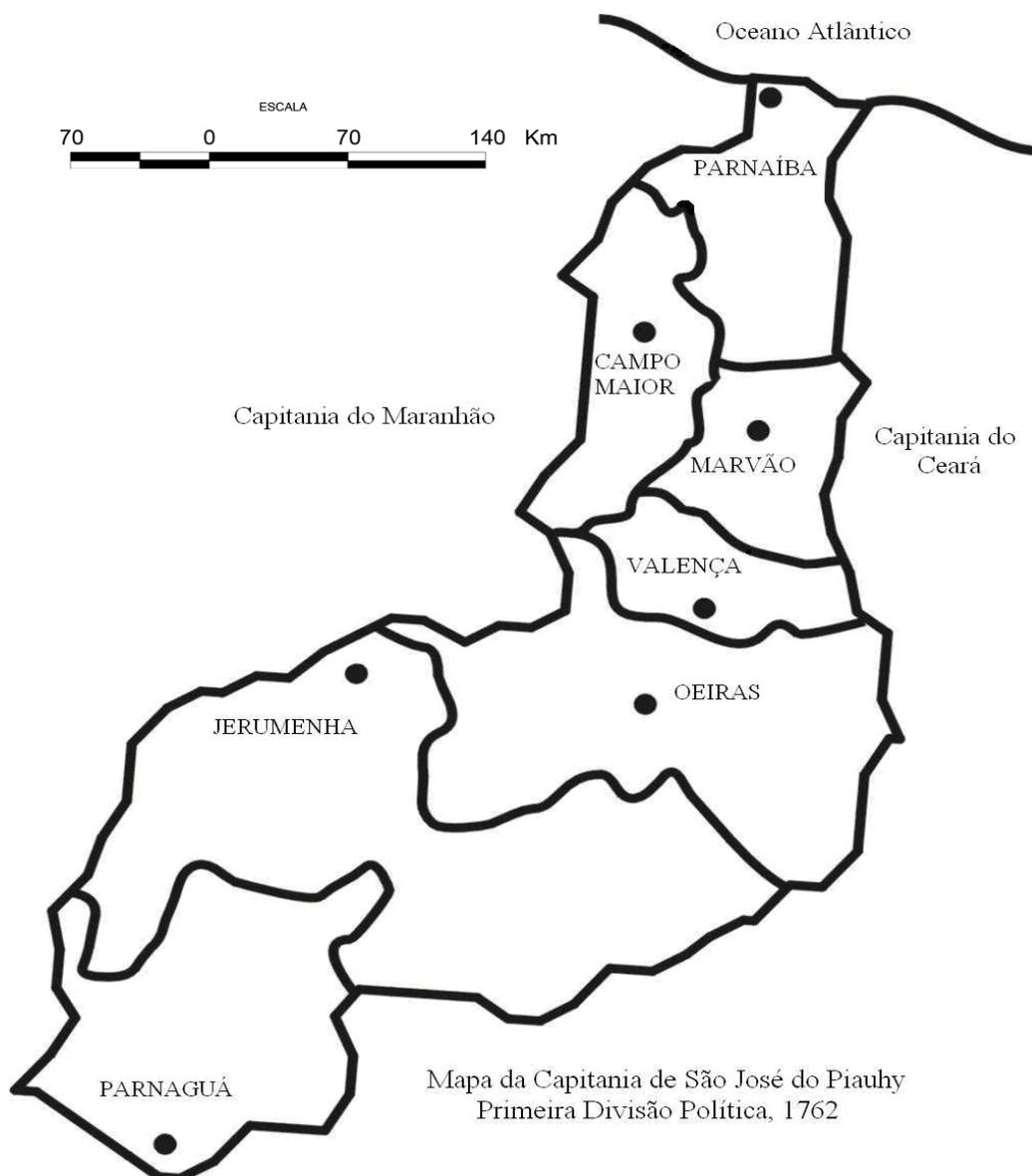


Figura 20 - Mapa da Capitania de São José do Piauí. Primeira Divisão Política, 1762. Fonte: Arquivo Particular de Diderot Mavignier. Parnaíba -PI.

Em fins do período colonial os governantes piauienses volveram o olhar para a região beira-rio Parnaíba, demonstrando profundo desejo em transferir a capital para um local que melhor servisse à Colônia no escoamento de suas riquezas e nos contatos com as colônias vizinhas. Sabe-se, que o mais significativo deslocamento da gestão do poder das elites agrárias do centro para o norte da província do Piauí foi propiciado pela navegação fluvial e consolidado pelo propósito que orientou a mudança da capital de Oeiras no centro da Província para a Vila do Poti localizada à beira-rio Parnaíba. Já a capital instalada à beira-rio Parnaíba, teve como conseqüência, destacar e/ou provocar o papel que passou a

ter, a partir de meados do século dezenove, o centro-norte da província, principalmente, no que diz respeito à ocupação de seu espaço e o surgimento das cidades-beira-rio Parnaíba. De fato, como se pode observar no mapa abaixo o povoamento do Piauí centralizava-se ao sul do Estado, nas proximidades de Oeiras, até então capital da Província do Piauí.

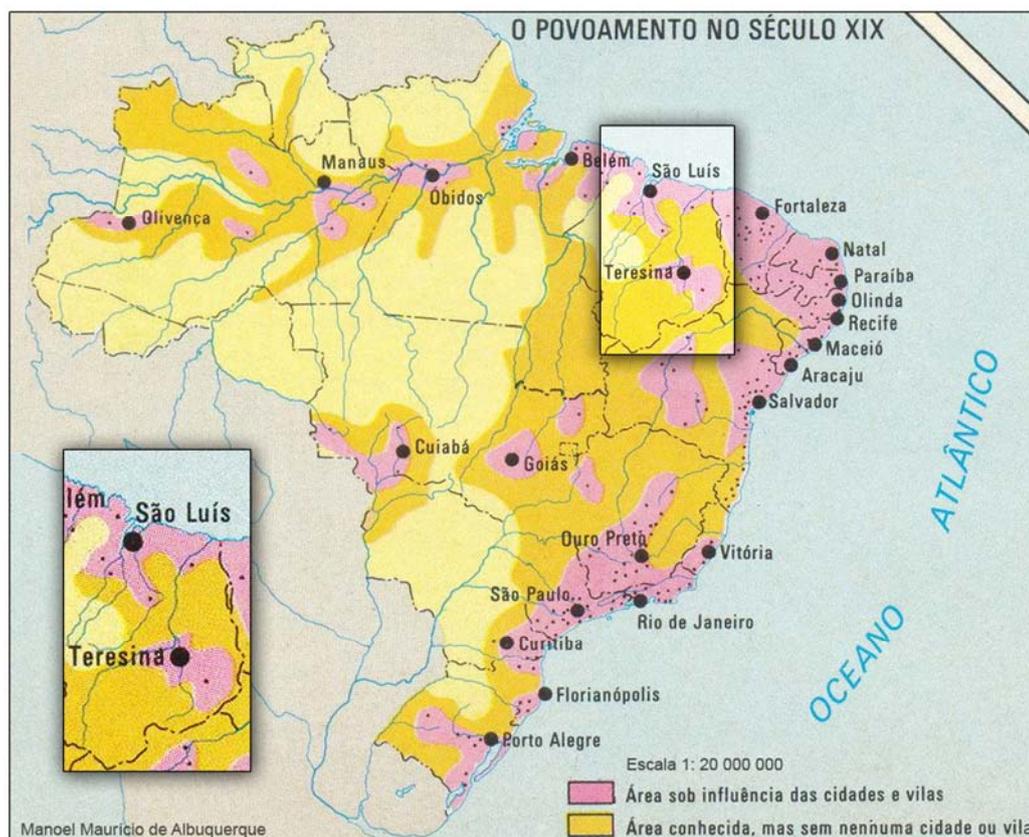


Figura 21 - Mapa do Povoamento do Brasil no Século XIX. Destaque: Região do Piauí. Adaptado por Gercinair Silvério Gandara do original publicado em ARRUDA, José Jobson de A. Atlas Histórico Básico. Rio de Janeiro: FENAME, 1960. Reprodução visual por Giorgio Richard Nunes Silvério

De fato, com a mudança da capital de Oeiras para Teresina (1852), aumentou consideravelmente a população beiradeira do rio Parnaíba, e essa ocorrência manifestou-se mais intensamente com a navegação a vapor. Era uma época feliz para se entrar na história, pois estavam em expansão as liberdades econômicas, políticas e de transporte. O mais importante, talvez, é que havia uma crescente “fé” de que se poderiam esperar riquezas inauditas com a possibilidade de explorar a via fluvial e os produtos da terra. Nessas circunstâncias surgiram cidades à beira da única via de transporte, o rio Parnaíba. “Às margens desse rio surgiram vários povoados que mais tarde seriam vilas, cidades, empórios comerciais, e uma incipiente agricultura com veleidades de comércio exportador, baseado no algodão e no fumo”. (NUNES: 1963, p.89-90). E assim ficou, para nós, evidente que o principal fator de desenvolvimento do Piauí foi a perspectiva de maiores possibilidades de

recursos, por meio dos transportes e do comércio, com a implantação da navegação a vapor, atraindo e nucleando populações. Neste processo se imbrica o desenvolvimento das comunicações.

3.2 – RIO PARNAÍBA... Estrada Líquida Fluída

Particularmente, a segunda metade do século XIX representou um momento de consolidação do sistema político brasileiro e também de sua integração ao conjunto das nações independentes do mundo. Neste período tomava força a idéia de que um sistema nacional de comunicações era uma precondição para o crescimento do país. Sabe-se que a manutenção da integridade do território e a preservação da unidade nacional, constituíram assunto de séria preocupação desde os tempos coloniais e que imbuíam à construção de uma rede unificada de transportes como a única forma de assegurar a integridade do território. Já após a Independência, os governos manifestavam a preocupação com o isolamento das regiões do país que se apresentavam como um obstáculo ao desenvolvimento econômico. Durante os governos do Império (1822-1889), e de igual forma após a proclamação da República, elaboraram-se planos ambiciosos de transportes para o Brasil tendo como principal propósito a interligação das distantes e isoladas províncias com vistas à constituição de uma nação-estado verdadeiramente unificada. A promoção e o desenvolvimento dos transportes constituíam, assim, um fator crucial para o alargamento da base econômica do país. Acreditava os governos do Império que a ausência de um sistema nacional de comunicações inibia o crescimento e, em contrapartida, a existência de meios de comunicação viria promover mudanças estruturais na economia brasileira. Permitiria o povoamento em áreas de baixa densidade demográfica e possibilitaria a descoberta e o desenvolvimento de novos recursos. A idéia básica era mostrar a importância da integração das várias regiões brasileiras.

Neste período a rede fluvial brasileira tornou-se objeto das atenções governamentais, obra a ser realizada paulatina e sistematicamente, afim de que se facilitasse e incrementasse a navegação interior e se facultasse transporte eficiente, barato e rápido. Concentravam-se na certeza, de que, a viabilidade econômica do país se assentava num plano de transportes e comunicações que assegurasse o desenvolvimento nacional. Havia, ainda, uma grande preocupação em realizar a unidade por meio da vitória sobre as barreiras interiores. Efetivamente, havia no país um anseio em dotá-lo de um sistema de vias de comunicação fluída. Contudo, relativamente à máquina a vapor nos transportes, o uso foi de

tal modo demorado que custou a generalizar-se. Conforme Bastos (1955, p.113), foi em “1866/7, por exemplo, que o conselheiro Antonio Coelho de Sá Albuquerque firmou os decretos liberando a navegação fluvial até então presa incompreensível da legislação colonial”.

A partir de então surgiram diversos e ambiciosos planos, projetos e tentativas de se construir uma infra-estrutura dos transportes no país, entre eles o fluvial, com objetivos integracionistas de desenvolvimento socioeconômico e de modernização da economia nacional. A título de exemplo, dentre as propostas, vale ressaltar o estudo do engenheiro militar Eduardo José de Moraes, intitulado "Navegação Interior no Brasil",²¹⁷ apresentado ao governo imperial em 1869. Este continha ambicioso projeto de aproveitamento de vários rios brasileiros destacando as enormes potencialidades das bacias hidrográficas brasileiras, prevendo a implantação de uma ampla rede de navegação fluvial que “facilitaria as comunicações dos mais remotos pontos do país entre si...” (BRASIL: 1978, p.4) Este projeto se apresentava como uma necessidade estratégica para a defesa nacional, e enfatizava ter o plano uma forte justificativa econômica porque,

...a falta de meios fáceis de comunicação e de transportes baratos do interior para o litoral, condena[va] os habitantes dessas ricas regiões a só produzir ou extrair os gêneros de sua indústria e cultura em limitadíssima escala, por terem diante de si uma perspectiva de preço de transporte, igualando, se não excedendo, o valor da mercadoria transportada. (BRASIL:1978,p.41-43)

E a de Honório Bicalho, engenheiro da Diretoria de Obras Públicas do Império que reuniu, em relatório de 1881, os estudos e sugestões dos primeiros decênios do século XIX. Pleiteando um plano de viação nacional e admitindo as idéias centrais de seus precursores em relação ao aproveitamento das “estradas móveis” enfatizou que,

o primeiro meio que mais naturalmente se apresenta para vencer as grandes distâncias, que quase isolam as diversas Províncias do Império, é utilizar a navegabilidade natural e aperfeiçoada dos rios e ligá-los por meio de estradas de ferro convenientemente traçadas em posição das grandes linhas futuras, e formar assim as primeiras linhas gerais mistas de viação a vapor, que atuem como grandes artérias para levar o movimento da vida intelectual e o impulso do progresso das capitais a todos os pontos do gigantesco corpo do Brasil.

Foi, portanto, no século XIX que se cristalizaram com um sentido nacional as idéias a respeito dos problemas de transportes e comunicações, e em particular o transporte fluvial. Sabe-se que a existência de ancoradouros ou portos naturais guiou os passos iniciais

²¹⁷ Este estudo ficou conhecido como Plano Moraes. Propunha a interligação de todas as bacias hidrográficas do país. A do rio Amazonas e seus afluentes, no norte, com a do rio da Prata, no sul, através dos rios Paraná, Paraguai e Uruguai, e a desses rios com a do rio São Francisco, no sudeste e nordeste, e, finalmente, a ligação desta última bacia com a do rio Parnaíba e seus afluentes, na porção mais ocidental da região nordeste. Ver BRASIL. Câmara dos Deputados. Mensagens presidenciais, 1890-1910. — Brasília: 1978. (Série Documentos Parlamentares, n. 9).

no Brasil colonial e as vias fluviais e terrestres constituíram as linhas de penetração e os canais de expansão demográfica. Por meio da literatura clássica brasileira verifica-se que os povoadores se aventuraram pelo litoral, mas também abriam caminhos aproveitando os rios, grandes e pequenas picadas. Para se compreender o sistema de comunicações da colônia, escreveu o clássico Caio Prado Junior em *Historia Econômica do Brasil*,

...o seu desenvolvimento acompanha naturalmente a progressão do povoamento. Esse se instala primeiro no litoral, e partindo daí, penetra o interior, ou progressivamente, ou espalhando por ele núcleos mais ou menos afastados do mar. As vias de comunicações têm essa mesma direção inicial, e elas corresponderá, mais, uma outra semelhante, mas em sentido oposto, que partindo daqueles núcleos já constituídos no interior procuram saída mais rápida ou mais cômoda para o litoral. [...] Mas à medida que a penetração se aprofunda, e com elas as vias que a acompanham, estas, embora partindo de pontos do litoral às vezes muito apartados um do outro, acabam convergindo no interior. [...] O outro fator de convergência das linhas penetradoras é o curso dos rios, e pois a orientação de relevo, que dirigiram a marcha do povoamento, e que representam esta peculiaridade de se aproximarem nas cabeceiras das bacias respectivas. (PRADO Jr.: 2000: p.245)

Os rios brasileiros constituíram, verdadeiramente, uma das bases de colonização e de povoamento. Nas margens desses rios estabeleceram núcleos, constituíram-se engenhos, fizeram penetrações horizontais e verticais do território. Eles foram colaboradores fundamentais às bandeiras, às missões, às entradas, às tarefas de domesticação dos índios, às descobertas de ouro e pedras preciosas, à agroindústria do açúcar, à fixação de núcleos, ao desenvolvimento da pecuária, à ampliação da lavoura de gêneros alimentícios, etc.

Caio Prado Jr. faz uma síntese do sistema de comunicações no dobrar do século XVIII e conclui dizendo que,

...o essencial é a característica da via principal que escolhem: por água, seja de baías, estuários, rios. As vias terrestres que nela se articulam são subsidiárias e não se destinam senão a procurá-la. Ela faz o eixo, e serve de escoadouro geral do sistema. É, aliás, a facilidade do transporte por água uma das causas principais que fixaram aí o povoamento. (PRADO Jr.: 2000, p.248)

Já para Bastos, (1955, p.74),

O século XIX herdou uma rede de comunicações fragmentária... Os caminhos que se abriam, terrestres e fluviais, - da Bahia ao Maranhão, particularmente notável da historia colonial, do Piauí, pela região ocidental do São Francisco, até Goiás, de São Paulo ao Rio de Janeiro, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Pará, Amazonas e a de São Paulo ao extremo sul - não facilitavam propriamente o que se poderia chamar a vitória sobre as barreiras interiores por causa de suas condições precaríssimas e de sua fragmentação, a fragmentação decorrendo muito da precariedade.

Posteriormente, Caio Prado Jr., em *Historia Econômica do Brasil* faz uma síntese da evolução do Império e traça a navegação a vapor no Brasil.

A navegação a vapor se estendera largamente, e além das linhas internacionais, articulava todo o longo litoral brasileiro desde o Para até o Rio Grande do Sul; prolongava-se ainda para o sul, e pelo rio da Prata e rios Paraná e Paraguai comunicavam Mato Grosso com o resto do país. No Amazonas também subia as águas do rio até Tabatinga, na fronteira do Peru, e ramificavam-se pelos principais afluentes: Madeira, Negro, Tocantins. A navegação fluvial a vapor se instalara também em outros rios menores distribuídos ao longo da costa brasileira e penetrando o interior: Itapecuru (Maranhão), Parnaíba (limite do Piauí e do Maranhão),

Paraguaçu (Bahia), Itapaí (Santa Catarina), Guaíba e Pardo (Rio Grande do Sul); bem como no São Francisco o grande rio que estabelecia a única ligação central entre o norte e o sul do país. Esta navegação somava ao redor de 50.000 km de linhas em tráfego regular. (PRADO JR., 1971, p.196)

No Piauí, em particular, as trilhas e picadas, doadas pelos povoadores e que mais tarde iam se abrindo de acordo com as necessidades dos fazendeiros (senhores) se constituíam nas únicas vias de transporte local. Os transportes às costas de escravos, sobre o lombo de burro, a cavalo, em rede, em carro de bois, em jangada, em canoas, em barças eram realmente os mais comuns.²¹⁸ Ao correr o Piauí, na primeira metade do século XIX, comumente, ainda, se encontrava como elementos fundamentais de transporte as balsas de buriti, as barças, os botes, as canoas, as gambarras, as jangadas, os saveiros²¹⁹ num desfilar de velas e de remos que formavam o quadro poético da região. E, o rio Parnaíba parecia fadado a correr em paz sem que nada lhe arrepiasse seu longo dorso líquido, a não ser, uma ou outra, montaria solitária. Essas embarcações serviam para transportar gentes e produtos. Isso se deveu ao fato da colonização do Piauí ter se dado do interior para o litoral, ou seja, do sul para o norte do estado. Conforme Miranda (1965, p.23) “O eixo em torno do qual se desenvolveu a linha de evolução piauiense foi o sistema de ocupação da terra...” No século XVIII é ainda a predominância do sul e do centro do estado. Como diz Odilon Nunes (1972, p.26). “A função histórica do rio Parnaíba seria outra, se outra tivesse sido a colonização do Piauí, cujo comércio, exclusivamente de gado, se fazia por via terrestre, em feiras longínquas, nas capitânicas limítrofes”. De antemão, podemos afirmar que foi a navegação a vapor no Rio Parnaíba a partir da segunda metade do século XIX que transformou a ordem das coisas dando a sociedade piauiense liberdade de movimento.²²⁰ Diluiu o imperativo da limitação das relações espaciais imposta até então pela circulação pedestre e pela tração animal. Foi a partir deste período que o rio Parnaíba, como estrada

²¹⁸ Ver Gilberto Freyre Nordeste, 1960 e Sobrados e Mocambos 1961.

²¹⁹ Embarcação de fundo chato e proa mais elevada que a popa. Dicionário Aurélio.

²²⁰ Até, então, poucos eram os caminhos pelos quais se podia percorrer a província, embora já contasse com um serviço regular de correios, instalado em 1770, que chegava até o extremo sul da Capitania. E, em fins do séc. XVIII, existia uma via de comunicação regular entre o norte e o sul da Província e outra via de comunicação entre o Pará e o Maranhão. E, ainda, uma Agência Central dos Correios. Mas, com especial relevo nas comunicações, se colocaria a navegação fluvial do rio Parnaíba, pois conforme Portela Nunes e Almeida, “...as vias de ligação entre povoados, vilas e cidades não passavam de caminhos, mais largos ou mais estreitos, dependendo da intensidade de sua procura, dando passagem a mascates com suas tropas de burros. Tão precários eram estes caminhos que as correspondências e encomendas demoravam meses até chegar a seu destino. [...] Os caminhos vicinais ligavam fazendas, sítios e povoados no interior piauiense”. PORTELLA NUNES, Maria Célis e ABREU, Irlane Gonçalves de. Vilas e Cidades do Piauí. In SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de (org.). PIAUÍ: Formação-Desenvolvimento-Perspectivas. Teresina: Halley, 1995, p. 94

fluída, desempenhou seu papel essencial de integrador das regiões interioranas com os demais centros e desempenhou sua função de via líquida de circulação de riquezas.

O rio Parnaíba nos surpreendeu por seus contrastes. Com seu caráter ambivalente, ao mesmo tempo, de limite e caminho é um agente unificador. É caminho e berço. E, tornar-se-ia o ponto de convergência. Um ponto de referência gigantesco. Um atrativo, uma trilha da sorte, da fortuna e da vida. O ponto de reunião de indivíduos, do comércio, dos objetos materiais e imateriais. O Lugar dos encontros e dos desencontros. Suas águas, ciclo sem fim, um puro e eterno (re)começar. Todas as pessoas pareciam levadas por suas águas, com os gestos de quem rema e com o andar de quem pisa o balanço da canoa. O rio Parnaíba representaria o renascer para uma nova vida. Quanto elemento natural foi determinante na paisagem do vale já quanto caminho/estrada marcaria a vida das pessoas, das coisas e do lugar.

A materialização do rio Parnaíba em estrada líquida refletiria um dinamismo engajado desde séculos. Sabe-se que estradas são estratégias, ou seja, são meios físicos da expansão das trocas, do movimento migratório, da expansão das frentes econômicas da fronteira. É benefício da expansão migratória. Transformar o rio Parnaíba oficialmente em estrada líquida é aparência em que parece ser produto de uma vontade, mas na verdade é produto do próprio avanço do capital, das estratégias do governo. Produto que interessa ao governo e/ou ao capital que construiu/constrói essas estradas, sejam líquidas ou não. Existe, portanto, um plano no qual todos os interesses, administrativo, econômico, social, parecem ligados entre si por um fator comum. Trata-se, definitivamente, de um processo que se explica por meio de um processo histórico na longa duração. Tudo isso evidentemente foi determinado por condições que ultrapassam as fronteiras geográficas. Trata-se de processos que se contemplaram ao longo do tempo nas principais artérias do sistema rio, correndo em suas linhas gerais, por todas as margens, por todo o vale. Como disse Guimarães Rosa (1962 p.35) “os tempos mudavam, no devagar depressa dos tempos”.

Trata-se, ainda, de um abraçar da existência nas suas múltiplas dimensões e de vivenciar com virtude e compromisso o fluxo pleno da vida. Sabe-se que as águas são correntes primaveris para a reconstrução de relações, não há distância que as impeçam de brotar ou continentes que estanquem seu percurso. Esta seria a nova energia do rio. No fundo, as águas correntes parnaibana, a redenção por meio da navegação a vapor, seria o resultado de um movimento de forças capazes de fazer do rio uma estrada permanente que definiria a fisionomia do vale por meio das relações comerciais e/ou socioculturais. E, a

navegação a vapor, antes de tudo, incluiria toda a importância da morfodinâmica do rio. Enobreceria o papel do rio-estrada, agora mais como um colaborador.

O Brasil, de uma forma ou de outra, veio vencendo as distâncias lenta e desordenadamente. Como diz Bastos (1955, p.93), “esta é a realidade da Colônia que quis ser Império e depois se atirou nos braços da República”. Contudo, o problema dos transportes no Brasil, e do fluvial, em particular, apresentou-nos fecundo corolário para a interpretação dos fenômenos sociais. Quando se estuda uma ou várias vias de transporte fluvial, comumente se focaliza a circulação de mercadorias em termos quantitativos e/ou econômicos. Contudo há uma atmosfera cultural de tendências e de valores morais que se compenetraram e integram. Há também uma circulação de idéias. Há, enfim, um processo cuja natureza e características exigem ser descritas. O exemplo palpitante dentre outros rios brasileiros como introdutor do sistema de vida definidos e fator de acessibilidade é o rio Parnaíba. Ele ocupou notável situação de encruzilhada intrinsecamente ligada à facilidade de comunicação que se relaciona com os meios de transporte de uma época específica no país.

3.3 - CIDADES-BEIRA: Criações do Rio Parnaíba...

A partir da transferência da capital para a beira-rio Parnaíba surgem/ressurgem as cidades beira-rio Parnaíba. Ali, na beira-rio Parnaíba, forças e influências remotas entremisturam-se através da concentração dos meios de contacto propiciadas pela estrada líquida. Vale dizer, que a origem das cidades-beira-rio Parnaíba se deu, de certa forma, em consequência da navegação a vapor e das rotas de exploração dos produtos naturais, cujos navios transportavam tanto esses produtos de exportação como as mercadorias de consumo e de comércio(importação) e das gentes. Mas a natureza destas cidades não deve ser pensada apenas na sua base econômica, pois elas são, antes de tudo, um resultado social. O que as caracteriza é sua complexidade social de propósitos. Juntas representam a possibilidade máxima de humanização. Elas acumulam e incorporam a herança de uma região e combinam-se com a herança cultural de unidades nacionais, internacionais, sociais, econômicas, humanas etc..

Foi nessas circunstâncias que na margem piauiense do rio Parnaíba surgiram as cidades-beira margeando a via de transporte. Elas iam surgindo marcadas pelo trânsito e o tráfego das mercadorias transportadas pela rota fluvial. Algumas delas eram entrepostos comerciais, lugares que reuniam as riquezas vendidas para o estrangeiro. Acontece que com a navegação a vapor e a possibilidade do comércio internacional, a especialização pôde

umentar e o comércio dentro das cidades e entre as cidades se expandiu. A proximidade da via navegável a fontes de valiosas matérias-primas, como a borracha de maniçoba e a cera de carnaúba, tornaram-se critérios de igual importância. Assim, a locação das cidades era ditada por sua proximidade dos solos férteis, da via de navegação e pela existência de recursos naturais que pudessem ser extraídos e transportados. Cada uma das cidades pareceu sentir o caminhar da estrada líquida que vem/vai de muito longe. Quase tudo que ali existe veio/vem do rio. Nelas, o lento escoar do rio que lambe tuas faces marca e remarca o seu tempo pelas chegadas e saídas, seja das balsas ou dos vapores, das gaiolas ou das canoas. Ele, o rio rege seu cotidiano. Dele tudo vem, por ele tudo vai, seja da água, da terra ou da mata. Assim, numa complexa orquestração de tempo e espaço, aptidões e instrumentos especializados produzem resultados sonoros em que o nascimento/renascimento das cidades assume o caráter de uma sinfonia.

3.3.1 - BEIRAS... Linhas mestras do vale parnaibano

As cidades do vale parnaibano surgiram/ressurgiram e desenvolveram-se à beira-rio Parnaíba.²²¹ Como em outras cidades brasileiras o rio foi o elemento definidor na história de suas constituições. Trata-se de povoados que necessariamente pertenciam à beira-rio. O fato das cidades ter se desenvolvido às “beiras” deve-se, portanto à conformação inicial, na qual se destaca o rio Parnaíba como estrada líquida de integração comercial e de vocação internacional. Como diz Geles Blache “... todos os vales do quais os cursos d’água têm o papel de primeiros caminhos, favorecem para a concentração de riqueza e de potência”. (BLACHE, 1959, p.51). Trata-se de uma forma de surgimento particular, cuja concepção nasce da própria noção de beira.²²²

A beira²²³ foi o elemento definidor na história de constituição dos inúmeros povoados à beira-rio. A beira²²⁴ tem, também, uma função sempre ligada à possibilidade de

²²¹ Posteriormente outras “beiras” foram rasgadas, variando segundo a via de escoamento da produção e também o abastecimento da área de produção.

²²² Quanto ao conceito de “beiras” ressaltamos, que esta não é uma característica singular, pois detectamos essa peculiaridade em alguns estudos e localidades quando fizemos a pesquisa sobre a cidade de Uruaçu. No processo de mestrado na Universidade Federal de Goiás, tivemos contato com uma bibliografia diversificada, trabalhamos com estudiosos distintos e complexos, tais quais, historiadores, antropólogos, literatas brasileiros e latino-americanos, que por sua vez desenvolveram em suas obras discussões pertinentes ao conceito de cidade-beira que vínhamos desenvolvendo

²²³ Andrade ao se referir as margens do Douro referiu-se a categoria beira. “... nessa beira onde queria ir num desses animaizinhos peludos e de trote alegre...”. ANDRADE, Eugénio de, RESENDE, Júlio, GONÇALVES, Dario. Canção do Mais Alto Rio, Antologia Literária do Douro. Lisboa: Edições ASA, 1990, p.07.

²²⁴ Cf Dicionário Globo, Beira significa: borda, orla, margem, proximidade e o Dicionário Aurélio acrescenta aos demais vizinhança. Cf Dicionário Houaiss, Beira significa parte que circunscreve os limites (de qualquer coisa; beirada, borda, aba. 2. ponto em que a água de um rio, lago, mar etc. se encontra com a terra; borda,

contato e de circulação. Por isso há uma relação importante entre rios (água) e estradas na constituição das cidades. Ambos são meios de circulação que proporcionam contatos. Proporciona o acesso, a concentração, a condensação, enfim, o crescimento demográfico, o ir e vir. As beiras funcionam, então, como elementos reguladores dos fluxos e implementadores das correntes migratórias, reforçando decisivamente uma migração já existente ou tendencialmente existente. Há um consenso pelos estudiosos do assunto em torno da importância dessas categorias - rio, mar, caminho, estrada, - pois como bem disse Jacqueline Beaujeau-Garnier,

são numerosas as cidades situadas à beira-mar ou na margem de um rio, porque as vias de água sempre atraíram os homens e, frequentemente, mesmo sem trabalhos preliminares, tem ajudado na penetração dos continentes.[...] Na maior parte dos países do Mundo, um mapa de cidades de certa importância mostra vales e margens limitados por elas. As cidades mais importantes desta categoria estão situadas em pontos característicos de transbordo, de ruptura, de carga, ou seja, de contacto. [...] Além das facilidades de comunicação oferecida pelos rios, lagos e mares, as estradas exercem também grande atração para os estabelecimentos humanos. (BEAUJEAU-GARNIER: 1980, p.94).

E afirmou Jean-Louis Michelot, “a maior parte das grandes cidades são situadas à beira de um curso d’água donde sua presença oferece atrativos consideráveis: água para a alimentação, a indústria, possibilidade de navegação, de deslocamento fácil no vale, solo geralmente fértil, relevo plano do vale...”. (MICHELOT: 1989, p. 50). Entendemos as beiras como referências que funcionam separando ou unindo como barreiras ou costuras respectivamente. São de barreira quando separam e de costuras quando aproximam. Por meio da configuração das beiras pode-se evidenciar as partes de uma cidade estabelecendo as diferenças e semelhanças responsáveis por sua identidade. Conforme Kohlsdorf (1996: p.208), “...a configuração dos espaços se compõe de um conjunto de predicados fundamentais que estruturam sua identidade, tanto no sentido de sua maneira única de ser, quanto de sua semelhança com outros lugares”. Também se podem confrontar as características morfológicas da cidade em varias épocas, definindo-se as permanências e as metamorfoses ocorridas durante sua evolução histórica e inferindo-se tendências de suas correspondentes transformações. Elas fornecem informações seguras no sentido tanto de respeitar os rumos dados à cidade quanto de interferir nos mesmos para alterá-los. Fornecem, também, os meios de revelar a composição histórica de cada elemento, as quais, posteriormente articuladas, realizam a síntese dos traços de identidade do lugar. As cidades

margem, orla. 3. área subjacente, espaço, vizinho; cercania, circunvizinhança (tb. us. no pl.) presente na língua desde as origens do idioma: abeirado, abeiramento, abeirante, abeirão, abeirando, beira, beira-campo, beira-corgo, beirada, beiradeão, beiradear, beiradeiro, beiradejar, beirado, beiral, beira-mar, beira-marinho, beirame, beiraminho, beirante, beirão, beira-praia, beira-praiano, beirar, beira-riense, beira-rio, beirense, beirinha, desabeirado, desabeiramento, desabeirar, embeirada.

falam, dizem-nos onde estamos e como podemos ir de um lugar para outro. Falam com fluência. É fácil compreendê-las, pois possuem nas “beiras” configurações capazes de cunhar sua identidade. Conforme Sodré, “o que dá identidade a um grupo são as marcas que ele imprime na terra, nas árvores, nos rios.” (SODRÉ: 2002, p.22)

A categoria beira explica como o contexto da paisagem “natural” participou ou ausentou-se da configuração da cidade. Trata-se de caracterizar e estabelecer em que medida, por exemplo, as formas do relevo do solo de um rio ou de um lago, participaram do desempenho do lugar. Por meio das beiras pode-se, também, analisar as transformações dadas à evolução do sítio físico por elementos como ruas, estradas, rodovias etc. Trata-se da forma das ligações com outras partes ou com o exterior. Podem ocorrer de várias maneiras, formando conexões do sítio existente e a beira por meio de corredores visuais e terminais de seqüência de deslocamento, ou seja, lugares de percursos responsáveis pela aproximação das partes da cidade a partir de acessos como pontes, anéis viários, avenidas, ruas, etc. As beiras é uma combinação de totalidades menores, mas que, antes de ser uma simples soma, é uma síntese delas. Elas significam “portas” de entrada e saída do lugar ou de acesso entre as partes internas de uma cidade. Como diz Bernard Lepetit a cidade é, em si mesma, um objeto complexo em que se manifestam todos os fenômenos de interação, um conjunto que é mais do que a soma de suas partes. (LEPETIT, 2001, p.39)

As beiras podem ser identificadas como elementos que emergiram por uma operação de diferentes formas e propiciou a cidade adquirir um caráter próprio. E essas partes são dadas fundamentalmente pela história, pela memória que a cidade tem de si mesma e os processos que lhe incluíram. À medida que as beiras participam ou impulsionam o crescimento da cidade no tempo, de maneira permanente, identifica-se com os fatos constituintes da cidade. Assim sendo, a beira, entendida como parte constituinte da cidade enquanto elemento característico e, frequentemente decisivo na sua forma servem para ressaltar as molas propulsoras, entendidas como estímulos, dos diferentes processos de crescimento ou, então, para reconhecer partes da cidade que adquiriram por meio delas características próprias. A beira é, portanto, o ponto de referência em relação ao qual permite medir as aproximações dadas pela cidade que em decorrência da sua existência surgiu e/ou sofreu modificações, alterações, acréscimos. Pela ordem em que se sucedem as beiras apresentam uma qualidade específica que é dada pela sua individualidade e oferecem uma maneira particular para descrever a trajetória das cidades. Assim sendo, reconhecer nas beiras uma efetiva intencionalidade a ponto de colocá-las como elementos fixos da estrutura de uma cidade pode ser uma simplificação. Preferimos acreditar que o processo dinâmico da

cidade tende a perseguir as beiras uma vez que representam elementos e/ou fatos propulsores do seu surgimento e/ou crescimento. Esta é a idéia fundamental.

Na medida em que se acredita que as beiras são as linhas mestras de origem e desenvolvimento de algumas cidades pode-se estabelecer uma fisionomia entre seu passado, sua origem e sua feição posterior. O espaço cidade é um espaço concreto em si. É preciso entendê-lo pelo seu desenvolvimento histórico, marco dentro do qual, interagem através do tempo, seus diversos aspectos, que adquirem especificidade conforme a maneira como se relacionam em diferentes momentos. Nesse sentido, a produção e uso do espaço cidade podem ser observados por meios de seus aspectos estruturantes, ou seja, as beiras pelas quais se admite uma série de possibilidades. Sabemos que a configuração do espaço-cidade possui desempenhos diferenciados relativos a expectativas sociais de diversas naturezas. É, portanto, um fator de realização das práticas sociais, materializando o potencial configurativo das intenções humanas, único porque é capaz de conceder historicidade às formas físicas. Kohlsdorf, (1996) enfatiza que, “a apreensão dos lugares dá-se, necessariamente, a partir de sua forma física conforme diversas abordagens arquitetônicas e geográficas da cidade, e também nos estudos centrados nos mecanismos cognitivos”. Argumenta que é preciso que “se observe os lugares como composições plásticas, isto é, elementos relacionados em conjuntos, ou, ainda, totalidades”. Para ela, “a cidade existe, se configura e apresenta comportamentos em relação a expectativas sociais”. (KOHLSDORF: 1996, p.31)

Com efeito, cremos que as cidades se identificam com as beiras que preexistem e persistem efetivamente, ao menos do ponto de vista físico. Essa persistência e permanência são dadas pela história do seu surgimento e de seu crescimento que lhes dão uma forma constituída, em grande parte, pelo próprio ambiente. As beiras - rios, estradas, faixas, rodovias, campos de pouso etc.- estão estreitamente ligadas aos elementos constitutivos, aos fundamentos da cidade. Assim sendo, a beira participa intimamente da forma geral da cidade. Como diz Aldo Rossi (1995, p.57), “a forma da cidade é sempre a forma de um tempo da cidade, e existem muitos tempos na forma da cidade”. As beiras tornam-se assim, objeto particular do estudo e do reconhecimento da forma da cidade. Sabemos que as cidades na sua vastidão é uma criação nascida de diversos momentos de sua formação. Quando pensamos uma cidade como cidade-beira os elementos propulsores tem uma evidência absoluta. São caracterizantes. Tome-se a planta de uma cidade, observe o núcleo inicial e considere seus crescimentos, que saltarão aos olhos atentos muitas “beiras” como elemento constituinte de sua forma. Assim sendo, esses elementos tem um papel efetivo na

dinâmica da cidade. Segundo Rossi (1995, p.141), “... tratando-se da origem da cidade [...] quer se trate de uma cidade espontânea ou de uma cidade deliberada, o traçado de sua planta, o desenho de suas ruas não se devem ao acaso. [...] Existe sempre um elemento gerador do plano”.

Além de modelo de forma, a cidade-beira é modelo de desenvolvimento, nos limites em que isso possa acontecer sem contradizer algumas premissas postuladas, segundo um ritmo evolutivo próprio. Geralmente os surgimentos que se dão à beira-rio - “... parece que a água e a convergência de caminhos terrestres têm arrebatado sobre o ponto como primeiro fator do desenvolvimento urbano” (BLACHE, 1959, p.51) - tem sua paisagem alterada à medida que é desafiada pela multiplicação de intervenções, ou seja, outras beiras, entendidas como influências interiores e/ou exteriores, - estradas, rodovias, ferrovias, campo de pouso etc. - que atravessam o espaço próximo e/ou interno da aglomeração. A beira, vamos assim dizer, é um nó para o qual sempre é possível encontrar múltiplos que modificam a medida da cidade. O espaço interior da cidade ao perseguir as beiras ganha um ritmo constante, muda de figura e de tom. Se buscássemos representar graficamente a configuração do espaço de uma cidade que consideramos cidade-beira teríamos um emaranhado de traçados, pontos de convergência que corresponderiam aos elementos de referência do espaço-cidade. Quando uma beira (influências exteriores) chega, se instala, a cidade sofre transformação profunda, ou seja, a cidade torna-se aparato da comunicação no sentido de deslocamento, de relação. É óbvio que nesse sentido constituem-se “influências” das quais não é fácil se separar porque é próprio da beira, comunicar um conteúdo a um significado. Convém evidenciarmos que o desenvolvimento, ou melhor, a evolução de uma cidade-beira, não é de forma alguma o desenvolvimento de uma função, mas de uma situação. A situação urbana é, sem dúvida, uma situação histórica.

... a cidade é um espaço arquitetônico de tamanho generoso, tecido em varias dimensões físicas e que se mostra como uma totalidade formada de outras totalidades, em articulações cambiantes, fazendo com que sua lei de organização não seja nem única, nem perene, mas um conjunto onde cada edifício, árvore, praça, rua ou acidente geográfico é uma parte definida em suas características e relacionada às demais e ao todo, segundo certa ordem que, repetimos, é passageira. O espaço urbano realiza metamorfoses, certamente de maneira mais intensa do que os lugares idilícios. (Kohlsdorf:1996, p.22)

A cidade-beira, por mais arriscado que seja atribuir-lhe predicados, desempenha um papel preponderante na vida da sociedade e na transformação do espaço. Quer se trate de desenvolvimento econômico, de penetração, de fluxos financeiros, de progressos materiais ou da modificação do comportamento psicológico dos habitantes. A sua criação, seu desenvolvimento e a evolução histórica que a afeiçoam pode estar ligados a fatos muito

gerais como, à ação de uma vontade nacional, regional e/ou local, ao seu lugar numa organização global do território etc.. A cidade-beira exerce certo efeito de atração, pois é em relação a ela que se organiza a rede convergente dos transportes. Conforme Jacqueline Beaujeau-Garnier, “... os exemplos mais importantes relacionam-se com os meios de transporte de uma época ou de uma civilização”. (BEAUJEAU-GARNIER: 1980, p.94).

Por tudo isso afirmamos que as cidades surgidas ao longo da beira-rio Parnaíba apresentam características inerentes de legítimas cidades-beira.²²⁵ Elas constituem em si um mundo particular, seu significado, sua permanência, exprime-se num princípio absoluto. As cidades-beira-rio Parnaíba é como diz Munford (1961, p.13) “o lugar onde vão concentrar-se os raios emitidos por muitos focos separados de vida, com proveitos tanto em eficiência como em significação social”. Elas são as representações da vida que começa de um conjunto integrado de relações sociais e econômicas. São produtos de um tempo. São os moldes dentro do qual a existência se resfriou e condensou, dando forma duradoura, a momentos que, de outra forma, findariam e não deixariam meios de renovação. Nelas o tempo torna-se visível mais claramente que o testemunho escrito. Graças à cultura material, o tempo desafia o tempo, o tempo choca-se com o tempo, assinalando com diferentes estratos de tempo o caráter de seus surgimentos. Por meio da sua complexa orquestração de tempo e de espaço, as cidades-beira-rio Parnaíba assumem caráter de uma sinfonia.

A razão dos surgimentos das cidades-beira-rio Parnaíba está interligada entre si de maneira complexa, simultaneamente por laços físicos, econômicos, e quiçá psicossociológicos. Sabemos que o motor de todo empreendimento material e os meios de realização repousam direta ou indiretamente no “desenvolvimento econômico”. Aquelas

²²⁵ Essa significação nos seduz e não se trata de uma visão unilinear, para tanto, buscamos em Carlos Lemos, Otávio Velho e em Alfredo Wagner a base para nossa sustentação. Carlos Lemos (1985) ao tentar responder o que preservar do Patrimônio Histórico no Brasil abordou, a nosso ver, questões justificadoras à nossa problemática: as “beiras”. Para ele o que interessa é como as cidades se adaptaram ao sítio de estabelecimento e nesse “como” estão implícitos todos os componentes culturais [...] “devem ser identificados os tipos de relações mantidas entre o traçado urbano e o sítio original de implantação, fazendo da geomorfologia uma preocupação prevalente”. E exemplifica, Temos aldeias de pescadores na encosta íngreme ou no vale meândrico das baixadas aluvionares; temos cidades litorâneas em terrenos planos entre morros...; temos cidade à beira-mar em cima da encosta e ao pé dela. Temos cidade beira-rio e cidades em acrópole. Cada uma com sua história e seus critérios de apropriação do espaço. Cada uma teve a sua função peculiar ou principal orientadora de seu desenvolvimento. (grifos nossos). (Lemos, 1985, p.49-50). Conforme Otávio Velho (1979), os camponeses compreendiam a beira como sendo o lugar onde se situavam os povoados maiores e mais antigos, o que se poderia referir como civilização, povoado. A beira era considerada um lugar melhor e mais seguro para se morar. Verificamos, portanto, a dominância da beira dos rios para a constituição dos povoados. Alfredo Wagner Berno de Almeida (1974) confirma essa verificação ao interpretar o sentido dos fluxos migratórios que cortavam os vales do Tapajós e do Xingu. Diz que os componentes das correntes migratórias se serviram dos cursos d’água, das picadas de telégrafo e dos varadouros para penetrar a região Norte. “Nesse sentido foram enveredando pela região amazônica, após a ocupação dos vales úmidos maranhenses, constituindo novas beiras e buscando outros centros”. (ALMEIDA:1974, p.09).

idades-beira não são espaços neutros, comportam forças, poder. São constituídas pelo poder da concentração, pela multiplicação das possibilidades, dos recursos, dos conflitos, do progresso, enfim, por uma forma de civilização em marcha. Elas são a encruzilhada onde os grandes componentes entrelaçam, se fundem, e cria um todo original. É um lugar que favorece reações em cadeia. São entidades materializadas e contidas num determinado espaço. São medianeiras entre o ambiente geral e a coletividade que aí vive. Elas recebem os impulsos e solicitações do ambiente exterior. Eliminam ou projetam sua própria produção. Parece que cada cidade responde a uma série de necessidades que justificam o seu estabelecimento e o seu desenvolvimento original, e logo em seguida a sua expansão, linear, contínua ou entrecortada por períodos de “estagnação” e/ou expansão, que lhes conferem fisionomia. Uma trajetória caracterizada e correspondente a uma dinâmica lenta. As intervenções político-econômicas exprimem o jogo da dinâmica em que as cidades acompanham as possibilidades e inovações. Nelas benefícios e inconvenientes se equilibram em um jogo sutil onde esperam tudo compreender, tudo explicar, tudo predizer no respectivo jogo da realidade e da conveniência.

Sabe-se que a natureza de uma cidade não é apenas sua base econômica, ela é, antes de tudo, um resultado social. Para Robert Ezra Park (1967, p.29) “a cidade é um estado de espírito, um corpo de costumes e tradições e dos sentimentos e atitudes organizados, inerentes a esses costumes e transmitidos por essa tradição. [...] Está envolvida nos processos vitais das pessoas que a compõe; é um produto da natureza, e particularmente da natureza humana”. Elas nascem das necessidades sociais dos homens e multiplicam tanto os seus costumes como os seus meios de expressão, diz Munford (1961, p.14). No caso das cidades-beira-rio Parnaíba o que as caracterizam é a sua complexidade social de propósitos. Nelas, forças e influências remotas entremisturam-se. De um lado encontramos a individualidade de cada cidade, o sinal visível da sua vida e marca regional. De outro se encontram as marcas da civilização de que cada cidade em particular é um dos elementos constitutivos. Juntas representam a possibilidade máxima de humanização do ambiente natural dando-lhe uma conformação cultural. Representa, ainda, a possibilidade de naturalização da herança humana e exterioriza em formas coletivas permanentes. As relações entre o rio Parnaíba e as cidades que lhe margeiam são objetos que inspiram um movimento dialético. Nesse movimento dialético há um processo com dois aspectos, crescimento e desenvolvimento, produção econômica e vida social. Contudo, é preciso deixar claro que cada uma das cidades beira-rio Parnaíba tem sua história particular, seu tempo, seu lugar e, como não poderia deixar de ser, suas influências estéticas e políticas.

Sabemos que as cidades nascem ou são fundadas segundo a representação adequada a uma dominação política, econômica, religiosa ou militar. Destarte, as cidades beira-rio Parnaíba são fruto de interesses dos grupos políticos e econômicos ao reivindicarem a modernidade e o desenvolvimento para o estado do Piauí. Essas cidades fornecem traços de um projeto moderno em sua morfologia, capazes de expressarem os anseios explicitados nos discursos do progresso.

Entendemos que o nascimento das cidades-beira-rio Parnaíba não foi apenas o efeito do livre jogo de forças e/ou necessidades privadas, o Estado dirigiu e/ou induziu a transformação socioespacial. Verifica-se, de modo cabal, que as cidades-beira rio Parnaíba responderam a uma preocupação precisa. Cada uma representa aí um papel como se o improvisasse a partir de uma situação local. Elas são acompanhadas por um trabalho muito evidente de construção e os cidadãos não são os únicos a envolver-se numa ação que bastaria esforçar-se para esboçar. O estado também esta em ação, e o modelo que propõe é o produto de uma elaboração que se faz notar. Por um lado, cada cidade é um elemento do sistema que a engloba. Por outra, forma um sistema cujos elementos adquirem sentidos uns em relação aos outros. Nos dois casos as cidades encontram na sua origem e na própria história da navegação a vapor os efeitos de combinação que compreendem. Elas responderam a preocupações e/ou necessidades da época em que a circulação e o comércio eram corolários. Pode-se dizer que estes nascimentos correspondem a motivos considerados subaspecto dos motivos políticos. Sabemos que o governo provincial desejoso de assegurar os meios de exploração e produção investia na ligação do estado com as ligações marítimas para facilitar a exportação dos recursos locais. Sabe-se, ainda, que a primeira qualidade de uma situação²²⁶ para uma cidade surgir é, pois, a acessibilidade no meio de um espaço dinâmico. Diz Munford que “a concepção da região como uma realidade social dinâmica é um primeiro passo no sentido de uma política construtiva de planejamento, habitação e renovação urbana”. (MUNFORD: 1961, p.323)

Ocorre que as transformações dadas aos meios de comunicação piauiense exigiam a construção de vários novos locais para acolher cargas e passageiros. Isso fez com que a navegação a vapor visualmente manifesta e perceptível fosse o fio condutor da formação de muitas cidades e povoamento beira-rio Parnaíba. Sabemos que as cidades, estão quase sempre, ligadas à facilidade de comunicação, quer se trate de um sistema urbano em si

²²⁶ Situação designa as condições gerais do meio em que as cidades estão inseridas.

mesmo, ou de um grupo de cidades. Assim sendo, o rio Parnaíba como constituinte da forma física das cidades-beira é o principal veículo de sua comunicação. Parafraseando Jacqueline Beajeau-Garnier (1980: p.159) as ligações representadas pelas diversas formas de comunicações são essenciais. A convergência de pessoas e de mercadorias para as localidades a beira-rio Parnaíba traduziu-se em “planta”. Cada cidade se fazia como um cruzamento mais ou menos complexo, refazendo o eixo aberto com a finalidade de assegurar largamente o futuro próspero da Província. Foi o impulso do transporte fluvial que oportunizou e/ou transformou as condições de existência das/nas cidades. A navegação a vapor transformava a ordem das coisas. Dava liberdade de movimentos. Diluía o imperativo da limitação das relações espaciais e, conseqüentemente, comerciais.

Como já dissemos anteriormente, o desenvolvimento da navegação a vapor pode ser percebido pela forma que foi promovido como um precursor necessário para o crescimento econômico e regional. Reconheciam-na como um fator primordial para tal desenvolvimento. E o rio Parnaíba pode ser considerado como importante via de entrada e saída para os mercados externos/internos. Já as cidades-beira podem ser definidas como horizonte, virtualidade iluminadora uma vez que a navegação fazia delas objeto e objetivo prioritário do estacionamento e da circulação. Cidades e rio caminharam juntos. Os navios a vapor serviam primeiramente, e de modo eficaz, às cidades e assim reforçavam as estruturas do território. Ao mesmo tempo acelerava os encontros, dinamizava a área econômica, facilitava a difusão das inovações, misturava e entremisturava um novo funcionamento ao espaço. Modelava um futuro perpetuamente diferente e pouco previsível. Assim sendo, a implantação da navegação a vapor, a transferência da capital e os conseqüentes surgimentos beira-rio Parnaíba fica por nós definitivamente, reconhecidos como elementos centrais da transformação socioespacial e do desenvolvimento regional do Piauí da segunda metade do século XIX e primeira do século XX. Como diz Henri Lefebvre (1976), “as forças produtivas não conduzem somente a produção das coisas, mas àquilo que contém as coisas, quer dizer, o espaço”.

O período contemporâneo à navegação a vapor no rio Parnaíba se tornou essencial na forma de ordenamento ideal às relações cidadinas. Pela primeira vez, talvez, todos os componentes foram presos numa paralela vontade de organização onde todas as potencialidades seriam utilizadas dentro da medida e do equilíbrio, chaves de toda organização harmoniosa do espaço. Historicamente, o aumento da população pode ter estimulado a transformação socioespacial, a ampliação da rota de comércio e a diversificação das ocupações contribuíram da mesma forma. O rio Parnaíba e a navegação a

vapor assegurariam a fenda de prosperidade e a organização de cada uma das cidades recém-nascidas. A cidade é o elemento fundamental da organização do espaço diz Beajeau-Garnier (1980, p.16). Seria difícil imaginar uma afirmação mais concisa dos preceitos econômicos e técnicos básicos para a fundação das cidades e da organização espacial do vale parnaibano. As relações que eles entretêm são multiformes e variadas no tempo e no espaço, às vezes conflituosas, mas o mais amiúde, simbióticas. Nelas, se superpõem, dialeticamente, o eixo das sucessões, que transmite os tempos externos e o eixo dos tempos internos, que é o eixo das coexistências, onde tudo se funde, enlaçando, definitivamente, as noções e as realidades do espaço-tempo. Elas tiveram como ponto de partida o rio Parnaíba seguido da implementação da navegação a vapor e conseqüentemente do comércio aí viabilizado.

Destarte a história das relações das cidades-beira-rio Parnaíba se imbrica com a história da navegação a vapor e, conseqüentemente, com a história do rio Parnaíba. Além de que, a cidade-beira aparece relacionada às culturas das quais a representação é o modo fundamental de conhecer-se, seja a beira imposta pela natureza, pelas políticas públicas e mesmo pelas circunstâncias contraditórias do mundo a que pertence. Elas são, por fim, a representação da dimensão histórica e da transformação socioespacial. É a existência que a via líquida proporcionou. São imagens que mudam sem cessar, geram-se uma a partir da outra, combinam-se das formas mais caprichosas. Mas houve uma ordem ao nascer, multiplicar-se, combinar-se, desfazer-se e recompor-se. Ali a relação entre as cidades, o vale e o rio é um signo característico, pois juntos formam um corpo inseparável. Elas se fazem presente no presente. Elas são a própria essência da história do rio Parnaíba. As cidades-beira como portadoras dessa essência, prefinem que o rio Parnaíba seja o fluxo da vida no vale parnaibano. Elas não deixam entrever o ritmo com que esse fluxo corre da nascente até a foz, mas demonstram como as pedras que desceram na correnteza determinaram seu andamento, ora fazendo-o escorrer de forma lenta e uniforme, ora impetuosa, ora cingindo-o em riachos e tornando a uní-los, ora formando espelhos tranquilos, ora formando gargantas apertadas com suas cachoeiras, seus redemoinhos e corredeiras.

Mas, as cidades-beira-rio Parnaíba aparecem, também, como um centro de convergência de outras forças. Elas podem ser o resultado de confrontos e de compromissos entre classes sociais em movimento, entre o estado, o poder local, e ainda, dos movimentos reivindicatórios. Nestes nascimentos misturaram-se preocupações políticas, econômicas e estratégicas. Elas têm seus modos de vida, seus ofícios e suas funções que contribuiu/contribuem com o apregoado “progresso” local e que se integrariam no conjunto das riquezas do desenvolvimento nacional. A função de comércio foi fundamental. Muitas

eram lugares que funcionando como portos (ancoradouros) transformaram-se em cidades com um desenvolvimento comercial. Vale dizer que todas elas, cada uma a seu modo foram portos desembocadores das riquezas local. Elas nasceram de uma vontade. Por mais extraordinárias que sejam, trazem a marca de um tempo. Nasceram do ímpeto da navegação e de chofre já estão concluídas. É preciso, por um instante, tomá-las em documento multiplicando as suas variações. A cidade-beira-rio Parnaíba é o ápice da concentração viva. Juntas são um “mosaico” com gestos contínuos. Elas rejeitam qualquer descrição. Descrevê-las seria mandar visitá-las. Do presente pode-se, talvez, dizer tudo, mas do passado guardam penumbras nalguma “gaveta”. A imagem daquelas cidades se integra ao vento, se abriga na árvore do seu inverossímil crescimento. Respira-se aí o cheiro do rio. E, juntos conquistam uma parcela do céu. De todas estas considerações sobressaem seus dinamismos que se justapõe ou sobrepõe varias influências, o que confere a elas um encanto. A própria lucidez deste esboço reflete, em seu tom e conteúdo, a natureza fundamentalmente radical de seus surgimentos/ressurgimentos. Paraphraseando Lefebvre (1968) “uma amálgama mal definida”. A maneira exata como foi urdido no tecido histórico e ideológico de seu tempo, talvez, se revele melhor na história da navegação a vapor e na história do comércio parnaibano.

Vale reiterarmos que o Piauí apresentou-nos um vale recebido, particularmente por cidades que margeiam sua artéria principal, o rio Parnaíba! Entendemos, portanto, que redescobrir o rio Parnaíba sem perceber as cidades-beiras seria como renunciar sua identidade. No rio Parnaíba manifesta-se forças que não passam pelos circuitos de um saber. Ele é o traço mais expressivo da paisagem parnaibana. Seu leito descreve amplas curvas que multiplicam os pontos de vista e as paisagens, as encostas expostas à luz. É a dádiva em que num mergulho do olhar, sonda-se a profundidade de sua própria natureza. Dentro do espaço-rio as interações são veiculadas pelos sujeitos e objetos que circulam de um lugar ao outro. Os estoques de tempo e o fluxo dentro do espaço-rio têm uma forma socializada, uma associação entre processos de produção e de consumo que marcam etapas sucessivas do processo. As cidades-beira-rio Parnaíba antes da madrugada de vossas histórias foram/são ligadas ao rio Parnaíba por seus cordões umbilicais. Parece-nos que a ligação entre elas e o rio jamais cessou desde suas origens. Tem somente variado no curso do tempo em função das necessidades e das possibilidades técnicas das cidades. Sabe-se que a implementação da navegação a vapor foi o movimento que impulsionou o desenvolvimento das cidades-beira parnaibanas. E o rio Parnaíba, como estrada líquida fluída, permitiu chegar facilmente às cidades, o comércio, as distrações, enfim as pessoas. Sabe-se, ainda, que as configurações urbanas resultam de processos auto-organizadores e de formas socioeconômicas. O conjunto

das cidades-beira-rio Parnaíba com sua organização interna complexa, suas relações de interdependência e de complementaridade oferecem exemplos de sistemas abertos, e ao mesmo tempo, hierarquizados inscritos dentro do tempo e do espaço. Parafraseando Labasse (1989) “de um ponto de vista histórico, a facilidade relativa dos transportes por água tem favorecido a afirmação das hierarquias...”. (LABASSE: 1989, p.09)

Pode-se dizer que as cidades-beira-rio Parnaíba são obras do rio e da história da navegação a vapor em seu leito. A lógica dessas cidades é a do inventário dos objetos que nelas se agrupam. Elas entrecruzam-se historicamente em realizações tão diversas e, ao mesmo tempo, tão iguais. Mas, são iguais somente numa viagem de passagem, uma vez que possuem particularidades. Cada uma tem seu tempo e sua história. Elas são produtos do seu tempo, como diz Munford, (1961, p.14). Inscritas em sua própria historicidade, assentadas num quadro geográfico, as cidades encarnam a vida em sua forma mais complexa e mais intensa. Em cada uma há o rio que passa e que as delimitam, ora negado ora querido. Com efeito, este, a um só tempo confere a cada cidade sua mais bela vestimenta, seu maior encanto. Contudo as cidades permanecem despercebidas. Estão ali, rio e cidades, ambos dispostos a se deterem diante de centelhas de vida que merecem mais que um lampejo de atenção, pois sabem que são os fragmentos do espelho ou recantos envidraçados de um enlace maior, o da história das cidades-beira no Brasil. Essa fragmentação é uma espécie de mapa das suas histórias que carregam consigo os indícios para se ler e compreender as transformações de tal forma vertiginosa, velozes e/ou brutais dado ao espaço parnaibano. No conjunto há uma pluralidade de tempos descompassados cujas modalidades de combinação geram mudanças a cada instante e requer leitura, decifração. Mas, não poderíamos aqui apreender todas as cidades em sua totalidade. Pudemos tão-somente reter o imperceptível para olhares e ouvidos apressados ou embotados pela vida. Assim neste processo temporal complexo, sem a preocupação de fazer um inventário, nos servindo de alguns fragmentos enumeramos suas localizações no/do rio e as atividades que as fizeram/faz refletir. Destarte, traçar a história da navegação a vapor no rio Parnaíba nos obrigou perfilar a história das cidades-beira. Contudo diante da complexidade histórica deste mosaico, elegemos as cidades-beira, Parnaíba (ressurgimento) e Floriano (surgimento e expansão), para nos dar conta de tal movimento, ou seja, nos revelar traços da história da navegação a vapor e do comércio parnaibano e conseqüentemente, o das próprias cidades-beira-rio Parnaíba. Afinal, “a história de uma cidade pode ser um espelho da história de uma província, estado, região, nação...”, como diz Octávio Ianni, (1988, p.15).

3.4 – CIDADES-BEIRA: Surgimentos e Ressurgimentos

O rio Parnaíba nasce na Chapada das Mangabeiras e deságua no Atlântico. Ali se trava o encontro de suas águas doces com as águas salgadas do mar propiciando sua finitude enquanto existência geográfica. Contudo, o rio deságua no mar, mas não desaparece, termina como acidente geográfico, porém margeado pelo tempo e pelo espaço. Ele inicia seu curso em pedra e água no espaço d'águas encachoeiradas, e termina em dunas e igarapés, águas doce e salgada no espaço d'águas dos marinheiros do mar e/ou d'águas salgadas. Ocorre que antes de desembocar no oceano, no norte do Piauí com o Maranhão, o rio Parnaíba forma um amplo e recortado delta de cinco bocas. O vale por onde ele corre é deslumbrante. E, neste cenário a evocação torna-se mais viva com o quanto há nele de grandioso. Patético, cingindo o território atravessava e dividia as terras maranhense e piauiense, lado a lado. Cansado do esforço, alapardou-se debaixo dos vapores, espreguiçou-se em sua nova missão, a de integrar. No lugar da velha linha divisória, surgem as novas linhas de unificação, sugerindo a estrada líquida que agora é artéria pulsante do todo intensamente vivo, e sugerindo a longa beira todos os nervos, cada uma delas impulsionando idéias e atividades.

Este rio que, roe pedras, lava almas, divide dois estados, o destino encarregou-o de uma exemplaridade viril e tenaz, marginalar povoações. De fato, as cidades foram surgindo ao longo do rio onde a sublime paisagem sonhada se desfaz em vãos de sombras que perpassam, vertiginosamente, por meio duma mistura movediça de coisas que se confundem e combinam em aspectos incoerentes. Evidência incomensurável, é o surgimento/ressurgimento das cidades que alcandoram-se nessas águas de longas beiras. Julgamo-nos num dos meandros, vivos e secretos, dum estranho e grandioso templo cósmico. Assim sendo, tornou-se interessante, e necessário, esboçarmos um levantamento histórico desse todo colossal.

Ali as cidades foram surgindo definidas nas linhas arquiteturais das suas casas, a golpes da luz, sangradas em cordão de lamparinas, candeeiros ou lampiões. Uma vista encantadora sobre a larga curva do rio, onde ele esconde o esqueleto e ganha transparência e quietação. Ei-lo por um momento, desassombrado das margens que se espraiam e surgem no espaço d'águas dos marinheiros do rio e/ou d'águas doces a cidade capital e novos surgimentos/ressurgimentos que se lhe acompanham. Alarga-se o vale do rio, a abertura do vale define-se, deixando advinhar, para além duma próxima curva, outras cidades, as do espaço dos balseiros e/ou d'águas vermelhas. E no escuro sonâmbulo das águas principia-se

um grande espaço que termina muito ao longe, entre a nascente e a foz varrendo a sombra do vale, tomando um nítido colorido, nas saliências arquiteturais das cidades.

As cidades não escolheram o lugar para surgirem, apenas espraíram-se risonhas, surrando queixas da terra donde o veio babuja a água do rio como se precisassem das suas águas para viver, do seu espelho para mirar e do caminho para se comunicar. Elas estendem-se por um sem fim. Um a sucederem as outras como ondas de um mar empedernido, compostas sempre com o mesmo sabor, mas nem por isso menos deslumbrantes, na continuada uniformidade da sua tecedura, como a beleza de um pano que vai repetindo incessantemente o mesmo motivo de cor e desenho, inalterável, mas perfeito. As necessidades funcionais juntam o comprazido deleite de compor tão extensos panos citadinos, com primores de mão hábil, sensível, enamorada, sabiamente conhecedora dos segredos daquele vale. Elas pedem um nome que as denominem. Poderíamos fazê-lo de várias formas e gosto, mas pareceu-nos pertinente chamá-las de cidades-beira.

De modo geral, o principal limite das cidades-beira parnaibana é a do tempo da viagem, o máximo que as gentes do rio em atividade podem enfrentar e, dessa forma, cada cidade surge e expande-se conforme difunde a navegação no rio Parnaíba, da balsa ao vapor. Assim a mais determinante condição de vida para aquelas comunidades e o limite implacável de seu desenvolvimento se atrela às comunicações e ao comércio conseqüente. O extrativismo também determinou alguns dos surgimentos, mas enquanto os navios singraram aquelas águas foram eles quem determinou a unidade e a grandeza regional. Vale dizer, que embora a trama da vida de cada cidade seja única, no geral sua urdidura foi semelhante.

Nossa menção aos surgimentos como um todo é um meio para a realização da história da transformação sócio-espacial piauiense. História não de um passado consumado, uma vez que elas surgiram incorporadas de caráter juntamente com as influências que as fizeram surgir e/ou ressurgir. Sabemos que o caráter local só é atingido no decorrer de uma compreensão adequada do meio e num processo de simpatia ativa pela vida essencial e característica do lugar em questão. Esses são sólidos argumentos para a nossa proposta de levantamento, contudo, poderão ser fortalecidos e ampliados. Aliás, talvez só projetemos uma imagem da problemática, mas o cenário exige aprofundamento. Aqui, por razões de ordem prática, registraremos os surgimentos e/ou ressurgimentos²²⁷ dados em seguida à

²²⁷ Os dados sobre as cidades-beira piauienses foram extraídas de FERREIRA, Jurandir Pires. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros. Cidades. Piauí. Conselho Nacional de Geografia e Nacional de Estatística. Janeiro de 1958.

instalação da nova capital, motor de partida das cidades-beiras. Registraremos porque seria difícil esquecer-las.

3.4.1 – Espaço D’águas dos Marinheiros do Mar e/ou D’águas Salgadas e Espaço D’águas dos Marinheiros do Rio e/ou D’águas Doces: Surgimentos e Ressurgimentos

No espaço d’águas dos marinheiros do mar e/ou d’águas salgadas ressurgiu a cidade-beira colonial Parnaíba²²⁸ consolidando-se, a partir da década de 1860, como principal entreposto comercial e centro distribuidor da Província, e como importante centro do comércio internacional. No espaço d’águas dos marinheiros do rio e/ou d’águas doces, espaço-lugar em que se acomodou a capital, das vilas coloniais ressurgiu as cidades-beira Amarante e Jerumenha. A cidade-beira Amarante ressurgiu por volta de 1861 como porto aberto à navegação. Proveio de um aldeamento indígena (1771), dos acroás e guegueses, denominado São Gonçalo.²²⁹ A navegação no rio Parnaíba, em balsas de buritis, canoas à vela e, posteriormente barcos a vapor, tinham no porto de São Gonçalo do Amarante, um excelente ancoradouro para carga e descarga de mercadorias. A cidade-beira Jerumenha²³⁰ faz parte da primeira organização político-administrativa da capitania do Piauí. Foi inicialmente um arraial de índios trazidos da Bahia pelo português Francisco Dias d’Ávila proprietário das sesmarias concedidas em 1676, pelo governador de Pernambuco. Em 1740 já se formava uma povoação em torno da capela de Santo Antônio do Gurguéia. Até 1900 fazia o comércio de entreposto com Caxias-MA, e, para tanto, transpunham o rio Parnaíba no povoado Veados.

Os surgimentos no espaço dos marinheiros do rio e/ou espaço d’águas doces deu-se a partir do ano seguinte ao da transferência da capital. A primeira cidade-beira surgida foi União em 1853.²³¹ Ela originou-se de uma fazenda de gado conhecida por

²²⁸ A criação da vila de Parnaíba remonta-se ao início do século XVIII, quando se edificou uma capela dedicada a São Bernardo, aproximadamente, cinco léguas da barra do Igarapu dando início a um aglomerado de casas, ou seja, uma povoação conhecida por Arraial Novo e em seguida Vila Velha. O local escolhido e o ato de criação foi o arraial Testa Branca, próximo do mar e a uma légua do Porto das Barcas, atual cidade. Aí, se instalou a sede da Vila de São João. E, em 18 de agosto de 1762, foi criada a Vila de São João da Parnaíba, no braço do Igarapu e na margem oriental dele, dista quatro léguas da costa do mar. Foi elevada a categoria de cidade pela Lei Provincial nº 166 de 16.08.1844. cf. nota 227 desta tese

²²⁹ Transferiu-se em 16.07.1861, por força da Lei provincial nº. 5065 de 10.08.1860, as sedes municipal e paroquial para o lugar denominado Porto de São Gonçalo do Amarante. Dez anos depois, a Resolução Provincial nº. 734 elevou a nova vila à categoria de cidade. O local do antigo povoado ficou reduzido a uma povoação com o nome de São Gonçalo Velho. cf. nota 227 desta tese

²³⁰ Elevou-se à categoria de Vila com esta denominação por Carta Régia de 19.07.1761 e, à categoria de cidade por Decreto estadual nº 12 de 15.02.1890. cf. nota 227 desta tese

²³¹ Foi elevado a categoria de vila, pela Lei provincial nº 362 de 17.09.1853, com a denominação de o antigo povoado. Foi elevada à categoria de Cidade pelo decreto Estadual nº. 01 de 28.12.1889. cf. nota 227 desta tese

Fazenda do Estanhado. Por volta de 1890, surge a cidade-beira Luzilândia²³² que se originou da fazenda de gado denominada Estreito. Desenvolveu-se como entreposto comercial, entre Parnaíba e os municípios da área. Inicialmente se servia da navegação em barcos a remo e, posteriormente, da navegação a vapor do rio Parnaíba.

Neste mesmo ano (1890) surge os povoados beira-rio Parnaíba, Buriti dos Lopes²³³ e Floriano. Esta surgiu em virtude de sensível aumento da população e do surgimento de um comércio em torno do Estabelecimento Rural São Pedro de Alcântara.²³⁴ Serviu de ponto de convergência de migrações, entreposto comercial e porto fluvial. Aquela vizinha da cidade-beira Parnaíba, da qual se desmembrou, manteve/mantém com a mesma, estreito intercâmbio comercial e social. A cidade-beira Palmerais²³⁵ teve seu povoamento iniciado por volta de 1894, no lugar denominado Porto das Queimadas. Ali foi instituída uma feira aos domingos que atraía moradores das vizinhanças para comercializar os produtos da sua lavoura, vendendo e comprando bens do consumo e utilidades domésticas. Este lugar se firmou como ponto de atracção das balsas que desciam o rio Parnaíba e dos barcos a vapor que subiam, na linha entre as cidades-beira Teresina, Amarante e Floriano.

Em 1911 surge o povoado beira-rio Miguel Alves²³⁶ que oferecia um bom porto de atracção o qual estimulou as pessoas para ali se nuclearem. Da antiga fazenda Marruás surgiu, em 1920, a cidade-beira Porto²³⁷ que servia de porto de escala às embarcações que

²³² Elevou-se a categoria de Vila e sede do município pelo Decreto nº 17 de 10.03.1890 com a denominação de Porto Alegre. Por Decreto nº 1197 de 06.04.1931 mudou-se a denominação de Porto Alegre para Joaquim Távora. A Lei nº 12 de 17.10.1935 fez voltar à denominação anterior. Foi elevado à categoria de cidade por Decreto Estadual nº 147 de 15.12.1938 atendendo às disposições do Decreto Federal nº 311 de 02.03.1938. Teve seu topônimo mudado para Luzilândia pelo decreto-lei estadual nº 754 de 30.12.1943, por força do Decreto Federal nº 5901 de 21.10.1943 que proibia homônimos entre os municípios brasileiros. cf. nota 227 desta tese

²³³ O nome Buriti dos Lopes conservou-se até 27.06.1907, quando a Lei estadual nº 428 mudou-o para Vila do Baixo Longá, voltando ao mesmo nome por força da Lei nº 641 de 13.07.1911. O povoado foi elevado à categoria de Vila pela Resolução nº 15 de 02.08.1890. Por decreto nº 1279 de 26.06.1931 foi extinto o município ficando seu território anexado ao de Parnaíba até 04.09.1933 quando o Decreto nº 1478 restaurou sua autonomia administrativa. Foi elevado à categoria de cidade pelo Decreto Estadual nº 147 de 31.12.1938 conseqüente do Decreto Federal nº 311 de 02.03.1938 que deu normas gerais sobre a nova organização do país. cf. nota 227 desta tese

²³⁴ Trataremos da história do surgimento desta cidade em item específico deste capítulo. Por efeito da Resolução nº 02²³⁴ de 19.06.1890 foi o povoado elevado à categoria de vila com o nome de Colônia. Transferiu-se para a recém criada Vila a sede do município da então Vila de Manga. A Lei nº 144 de 8.07.1897, elevou a vila Colônia à categoria de cidade, com a denominação de Floriano. cf. nota 225 desta tese

²³⁵ Foi elevado à categoria de vila pela Lei nº 35 de 26.06.1894 com a denominação de Belém. A vila de Belém foi elevada à categoria de cidade pelo Decreto Estadual nº 147 de 15.12.1938. Por determinação do Decreto-lei estadual nº 754 de 30.12.1943 passou a ter a denominação de Palmeiras a partir de 01.01.1944 atendendo às disposições da legislação federal relativas à duplicidade de nomes das cidades e vilas brasileiras.

²³⁶ Foi elevado a categoria de Vila pela Lei nº 636 de 11.06.1911 e foros de cidade pela Lei estadual nº 1088 de 07.07.1924. cf. nota 227 desta tese

²³⁷ Foi elevada a categoria de Vila e município por efeito da Lei estadual nº 970 de 25.06.1920. O município passou a denominar-se João Pessoa por força do Decreto Municipal nº 4 de 14.01.1931 aprovado pelo Decreto Estadual nº 1142 de 22.01.1931. Em face do Decreto-Lei estadual nº 754 de 30.12.1943 passou a denominação

desciam e subiam o rio Parnaíba, entre as cidades-beira Parnaíba e Teresina. A cidade-beira Matias Olímpio, antigo arraial do Saco foi elevado à categoria de povoado com a denominação de Matias Olímpio²³⁸ no ano de 1925. Já a cidade-beira Guadalupe²³⁹ surgiu no lugar inicialmente denominado Porto Seguro, em 1929. Era servida pela maioria das embarcações que demandavam/demandam o rio Parnaíba, sendo a navegação fluvial seu principal meio de transporte. Como porto fluvial, recebeu, por meio dos barcos a vapor, balsas e outros meios de transportes os primeiros fluxos de vida comercial. Por fim, na segunda metade do século XX surgem, ainda, à beira-rio Parnaíba as cidades-beira Antônio Almeida e Joaquim Pires.

Ainda no espaço dos marinheiros do e/ou espaço d'águas doces, face a face com as cidades-beira piauienses surgiram as cidades-beira maranhenses, também influenciadas pela transferência da capital Teresina e a implantação da navegação a vapor no rio Parnaíba.

A cidade-beira maranhense, denominada Timon²⁴⁰ surge defronte da cidade de Teresina. Sua história iniciou-se a partir da transferência da capital, em 1852, quando se achava o atual território do município incorporado ao de Caxias sob a denominação de Terceiro Distrito de Paz de São Benedito de Caxias. Aberta uma nova estrada ligando a “Princesa dos Sertões”, como era conhecida, à capital de Saraiva, o ponto de travessia denominado Porto da Cajazeiras localizou-se, frente a frente, a cidade de Teresina. Em torno desse porto começou a aglomerar-se uma população formando um povoado sob a invocação de São José da Parnaíba.

Na margem esquerda do rio Parnaíba frente a frente à cidade-beira Amarante surgiu em 1870 a cidade-beira São Francisco do Maranhão.²⁴¹ Sua atividade portuária era representada em pequena escala por canoas de madeira e balsas de buriti que facilitavam a exportação dos produtos. As embarcações a vapor ou motor a óleo que trafegavam no rio Parnaíba não tocavam o porto desta cidade, fazendo-o, contudo, na cidade fronteira. Mas,

de Porto a partir de 01.01.1944 atendendo as disposições da legislação federal, relativas à duplicidade de topônimos de cidades e vilas brasileiras. cf. nota 227 desta tese

²³⁸ Foi elevado à categoria de município com essa denominação pela Lei estadual nº 894 de 29.10.1953. cf. nota 227 desta tese

²³⁹ Foi elevada à categoria de Vila em 1929. Estava localizada a sede e município à margem do rio Parnaíba, exatamente na região da Boa Esperança local escolhido para construção da barragem do mesmo nome. Em consequência foi transferida para outro local afastado, em faixa escolhida pela Companhia Hidro-Elétrica da Boa esperança. cf. nota 227 desta tese

²⁴⁰ O município foi criado pela Lei provincial nº. 586 de 25.08.1865. Emancipou-se pela resolução nº. 811 de 07.08.1873. cf. nota 225 desta tese

²⁴¹ Pela Lei Provincial nº. 902, de 14.07. 1870 foi criada a vila de São Francisco. Elevada à categoria de cidade em 10.05.1924. cf. nota 227 desta tese

devido sua localidade, de um modo ou de outro, era servida pela navegação a vapor do rio Parnaíba.

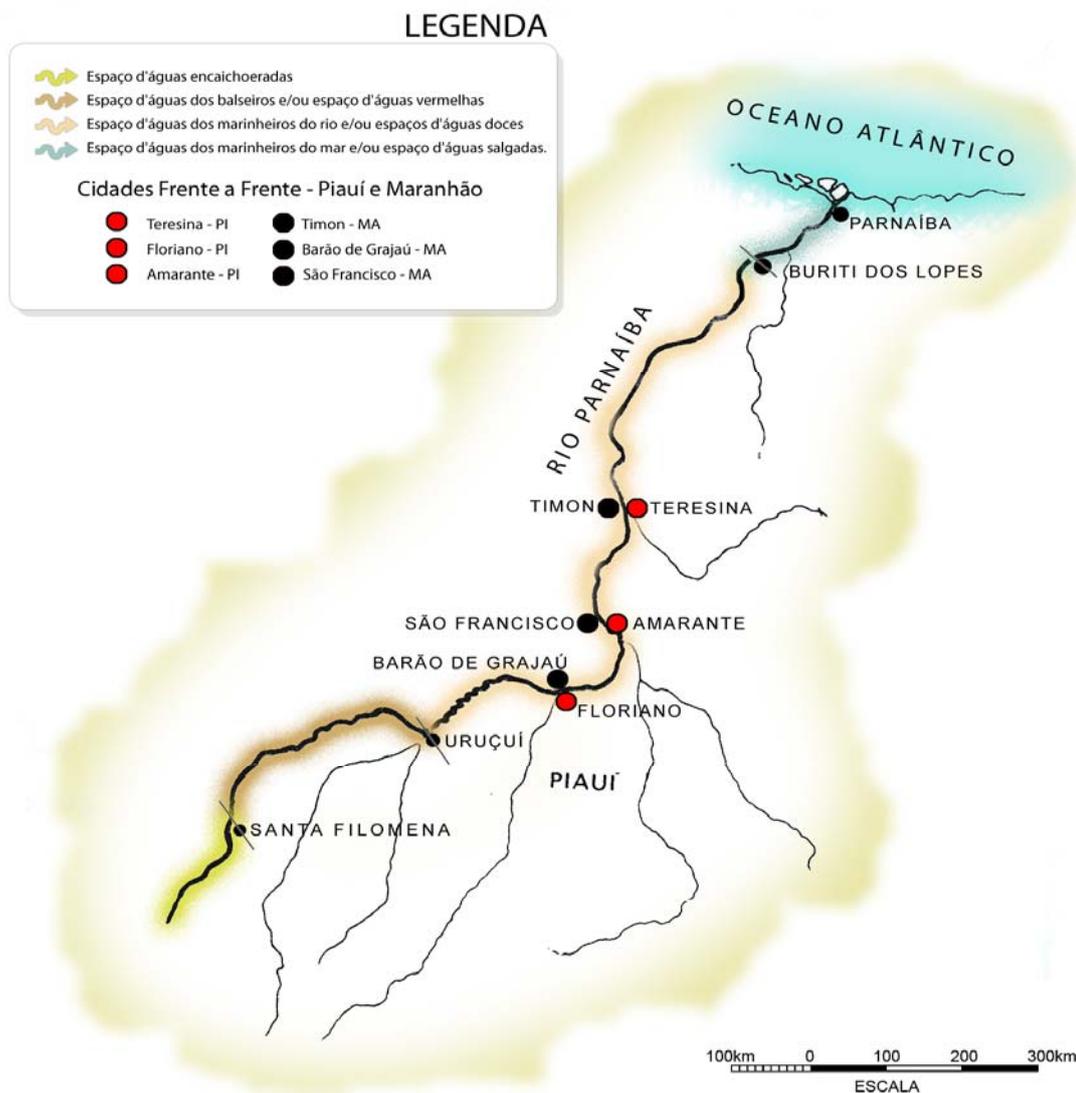


Figura 22 - Trabalho de adaptação do traçado do rio Parnaíba apresentando as cidades-beira maranhenses surgidas face a face com as piauienses ao longo do rio Parnaíba. Adaptado por Gercinair Silvério Gandara a partir do traçado original publicado por FERREIRA, Jurandir Pires. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros Conselho Nacional de Geografia e Nacional de Estatística. Janeiro de 1958. Desenvolvimento visual: Giorgio Richard Nunes Silvério.

A cidade-beira maranhense Barão de Grajaú²⁴² surge em frente à cidade de Floriano com a qual firma suas transações comerciais. Seu primeiro estabelecimento comercial foi instalado pelo piauiense Agapito Alves de Barros. O porto desta cidade foi/é um escoadouro natural da produção das zonas sertanejas vizinhas, por isso é constantemente visitado por vapores, barcos, e lanchas que fez/fazem a navegação fluvial do rio Parnaíba.

²⁴² Foi elevado á vila pela Lei estadual nº 345 de 17.05.1904 e a Lei nº 557 de 18.03.1911 criou o município e o termo Judiciário. Foi elevado à categoria de cidade pelo Decreto-lei nº 45 de 29.03.1938. cf. nota 227 desta tese.

Além do pontão que fez/faz a travessia entre as mesmas. O lugar em que se erigiu a cidade residia habitantes do Piauí e, em 1884 tinha se formado um povoado.

3.4.2 – Espaço D'águas Balseiros e/ou D'águas Vermelhas e Espaço D'águas Encachoeiradas: Surgimentos e Ressurgimentos

No espaço dos balseiros e/ou d'águas vermelhas, a região pertencente ao município de Parnaçuá, outrora povoado pelos índios Cheréns foi elevado à categoria de Distrito com o nome de Santa Filomena.²⁴³ Esta cidade-beira era servida por navegação fluvial tradicional e, posteriormente exerceu grande influência na navegação a vapor tornando-se ponto terminal com seu porto fluvial. É interessante observar que este surgimento se deu logo nos primeiros anos após a instalação da capital no espaço d'águas dos marinheiros do rio e/ou d'águas doces e, num trecho do rio em que a navegação se fazia/faria por muitas décadas por meio de embarcações tradicionais, tais como, canoas e balsas de buriti. Ocorre que as cidades-beira do espaço d'águas dos balseiros e/ou d'águas vermelhas, antes de tudo, careciam que os navios enquadrassem seus calados ao leito do rio e ultrapassassem seus obstáculos, principalmente as cachoeiras. Então era isso. Naquele espaço o cerco estava prestes a ser quebrado. Só carecia esperar algumas poucas décadas. Só que antes de travarem o confronto, navio versus rio, se travou uma mobilidade das coisas por meio das balsas. Podia-se ver por quase todas longas beiras do espaço d'águas dos marinheiros do rio e/ou d'águas doces, principalmente, as que margeiam cidades, balsas e barcos parados e exaustos, oriundos do espaço d'águas dos balseiros e/ou d'águas vermelhas. Repare! Eles estão prestes a saltar sozinhos sobre o rio para fazê-lo estrada. Aquelas balsas e barcos ancorados nos portos nos dão o prenúncio da luta violenta, travada entre eles e aquelas águas sangrentas, para fazerem do rio Parnaíba uma estrada mesmo com todas as dificuldades do seu percurso.

As demais cidades-beira deste trecho surgem tão-somente na primeira década do século XX. Da povoação conhecida por Nova Vila ergueu-se a cidade-beira Uruçuí.²⁴⁴ Seu crescimento rápido deveu-se à navegação dos rios Parnaíba e Balsas levada a efeito pela Empresa Fluvial Piauiense. As atividades econômicas, os benefícios e vantagens da navegação a vapor tinham na cidade-beira Uruçuí o seu primeiro ponto de navegação entre o

²⁴³ Pela Lei Provincial nº. 413 de 09.01.1856. cf. nota 227 desta tese.

²⁴⁴ A povoação conhecida por Nova Vila foi elevada à categoria de vila e município por força da Lei nº. 290 de 23.06.1902, cujo distrito judiciário foi anexado à comarca de Floriano com sede em Nova Vila e com a denominação de Uruçuí. cf. nota 227 desta tese. Por volta de 1915 tornou-se, também, um centro de convergência da migração que fugia do flagelo das secas.

espaço dos marinheiros do rio e/ou espaço d'águas doces e o espaço dos marinheiros do mar e/ou espaço d'águas salgadas, razão pela qual atraíram comerciantes, trabalhadores e operários constituindo-se, espontaneamente, numa cidade em expansão. A partir de 1910 a navegação que, até então era feita com intermitências, tornou-se efetiva e regular. A Empresa Fluvial Piauiense ali estabeleceu armazéns, serraria e escritório, dando cumprimento ao contrato que firmara com os governos da União e do Estado. A cidade-beira Uruçuí foi também, entreposto de negócios, armazéns e escritórios. Concentrou as atividades da firma Manoel Thomaz & Irmãos, mais tarde sucedida por Oliveira Parce & Cia.²⁴⁵ com seu porto de atracação, suas oficinas e seus escritórios. Mais tarde a navegação a vapor estendida até a cidade-beira Santa Filomena, último porto atingido pelos vapores, assegurou-lhe um comércio de trânsito seguro e com largas possibilidades para sua promessa.

A cidade-beira Ribeiro Gonçalves²⁴⁶ surge em 1934. Teve origem num centro de lavouras de cana e criação de gado denominado Remanso, antigo povoado do município de Uruçuí. De pequena população a comunidade caracterizou-se como tipicamente rural. A navegação a vapor no rio Parnaíba e o próprio rio em si, foi o que mais serviu a população e beneficiou a região.

Importante se faz lembrar que a cidade-beira Gilbués²⁴⁷ foi a única cidade surgida, em 1891, no espaço d'águas encachoeiradas. Esta cidade-beira surgiu no espaço inavegável do rio Parnaíba e por esta razão esta cidade sofreu dificuldades de comunicação e transporte o que lhe embaraçava o desenvolvimento, mas suas características agropecuárias constituíram/constituem sua atividade principal e seu maior suporte econômico. O diamante e o carbonato constituem sua riqueza natural de maior importância. É importante observar que a cidade-beira Gilbués, mesmo de difícil localização e não dependendo, necessariamente, da navegação do rio Parnaíba, impraticável pela própria natureza do lugar, surgira ao mesmo tempo daquelas que foram influenciadas pela transferência da capital e da navegação a vapor no rio Parnaíba.

²⁴⁵ Transformação que se deu após a morte, em 1903, do chefe da empresa. cf. nota 227 desta tese

²⁴⁶ Foi elevado à categoria de vila pelo Decreto nº 1556 de 20.06.1934 se constituindo distrito administrativo de Uruçuí, com o nome de Ribeiro Gonçalves. Por efeito do Decreto-lei estadual nº 107 de 26.06.1938 foi criado o município de Ribeiro Gonçalves e elevada a sua sede à categoria de cidade. cf. nota 225 desta tese

²⁴⁷ Foi elevada a categoria de vila pelo Decreto Estadual nº 68 de 14.05.1890. Mantinha transações com as praças de Recife, São Pedro, São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia e São Luís para onde exportava todo o diamante e carbonato produzido e destes importava as mercadorias de consumo do município. O povoamento se deu, de início com o nome de Santo Antonio de Gilbués o qual fora mudado por força da Lei estadual nº 581 de 9.07.1910 passando a denominar-se Gilbués. cf. nota 227 desta tese

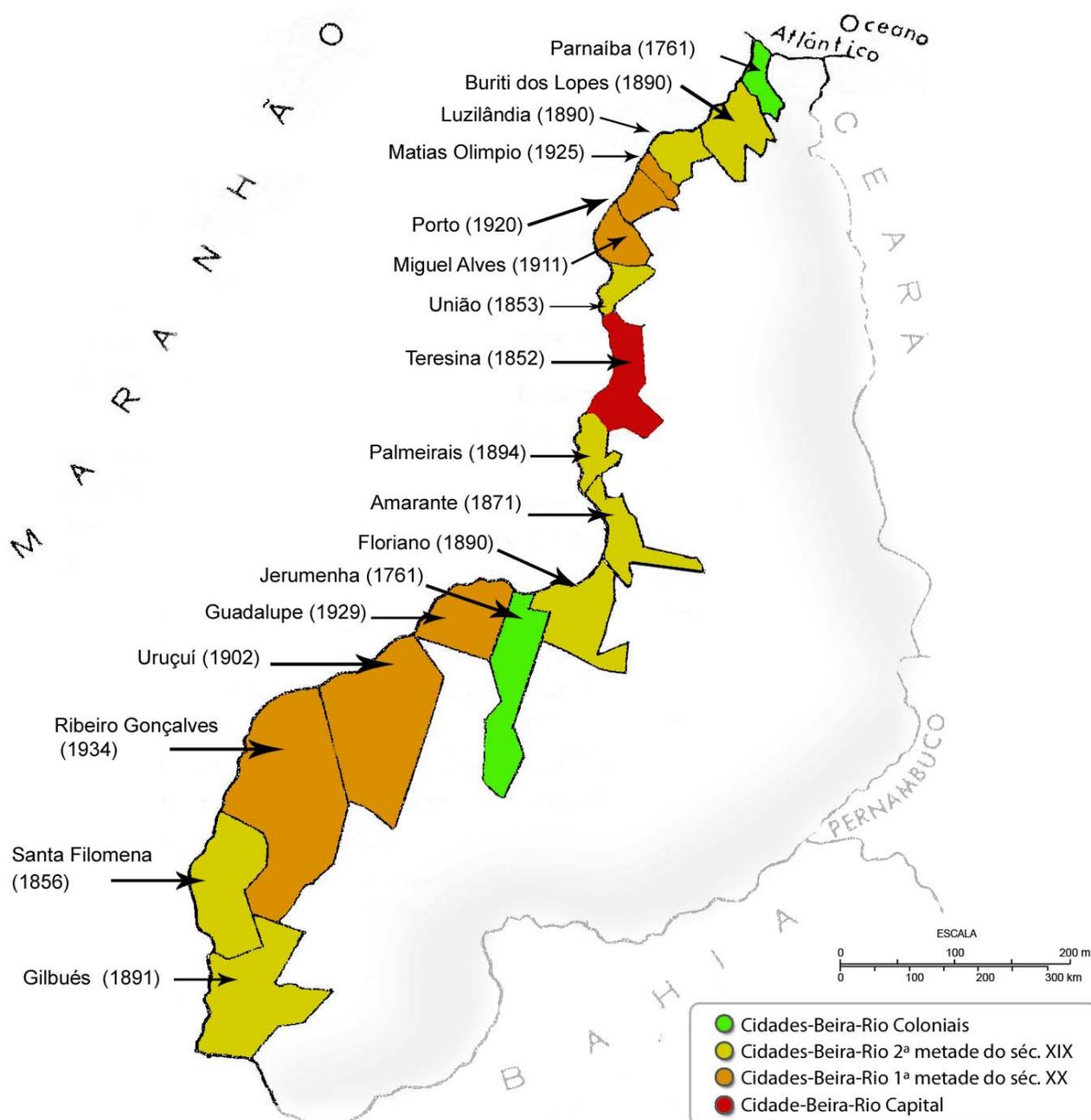


Figura 23 - Trabalho de adaptação do traçado do rio Parnaíba apresentando as cidades-beira surgidas ao longo do rio Parnaíba. Adaptado por Gercinair Silvério Gandara a partir do traçado original publicado por FERREIRA, Jurandir Pires. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros Conselho Nacional de Geografia e Nacional de Estatística. Janeiro de 1958. Desenvolvimento visual: Giorgio Richard Nunes Silvério.

Como se vê, cronologicamente representado nesta projeção cartográfica os surgimentos beira-rio Parnaíba se deram, de forma lenta, gradativa e complexa, durante a segunda metade do séc. XIX e a primeira do séc. XX, coincidentemente com a implantação da navegação a vapor e conseqüentemente, com o nosso recorte temporal (1850-1950). Como diz Lewis Mumford (1961, p.14) “as cidades são um produto do tempo”. Foi a partir da concretização da transferência da capital que o curso do rio Parnaíba constituiu-se no indicador básico para a localização das povoações. Obedecendo por um lado, as

contingências do meio físico, por outro, recebendo dos indivíduos o cunho particularíssimo de sua cultura e de sua técnica, o rio Parnaíba exprime o poder de renovação e de equilíbrio que garantiu o surgimento, a afirmação no espaço e, a continuidade no tempo de um organismo político, as cidades-beira. E, a natureza ofereceu um quadro, quer dizer, um espaço talhado, o meio. Sabemos que a estrada líquida é algo vivo, ligado a condições intrínsecas da estrutura das sociedades, responsável que é por sua sobrevivência e/ou comunicações. Conforme Jacqueline Beajeau-Garnier (1980 p.167) “em todos os países onde as condições naturais o permitem, as costas, as margens dos rios, os canais são bordejados por cidades contíguas, que oferecem certas particularidades: são meias-aglomerações, cujo centro ativo está relativamente perto do porto”. Pensar um “centro ativo” como diz Beajeau-Garnier nos remete à cidade de Parnaíba que se localiza relativamente perto dos portos marítimos, seja o do Piauí (inacabado) ou o do Maranhão (de Tutóia)

As cidades-beira-rio Parnaíba, em seu conjunto, não estão de modo algum isoladas. Elas estabelecem relações próximas ou longínquas com o meio circundante. Antes de tudo, elas se apresentam como objeto visível, tem uma forma, uma variabilidade entre as diferentes partes que as constituem. Mas por trás dessa imagem existe toda uma vida da cidade que se exprime por um conjunto de relações que ambas mantém entre si e com o exterior. Fora do cadinho piauiense existem outras relações das quais as cidades é eixo. Por tudo isso é necessário dizer que as cidades em seu conjunto constituem base de referência para todo e qualquer estudo sobre o Piauí do século XIX e XX, contudo, carece de um estudo aprofundado. É evidente que nesta mera esquematização tão-somente postulamos exprimir suas localizações e a criação das paradas (portos fluviais e ou ancoradouros) para a navegação a vapor do rio Parnaíba.

3.5 - O Nascedouro da Cidade-Beira Parnaíba

*Parnaíba, você não sente frio,
Passando o dia inteiro a tomar banho
Nas águas desse rio? ("Terra Cabocla".
Almanaque da Parnaíba, 1998)*

A cidade-beira Parnaíba nasceu como centro de destaque²⁴⁸ consoante à concepção portuguesa das municipalidades dotada de administradores leais como forma para aumentar o controle governamental sobre a Colônia. Seu traçado devia, portanto, favorecer a

²⁴⁸ Centros de destaque são postos militares, centros comerciais de trocas, pontos de estações da linha férrea ao longo das estradas, locais de garimpo, pontos de rotas fluviais. Enciclopédia SIBRAC. Sistema Brasileiro de Consultas. São Paulo: PRONAC – Nova Central Editora, Ltda., s/d.

segurança e obedecer a uma ordem estética correspondendo a uma imagem simbólica e/ou a uma imagem da ordem. Foi neste princípio que se baseou uma parte da conquista/reconquista do território piauiense. Mavignier (2005, p.19) nos dá notícia de uma petição ao Rei de Portugal por João de Barros na qual se refere à constância dos franceses no litoral do Piauí: “é necessário mandar povoar esta capitania antes que os franceses a povoem os quais todos os anos vão a ela carregar *Brasil* por ser melhor pau de toda costa. E fazem já casas de pedra...”. Contudo, todo o processo provocado a partir da transferência da capital, principalmente a implantação da navegação a vapor fez com que esta cidade ressurgisse.²⁴⁹

Sabemos que uma cidade não existe por si própria. A cidade não está de modo algum isolada. Ela está em relação com o meio circundante, estabelecendo laços, próximos ou longínquos que se põe em evidência. Tece entre si e o ambiente toda uma trama de relações, de motivações diversas. A tutela das relações entre a cidade-beira Parnaíba e as demais cidades-beira-rio Parnaíba é uma das formas mais evidentes dos laços que as unem à região, ao Brasil e a outros continentes. Sabe-se que é uma tutela das mais sutis e difíceis de esmiuçar. Muitos laços se tecem entre elas em si e/ou o todo. Há intensidade em linhas gerais. É resultado de um espaço produzido. Afinal, cada sociedade produz o seu espaço. “O espaço produzido é um resultado da ação humana sobre a superfície terrestre que expressa, a cada momento, as relações sociais que deram origem”. (MORAES, 1991, P.15)

A cidade de Parnaíba se destaca no contexto histórico colonial por ser efetivamente a primeira cidade-beira piauiense com fortes características comerciais. A navegação fluvial e marítima contribuiu para seus primeiros êxitos comerciais, tornando-a um centro importante conhecido em toda a colônia e além-mar. Para Mendes (2001, p.16) ao tempo em que se desenvolvia no interior da capitania do Piauí a criação de gado, “grande parte dessa produção bovina era procurada por comerciantes e contrabandistas do Pará, Bahia e Pernambuco, que renunciavam o doloroso trajeto terrestre para o traslado do gado e preferiam fazer o transporte por via fluvial e marítima”. Por força da Carta Régia de 1701 o gado somente poderia “ser criado à distância de dez léguas do litoral”. Obrigou, assim, uma penetração subindo o rio Parnaíba. Criou, segundo Mendes (2001, p.17) “a necessidade de erguimento de um entreposto para a guarda de animais e mercadorias que seriam usadas na troca”. Esse ponto de apoio foi estrategicamente escolhido, “ficaria a meio caminho entre

²⁴⁹A cidade de Parnaíba localiza-se à margem direita do rio Parnaíba. Ela está precisamente situada à beira do braço Igarauçu. Limita-se com o Oceano Atlântico, Estado do Maranhão e municípios de Buriti dos Lopes, Cocal e Luis Correia.

o oceano e o local onde ocorre a confluência dos braços do rio e os igarapés do delta”. Esse entreposto ficou conhecido como Porto das Barcas²⁵⁰.

Quando do ato de criação da Vila de São João da Parnaíba²⁵¹ foi determinado para sua sede o pequeno povoado Testa Branca a seis quilômetros abaixo do povoado Porto das Barcas. Mas foi neste que o governador ordenou que se levantasse o pelourinho até que ali se desse início a construção de algum edifício que pudesse oferecer as acomodações públicas necessárias. Assim sendo, afluíram para o Porto das Barcas novos povoadores aumentando as suas edificações. Em contraposição, várias ordens foram dadas no sentido de transferir a vila para o local oficialmente escolhido, para tanto incentivava e facilitava as construções. Proibia novas edificações no porto das Barcas, até que, vencidos, transferiu-se oficialmente a vila de São João da Parnaíba para a Feitoria ou Porto das Barcas.

Mendes (2001, p.20) acredita que o presidente de Província “João Pereira Caldas buscava instalar a Vila em local limpo, alto e mais próximo da foz do braço Igarauçu, facilitando o embarque e desembarque de mercadorias”. Talvez isso se desse em razão do Porto das Barcas não oferecer condições higiênicas e o terreno em que se localizava ser alagadiço, como observamos no relato do ouvidor da Capitania Antônio José de Moraes Durão em que explica:

[...] como o principal negócio que nela se faz consiste nos gados que se matam nas feitorias..., é natural que padeçam as epidemias...porque o fétido que causa o sangue espalhado e mais miúdos de tantos milhares de reses que se matam no pequeno espaço de um até dois meses, corrompe o ar com muita facilidade e produz o dano apontado. As moscas e outras sevandijas são tão inumeráveis que causam inexplicáveis moléstias aos habitantes... só no tempo de verão se pode caminhar por aquele distrito, pois de inverno por ser baixo e alagadiço, se cobre de lagoas e faz absolutamente impraticáveis os caminhos...”. (DURÃO: 1772, p.31)

Jurandir Ferreira (1958), por sua vez, acredita que a escolha do local Testa Branca atendia às necessidades de comunicação. Para ele, “...teve em vista as condições geográficas do local, a sua constante comunicação com o exterior, sul e norte do Brasil, facilidade de fiscalização dos impostos de exportação do charque e outros produtos piauienses e a aplicação direta desses impostos nos serviços do município”. Contudo, enfatizou que o povoado Porto das Barcas oferecia melhores vantagens para o assento da

²⁵⁰ Neste local funcionava, desde alguns anos, uma charqueada de propriedade de Domingos Dias da Silva que por meio de cinco navios, de sua propriedade, fazia o comércio de importação e exportação de charque com a Europa. Mavignier (2005) informa que João Paulo Diniz precedeu Domingos Dias da Silva na exploração do comércio do charque. “Os Castello Branco e João Paulo Diniz, esse vindo do Maranhão chegam à Parnaíba em meados do século XVIII e dão início à indústria de charque do Norte do Piauí. Utilizavam duas sumacas que transportavam o charque para São Luís do Maranhão e Belém do Pará, via Porto das Barcas. Estabeleceram diversas charqueadas às margens do Rio Parnaíba”. MAVIGNIER, op. cit. nota 210.

²⁵¹ Concedeu-se quatro léguas quadradas de terra para seu patrimônio, mas não determinava a localização para a sede da vila. Ibid

nova vila por ser uma feitoria com estabelecimento de charqueada, cujos produtos eram exportados e, apresentava grande interesse às rendas públicas pelo seu movimento comercial, além de contar com uma população crescente, algumas casas e armazéns e uma ermida²⁵² construída pelos habitantes da localidade. (FERREIRA, 1958, p.551).

Ligada às coisas do rio e do mar, a vila São José da Parnaíba teve como característica singular sua autonomia. Com a cobrança de impostos estipulados pelo Governo da Capitania, que deveriam ser pagos ao Senado da Câmara pelas embarcações que atracassem no Porto das Barcas, foi a única Vila com fonte própria de renda.²⁵³ Antônio José de Moraes Durão, Ouvidor da Capitania de São José, em “A Descrição da Capitania de São José do Piauí” de 15 de julho de 1772, descreve a vila São João dizendo,

... no braço do Iguaraçu e na margem oriental do rio Parnaíba, fica situada a vila de São João, distante quatro léguas da costa do mar... [...] tem-se aumentado esta vila pelo negócio que nela se estabeleceu das carnes secas e couramas, que levam as sumacas ou barcos da Bahia, Pernambuco, e outros portos, trazendo dos mesmos alguma fazenda, que davam em parte do pagamento, a câmara tem sua renda nestas entradas, porque lhe pagava de gabela, cada uma daquelas embarcações 14\$000 réis, sempre que vinham ao porto; agora, porém tem diminuído uma e outra cousa por causa da feitoria que na mesma vila se pôs pela Companhia do Maranhão, o ano próximo passado; o braço do rio que conserva o nome de Parnaíba serve de limite à capitania do Maranhão e à do Ceará...

Para Mendes (2001),

O sentido autonomista bastante característico da Vila da Parnaíba ao longo de sua história foi desenvolvido em função de sua localização geográfica, do tipo de empresa que primitivamente ali se formou (charqueada) e pelo fato de na sua instalação, o governo da capitania haver estipulado em RS 14\$000 (quatorze mil réis) o imposto que deveria ser pago à Câmara Municipal pelas embarcações que atracassem no Porto das Barcas, sendo dessa forma, Parnaíba, a única entre as vilas criadas que teve, de imediato, uma fonte de renda efetiva”. (MENDES: 2001, p.21)

Por esta ocasião se tem notícias de navegação fluvial no rio Parnaíba. João da Maia Gama, Governador do Maranhão e Grão-Pará, em seu Diário da Viagem, dá notícias de barcos e sumacas que entrando pela Barra do Igaracu, carregam carne e courama, na fazenda de Pedro Barbosa Leal. Grifos nossos.

Nota-se, assim, que a Vila São João da Parnaíba surgiu em local definitivamente privilegiado, litorânea, à beira-rio Parnaíba, e comercial. Prioritariamente, o rio e o delta do

²⁵² Ele se refere à Paróquia de Nossa Senhora de Montserrat, padroeira dos navegantes que, hoje, se localiza na rua Duque de Caxias, centro de Parnaíba. Construída por Pedro Barbosa Leal, e autorizada seu pedido pelo Bispo de São Luís, em 11.06.1711

²⁵³ Diderot MAVIGNIER op. cit., nota 210. em “Piauí na terra dos Tremembés” nos informa que em 1774, a Vila de São João da Parnaíba “já contava com 444 casas e uma população de 2.694 habitantes. Com o rendimento dos barcos que entravam no Porto das Barcas foi construída em 1775, a Casa da Câmara e Cadeia aos moldes da concepção da época, abrigando no mesmo prédio estas duas repartições, sendo a Cadeia na parte térrea e a Câmara no andar superior. Entre a documentação compilada no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa- Portugal encontra-se uma Planta da Villa de São João da Parnahyba de 1798, com, aproximadamente, 4000 habitantes”.

Parnaíba faziam/fez desta vila um centro comercial e porto de escoamento de produtos piauiense desde seu nascedouro. A cidade-beira Parnaíba contou com uma primeira charqueada, em meados do século XVII e, já neste período exportava para o estrangeiro, especialmente couros de boi. Para Franco (1961),

... Parnaíba, como litorânea, era a mais comercial e já contava com a primeira indústria de charqueada: além do que, o rio Parnaíba, o delta, fazia desta cidade e município centro comercial e porto de escoamento de produtos da pecuária piauiense, especialmente couros de boi, exportados para o estrangeiro, que constituíam uma das rendas, afora aquelas como o dízimo, que era a principal numa economia primária e se sobressaía pela importância. (FRANCO:1961, P.27)

Merece destacarmos, a indústria do couro para exportação, que seguia junto com o charque para outras praças. O mercado interno brasileiro, também, era grande consumidor das couramas,²⁵⁴ mas, a sola, couros em cabelo, peles, raspas de couros constituíam matéria prima de primeira ordem da indústria europeia e para lá eram exportados. O couro em cabelo se apresenta como a maior parcela na exportação. Parafraseando Capistrano de Abreu, a Colônia viveu “a época do couro”.

Nas primeiras décadas do século XIX a Vila de São João da Parnaíba se expandia comercialmente e fazia transações com as praças do Maranhão, Pará, Ceará, Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. No início da primeira década do século XIX, Simplício Dias solicitou às autoridades portuguesas, que lhe fosse concedido direitos de comércio direto com Lisboa.²⁵⁵ Nessa época o comércio local estava submetido a São Luís do Maranhão, em razão da inexistência de uma Alfândega no Piauí.²⁵⁶ E por esta razão, os comerciantes eram obrigados a passar com seus produtos pelo entreposto ou do Maranhão ou de Pernambuco, com grandes despesas e riscos, o que diminuía seus lucros exorbitantemente. Neste Ofício, Simplício Dias e Manoel Antônio manifestavam o desejo de ver a Vila de São João da Parnaíba transformada em sede do Governo Central do Piauí. Por volta de 1824, as

²⁵⁴ Nesta época o couro era a matéria prima para quase tudo. De couro fabricavam-se muitos objetos, visto que era a matéria-prima duradoura e mais à mão. Faziam as portas das cabanas, estendido ao chão era leito de descanso, camas para o parto, padiolas, cordas, o mocó ou alforge para levar comida, a “borracha” para carregar água, a maca para marinheiros nos navios, baús, mochilas para milhar cavalo, as peias para os cavalos e bois, selas para montaria, bainhas de facas, as broachas e os surrões, as roupas para entrar no mato, cintas diversas, cintos, bolsas, chinelos, sapatos, chapéus etc. O gibão de couro protegia os vaqueiros dos espinhos das matas e das setas dos índios. Também de couro era sela, o chicote, o chapéu, os laços de prender as rês, o bernal, onde os vaqueiros levavam a paçoca, os bangüês para curtumes ou para apurar o sal, material de aterro era levado em couros puxados por juntas de bois, que calcavam a terra com seu peso. Em couro picava-se o tabaco. Era de couro a mobília, cadeiras de encosto, tamboretas etc. No couro eram envolvidos os rolos de fumo, feito os sacos para embalar farinhas e até açúcar. No telhado das casas, a carnaúba, por vezes, era amarrada com tiras de couro. Ver CASTELO BRANCO, Renato. O Piauí: a terra, o homem, o meio. São Paulo: Quatro Artes, 1970.

²⁵⁵ Os mesmos que antes seu falecido pai, Domingos Dias da Silva, desfrutava. MAVIGNIER, op.cit. nota 210.

²⁵⁶ Atendendo às necessidades da população da província, quanto ao desembaraço de suas mercadorias exportáveis para outros portos do país foi criada a Alfândega e Inspeção do Algodão da Vila São João da Parnaíba, em 1822 e estabelecida em 1834 por D. João VI.

charqueadas já estavam reduzidas e em 1827, deixavam de funcionar definitivamente. Contudo, Simplício Dias manteve o comércio, feitos com a navegação de duas sumacas de sua propriedade, uma de 80 e outra de 130 toneladas. Em 1824, lança no mar um brique de 2000 toneladas, construído em seu estaleiro na Vila de São João da Parnaíba.

Notamos que a família Dias da Silva contribuiu para o crescimento comercial e a conformação espacial da Vila de São João de Parnaíba. Antes de tudo, Domingos Dias da Silva, o único exportador do charque do lugar, influenciou a migração de outros indivíduos para a Vila São João da Parnaíba. Também adquiriu uma colossal fortuna promovendo mudanças econômicas e sociais no lugar. Contribuiu com a forma da vila edificando casas, igrejas, etc. Entre seus feitos construtivos se insere a Casa Grande da Parnaíba. A família Dias era comumente avaliada por suas posses. A título de exemplo sobre esta casa e seu fausto, o visitante estrangeiro Henry Koster, registrou em *Viagem ao Norte do Brasil de 1809 a 1815*, "...fui introduzido nas casas dos primeiros negociantes e plantadores. [...] O coronel Simplício Dias, Governador da Parnaíba, onde possui magnífico solar, é rico e tem caráter independente. Conta entre seus escravos, uma banda de músicos, que fizeram aprendizado em Lisboa e no Rio". (KOSTER, 1942, p.38)

O francês Tollenare (1956, p.41) também se referiu ao luxo em que vivia a família Dias. Afirmou que o Sr. Simplício Dias viajou na França e na Inglaterra, "e aí aprendeu a conhecer o respeito devido à civilização; ocupa-se das belas artes, vive com luxo asiático, mantém músicos com grande dispêndio, acolhe os estrangeiros, gosta dos franceses, vive em seu domínios como um homem poderosamente rico". Parafraseando Robert Gutman²⁵⁷ (1984, p.138) "não só julgamos os outros em termos de suas posses, mas tendemos avaliar nossa própria posição social reflexivamente, de acordo com os objetos que possuímos". Assim entendemos a colocação do francês Tonellare.

De fato, a "Casa Grande de Parnaíba", exhibia/exibe uma arquitetura colonial portuguesa, com pavimento térreo e dois andares, composta de dois sobrados contíguos. Está situada na esquina da Rua Grande, atual Avenida Presidente Vargas com a Rua da Glória, atual Rua Monsenhor Joaquim Lopes. No encontro de suas fachadas observa-se um oratório público construído sobre pedra de Lioz, vindo de Portugal, dedicado a Nossa Senhora da Conceição. Esta casa mantinha comunicação direta com a Igreja-Matriz²⁵⁸. Na

²⁵⁷ Robert Gutman é especialista em sociologia da arquitetura, da habitação e da construção.

²⁵⁸ Para a construção da igreja-matriz, Domingos Dias da Silva se comprometeu na construção da capela do Santíssimo, João Paulo Diniz com a capela-mor e ao povo coube o trabalho de edificá-la. PEREIRA DA COSTA, op.cit, nota 16.

verdade, era ligada diretamente a ela por meio de galerias, que chegavam às sacadas, com acesso exclusivo aos Dias da Silva, benfeitores da igreja e donatários da capela do Santíssimo. Pereira da Costa (1909)²⁵⁹ nos informa que para os trabalhos de construção do altar mor e do Santíssimo ele contratou artistas que vieram de Portugal e da França, trazendo de lá parte do material e objetos decorativos. Posteriormente, este prédio assobradado foi transferido para Simplício Dias da Silva.



Figura 24 - Foto da Casa Grande da Parnaíba. Fonte: Acervo particular de Diderot Mavgnier, Parnaíba, junho de 2006. Calibrado por Giorgio Richard N. Silvério.

Esta casa do passado parnaibano, seu aspecto exterior, seu entorno e as características arquitetônicas podem revelar aspectos importantes do povoamento do espaço da cidade de Parnaíba. Ela é a representação da conformação urbana parnaibana. Entre outras singularidades, a “Casa Grande de Parnaíba” teve o poder e a função de uma beira, ou seja, foi o elemento influenciador e definidor da estrutura espacial da cidade. Sua edificação atraiu para a sua proximidade outras construções sem alinhamento definido, resultando disso praças em forma de triângulos irregulares, ruas curvas e outras formando linhas quebradas e com diferentes larguras. Segundo Ferreira (1951, p.553), “...um vasto prédio de sobrado..., conhecida por Casa Grande da Parnaíba, [...] atraiu para a sua proximidade outras construções sem alinhamento definido, resultando disso o que se vê hoje na cidade velha – praças em forma de triângulos irregulares, ruas curvas e outras formando

²⁵⁹ Ele assim descreve esta igreja, ...é coberta de lousa, com duas alterosas e elegantes torres, um pórtico de mármore com esculturas, assim como todas as ombreiras e vergas das portas e janelas, pilastras e cornijas, o são interna e externamente, com uma nave de 21m de comprimento, sobre 9,40m de largo, capela-mor e mais laterais, notando-se a do Santíssimo Sacramento pela beleza das obras de escultura de madeira, com dourado finíssimo, tudo isso e suas alfaias riquíssimas, lâmpadas e vasos de prata, pia batismal e lavatório de mármore, e outros objetos de valor e de riqueza dignos de nota. É incontestavelmente a mais rica da província. *ibid.*

linhas quebradas e com diferentes larguras”. Para Renato Castelo Branco (1970, p.69) “a casa Grande, dos Dias da Silva, é um ponto de referência na história do Piauí. [...] foi o centro de toda a vida da província. A cidade de Parnaíba cresceu praticamente em torno dela, à sombra do de seu poder incontestável”.

Sabemos que a forma da cidade é sempre a forma de um tempo da cidade. Existem muitos tempos da cidade de Parnaíba. Admitimos que a Casa Grande de Parnaíba constituiu-se parte principal da superfície cidadina parnaibana e que, ainda apresenta características de permanência. Ela deve ser estudada junto com a área em que se encontra. Reconhecemos seu caráter decisivo na formação e na constituição da cidade. A análise que realizamos precedentemente de alguns autores levou-nos a reconhecer essa constituição geral da cidade e os motivos de tal arquitetura. É sabido que, geralmente, quando se fala dessa casa em particular, faz referência a um conjunto que se formou sob sua influência. No decorrer do tempo a cidade tentou mudar a fisionomia em suas imediações. Tanto que em 1914, com o intuito de sanar os problemas de alinhamento resultante da sua influência, foi adotada uma planta que alargou para 20 e 30 metros algumas ruas e avenidas, e conseqüentemente, foram demolidos diversos prédios e construídos outros dentro do plano urbanístico adotado que contribuíram para dar à cidade uma visualidade simétrica, apesar das irregularidades focalizadas. Na atual Parnaíba, nesta região, hoje denominada “cidade velha”, pode-se verificar tanto a irregularidade do passado quanto a tentativa de uma simetrização.



Figura 25 - Foto da Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos. Fonte: Acervo part. de Diderot Mavignier.

Aos Dias da Silva, também se atribui a edificação da igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos Pobres, antes, Igreja de São Benedito. Vide acima uma imagem fotográfica da Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos, construída, segundo a

literatura e a tradição oral “para os 1800 escravos dos Dias da Silva”. Segundo Diderot Mavignier (2005), “com esta obra conferiu a seus escravos o direito à religiosidade”.

Destarte, vale dizer que havia outras pessoas, além de proprietários de barcos e de comércio, que também deram contribuições significativas ao lugar. Monsenhor Chaves em, "O Piauí nas lutas da Independência do Brasil", enfatiza, “... mas, Parnaíba não era só Simplício Dias da Silva”. Outros proprietários, ali possuíam barcos de 1100 e 1200 arrobas e botes que escoavam os produtos pelo rio e ainda se empregavam em carga e descarga das embarcações de rotas marítimas. Cerca de 60 canoas de vários tamanhos serviam na Vila e em seu termo, a lavradores, negociantes e pescadores.²⁶⁰ Souza Lima Em “Vareiros do Rio Parnaíba & Outras Histórias” nos dá notícia doutras gentes. Diz ele,

Comerciantes de larga experiência, apoiados na eficácia do sistema europeu, aqui começaram pelos Dias da Silva, portugueses de origem, ao implementarem seu movimento de charqueada localizado no Porto das Barcas .Então, as coisas marcharam rápidas e equilibradas, desde o seu início. Anos depois chegaram os ingleses e em seguida os franceses para, por ultimo, se instalarem também os alemães, formando todos assim um bloco muito denso, cujo controle comercial passou a abranger não só toda a extensão do Piauí como também as áreas comerciáveis dos Estados vizinhos. (SOUZA LIMA: 1987, p.24)

3.5.1 -O Reflorescer da Cidade-Beira Parnaíba

*“Vocês, que moram em Parnaíba,
quando estiverem amolados,
quando precisarem descansar o espírito,
mergulhem a alma na alma da cidade
- dêem um pulo à Parnaíba...
(Renato Castelo Branco, 1987)*

A vila de São João da Parnaíba foi elevada à categoria de cidade, em 1844, com a denominação de Parnaíba.²⁶¹ E a partir de então surgiram instituições que serviriam como base de sustentação da navegação e da economia da província como um todo. Em 1849, a Resolução n°. 244 determinou a abertura do canal que ligaria o rio Parnaíba ao braço Igarassú, do qual facilitaria a navegação no Delta e o tráfego entre Tutóia, no Maranhão, e Parnaíba, no Piauí. Cria-se o Vice Consulado Português (1850), a Companhia de Aprendizes Marinheiros de Parnaíba.²⁶² Com a marinha mercante em desenvolvimento e a criação de estaleiros, Parnaíba recebe, ainda, a Capitania dos Portos do Piauí.

Em 1848, foi instalada a “Casa Inglesa”, fundada pelo inglês James Frederick Clark com a razão social Andrew Miller & Cia. Essa empresa logo adquiriu feições prósperas pelo seu completo sortimento de fazendas, miudezas, ferragens e gêneros de

²⁶⁰ Em 1831, segundo Mendes (2001.) Parnaíba era uma vila de 4.324 habitantes espalhados por uma área territorial que se estendia do oceano até os sertões de Campo Maior. MENDES, Francisco Iweltman Vasconcelos. Parnaíba: Educação e Sociedade. Teresina, UFPI, 2001, p.29

²⁶¹ Em razão da Lei Provincial n° 166 de 16.08.1844. Vale lembrar que em 1840 iniciou o segundo Reinado.

²⁶² Pelo Decreto n° 1517 de 04.01.1855.

estiva, importados de outros estados do país e das principais praças da Europa e América do Norte. Gilberto Freyre assevera que no Nordeste, foi expressiva a atuação inglesa no comércio de importação, com a contrapartida da exportação de produtos primários (FREYRE, 1977:47/48). Uma vez estabelecida sua matriz na cidade-beira de Parnaíba, esta empresa expandiu filias em outras cidades piauienses como Teresina, Floriano, Campo Maior além de outros estados como São Luís, no Maranhão, Fortaleza, no Ceará e Niterói, no Rio de Janeiro. Também estabelecia comércio direto com praças estrangeiras sendo a pioneira na exportação da cera de carnaúba. Segundo Freitas e Chaves

... James Frederick Clark, inglês que aos 14 anos de idade deixara sua pátria para trabalhar na Casa Inglesa de Parnaíba, comprou esse estabelecimento comercial ao findar o século XIX. Por essa mesma época, deu ele início à comercialização regular da cera de carnaúba, exportando-a para praças européias e norte-americanas e transformando-a no principal produto de exportação da região, carreando riqueza para todo o Nordeste. Paralelamente, ele próprio e seus familiares também auferiram grandes lucros. (FREITAS e CHAVES; 1995, p.04)



Figura 26 - Foto da Loja Matriz da Casa Inglesa, fundada em 1849, por James Frederick Clark. Prédio datado de 1814. Fonte: Arquivo Particular de Diderot Mavignier. Parnaíba, julho de 2006

Conforme Lena Castello Branco Ferreira de Freitas²⁶³ e Luiz Guilherme Bacellar R. F. Chaves (1995) estruturavam-se a “Casa Inglesa de Parnaíba como grande casa comercial, em moldes ingleses de rigorosa organização contábil e inflexível disciplina. [...] Seus negócios alcançavam praticamente todos os estabelecimentos rurais situados no vale

²⁶³ Comunicação apresentada ao XVIII Simpósio Nacional de História – ANPUH, 1995 por Lena Castello Branco Ferreira de Freitas e Luiz Guilherme Bacellar R. F. Chaves.

do rio Parnaíba e adjacências...”. Diz ainda que coube à Casa Inglesa a introdução de inovações que sinalizavam o progresso.

Segundo informa seu neto - descendente de Septimus de Mendonça Clark - coube à Casa Inglesa introduzir na região o carbureto, o querosene, a gasolina, a máquina de costura, o primeiro automóvel e o primeiro motor diesel, dentre outras inovações que sinalizavam o progresso. Detalhe elucidativo das circunstâncias da época diz respeito à existência de edificação anexa ao sobrado da Rua Grande, destinada à hospedagem de interioranos que vinham a Parnaíba, com a finalidade de entabular negócios com a Casa Inglesa: casa de caboclos, chamava-se a hospedaria informal, que supria a falta de hotéis na cidade. (FREITAS E CHAVES: 1995, p.05) Grifos nossos

Diderot Mavignier (2005) afirma que “os Clark são responsáveis pela prática do futebol no Piauí, trazendo por volta de 1905, a primeira bola da Inglaterra e construindo, por volta de 1916, o Estádio do Internacional Athletic Club...²⁶⁴ uma moderníssima praça de esporte para a época”. (MAVIGNIER: 2005, p.118) A cidade de Parnaíba, de posição estratégica à beira-rio Parnaíba, próxima ao mar,²⁶⁵ somado ao paulatino interesse pela navegação a vapor no rio Parnaíba e, seu posterior desenvolvimento comercial integrado àquele que se desenvolvia ao longo do rio Parnaíba consolidou-se, a partir da década de 1860, como principal entreposto comercial e centro distribuidor da Província, e como importante centro do comércio internacional. Para Mendes (1995), “em todo caso, é a partir de 1860 que Parnaíba consolida-se como principal entreposto comercial do Piauí e como importante centro do comércio internacional, graças ao espírito empreendedor de suas lideranças empresariais, estimulado certamente por ter a oportunidade de contato com o resto mundo”. (MENDES: 1995, p.73) Pelo Relatório do Inspetor da Alfândega de Parnaíba, de 15.03.1866 pode-se ter uma idéia da cidade de Parnaíba e seu comércio na década de 1860.

Há em Parnaíba em 1866, 178 casas térreas, 10 sobrados, 4 armazéns, espírito comercial empreendedor de especulações em monta, restringindo-se as transações de vulto às casas inglesas de Singlehurst Nicholson & Companhia, e francesa de Naeff Nadler & Cia, filial a uma outra do Maranhão, e os limitados gêneros de produção local são exportados em diminuta

²⁶⁴ Hoje Estádio Petrônio Portella.

²⁶⁵ A importância estratégica de Parnaíba deriva do fato da vila se instalar num ponto que dominava a saída do mar, o delta e o curso do rio. Essa estratégia era prática dos portugueses, para rentabilizar os direitos que possuíam na áreas e sobretudo, fomentar o aparecimento de um núcleo urbano que servisse para defender a fronteira e fixar moradores numa região ainda despovoada. A exemplo, pode-se citar a cidade de Caminha na foz do rio Minho, que enfatizam Abreu e Fernandes, (1985) “Na foz do Minho ergue-se Caminha... [...] A importância estratégica de Caminha levou mesmo a que, durante algum tempo, a vila tivesse prerrogativas de 'coto de homiziados', isto é, nela podiam viver em liberdade criminosos e proscritos que, complementarmente, asseguravam a defesa. Trata-se, porém, o rio Minho de uma linha defensiva e as cidades-beira Minho – Caminha, Lanhelas, Vila Nova de Cerveira, Valença do Ninho, Moncão e Melgaço - tem a primazia de fortalezas com estratégia de defesa”. ABREU, Maurício e FERNANDES, José Manuel. Rios de Portugal. Lisboa, Circulo de Letras, 1985, p.15

escala por cabotagem e se dirigem às praças do Maranhão, e Ceara, já por conta de negociantes desta cidade, ou pela maior parte por ordem e encomenda do comércio daquelas praças.

Os negócios (comércio) é a própria expressão do poder parnaibano, ou seja, o coração vivo da cidade. Por sua localização e extensão, pelas atividades nela concentrada, os trabalhos que lhe asseguraram permanência, reconquista, continuidade e/ou alternância. Esta cidade deve à multiplicidade e à qualidade de atividades nela representadas sua freqüência intensa. Nela a comunidade de comerciantes promove o arranque. Eles quem dão uma alma nova à cidade. Enfim, esta cidade pode ser considerada como testemunho da utilização prática das relações dadas pelo rio Parnaíba.

Nota-se na década de 60 a presença, também, de uma elite intelectual por meio da imprensa escrita. Surge o jornal “ECHO de Parnaíba”, com a circulação do seu primeiro número em 25.02.1863. Depois em 16.07.1863 o jornal “LIGA e Progresso” seguido do “Liberal” em 02.04.1864, “O Comércio da Parnaíba” em 07.12.1864 e o “A Violeta” (1864) direcionado a leituras femininas, conforme Mendes (2001, p. 34). Como diz Munford (1961) a cidade,

no seu sentido completo é, pois, um plexo geográfico, uma organização econômica, um processo institucional, um teatro de ação social e um símbolo estético de unidade coletiva. Por um lado, é a estrutura física das atividades domésticas e econômicas triviais, de outro, é um cenário conscientemente dramático onde se desenrolam as ações mais significativas e os anseios mais sublimados de uma cultura humana. (MUNFORD: 1961, p.494)

No entanto, verificamos que foi a partir da transferência da capital de Oeiras para a beira-rio Parnaíba e, da implantação da navegação a vapor que atraiu para si, de forma mais intensa, comerciantes que fixaram empresas comerciais de exportação e importação e de navegação fluvial. Estas empresas se firmaram e em torno delas girava o comércio local e o internacional. Para Freitas e Chaves,²⁶⁶

a História do Nordeste Ocidental ressalta a fundação de Teresina, à margem do rio Parnaíba, como marco do deslocamento do eixo econômico da Província do Piauí. Com efeito: pouco depois da instalação da nova capital (1852), teve início a navegação fluvial desse rio, o que seria instrumento de desenvolvimento da região e de sua integração à economia nacional e internacional, através de Parnaíba, situada em um dos braços que formam o maior delta do hemisfério Sul. (FREITAS E CHAVES 1995, p.02)

Como bem disseram Freitas e Chaves (1995) a fundação de Teresina foi o marco do deslocamento do eixo econômico da Província do Piauí e a implantação da navegação a vapor, o instrumento de desenvolvimento da região e de sua integração à economia nacional e internacional. Consequentemente, o rio Parnaíba, estrada líquida fluída, meio propiciador para ambas as ocorrências, consolidar-se-ia como um rio de integração comercial com vocação internacional. E a cidade de Parnaíba se firmaria como principal centro distribuidor

²⁶⁶ FREITAS E. CHAVES, op.cit. nota 263.

(importação/exportação) da Província. De fato, por meio da navegação a vapor acelerariam as comunicações e, conseqüentemente, encurtavam as distâncias. Para Carlos Guilherme Mota (2001, p.140-141), “o aceleração das comunicações... permite penetrações mais profundas e mais rápidas nas áreas produtoras, ao mesmo tempo em que se amplia o mercado interno... as ligações internas... intensificam-se com o aproveitamento das vias fluviais através do estabelecimento da navegação”. Vale dizer que a cidade de Parnaíba desde sua criação usufruía da condição de cidade “portuária” uma vez que ali aportavam tanto as embarcações fluviais como as de cabotagem. Parafraseando Silva e Cocco (1999, p.125) “o desenvolvimento do porto tem sido um elemento essencial e estratégico para o desenvolvimento econômico”.

A partir de então outras empresas se estabeleceram, entre elas, a Casa Marc Jacob criada em 1873 e Franklin Veras & Cia, em 1875. Esta ficou conhecida como a maior

FRANKLIN VERAS & CIA.
Estabelecidos em 1875
PARNAÍBA
 Piauí — Brasil

Ends. Telegrs.: **FRANKVERAS**
COSTEIRA

Telefones:
 Escritório — 120
 Oficina — 188

Empresa Industria e Navegação

Serviços de alvarengagem entre Tutóia e Parnaíba. Concessionaria - contratante do transporte de cargas das seguintes companhias de navegação:

Companhia Nacional de Navegação Costeira, P.N.
 Loide Brasileiro, P. N.

Serviço de Navegação da Amazonia e Portos do Pará (S.N.A.P.P.) Moore Mc Cormack (Navegação) S/A

Armazem de Ferragens
 Depósito especializado em material para construção, manutenção e reparos de embarcações, máquinas, indústrias e prédios

Estaleiro e Oficina Mecânica
 Construção e reparos em cascos de embarcações. Reparos de qualquer natureza em máquinas e maquinismos

The PENNZOIL Company, Inc.
 Sub-distribuidores exclusivos no Piauí dos lubrificantes — PENNZOIL

Companhia Nacional de Navegação Costeira, P. N.
 Agentes no Estado do Piauí

Figura 27 - Anúncio publicitário da empresa Franklin Vera & Cia. extraído do Almanaque Parnaíba de 1938. Acervo do Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Parnaíba. Parnaíba, julho de 2006. Reprodução visual por Giorgio Richard.

Casa Marc Jacob
ROLAND JACOB
 End. Teleg.: **JACOB** CODIGOS: A B C Sa. e 6m. ed. Bentley's e Mascotte
Parnaíba — PIAUÍ — Brasil

COMPRADOR E EXPORTADOR EM LARGA ESCALA DE:
 Cera de Carnaúba, algodão, couros de Toi, babassú, tucum, manona, peles, crinas de animal, polvilho, folhas medicinais de jabonandi, batatas de purga, fibras de paco-paco, cereais, & c

EMPRESA PARNAÍBANA
 NAVEGAÇÃO NO RIO PARNAÍBA
 Vapor, PARNAÍBA, Lancha BRASILEIRA, e Barcas MAGU, UNIÃO, PREVIDENCIA, PROTETORA, PRODIGIO, PROGRESSO, PARAÍBA e CONFIANÇA.

Agente Geral para o Estado do Piauí de:
Anglo Mexican Petroleum Company Limited
 Querosene AURORA, gasolina ENERGINA, óleos lubrificantes ENERGINA, óleo-gaz SOLARINA.
 Produtos de superioridade incontestável.

Companhia Phoenix Pernambucara
SEGUROS MARÍTIMOS E TERRESTRES

Secção de Representações
 SERVIÇO BEM ORGANISADO, A CARGO DE PESSOAL COMPETENTE

FILIAIS: (UNIÃO, FLORIANO E TERESINA
 (Estado do Piauí)

Figura 28-Anúncios publicitário da Casa Marc Jacob de 1937 extraído do Almanaque Parnaíba. cervo do Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Parnaíba. Parnaíba, julho de 2006. Reprodução visual por Giorgio Richard.

compradora e exportadora de cera de carnaúba em todo o Estado do Piauí. Ela tinha diversas atividades além de seu aspecto comercial, pois era importadora e exportadora, trabalhava com comissões e consignações e representava os Bancos “Comercial do Pará” e “Amazonense”.

Quanto a Casa Marc Jacob o Sr. Jeremias Ricardo Lima²⁶⁷ que aí se empregou aos 15 anos, “não me lembro mais o ano, entrei lá e depois fui o empregadinho melhor e finalmente trabalhei 38 anos”, diz ele. Relatou-nos que havia um senhor “velho que era meu chefe, o Casimiro, era um crente, ficou de um jeito comigo que o Sr. Roland Jacob queria me transferir pra qui pra culá, ele nunca deixou”. Recorda que trabalhou com ele até sua morte, pois não o permitia se desligar ou afastar da empresa. “Ele nunca deixou eu sair, nunca!” Nos informa que a “a firma movimentava exclusivamente a exportação e dos 45 produtos do Estado seu Roland exportava todos”. Em relação ao proprietário explicou-nos que se tratava de franceses. Diz ele, “os velhos vieram pra começarem a firma, foi um, parece que eles adivinhavam foi um passar a temporada lá e morreu, ficou só um, depois o outro foi passar essa temporada e morreu aí foi que seu Roland Jacob²⁶⁸ assumiu a firma”. Lembrou que um dos gerentes da sessão de representação, “Marcelo Celigma era francês também”.

Na Primeira República, destacaram-se, ainda, outras empresas que se firmaram como a Casa de Consignação de Importações, Exportações e Agenciamento de Empresas de Navegação de Jonas de Moraes Correia e a Singleshurst & Cia, entre outras. Em verdade, ao longo da segunda metade do século XIX e primeira metade do século XX as atividades comerciais e mercantis desenvolvidas em Parnaíba ganharam novos contornos. “... registre-se que em Parnaíba instalaram-se firmas brasileiras e estrangeiras, voltadas para o comércio de importação e de exportação - dentre as quais ressaltam duas primeiras, “ a francesa Naeff Nadler & Co., filial a uma outra do Maranhão e a britânica R. Singlehurst & Companhia”, sob a denominação local de Casa Inglesa. (NUNES: 1974: p.168). Para Maria Célia Portela Nunes e Irlane Gonçalves de Almeida a importância histórica da cidade de Parnaíba está no seu comércio.

O comércio passou a ser um dos pontos fortes da cidade, desde os primeiros anos deste século, quando ali se estabeleceram casas importador-exportadoras de produtos variados, vindos da capital do Brasil e do exterior... Essas casas comerciais funcionavam como entreposto de comércio e de distribuição de mercadorias entre o litoral e o interior do Piauí. Vale ressaltar que a ebulição deste comércio só se esgotou com a decadência da exportação dos produtos extrativistas: maniçoba, carnaúba e babaçu, já por volta da década de cinquenta deste século. (PORTELA NUNES E ALMEIDA: 1985, p.100) Grifos nossos

²⁶⁷ Sr. Jeremias Ricardo Lima, 90 anos de idade, foi por nós entrevistado na Cidade de Parnaíba em Julho de 2006. Ele trabalhou durante trinta e oito anos na empresa Marc Jacob. Fita cassete 60 min

²⁶⁸ Ibid. Enfatizou que se tratava de “um rapaz novo, era um homem grande, muito boa pessoa, bom patrão, gostava muito de auxiliar o empregado. Ou então quando você falava de uma casa ele lhe ajudava a construir, muito bom patrão. Ele dava gratificação no final do ano, dava aumento e ordenado todo fim de ano, tinha isso. Chamava pra conversar com ele, pra dizer se estava satisfeito ou não, também era positivo, uma coisinha de nada ele botava fora, ele não deixava passar nada. [...] Quando seu Roland morreu o segundo ou terceiro dono, o filho ficou com muito dinheiro, mas você sabe como é filho, botou no mato cedo. Eu ainda fiquei 7 anos com ele. Mas sem progresso, sem futuro”.

Em 1904 foi criada a empresa “Ribeiro, Moraes & Santos”²⁶⁹, berço da conhecida empresa Moraes S/A, que durante décadas dominou o comércio e a industrialização de cera de carnaúba e óleos vegetais no estado do Piauí. Possuía uma bem organizada fábrica de refinação de cera de carnaúba.²⁷⁰ Nota-se, conquanto, que além do comércio importador e exportador, a cidade-beira Parnaíba abrigava indústrias para transformação dos produtos originários do extrativismo, como as refinarias de cera de carnaúba, curtumes e outras de produção de óleos vegetais. Ela aparece, então, como um cadinho do Piauí onde os produtos in natura eram transformados. A importância da relação da industrialização aí pode ser posta em evidência como característica do processo de desenvolvimento do estado, dentro dos pressupostos da modernidade.

Entre os comerciantes residentes em Parnaíba destaca-se o Sr. Delbão Rodrigues, proprietário da Empresa de Navegação Fluvial do rio Parnaíba, e das salinas na ilha Caieira. Em Tutóia trabalhava com escritório de comissões e consignações, gêneros de estiva, artigos para embarcações, compra de cereais e gêneros de exportação e fazia um serviço regular de navegação para os portos do Piauí e do Maranhão. Nas margens do rio Parnaíba, encarregava-se do recebimento e embarque de cargas, quer de importação, quer de exportação. Nessa época, eram grandes as transações comerciais entre Parnaíba e as outras Províncias do Brasil e a Europa por meio das empresas ali estabelecidas. Segundo Diderot Mavignier(2005), Parnaíba importava da Inglaterra, Alemanha e dos Estados Unidos da América,

armas, munições, automóveis, motores, tecidos, roupas, calçados, chapéus, charutos, refrigerantes, cerveja, vinhos, louças, talheres, azeite, manteiga, queijos, presuntos, massas alimentícias, farinha de trigo, medicamentos, ferragens, tintas, combustíveis, conservas, instrumentos musicais, móveis, artigos de armarinho, perfumes, moda, dentre outros artigos. (MAVIGNIER, 2005, p 126)

Da Guiana Francesa recebia “louças, espelhos, conservas alimentícias, manteiga e farinha de trigo”. E diretamente da França importava “medicamentos, vinhos, peixes em conserva, cigarros, e muitos outros artigos”. (MAVIGNIER, 2005, p.127). Parnaíba, por sua vez, exportava

cereais, couros, peles, chifre de boi, amêndoas, aguardentes, cera de abelha, mel de abelha, Castanhas de caju, folhas de jaborandi, sabão, fumo, óleo de babaçu, tucum, algodão, cera de carnaúba, borracha de maniçoba, farinha de mandioca, entre outros produtos do Piauí. (MAVIGNIER, 2005, p 127)

²⁶⁹ Seus fundadores foram Antonio Martins Ribeiro, Fernando Jose dos Santos e Josias Benedito Moraes.

²⁷⁰ A única do seu gênero existente no estado do Piauí à época.

Estas empresas dispuseram-se solidárias à beira-rio Parnaíba com edificações de grandes proporções, eram os armazéns para depósito de carga. Muitos destas edificações, embora desativadas, muitas em ruínas e outras subaproveitadas estão lá compondo a paisagem beira-rio Parnaíba. Conforme Labasse (1989, p.09) “as grandes aglomerações são geralmente solidárias de cursos de água importantes”. Entre elas observamos e registramos a Poncion Rodrigues & Cia Ltda., Neves & Cia, Casa Inglesa, Franklin Veras & Cia, CNVP (Companhia de Navegação a Vapor do rio Parnaíba), entre outros.²⁷¹ Observamos que a chegada dos navios marcava momentos solenes. Eram as autoridades locais convidadas pelos negociadores para recebê-los. Isso pode se verificar por meio das correspondências oficiais, como em especial, no ofício enviado ao Presidente da Província do Piauí, João José de Oliveira Junqueira em 14 de março de 1858. “Ilmo. Exmo. Sr. [...] Os negociadores Singleshurst & Cia desta cidade esperando qualquer dia deste o seu navio, vindo da Inglaterra, convidaram-me para recebê-lo na barra da Tutóia, onde o navio tem de entrar... Deus guarde V.Exa. por muitos anos”. Vale salientar que, em sua maioria, as empresas situavam suas matrizes em Parnaíba e constituíam filiais nas cidades-beira Teresina e/ou Floriano com cujos capitais financiavam investimentos, estimulavam atividades paralelas e correlatas e, principalmente, dinamizava o comércio local e regional. Possuíam, ainda, os caixeiros viajantes, que funcionavam, no interior onde não era possível a navegação, como representantes dessas firmas comerciais.

A República Velha ou Primeira República (1889-1930) foi um período decisivo na vida econômica, política, e sócio-cultural do Piauí e, conseqüentemente da cidade-beira Parnaíba que se transformou no principal centro econômico do estado. Quando da implantação da República, em 1889, todo o município da cidade-beira Parnaíba contava com pouco mais de trinta mil habitantes, cujas perspectivas de crescimento se fazia sentir com o incremento da navegação do rio Parnaíba e o aproveitamento de produtos do extrativismo vegetal para exportação. Conquanto, não podemos deixar de salientar que esta cidade não teve uma ascensão linear no tempo e no espaço. Teve seus momentos de abandono, e como dizem muitos autores, havia marcos da “estagnação econômica”, que eram patentes no comércio, nas ruas e no casario dos primeiros anos da República. Sobre este momento citadino descreveu o poeta Humberto de Campos,

Parnaíba era, de algum modo, uma decepção. As ruas eram largas e numerosas, mas de areia solta; dos seus seis sobrados, três se achavam em ruínas, desabitados, e entregues

²⁷¹ O Almanaque da Parnaíba edição de 1930 cataloga setenta empresas comerciais em Parnaíba desenvolvendo diversas atividades.

aos morcegos e as corujas; o comércio guardava o seu sortimento nas prateleiras, nada deixando fora do balcão. Não tinha gás, não tinha carruagens, não tinha bondes.(CAMPOS: 1983, p.119)



Figura 29 - Foto do Aspecto de Parnaíba, no início do Século XX. Vista parcial da Rua Grande. Fonte: Acervo Particular de Diderot Mavignier, Parnaíba, junho de 2006.

Contudo foi determinante para a constituição de uma cidade florescente e uma “nova” sociedade amparada pelo “progresso”. Neste período, foi impulsionado o seu comércio e formado todo um aparato em prol do seu desenvolvimento com o estabelecimento de companhias de navegação e a própria navegação a vapor no rio Parnaíba. Aliás, foi neste período que o governo estadual propôs incentivos para que se efetivasse o rio Parnaíba como principal via de transporte. Desses esforços governamentais, a título de exemplo, temos a Lei n 41, de 17.07.1894, que autorizou a concessão de subvenção anual de 24 contos de réis, durante 05 anos à empresa que implantasse a navegação no rio Parnaíba e a Lei n 359, de 18.07.1904, que estabelecia subvenção a empresa que fizesse, mediante contrato, a ligação de Floriano a Parnaíba. E em 07.11.1903, um Ato da Capitania dos Portos do Piauí liberava o tráfego no rio Parnaíba a qualquer cidadão.

Vale lembrar que já tinha em Parnaíba uma conexão de vapores que subiam e desciam o rio Parnaíba com companhias de navegação marítimas. Mas, para complementar a cadeia comercial, fazia-se necessário, a ligação do Porto de Parnaíba e Amarração com outros portos do Brasil. Era perceptível que a redenção fiscal do Estado e a consolidação de um Piauí em plena ascensão econômica se efetivariam somente por meio do comércio

interno e externo. Daí, o governo estadual incentivar a navegação marítima até Amarração com linhas diretas e regulares e aprovar a Lei n 229, de 21.06.1900, que concedia subvenção anual de 18:000\$000 de réis às Companhias de Vapores que fizessem a ligação Recife-Amarração. Foi então a Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão quem firmou, em junho de 1901, contrato com o governo do estado do Piauí comprometendo-se a fazer seis viagens mensais à Amarração. Em 1903, o Ministério da Fazenda baixou um ato proibindo a entrada de navios de longo curso no porto de Tutóia, visto prejudicar os interesses econômicos do Piauí e de Parnaíba. Em efeito a este ato, paulatinamente, escritórios de empresas de navegação foram se estabelecendo em Parnaíba, tais como, a Loyd Brasileiro, a companhia inglesa “Real Crose Line”, a Companhia Pernambucana, a Companhia Maranhense e a americana “Booth & Co.” que já operavam regularmente em Amarração com escritórios em Parnaíba.

Num clima de efervescência econômica aos tempos da Primeira República, a cidade de Parnaíba assistiu ao surgimento de novas instituições e a implantação de uma infra-estrutura. Dentre outros empreendimentos, uma linha de bonde (1891), o telégrafo (1892), a Santa Casa de Misericórdia (1896), o vice-consulado Britânico (1913), a agência do Banco do Brasil (1917); um corpo militar do Tiro de Guerra (1917), uma Associação Comercial (1917), uma linha aérea da “Nirba Line” que utilizava hidroaviões (1930). Com as empresas estabelecidas e as medidas tomadas em prol do seu desenvolvimento, Parnaíba vivia, então, seu apogeu social e comercial. Sr. Jeremias Ricardo Lima²⁷² sobre esse período enfatizou,

mas foi um auge em que Parnaíba teve tanto serviço que o povo era pouco. [...] Parnaíba cresceu muito ligeiro, também quando acabou esse movimento estacionou. Vinha gente de fora, os próprios elementos que compravam as coisas aqui as vezes americano tinha muito aqui, visitar e conhecer, ver de perto.

E, nesta efervescência, sócio-comercial, conseqüentemente a sociedade se transformava por meio dos hábitos, usos, valores, expectativas que se concretizavam por meio de vários objetos e relações que povoavam seu cotidiano. Como um lugar que favorecia reações em cadeia, materializada e contida num espaço definido, desempenhava um importante papel, que se estendia além de seus limites. Ali, espaço e população encontravam-se estreitamente associados, segundo modalidades que permitiam ou definiam tanto suas capacidades financeiras como sua ação organizadora. Na realidade estavam indissolúvelmente ligados.

²⁷² cf. nota 267 desta tese.

Constituía-se numa sociedade exportadora-importadora e, em consequência numa sociedade consumidora dos produtos importados. A indústria de charque, a navegação, o apogeu na exploração, industrialização e a exportação de cera de carnaúba etc., foram capazes de produzir uma riqueza que, ali instalada, colocava a cidade de Parnaíba no umbral do mundo. Seu núcleo instalado em posição espacial privilegiada, beira-rio, próxima ao mar e propícia ao comércio fez com que a cidade ganhasse ares faustosos. O contato com pessoas de outras plagas permitiu ressurgir uma sociedade e uma “nova” cidade com um sentido de autonomia extremamente elevado, liberta do “isolacionismo” que o sertão impunha ao restante da Província. Conforme Franco, “Parnaíba... a vila se edificara na orla marítima, por isso auferia aquela época os benefícios da civilização urbana...” (FRANCO, 1968, p.28).

Importava diretamente da Inglaterra e da Alemanha, armas, munições, tecidos e roupas feitas, calçados, chapéus, louças, talheres, azeite, manteiga, queijo, presuntos, massas alimentícias, farinha de trigo, medicamentos, sabão, ferragens, tintas, artigos de armarinhos, moda, escritório, dentre outros. Da Guiana Francesa recebia o Piauí também louças, espelhos, conservas alimentícias, manteiga, farinha de trigo. Diretamente da França medicamentos, vinho, charuto, peixe em conserva, cigarros e muitos outros artigos. (NUNES: 1974, p.153-155)

Parafraseando Nunes (1974), havia naquele local, portanto, uma sociedade bastante distinta daquelas que vivia em núcleos urbanos interioranos, diferença essa que se expressava em sinais externos de riqueza no casario, mobiliário, adornos e utensílios domésticos, vindos da Europa. Ailton Vasconcelos Pontes (2004) ao fazer um apanhado dos prédios e praças da cidade de Parnaíba e suas tendências arquitetônicas denuncia que, “...uns demolidos, outros reformados e outros aguardando restauração, e alguns conservados revelam as tendências arquitetônicas e os elementos nobres que compunham essas obras”. (PONTES: 2004, p.59) Da sua exposição e da nossa visita *in loco* notamos residências do tipo meia morada com fachadas revestida de azulejaria portuguesa estampilhada e a incidência de assobradados, um interesse pela configuração eclética, pelo uso de sacadas e platibandas. Adereços arquitetônicos como sacadas, cimalkas, cornijas, grades de ferro forjada e bacia de lioz portuguesa, escadarias de mármore, frontarias revestidas de azulejos de manufatura portuguesa, forros com ripados, presença das arcadas e florões, gradil importado entre outros.²⁷³ Segundo Carlos Lemos (1996, p.48) “essa nova postura de tolerância eclética, algo ajustada com o romantismo, naquele tempo brasileiro da segunda

²⁷³ Não trataremos obrigatoriamente da infinidade de edifícios ricos do ecletismo parnaibano. Preferimos direcionar a PONTES, Ailton Vasconcelos. O tombamento municipal e sua relevância para Parnaíba. Teresina: Sistema Fecomércio Piauí, 2004.

metade do século XIX, simbolizava engajamento à modernidade, como sempre, com o apoio da riqueza. Era o progresso e a nova visão de conforto”.

Ali, a vida intelectual, social e política foram bastante diferenciadas da vida das outras vilas piauienses recém-surgidas. Seus filhos estudavam na Europa, América do Norte e nos principais centros do país. Segundo Mendes (2001, p.82), “durante a República Velha, constituía-se em Parnaíba uma sociedade elitista, consumidora de produtos importados, com filho estudando na Europa, América e nos principais centros do país, de finos tratos e de mentalidade progressista e afeito às letras”. Conforme Rubens da Páscoa Freitas,²⁷⁴ “...a turma, os jovens daquela época que podiam estudar na Europa”. Consideravam mais fácil ir para o exterior do que para o Rio de Janeiro. E explica, “os navios iam direto, e muitos deles chegavam na Europa”. Ressalta que “alguns estudavam no Rio de Janeiro, mas não era muito fácil porque talvez chegasse mais depressa na Europa. Porque pra ir pro Rio de Janeiro ele passava em Fortaleza, Recife até chegar lá, na Europa era direto”. Enfatiza esse tendência afirmando “começar pelo Simplício Dias, fundador da cidade que estudava lá. E esse daqui Moraes, Mamede tudo estudava lá porque era mais fácil”. Supõe que da Casa Inglesa “eu creio que quem estudou na Europa foi só o Sérgio, por que ... eu estou falando dos filhos do Jaime, foi o Sérgio que trabalhou na Inglaterra, porque o outro estudou na Faculdade de Direito de Recife, o que era embaixador, o Frederico, era advogado, o Oscar era médico, estudou no Rio de Janeiro e a filha que casou ...”.

A presença dinâmica da imprensa escrita, jornais, periódicos e revistas editadas em Parnaíba denotam a singularidade da sociedade constituída.²⁷⁵ Já a classe média era constituída de empregados da Alfândega, do Banco do Brasil, escriturários das empresas de exportação e a “classe menos favorecida era formada de estivadores, pescadores, carpinteiros, operários e agricultores”, conforme Francisco Iweltman V. Mendes (2001). A influência cultural dos tripulantes de embarcações estrangeiras, da presença de imigrantes que se radicou e de firmas representantes de empresas estrangeiras desenvolveu em Parnaíba, segundo Felipe Mendes (1995, p.74), “um sentimento de responsabilidade comunitária e de associativismo sem paralelo no restante do Piauí, onde predominava o individualismo e o alheamento às causas públicas”. E o Almanaque da Parnaíba de 1924, primeira edição, explica o progresso da cidade “pelo esforço exclusivo de seus habitantes e da comuna, e à iniciativa particular se deve a melhor soma de melhoramentos”.

²⁷⁴ Rubens da Páscoa Freitas, 74 anos. Entrevistado em Parnaíba em junho de 2006. Fita Cassete 60 min.

²⁷⁵ Em toda a primeira República, foram trinta e oito jornais, periódicos e revistas editadas em Parnaíba e nos anos de 1912 chegou a circular cinco jornais e periódicos, dentre esses, “Cidade de Parnahyba”; “O Rebate”; “O Cambirimba” e “O Popular”.

Creemos que uma comunidade assim deve ser imaginada transnacionalmente, porém, integrando as práticas e discursos locais a uma nova dimensão, ou seja, a internacional. Não restam dúvidas que o processo de construção das comunidades transnacionais implica a justaposição de diferentes formas simbólicas e experiências ou práticas sociais. A manutenção de valores comuns e das práticas culturais que se perpetuam no cotidiano depende das relações interpessoais que ocorrem nos lugares e demandam decisões que em muito diferem de decisões de caráter em uma escala macro. Santos (1996) vem confirmar esta afirmação ao enunciar que “a ordem global busca impor, a todos os lugares, uma única racionalidade. E os lugares respondem ao mundo segundo os diversos modos de sua própria racionalidade. [...] Cada lugar é, ao mesmo tempo, objeto de uma razão global e de uma razão local, convivendo dialeticamente”. (SANTOS: 1996, p. 272) Dessa forma, comunidades transnacionais, são, antes de tudo, construções simbólicas poderosas quanto ao objetivo de unir a diversidade étnica em uma tradição cultural independente.

A emergência de comunidades transnacionais se fundamenta em formas simbólicas, instituídas a partir da justaposição de símbolos locais e globais inseridos no tempo e no espaço. Mas ao instaurar uma nova ordem e, com ela, uma nova lógica de contato que define outro tipo de organização social, onde as experiências humanas passam a ocorrer em um contexto integrado - local e global, tradicional e cosmopolita, periférico e central, essencialista e epocalista, produzem, é obvio, novos significados e relações, ou seja, novas construções simbólicas. Essas novas formas simbólicas e essas experiências proliferam por meio das comunicações que, associadas ao mercado, atingem diferentes dimensões de integração social, possibilitando a formação de comunidades transnacionais. Neste sentido, a formação da comunidade transnacional parnaibana emergiu das relações dadas na cidade de Parnaíba numa dimensão de integração social consolidada por meio da integração comercial, representando o surgimento de novas formas simbólicas de relacionamento humano.

Sabemos que as relações sócio-espaciais resultam em formas de representações coletivas associadas com identidades sociais, culturais e políticas, através das quais as pessoas podem reconhecer seu pertencimento a uma unidade. Estas relações sócio-espaciais nada mais são do que integrações formadas pela localidade, aonde uma pessoa ou grupo conduz atividades cotidianas regulares interagindo ou sendo expostos a diferentes redes sociais e instituições. É importante lembrar, segundo Elias (1994), que “integração é, de fato, uma metáfora sobre a crescente quantidade de território e pessoas englobada por

sistemas sócio-culturais, políticos e econômicos”.²⁷⁶ Integrações são, portanto, instâncias fundamentais de formação identitária.

A cidade de Parnaíba tendeu acumular um fluxo de energia, indivíduos vindos de outras plagas, tanto doutras regiões do país quanto de outros continentes, concentrando-os, dispersando-os, reorientando-os, em suma, exercendo uma influência nítida sobre sua realidade. Ela reuniu pessoas dos confins dos sertões brasileiros e do além-mar. Esta cidade é uma realização humana, um fazer-se intenso, ininterrupto, uma criação que foi se constituindo e ganhando materialização concreta ao longo do seu processo histórico. Ela é a forma e o símbolo de um conjunto integrado de relações sociais e comerciais. Ali os movimentos fluviais e marítimos foram a essência de sua existência. Como diz Munford (1961, p.494), “a cidade, num sentido completo é, pois um plexo geográfico, uma organização econômica, um processo institucional, um teatro de ação social e um símbolo estético de unidade coletiva”.

Raimundo de Sousa Lima²⁷⁷ nos fornece um panorama do cotidiano da cidade de Parnaíba à beira-rio Parnaíba, próximo ao cais. Lembra que a rua dos Barqueiros teve a sua origem no arruado de “casas da Quarenta, lugar quente, que não tinha dia nem hora para começar o fuzuê, principalmente quando as festas vinham do dia anterior”. Sempre foi uma rua rasgada, começando pelo estabelecimento de seu Zé Fenelon... diz ele, “onde eram fornecidas mercadorias a centenas de embarcações, desde o fumo de mascar até as calças de brim ‘Jofre’ com atracas de pano reforçado e de fivelas de latão à moda de retranca que segura o cintão porta faca”. (LIMA: 1987, p.17). Este local, mais tarde, passou a se chamar Monguba. Para ele, passou assim chamar-se em razão “de alguns pés de mangubeira plantadas à margem das calçadas das meias-águas, que era muitas... superando mesmo o cognome de Quarenta ou Antônia quarenta, que era o preço porquanto o freguês tinha que dar à filha por uma visita rápida”. Enfatiza que “a Rua dos Barqueiros é de fato o nome apropriado que ela merece, porque lá é que o aglomerado de embarcações se reunia, tanto para comprar como para dançar e beber nos dias do cotidiano”. Aí na beira do rio os embarcações se divertiam e faziam suas compras. “... o embarcação criara na margem do rio o seu ambiente próprio de contatos e divertimentos nos intervalos de suas longas viagens nos estirões do rio”. Ele atribui à presença do embarcação a “razão de ser das noitadas

²⁷⁶ Ver ELIAS, Norbert. *A Sociedade dos Indivíduos*. Rio de Janeiro. Jorge Zahar Editor. 1994

²⁷⁷ *Vareiros do Rio Parnaíba e Outras Histórias* trata-se das lembranças que Raimundo de Sousa Lima (1911-1976) deixou registrada e foi publicado em forma de livro em 1987.

alegres e ruidosas, entre mulheres, bebidas e os atritos esporádicos com estranhos ou companheiros nas festas de noite inteira”.

Assis Brasil (1979, p.104) em relação a esta localidade do cais “velho” em Parnaíba diz ser “a parte velha que envergonha a cidade só tem rapariga, as casas estão caindo, o prefeito não via aquela desmoralização bem na cara das famílias de respeito”. E logo mais dá-nos por meio de sua narrativa a idéia de uma cidade em crescimento e suas transformações quando diz,

o velho cais teria um fim – a cidade crescendo, já falavam em pista pra automóveis, em paralelepípedo – as casas de taipa não podia ficar ali onde passariam novas ruas e avenidas – a polícia andava proibindo as mulheres de subirem nos gaiolas ou descerem nas barcas que chegavam. Tinha um guarda que até espancava – vão fazer vida noutra lugar, desavergonhadas, não respeitam as famílias direitas.

E complementa afirmando que “uma rua estava sendo ajeitada para elas, bem distante do cais e dos olhos hipócritas daquela gente...”. Enfatiza, ainda que, “os armazéns já tinham mais de dois andares, aterros encompridavam o cais novo...Edifícios em construção, novas embarcações, novos navios-gaiola..., as varas compridas e lentas desapareciam das barcas delgadas, mais velozes...”. Nota-se, por meio desta história romanceada, que a cidade passava por transformações sociais que alterava sua configuração e seus valores. Segundo Ferrara estes “processos de transformação social deixam no espaço e no tempo, contando uma história não verbal que se nutre de imagens, máscaras, fetiches, que designa uma expectativa, um cotidiano, valores, hábitos e crenças do homem que dinamiza o espaço social”. (FERRARA: 1993, p.233). Como assevera Kohlsdorf (1996, p.37) “esse processo se identifica com a formação social da imagem do espaço, ou seja, a maneira como o espaço físico torna-se espaço social, e portanto, espaço simbólico”.

O município de Parnaíba assentou sua economia, principalmente, no comércio e na indústria, os quais a colocaram em posição de relevo dentro do estado do Piauí. A cidade de Parnaíba, por sua vez, desempenhou bem o papel de mercado distribuidor do Estado, para onde se dirigiam quase todos os produtos de exportação e onde se encontravam as principais casas importadoras. Conforme Mendes (1995, p.76), “tem sido, em razão dessas atividades, cognominada a capital econômica do Piauí”. Como já dissemos anteriormente, a condição privilegiada de centro distribuidor, de “empório comercial”, se deveu à sua localização próxima a foz do rio Parnaíba e ao fato de ser ele, ao mesmo tempo, o principal rio do estado, ou melhor, o único escoadouro dos produtos piauienses, e principalmente, um rio de integração comercial com vocação internacional. Enfim, o armazenamento, o ritual político-comercial, a importação e exportação, a navegação a vapor foram as razões do

ressurgimento da cidade Parnaíba. Para nós o seu ressurgimento, bem como, o surgimento das demais cidades beira-rio Parnaíba se insere num plano mais ambicioso, ou seja, no do capitalismo. Elas aparecem nesse quadro histórico como um dos resultados e, ao mesmo tempo, como um pressuposto do desenvolvimento capitalista brasileiro.

Como se vê a extensão das atividades comerciais, a partir de meados do século XIX, ofereceu ao vale parnaibano, e a cidade de Parnaíba, a formação notável de um “empório comercial” que integravam os comerciantes estabelecidos por todo vale em torno do mercado exportador/importador. A centralidade comercial de Parnaíba, a transferência da capital e a implantação da navegação a vapor emprestaram aos espaços desnudados do Piauí colonial, um enriquecimento. Consideradas em seu movimento histórico as cidades beira-rio Parnaíba se sucedeu no tempo e no espaço, traduzidas e escritas num texto provenientes de outro lugar, da história, do devenir. Todavia, elas têm a singular capacidade de dizer-se. Elas emitem mensagens e emergem para a história do Brasil puras e transparentes. Para nós o mosaico de cidades-beira-rio Parnaíba esteve inscritas no seio de um sistema econômico transoceânico, o do Atlântico. Por tudo isso, entendemos o rio Parnaíba como rio de integração por excelência, mas de integração comercial com vocação internacional.

3.6 – FLORIANO: O Nascer de Uma Cidade-Beira

"Olhando o rio Parnaíba...Parece que no seu meando ele abraça a todos nós e diz: 'eu amo esta cidade de Floriano'". (Luiz Paulo Lopes, 1997)

O nascimento da cidade de Floriano²⁷⁸ possui uma forma histórica específica que se explica por meio da conturbada vida política no país durante o Segundo Reinado. Para entendermos este cenário político torna-se necessário tecermos alguns comentários, mesmo que breves, sobre as ações políticas do país naquele momento e suas conseqüências no contexto político piauiense.

²⁷⁸ O município e cidade de Floriano situa-se na área das sesmarias que foram concedidas pela Coroa lusa a Domingos Afonso Mafrense. A cidade situa-se na área em que Domingos Antonio Mafrense fundou as primeiras fazendas de gado no Piauí. Posteriormente, conforme expresso no testamento de Mafrense, celebrado na cidade da Bahia em 12.05.1711, trinta fazendas que lhe pertenciam foram legadas aos padres Jesuítas do colégio dos Meninos de Jesus. Em 1760, com a expulsão dos Jesuítas do Brasil as fazendas passaram ao domínio do Estado e foram divididas em três inspeções com os nomes de Canindé, Nazaré e Piauí. As fazendas de Mafrense passaram a serem conhecidas como fazendas do fisco, fazendas nacionais e posteriormente fazendas estaduais. Em 1873 desmembrou-se da inspeção de Nazaré as fazendas Guaribas, Serrinha, Matos, Algodões e Olho-d'Água, para formação da Colônia Rural São Pedro de Alcântara, criada pelo Decreto nº 5.392 de 10.09.1873. À frente da criação dessa colônia se encontrava o agrônomo piauiense Francisco Parentes, que havia sido comissionado pelo Ministério da Agricultura para estudar, minuciosamente, as condições de criação de gado no Piauí. FERREIRA, op.cit. nota 227.

Desde o Primeiro Reinado, o Brasil se encontrava em forte “crise” escravocrata²⁷⁹. Segundo Carlos Guilherme Mota (2001, p.136), “o Brasil resistiu à pressão inglesa e à constante violação de sua soberania até 1850”. De fato, neste ano aprovou-se a Lei Eusébio de Queiroz suprimindo definitivamente o tráfico negreiro. Com o sistema de escravidão ameaçado, acreditou-se que a solução para a falta de braços para a lavoura havia sido encontrada, desde a primeira década do século XIX, com a primeira tentativa do governo imperial na implantação de núcleos coloniais.²⁸⁰ A estratégia consistia na contratação de trabalhadores assalariados europeus²⁸¹, e a forma de fixá-los ao país seria por meio da distribuição de pequenas propriedades. Para Austricliano de Carvalho, o desenvolvimento econômico do Brasil no Segundo Império não foi o que se devia esperar, pois “desde o começo do decennio de 50, ficou a lavoura desorganizada com a proibição da imigração africana, privando-a de braços”. (CARVALHO: 1927, p.835)

Nos primeiros anos da segunda metade do século XIX, certo de que a implantação de núcleos coloniais fosse o “caminho” para atenuar o impacto econômico provocado pela abolição que estava prestes a consumir-se, S. Majestade o Imperador, nas falas ao trono do ano de 1858 exigia providências para “favorecer a colonização e atrair colonos úteis e industriais”. (Falas do Trono de 03.05.1858 e 10.05.1859) No Piauí, particularmente, em consonância com tais ordens imperiais, assistiu-se a algumas tentativas de implantação de núcleos coloniais.²⁸²

²⁷⁹ A crise no sistema escravocrata iniciou-se com a expansão industrial, pois a escravidão era incompatível com o capitalismo emergente. Sobre o sistema escravocrata ver: Lei Bill Aberdeen (1845), Lei Eusébio de Queiroz aprovada em 04.09.1850, Lei do Ventre Livre 28 de setembro de 1871, Lei dos Sexagenários de 1885 e a Lei Áurea de 13 de maio de 1888.

²⁸⁰ No Brasil as tentativas para fixação de núcleos populacionais em regiões de pequena densidade demográfica sempre tiveram como propósitos os interesses econômicos, especialmente o aumento da produção e a aquisição de mão-de-obra. No Primeiro Império, já havia bons ensaios de colonização antes da abolição do tráfico, a exemplo, a tentativa daquela que promovia a imigração europeia e fundava fazendas modelos de café em São Paulo. Entre 1812 e 1850, foram criados dez núcleos coloniais, a maioria no sul do país. Com a Lei de Terras criada em 1850 e diversas novas medidas do governo para estabelecimento da pequena propriedade outros núcleos coloniais foram inaugurados nas regiões sul e sudeste.

²⁸¹ Segundo Austricliano de Carvalho (1927) “o exemplo de Vergueiro antes da abolição do tráfico, promovendo a imigração europeia e fundando fazendas modelo de café, o de Abrantes influenciando os alemães para estabelecerem-se aqui ... já as vésperas da abolição da escravidão, a de Antonio Prado, que seguiu os passos de Vergueiro pouco ou nada impressionava-o”. CARVALHO, Austricliano de. Brasil Colônia e Brasil Império. TOMO II. Rio de Janeiro: Typog. Do jornal do Commercio, 1927, p.835-836.

²⁸² O Presidente João José de Oliveira Junqueira se pronunciara contra a migração de chineses que estava nas cogitações dos estadistas brasileiros alegando sê-los impróprio para colonização, conforme relatório de 17.12.1858. O presidente Antônio Correia Couto em ofício de 21.02.1859 dirigido ao Ministro do Império discorda das alegações do seu antecessor e informa que a uma légua de Teresina havia terreno fértil e sadio no qual pretendia fundar um núcleo colonial baseado na pequena propriedade Na administração do presidente Diogo Velho Cavalcante Albuquerque (1859-1860) surgiu o Estabelecimento Agrícola de São Diogo em Bom Jesus, na região sul do Piauí. No Relatório de 01.07.1867 o presidente Adelino Antônio de Luna Freire expõe a idéia de se criar núcleos coloniais como recurso para industrialização de produtos pecuários, reitera a idéia da criação de uma fazenda modelo em uma das fazendas nacionais e pede a vinda de colonos europeus. Também

Foi neste momento de intensa transformação econômica do Segundo Reinado no Brasil que surge no cenário piauiense, justamente na administração do presidente Adelino Antônio de Luna Freire Francisco, o vulto de Francisco Parentes. Indivíduo de precisa visão do instante brasileiro, sentiu as possibilidades que o país oferecia e lançou-se a uma arrojada aventura que tem explicação em suas próprias palavras quando apresentou àquele governo Provincial a idéia de se fazer fundar uma “colônia em alguma das fazendas nacionais com os respectivos escravos, os quais, quando se der a hipótese de ser lei do país a reforma do elemento servil, são obrigados a ocuparem-se nos serviços que pelo Governo Imperial forem designados”. (Ofício de 03.10.1871). Estamos convictos de que, esta idéia despertou o interesse do Presidente Antônio de Luna Freire Francisco que anunciou, imediatamente, a ida de Francisco Parentes à Corte, a fim de entender-se pessoalmente com o Ministro do Império.

Tratava-se de um projeto de caráter educacional para os ingênuos e propunha educar “phísica, moral e religiosamente os libertos que forem menores...” e em contrapartida propunha aproveitamento da mão-de-obra dos libertos da Nação.²⁸³ Com este projeto²⁸⁴ em mãos, o presidente Luna Freire enviara cópia ao conselheiro Visconde do Rio Branco, Ministro da Fazenda, acompanhado de parecer do inspetor da Tesouraria da Fazenda, Manuel do Rego Barros Sousa Leão. Este em ofício de 18.10.1871 fez uma súmula do projeto e o enalteceu dizendo que era “empresa de imenso alcance para a futura prosperidade agrícola desta Província”. Também repete o argumento dado por Parentes em relação aos escravos. E envidara esforços para que o Ministério apoiasse o plano que se pretendia executar. O Ministério da Agricultura por sua vez também ficou atraído pela proposta como se observa em suas palavras na mensagem do Relatório de 1873 em que salienta duas vantagens imediatas que traria a execução do contrato celebrado entre o governo e o referido agrônomo. “... Poupando ao Estado com o custeio de fazendas que pouco ou nada rendem...ao mesmo tempo o emprego dos libertos n’ellas existentes e o

tratou da fixação de migrantes norte-americanos na bacia do Parnaíba. O presidente Manuel Jose Espínola Junior, em ofício de 25.06.1870, dirigido ao ministro da agricultura Diogo Velho Cavalcante de Albuquerque, fundador da ex-colônia em Bom Jesus, pedia recursos para a fundação de duas colônias à margem do rio Parnaíba e do rio Uruçuí, com o intuito de aumentar a produção e acolher migrantes. Este pedido foi reiterado pelo presidente Manuel do Rego Barros Sousa Leão em ofício de 18.04.1871 enviado a Teodoro Machado Freire Pereira da Silva, então Ministro da Agricultura no qual expunha intenções para a fundação de “uma ou duas colônias agrícolas nas férteis terras as margem dos rios Parnaíba e Uruçuí, com o duplo fim de incrementar a produção agrícola e proteger as correntes de emigração nos períodos das grandes secas”.

²⁸³ Justificava em seu ofício que com a Lei do Ventre Livre, de 28 de setembro de 1871, os libertos teriam que trabalhar 5 anos para o Governo Imperial, em atividades por ele determinadas e geralmente em propriedades nacionais. (Ofício de 03.10.1871)

²⁸⁴ O projeto de colonização do agrônomo Parentes foi bastante discutido na imprensa piauiense por meio dos jornais, “A Imprensa” e “Opinião Conservadora”. Ver Arquivo Publico do Piauí – Periódicos.

tratamento e educação de seus filhos. Bastaria estes resultados para aconselhar o governo a celebração do contrato.[...]”.

A partir daí, Francisco Parentes foi comissionado pelo Governo Imperial, através do Aviso de 11.01.1872, para fazer um estudo das condições de criação de gado nas Fazendas Nacionais, depois foi nomeado e contratado²⁸⁵ para fundar e dirigir o Estabelecimento Rural São Pedro de Alcântara.²⁸⁶ Dentre os objetivos inscritos no “Contrato entre o Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Publicas e o agrônomo Francisco Parentes para fundação de um estabelecimento rural na Província do Piauí, compreendendo as fazendas nacionais-Guaribas, Serrinhas, Mattos, Algodões e Olho d’Água - pertencentes ao departamento de Nazareth” as três primeiras cláusulas trata-se exclusivamente do aproveitamento dos serviços obrigatórios dos libertos da nação, da educação aos ingênuos, que os devia transformar em “cidadãos” úteis e operários habilitados. Já a terceira cláusula reza sobre a obrigação de prestar “necessários socorros e alimento, vestuário e habitação aos libertos das ditas fazendas, que forem inválidos e quizerem-se asyilar no estabelecimento, sujeitos ao regulamento e polícia do mesmo”.

Uma vez contratado Francisco Parentes escolheu o lugar chamado Chapada da Onça, pertencente ao departamento Nazaré, como o local mais apropriado dentro da extensa área para abrigar a sede do Estabelecimento Rural São Pedro de Alcântara²⁸⁷. Nota-se, contudo, que a escolha para a localização da sede se deu estrategicamente à beira do rio Parnaíba. Local em que já tinha estabelecido uma rampa (porto fluvial) para atracação das embarcações (balsas de buriti, barcas, vapores etc.), além de ser local apropriado a compra e venda de gado e produtos in natura vindos de todos os quadrantes da região e principalmente do “espaço dos balseiros e/ou d’águas vermelhas”²⁸⁸ e do interior do estado.

A Colônia Rural São Pedro de Alcântara, de localização estratégica à beira-rio Parnaíba, justamente na parte do rio, por nós intitulado, espaço d’águas dos marinheiros do rio e/ou d’águas doces, entre a cidade de Parnaíba e a capital Teresina, oferecendo um porto

²⁸⁵ O respectivo Contrato, o Decreto nº 5392 de 10.09.1873 que autoriza sua celebração e o Ofício nº 210 de 10.06.1873 encontram-se como Anexo C do Relatório do ano de 1873 do Ministro José Fernandes da Costa Pereira Junior, publicado em 1874. Ver site - www.crl.du/content.asp? Projeto de Imagens de Publicações Oficiais Brasileiras do Center For Research Libraires e Latin American Microform Project. Center for Research Libraires. Relatórios Ministeriais de 1821 a 1960. - Relatórios Ministeriais da Agricultura.

²⁸⁶ Em 1873 desmembrou-se da inspeção de Nazaré as fazendas Guaribas, Serrinha, Matos, Algodões e Olho-d’Água, para formação da Colônia Rural de São Pedro de Alcântara, criada pelo Decreto nº 5.392 de 10.09.1873.

²⁸⁷ Ficou situado à margem direita do rio Parnaíba no lugar denominado Chapada da Onça constituindo seu patrimônio as fazendas Guaribas, Serrinha, Matos, Algodões e Olho-d’Água. A área dessas fazendas foi concedida ao Ministério da Agricultura pelo da Fazenda, para aquele fim, por Aviso de 10 de julho de 1873. A pedra fundamental do Estabelecimento foi lançada a 10 de agosto de 1874, na presença do Presidente da Província Dr. Adolfo Lamemha Lins.

²⁸⁸ Local do rio conhecido tradicionalmente como Alto Parnaíba

fluvial (rampa), tornou-se atrativo e logo iniciou uma migração constante para o local. Certificamos que o lugar tomou feição animadora, tornando-se o ponto de partida para onde convergiam os olhares da população sertaneja, que para ali afluía à procura de trabalho, dedicando-se a atividades comerciais. Conforme Franco (1963) “a Colônia... as margens do Parnaíba atraíam as populações do interior, pois o vale, em toda extensão, prometia e animava a vida daqueles que, além da pecuária, se dedicavam ao comércio, que ali surgia promissor”. Mas, sabíamos que a mobilidade pode ser uma consequência de meios naturais de comunicação ou de maneiras apropriadas.²⁸⁹ Franco atribui ao porto fluvial a razão desta migração. Diz ele “Floriano, que era então uma colônia agro-pastoril, passou a chamar a atenção por ser um local que oferecia bom porto fluvial”. (FRANCO:1963, p.113).

De fato, a navegação fluvial, entre 1865 e 1950, se concentrava no porto fluvial da cidade Floriano. Na viagem inaugural em 1865, o vapor Uruçuí, primeiro vapor a sulcar as águas parnaibanas, foi até porto desta cidade e depois à Manga. Tanto as balsas de buriti quanto os vapores de passageiros atracavam na sua rampa. Estes vapores traziam a reboques várias barcas carregadas de mercadorias, víveres e outros produtos trazido de Parnaíba e Teresina. Nosso entrevistado Luiz Paulo Lopes²⁹⁰ relatou, “nosso porto era movimentadíssimo e em determinados dias poderiam ser vistos ancorados aqui, até dez vapores. Os vapores faziam carreira entre Parnaíba até o porto de Balsas, no Maranhão, num intercâmbio constante e movimentadíssimo”.

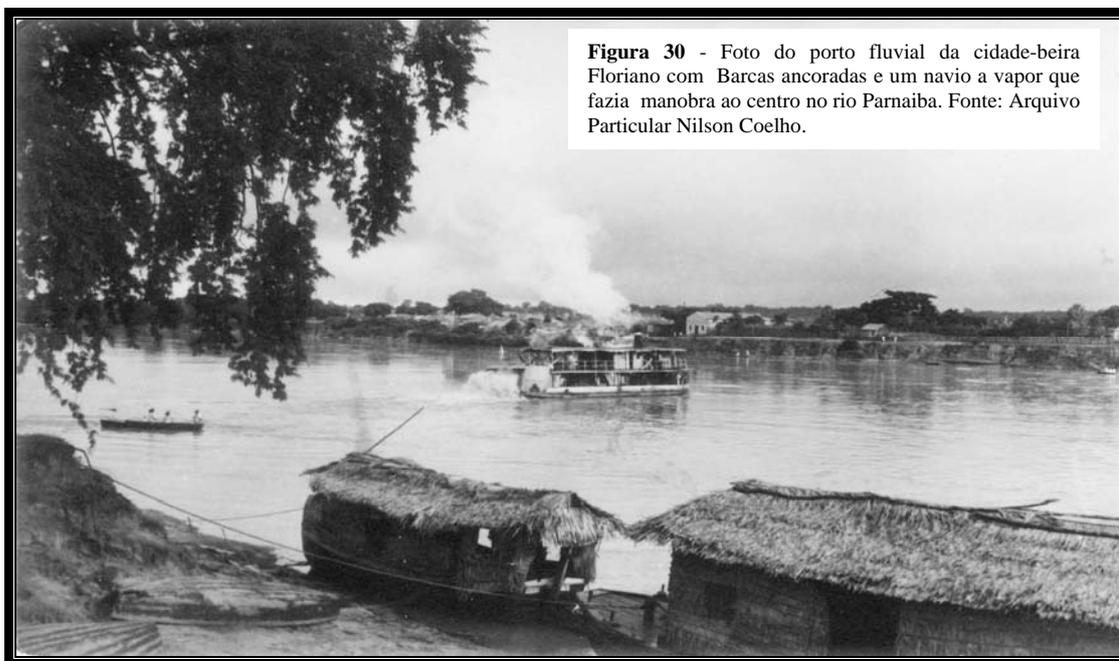


Figura 30 - Foto do porto fluvial da cidade-beira Floriano com Barcas ancoradas e um navio a vapor que fazia manobra ao centro no rio Parnaíba. Fonte: Arquivo Particular Nilson Coelho.

²⁸⁹ Ver GANDARA, op.cit, nota 29.

²⁹⁰ cf. nota 185 desta tese.

O surgimento da cidade de Floriano se deu a partir de dois núcleos iniciais, sendo o da “Área”, como ficou conhecido a localidade em que se erigiu a sede do Estabelecimento Rural São Pedro de Alcântara e, outro núcleo iniciado um pouco acima onde hoje se encontra a praça da Matriz, denominada praça Dr. Sebastião Martins. Vale ressaltar que foi um pouco distante das margens do rio que João Francisco Pereira de Araújo ergueu uma pequena igreja²⁹¹ dedicada a São Pedro, inclusive, ostentando peças e elementos de madeira, conforme Fernandes (1991, p.145). Essa nossa assertiva pode ser constatada por meio do nosso entrevistado, Nilson Coelho²⁹², “a cidade teve dois núcleos iniciais: a Escola Agrícola com o que era permitido construir lá e... por conta das proibições, um outro núcleo que se consolidou com a Igreja (a outra) e o comércio”. E pela palestra proferida por Dr. Sebastião Martins de Araújo Costa (1947)²⁹³ por ocasião do cinquentenário da cidade de Floriano em que atribui aos dois núcleos iniciais a formação da cidade de Floriano. Diz ele,

No alvorecer do nosso núcleo, dois arraiais podem ser destacados: uma Beira rio..., onde o Dr. Francisco Parentes... inicia a construção do estabelecimento Rural, sede da Colônia de São Pedro de Alcântara, primeira casa de Floriano. [...] O outro arraial seria de João Chico (João Francisco Pereira de Araújo) fora da Área, distanciado da margem do rio, à pequena antiplanura em que estamos, onde o velho pioneiro levanta a casa, ocupada neste momento, pela Farmácia Coelho, e a igreja de São Pedro de Alcântara... Logo depois, fundem-se os dois arraiais²⁹⁴ e a cidade cresce rapidamente, ocupa várzeas, transpõe riacho, sobe colinas, derramando-se por toda parte. Dentre em pouco a cidade menina transforma-se em cidade líder, em princesa do Sul, tal a importância já remarcada de seu comércio. Grifos nossos

Posteriormente, aos poucos se fazia neste local o centro do núcleo com o surgimento de algumas casas de arquitetura vernacular, os conhecidos “ranchos de palha”, um pouco além da sede do estabelecimento e conseqüentemente distante da beira-rio Parnaíba, e, ainda, algumas casas comerciais que por ali se concentraram. Por volta de 1922, deu-se início à construção do atual templo de São Pedro de Alcântara²⁹⁵, pelo então vigário, Pe. Acilino Portela com ajuda da comunidade. Foi erguida no meio do terreno defronte a pequena igreja. Existem várias fachadas. Este templo foi concluído no início da década de 1930. Assim sendo, a construção desta “igrejinha” foi um dos passos decisivos para iniciar o povoamento da futura Floriano.

²⁹¹ Esta igreja foi demolida na década de 1930

²⁹² cf. nota 181 desta tese.

²⁹³ Transcrito do origina e publicado por ocasião do centenário de Floriano. SOBRAL NETO, Teodoro Ferreira. Floriano de Hoje e de Ontem. Teresina: Halley, 1997. p.115..

²⁹⁴ A área do Estabelecimento Rural São Pedro de Alcântara, ou simplesmente “Área” como ficou conhecida era o arraial do Dr. Francisco Parentes, o outro seria o arraial do João Chico. FERNANDES, José Nunes. Aspectos da Arquitetura de Floriano. Teresina: Gráfica Teresina, 1991

²⁹⁵ O edifício desta igreja tem planta em forma de cruz latina. Ele nos dá com riqueza de detalhes seus elementos e detalhes construtivos. *ibid.* p 145-150.

Evidenciamos que, inicialmente, os diretores proibiam a construção de casas particulares em torno da sede do Estabelecimento Rural São Pedro de Alcântara, impedindo a expansão de um possível povoado.²⁹⁶ Conforme Fernandes (1991, p.25), “em torno dele, deu-se um povoamento espontâneo, de início proibido e por muitos anos impedido”. De fato na composição do conjunto do estabelecimento foram construídas casas, aleatoriamente, para abrigar colonos ex-escravos. Posteriormente houve liberdade para fixação de residências particulares em suas proximidades. Estas construções tiveram maior incremento a partir de 1887 quando Ricardo Ernesto Ferreira de Carvalho, na sua terceira administração, liberou o terreno localizado à beira Rio Parnaíba e suas adjacências, até então restrita às atividades do Estabelecimento, a particulares que ali quisessem estabelecer-se. Foi então, permitido a edificação de casas particulares na colônia. No intuito de facilitar as construções a direção do estabelecimento forneceu bois e carros para o transporte do material, inclusive ajudando com o fornecimento de material de construção, como pedra, cal, barro e areia. Esta atitude foi o suficiente para que afluísse de outras localidades pessoas em busca de um futuro promissor. Vieram de regiões próximas e das mais distantes, Amarante, Manga, São João do Piauí, Jerumenha, São Raimundo Nonato, Nova York, no Maranhão, Uruçuí, Bertolândia, Pastos Bons, Petrolina, Ceará Bahia, entre outros. Conforme Memórias de D. Josefina,²⁹⁷

de Amarante ofuscada pelo brilho do astro que despontava, perdeu a sua hegemonia de cidade líder do Médio Parnaíba. A partir daí, de lá vieram as ilustres famílias... [...] Da Manga, que no momento atravessava graves dificuldades pelas mesmas razões que motivaram a decadência de Amarante... ocorreu com eficácia o êxodo em massa de sua população que fugia de uma localidade que já estava com seus dias contados... [...] Com a chegada de seus novos habitantes, a localidade desenvolveu-se rapidamente, inflou, e não mais cabendo no exíguo espaço que ocupava, descambou ladeira abaixo indo assenhorear-se das amplas e bem traçadas ruas do centro, cuja planta, das mais belas do seu tempo, fora elaborada em Teresina, a mando do Ministério da Agricultura. E foi assim graciosa, altiva e em franco progresso que a localidade recebeu o seu novo donatário, o engenheiro Antônio José de Sampaio.

Assim começou uma povoação, que se fazia em torno da sede do Estabelecimento e que não se demoraria a conurbar com aquele que se iniciava na atual praça da Matriz. O cenário da povoação que surgia era o prenúncio de uma cidade-beira, que viria experimentar e se constituir num centro comercial importante para a região. De invejável posição geográfica, porta de entrada dos caminhos que levavam ao sul do Piauí e do Maranhão e, o fato de ser um povoado beira-rio Parnaíba, o qual tinha no transporte fluvial uma via, fácil e barata, para o escoamento dos seus produtos e comercialização de

²⁹⁶ Francisco Parentes vitimado por uma febre maligna, morre em Amarante, aos 37 anos de idade, no dia 16 de junho de 1896. LOPES, op. cit., nota 185.

²⁹⁷ cf. nota 162 desta tese.

mercadorias vindas das regiões piauienses e de outras praças do país e do exterior lhe conduziria à categoria de cidade, por nós adjetivada cidade-beira. Conforme Fernandes (1991, p.27), “o povoado progrediu, tornou-se um ponto de encontro da população vinda do interior e de atividades comerciais. Esse progresso redundou num razoável crescimento populacional ...”. Foi em 1897 elevado à categoria de Vila com o nome de Colônia, por efeito da Resolução nº. 02 de 19.06.1890, em virtude do sensível aumento da população e de um ativo comércio.²⁹⁸ Para a recém criada Vila Colônia transferiu-se a sede do município da então Vila Manga²⁹⁹. A Lei nº. 144 de 8.07.1897, elevou a vila Colônia à categoria de cidade, com a denominação de Floriano³⁰⁰. O povoado, conforme José Nunes Fernandes, “progrediu, tornou-se um ponto de encontro da população vinda do interior...”. Às margens do rio Parnaíba atraía as populações do interior, “pois o vale, em toda a extensão, transmita esperanças de uma vida melhor” que além da pecuária dedicavam-se ao comércio. Floriano passou a chamar a atenção, pois além da atividade agropastoril oferecia excelente porto fluvial. (FERNANDES:1991, p.27-28)³⁰¹

Sobre a criação da cidade-beira Floriano, nosso entrevistado Sr. Filadélfio Freire de Castro,³⁰² nos explicou que “ela foi criada aqui por um agrônomo chamado Parentes, há 107 anos mais ou menos...”. Sobre a sua formação explicou que a cidade “começou aqui mesmo. Há quem diga que ela começou no povoado do Manga mas não é real isso, ela começou aqui mesmo neste local. Para ser mais preciso lá na beira do rio. Lá tem uma casa de cultura na beira do rio, ela começou lá”. Em seguida explicou seu crescimento. “Aí ela foi subindo, se alastrando para os lados, subindo e descendo e hoje é uma cidade que vai até o alto da cruz, aculá vai ate o meladão, aqui vai até a via. Hoje é uma cidade que alcança um número de bairros muito grande”. Ele atribui a formação e o crescimento da cidade à

²⁹⁸ Por efeito dessa mesma resolução a nova vila ficou pertencendo à jurisdição civil e criminal da comarca de Jerumenha, constituindo o seu termo um distrito de paz. Alguns dias depois, a Resolução nº 03 de 26.06.1890 desmembrou o termo da Colônia da comarca de Jerumenha, para a formação de uma nova comarca com a denominação de Colônia. Assim permaneceu até quando, pela Lei nº 18 de 12.12.1892 teve cassada a sua autonomia judiciária, passando o seu termo a integrar a comarca de Amarante. A Lei nº 67 de 25.09.1895 extinguiu a vila e o município, desmembrando o seu termo da comarca de Amarante e anexando o território ao de Jerumenha, para mais tarde, a Lei nº 93 de 18.06.1896 restabelecer a autonomia da vila e do município com os antigos limites voltando o termo judiciário a pertencer à comarca de Amarante. cf. nota 227 desta tese.

²⁹⁹ O povoado Manga situava-se à margem do rio Parnaíba pouco acima da nascente Floriano que a ela pertencia. Sua origem de povoado remonta-se ao ano de 1829 quando ali fora construída a capela Nossa Senhora da Conceição. Foi elevado a categoria de vila pela lei provincial nº 543 de 20.06.1864 e em 1857 funcionava como povoado no distrito de Paz de Jerumenha. Contudo não figura no quadro municipal do Piauí. Foi, então, absorvida pelo Estabelecimento Rural São Pedro de Alcântara (Colônia) para o qual foi transferido a sede do município. *ibid.*

³⁰⁰ A Lei de nº 154 de 16 de julho do mesmo ano criou a comarca de Floriano, de 1ª entrância. *ibid.*

³⁰¹ Como lugar do encontro, cultura de migrações definimos a cidade como cidade-fronteira. Ver GANDARA, *op. cit.*, 28.

³⁰² Filadélfio Freire de Castro, 79 anos. Entrevista realizada na cidade de Floriano em 26.06.2006.

convergência de migrantes e lhe empresta o significado de “cidade de convergência”. Diz ele:

A formação da cidade eu atribuo à convergência de muitos maranhenses do município de Nova Iorque, Pastos Bom, São João dos Patos, muitos municípios do Maranhão a procura de colégio e também da família síria que é um dos maiores patrimônios que nós temos aqui são os árabes. Eles vieram aqui pra Floriano, eram muito trabalhadores e muitos se destacaram na cultura. [...] Ela é uma cidade de convergência... porque é sempre, praticamente uma cidade de passagem porque ela cresceu quando os grupos do nordeste da Paraíba, do Ceará vinham para alcançar não só aqui essa região do Piauí como também do Maranhão. [...] Nós aqui em Floriano não temos nenhuma reação contra as pessoas que vem de outras passagens até porque nós mesmos, todos nós chegamos aqui vindo de outras passagens... Grifos nossos.

Sobre a convergência de migrantes para a localidade Professor Luis Paulo Lopes³⁰³ explicou que “foi o fluxo justamente de baianos e pernambucanos... como era um centro que estava desenvolvendo muito, todo mundo veio pra cá”. Quanto à transferência da Vila de Manga e a formação inicial da cidade na “Área” declarou:

Há uma vila perto daqui chamada Vila da Manga e era um pequeno lugar muito florescente, mas com o desenvolvimento de Floriano todo mundo veio pra cá se transferiram tudo pra cá. A paróquia, o juiz de paz, a policia, e as famílias mais importantes que eram de lá começaram a vir pra cá. Embora aqui tivesse uma determinação do Ricardo de Carvalho que foi segundo diretor de que só cinquenta anos depois poderia se construir na cidade. Mas ele depois relaxou essa coisa para que as pessoas comessem a construir porque antes tinham que morar no outro lado né, na outra cidade, Barão de Grajaú cidade defronte aqui. Mas aí eles vieram pra cá e começaram a desenvolver. Era muito florescente..É tão interessante esse fato que antes de ser cidade já foi nomeado um prefeito, foi João Chico e, 92 que a cidade é de 97 mas em 92 já foi nomeado o prefeito com a intendência e com vereadores embora fosse ainda colônia em 92. Devido o desenvolvimento da cidade.

Ele perspectivou seu crescimento explicando seu surgimento que “se deu do centro pra lá, ela cresce aqui no sentido do poente né. A cidade nasceu na beira do rio, ela cresceu mais pro oeste, o que devia ser o contrário, pro nascente, toda cidade cresce mais pro nascente, ela aqui cresce mais pro oeste a cidade se espraia pra lá”. Em seguida recorda as construções e o perfil da cidade devido seu crescimento. Diz ele:

As construções eram muito sólidas, são das famílias mais importantes, dos árabes. Aí depois quando foi aumentando a cidade aí aumentou também a quantidade de construções, abertura de ruas, avenidas, casas. A cidade que tem um perfil relativamente irregular.[...] acho que é por aí... acho que até pela disponibilidade do terreno. Que pro rio não se cresce, tem que crescer pra várias áreas... E a cidade antiga fica mais pro nascente. O sul junta com a parte do poente e o norte estanca na beira do rio. Porque não tem pra onde ir, porque do outro lado já é o rio, e de lá o Maranhão. A zona leste que é pro nascente foi pequena, não só pela acidentalidade do terreno lá é mais cheio de terrenos altos, aqui é mais plano, mais fácil de construir são áreas planas, de chapada, aqui é uma chapada. A cidade foi criada numa chapada chamada Chapada da Onça. Aí desce pra chapada embaixo, o agrônomo escolheu essa chapada. Por causa da proximidade do rio. O prédio ali é 60 metros para o rio.

Concluimos, portanto, que a configuração inicial do espaço florianense resultou da junção de ambos os espaços, ou seja da “Área” e daquele que se deu em torno da

³⁰³ cf. nota 185 desta tese.

igrejinha dedicada a São Pedro. Contudo, observamos de acordo com as descrições das décadas iniciais que o povoado desenvolveu-se de forma mais intensa, inicialmente, à beira do rio, em razão das “gentes do rio”. O posterior preenchimento dos espaços mais afastados da margem fluvial foi referenciado pela localização do edifício da capela, por onde se estenderam as casas comerciais. Eis então a forma inicial da cidade de Floriano e, concomitantemente a sua primeira expansão.

3.6.1 - Conformação da Cidade-Beira Floriano: “RUAS E ARQUITETURA”

*“Esses retalhos do passado
ficam afixados, como numa noite
de brincadeira de esconde- esconde.
Tudo volta na noite das nossas
lembranças”.(Luiz Paulo Lopes, 1997)*

Como diz Rossi (1995, p.13), “ao descrever uma cidade, ocupamo-nos predominantemente de sua forma; essa forma é um dado concreto que se refere a uma experiência concreta... Ela se resume na arquitetura da cidade”. Entendemos a cidade como um espaço arquitetônico tecido em várias dimensões físicas e que se mostra como uma totalidade formada de outras totalidades. Um conjunto onde cada parte definida em suas características é relacionada às demais e ao todo seja edifício, praça, rua, árvore ou acidente geográfico. Portanto, faz sentido descrever, o objeto da sua arquitetura como espaço físico, transformado por agentes sociais, que o produzem com finalidades colocadas pelos grupos sociais que aí residem e/ou pela gerência do lugar. Entendemos, ainda, que a análise arquitetônica, enquanto objeto físico e material revela aspectos vários, tais como posição ocupada na cidade, a forma arquitetônica, a situação econômica dos moradores, entre outros elementos. O estudo da cidade, assim pensado, abriga quaisquer entidades arquitetônicas e possibilita a abordagem da cidade e de seus lugares pela arquitetura. Tentaremos compreender a cidade de Floriano como uma grande representação da condição humana. Procuraremos ler essa representação através da sua cena fixa e profunda, conquanto visual, a arquitetura. Como diz Bresciani (1998, p.237) “as cidades são antes de tudo uma experiência visual. [...] E mais, um lugar saturado de significações acumuladas através do tempo, uma produção social sempre referida a alguma de suas formas de inserção topográfica ou particularmente arquitetônicas”.

E mais, a arquitetura de uma cidade transmite mensagens, comunica-nos informações de várias naturezas, expressando suas características e nos aproxima da alma da cidade. Quando as apreendemos passamos pela emoção da beleza ou fealdade, pela informação sensivelmente manifesta como certo dimensionamento de ruas etc.. Isso só se

dá, necessariamente, a partir de sua forma física, uma vez que pode oferecer informações relativas a uma série de aspectos da sua composição e conformação. Desejamos tratar a cidade-beira Floriano por meio da sua arquitetura, através da forma, pois nos parece resumir o caráter total da cidade, inclusive a origem. Aqui consideramos as cidades como a coisa humana por excelência, constituída por sua arquitetura e todas aquelas obras que constituem sua forma. Isso faz com que seja o fio condutor da formação da própria noção de cidade.³⁰⁴ Assim sendo, elegemos como base para o estudo da cidade-beira Floriano a leitura de algumas construções, das técnicas construtivas, seus elementos constitutivos, ou seja, suas ruas, pois entendemos que constituem o ponto de vista mais concreto e mais abrangente da construção e forma da cidade. Conforme Da Matta (1985, p.12) “... ‘casa’ e ‘rua’... estas palavras não designam simplesmente espaços geográficos ou coisas físicas comensuráveis, mas acima de tudo entidade morais, esferas de ação social, províncias éticas dotadas de positividade, domínios culturais institucionalizados e, por causa disso, capazes de despertar emoções, reações, leis, orações, músicas e imagens esteticamente emolduradas e inspiradas”.

Inicialmente, tomaremos as ‘ruas’ como ponto focal da análise sobre a cidade de Floriano, pois entendemos que elas são resultados decorrentes da própria operação da sociedade que funciona ocasionando tanto o código das relações pessoais quanto as leis da economia política. Para nós, de certo modo, as ruas são um documento primordial na leitura de uma cidade. Elas podem ser o resumo da sua história, além de que, por elas podemos seguir as várias etapas de seu desenvolvimento e da arquitetura predominante. Leituras pelo ângulo da rua são discursos muito rígidos e instauradores de novos processos sociais, diz Da Matta (1985, p.16- 20).

3.6.1.1 - “RUAS E ARQUITETURA”: O Alvorecer da Cidade-Beira Floriano

*"A história e a própria realidade de
Floriano não pode ser escrita sem o rio Parnaíba".
(Luiz Paulo Lopes, 1997)*

Na área da Colônia, após a liberação para construção de casas particulares, o curso da rede de ruas deveria atender aos planos e plantas elaborados em Teresina, por determinação do Ministério da Agricultura, com ruas amplas, bem traçadas objetivando

³⁰⁴ Como diz Aldo Rossi (1995) “A cidade e a região, a terra agrícola e os bosques tornam-se coisa humana porque são um imenso depósito de fadigas, são obras das nossas mãos; mas, enquanto pátria artificial e coisa construída são testemunhos de valores, são permanências e memória. A cidade é na sua história. Logo, a relação entre o lugar e os homens, e a obra de arte que é o fato último, essencialmente decisivo, que conforma e orienta a evolução segundo uma finalidade estética, impõe-nos um modo complexo de estudar a cidade”. ROSSI, Aldo . A arquitetura da Cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1995, p.22.

certo ordenamento na demarcação das quadras. Fernandes (1991, p.62) atribui o plano inicial da cidade de Florianópolis ao mestre-de-obras responsável pela construção da primeira capela dedicada a São Pedro. Diz ele, "... o Sr. João Chico era mestre-de-obras e promoveu o planejamento das primeiras ruas, portanto ele foi o responsável pelo plano inicial da cidade. Isto resultou na demarcação das quadras". Nosso entrevistado Professor Luis Paulo Lopes³⁰⁵ explicou "esse João Chico que era de Amarante chegou e começou inclusive a desenhar a cidade, a esquadrihar tudo, ele era mestre de obras e fez o perfil da cidade, as ruas desenhou tudo, então a cidade começou a se desenvolver nesse sentido. Devia ter quase um mil habitantes mais ou menos". Sendo um ou outro, consideramos que o traçado dos arruamentos, bem como, os edifícios e o uso dado aos restantes do espaço urbano, torna-se de interesse crucial para perspectivar a Florianópolis de antanho. Parafraseando Wolf Von Eckardt (1984, p.122), "o plano infelizmente, limita-se a esquematizar as atividades e desejos humanos necessários e desejáveis no espaço urbano e as relações sociais e econômicas de que dependem essas atividades. Isso não traz consigo uma utilização satisfatória do espaço". E como diz Jacqueline Beaujeu-Garnier (1980) "uma planta pode adaptar-se às vicissitudes históricas". Por conseguinte, reconhecemos que queiramos ou não, precisamos enfrentar a tarefa de dispor as coisas na cidade, por um determinado ponto de vista, e assim traçar a história da sua conformação. De antemão ressaltamos que deparamo-nos com uma constante presença de ruas tortas, esquinas de ângulos diferentes, variação da largura dos logradouros e um sobe-e-desce ladeiras. Pareceu-nos que as ruas serpenteavam para prender-se melhor ao rio.

Lembramos que o rio Parnaíba, via de circulação natural, foi o ponto privilegiado para os surgimentos das cidades beira-rio Parnaíba. Mais largamente, sabemos que os rios, quase sempre, suscitam o traçado de estradas, às vezes, perpendiculares e paralelas a seu curso e essas feitas, o surgimento de cruzamentos urbanos surgem proporcionados pelo seu tráfego. Para Sorre (1952), "as estradas que passa por esses pontos são os eixos geradores do desenvolvimento urbano". (SORRE: 1952, p.272). Na cidade de Florianópolis constatamos que a rua que margeia o rio Parnaíba foi o eixo gerador do seu surgimento e/ou desenvolvimento. Trata-se da Avenida Beira-Rio, aquela estrada suscitada pelo rio Parnaíba que seguiu à sua beira paralelamente. Foi nesta localidade que se edificou o prédio que abrigou a sede do Estabelecimento Rural São Pedro de Alcântara, construído, por volta de

³⁰⁵ cf. nota 185 desta tese.

1873, marco inicial da cidade. Vide abaixo uma reprodução visual do prédio sede do Estabelecimento Rural São Pedro de Alcântara em Floriano-PI.



Figura 31 - Foto do prédio do Estabelecimento Rural São Pedro de Alcântara.. Floriano-PI Fonte: Arquivo Particular de Nilson Coelho. Enviado via on-line.

Assumiremos este prédio como referência, o grande símbolo. Cada detalhe de sua forma interior e exterior, seu entorno, representará o fundamento da cultura que germinou no seio da paisagem parnaibana e que aprofundou as ligações psíquicas dos indivíduos. Suas características revelarão aspectos importantes das características arquitetônicas do lugar e do povoamento do espaço. Já o sentimento de ligação ao lugar da planta cósmica não se exprimem com tanta força quanto nestas localidades que despontam “minúsculas”, em áreas extensas. Entendemos o edifício-sede como o elemento concreto que por meio de um conjunto de dados permitirá apreender as mudanças ocorridas no lugar, sob uma forma elementar. Será o nosso ponto de partida para a compreensão do sistema sociocultural da cidade de Floriano, uma vez que ele estabelece uma linha de continuidade entre passado e futuro revelando as opções de fundo da sociedade de meados do século XIX e da primeira metade do século XX, no tocante ao seu legado histórico-cultural, o que transcende a mera conjuntura política. Afinal o nascimento da cidade de Floriano se deu a partir do Estabelecimento Rural São Pedro de Alcântara e este edifício-sede³⁰⁶ foi a primeira

³⁰⁶FERNANDES, op. cit. p.168, nota 294. Nas informações dadas pelo encarregado do prédio de residência, Raimundo Torres Costa, em 30.12.1875, ao fundador faz uma descrição detalhada do prédio e de suas medidas. Posteriormente, ali funcionaram a Mesa de Rendas e o Departamento do Trânsito de Floriano. “Onde eram os jardins agora, existem um bar de lado e a Sede da Capitania dos Portos do outro”. Hoje compõe o terminal turístico Beira-Rio e abriga um bar. É lugar-referência dos encontros sociais e festivos da cidade. Vale

construção na área-cidade. O edifício possui grandes proporções. Inicialmente este prédio serviu para abrigar a administração do estabelecimento, uma escola e uma oficina de aprendizagem mecânica e agrícola. Ele representa uma dimensão social de onde todo universo social foi ordenado sob uma dada perspectiva. João Carlos Ribeiro Gonçalves³⁰⁷ descreve-o como “prédio pai”.

Aquele prédio é o prédio pai de Floriano. Lindo e com seis janelas laterais, um prédio fabuloso. Ele ocupava a quadra toda, depois houve modificações, os políticos andaram mutilando, gastando a história de Floriano, e mutilaram muito as edificações perimetrais da área coração, cérebro que era essa quadra. Ninguém podia construir nessa área inicialmente na época do Agrônomo Parentes e depois do Dr. Ferreira de Carvalho, não podia.

A esquerda da sede estabelecimento, a beira-rio Parnaíba, foi construído, em 1875, um prédio para servir como capela do povoado que se formava. “Ela foi planejada e executada pelo mestre João Chico... Era usada pelos padres itinerantes que vinham esporadicamente atender aos fiéis”. (FERNANDES:1991, p.168). O prédio que abrigou a primeira capela da “Área” foi transformado em usina elétrica, em 1922,³⁰⁸ sem, contudo, modificar as formas arquitetônicas originais. Esta usina funcionou, inicialmente, com um gerador que conforme Fernandes chamava-se “Lampião dada a sua pequena potência. Anos depois o nome estendeu-se ao do cangaceiro Lampião, de forma que com o aparecimento de um novo motor, este, por associação, foi batizado de Maria Bonita”. (FERNANDES:1991, p.170). Com sua desativação o mesmo ficou ocioso e, algum tempo depois, foi o Posto dos Pontões, órgão da receita estadual que controlava a passagem de veículos, através de pontões, grandes balsas de madeira, que levavam os veículos na passagem para o Maranhão e vice-versa.³⁰⁹

Como já dissemos, anteriormente, na área do estabelecimento foram construídas casas residências para abrigar colonos ex-escravos. Posteriormente, com o início da povoação foram erguidas outras casas de morada. Elas tinham aspectos genuinamente rurais.³¹⁰ Por um lado, estas casas de morada consistiam em casas de pau-a-pique, também

dizer que quando as obras da sede já estavam quase concluídas, Francisco Parentes contraiu febre amarela e, transportado para Amarante, num barco, em busca de recursos médicos, morre ali chegando, com 37 anos de idade, no dia 16 de junho de 1876.

³⁰⁷ João Carlos Ribeiro Gonçalves. (não revelou sua idade). Entrevistado na cidade de Floriano em 27.06.2006. Fita cassete 60 min.

³⁰⁸ Foi o Intendente Antônio Luis de Área Leão quem dotou a cidade de luz elétrica.

³⁰⁹ Em 1924 erigiu-se na área do Estabelecimento a Torre do Cais, tida como símbolo da cidade ainda hoje se conserva. “...está lá mirando o rio Parnaíba. Símbolo da cidade de Floriano e já inspirou alguns poetas.” LOPES, Luiz Paulo. Flagrantes de uma cidade. Teresina: Jolene, 1997, p109/110. Em seu interior há um poço que servia à Usina Elétrica. A Torre do Cais, o prédio da Usina Elétrica e o prédio do Estabelecimento compõem o conjunto arquitetônico, hoje, chamado Espaço Cultural.

³¹⁰ Trata-se de uma arquitetura predominantemente vernacular, ou seja, uso dos produtos da terra.

conhecidas como taipa de sopapo.³¹¹ Eram cobertas de palhas de palmeiras disponíveis na região, tais como, buriti, carnaúba, babaçu, pindoba etc.. A carnaubeira consistiu num dos elementos amplamente utilizado na arquitetura florianense. Dela faziam os ranchos e suas casas, aproveitando desde o tronco para vigas, esteios e paredes, até a palha, para cobertura do teto e divisões internas. Foi, também, utilizada como estaca na construção de currais. Esta palmeira foi/é muito significativa³¹² na história de Floriano, tanto como elemento vernacular quanto produto (cera de carnaúba) de exportação. De fato, no Piauí, e particularmente em Floriano, as palmeiras foram mesmo dádivas providenciais.

Quem fala em carnaúba, hoje, pensa imediatamente na cera, produto de possibilidades incalculáveis... Este aproveitamento, porém, só veio posteriormente, com o advento da indústria extrativa. A carnaúba era a estaca abundante e maravilhosamente adequada para a construção de currais, nas chapadas de flora raquítica, onde, além, da carnaúba, muitas vezes só se encontravam talos de cipós. Da carnaúba, ainda fizeram seus ranchos e suas casas... fizeram esteiras, chapéus de palha, cofos, velas, peneiras, corda e uma infinidade de outros artigos de preciosa utilidade... Do tucum fizeram suas redes e do buriti as balsas românticas em que desciam os rios como se estivessem numa casa flutuante. (CASTELO BRANCO: 1970, p.73)

Havia também aquelas construções com paredes feitas em tijolo de adobe³¹³, e piso de chão batido. Quase sempre de forma retangular com telhado de quatro águas, as típicas beira-e-bica. O madeiramento do telhado se fazia com troncos de carnaúba amarradas com tiras de couro. Com beirais e cimalthas visíveis, esquadrias de madeira, muitas vezes, de madeira talhada com motivos florais. As vergas das portas e janelas eram alteadas, típicas do colonialismo arquitetônico. Trata-se de uma arquitetura residencial popular-rural que Carlos Lemos qualificou como sendo do tipo vernacular³¹⁴ e com grande contribuição portuguesa. Para ele “a casa vernácula é uma expressão cultural”. (LEMOS: 1996, p.15). Estas casas, em sua maioria, abrigavam numa parte, um cômodo de comércio e, noutra, a residência.

De antemão, ressaltamos que, no seu interior, encontramos peças modestas, mas com caráter genuíno. E muito da sua época inicial ainda sobrevive. Do tipo vernacular, não

³¹¹ Consiste do rancho de pau e palhas do indígena brasileiro preenchido de barro, às sopapadas, uma estrutura rebarbada de paus roliços e caniços, madeiras finas e frágeis, que, no entanto por seu entrelaçamento, resultam em sólidas paredes.

³¹² Figurou, ainda, como um dos principais esteios da exportação de vários Estados nordestinos, inclusive e sobretudo o Piauí, inserindo-o no mercado internacional.

³¹³ O adobe é um tijolo de barro, barro de liga, diretamente extraído da natureza, amassado com água e depois prensado numa forma rústica. Não se coze. Seca-se ao sol. Tornando a parede conserva por muito tempo suas propriedades de solo vivo. Nele, às vezes, até mesmo nascem plantas. BERTRAN, Paulo. *Houses of The Savanas*. 7º Conferência Internacional Sobre o Estudo da Conservação da Arquitetura da terra. 24 a 29 de outubro, 1993.

³¹⁴ Arquitetura vernácula é aquela feita pelo povo, por uma sociedade qualquer, com seu limitado repertório de conhecimentos num meio ambiente definido, que fornece determinados materiais ou recursos em condições climáticas bem características. Com seu próprio exclusivo saber fazer... [...] São várias as vernaculidades, tantas quanto às regiões”. LEMOS, Carlos A. C. História da Casa Brasileira. São Paulo: Contexto, 1996. p.15.

restam dúvidas de que as encontramos quase em ruínas, muitas abandonadas, algumas amplamente modificadas, outras sem nenhum tipo de reforma que resistiram ao tempo e sobreviveram na sua originalidade, e muitas outras por detrás de novas fachadas, inclusive fachadas comerciais, com suas características de casa do passado, intactas. Com estas características detectamos entre as construções que compunham o núcleo inicial um exemplar erguido à beira-rio Parnaíba. Trata-se de uma construção residencial e comercial, típica de diversas regiões do Brasil, feita pelo, primeiro Intendente de Floriano³¹⁵, em 1894. É uma das primeiras construções do tipo doméstico/comercial do lugar. Foi edificada contornando toda a esquina com sua sala comercial. Luís Paulo Lopes recordou, que “ali, no bar ‘O Bigodão’, foi a primeira construção feita em Floriano depois do Edifício sede do Estabelecimento Rural São Pedro D’ Alcântara... A edificação conserva as mesmas linhas, com pequenas modificações”. José Nunes Fernandes dá alguns detalhes desta construção enfatizando,

A construção foi feita com tijolo de adobe... A casa é de esquina e tem forma retangular com telhado de quatro águas. É uma típica beira-e-bica. O beiral e a cimalha são visíveis. As esquadrias são de madeira, duas folhas de madeira em fichas. As bandeiras são também de madeira talhada com motivos florais. As vergas das portas e janelas são altadas, típicas do colonialismo arquitetônico.[...] ... erguida na beira do rio Parnaíba. É uma construção residencial e comercial... (FERNANDES: 1991, p.57)

As casas da cidade de Floriano se apresentam, em sua maioria, altas. Quanto aos telhados todos, indistintamente, o ripamento e o madeiramento eram feitos de tronco de carnaúba ao natural. “Casas altas, geralmente com teto feito de carnaúba” diz Fernandes (1991, p.67). Barreto reafirma que “as construções tinham coberturas com ripamento e madeiramento de tronco de carnaúba. A tesoura até então era totalmente desconhecida”. (BARRETO: 1938, p.198). Apresentam estruturas internas diversas, contudo há, quase unanimemente, a presença de varandas internas. Essa disseminação do uso da varanda é atribuída ao clima local. “No Piauí, o clima quente fez com que o povo utilizasse sempre a varanda interna. [...] A ventilação é sempre preocupação máxima. Cômodos amplos e pés-direitos muito altos... cobertura quase sempre de telha vã. (BARRETO: 1938, p.196). Em visita de campo à cidade de Floriano registramos edificações que ainda preservam o uso da carnaúba em seu madeiramento. A título de exemplo, temos a casa do Sr. Filadélfio Freire de Castro³¹⁶ que ao colhermos seu depoimento explicou-nos:

³¹⁵ O Intendente de Floriano, conhecido por Dr. João Chico, era mestre-de-obras. Responsável pela construção da primeira igreja construída em Floriano localizada em frente a atual matriz da cidade. FERNANDES, op. cit, nota 294.

³¹⁶ cf. nota 302 desta tese.

Essa residência aqui foi uma das primeiras casas comerciais de Florianiano que meu pai adotivo Raimundo Mamede de Castro, que tem o nome dessa rua aqui à frente. Ele era comerciante de todos os produtos de importação e exportação, que naquele tempo as mercadorias que eram vendidas aqui eram todas importadas. Da Europa. [...] Aqui foi um estabelecimento comercial. Aqui tinha uma loja, aqui tinha um balcão, ali era a parte da contabilidade durante muito tempo, então a gente tinha pano, perfume, ferramenta, tinha tudo aqui dentro. Do lado aí é a entrada da casa de morada. [...] As ripas e os caibros dessa casa ainda hoje são de carnaúba como a senhora vê... Grifos nossos



Figura 32 - Foto do Telhado da casa Sr. Filadélfio Freire de Castro Fotografia de junho de 2006. Fonte: Arquivo particular de Gercinair Silvério Gandara

Na formação do quadro urbano de Florianiano, em seu período inicial, há certa homogeneidade nas construções. Ali prevaleceu a presença de uma arquitetura eminentemente térrea, com tamanhos aproximados, nas quais predominavam os materiais disponíveis da região, barro, carnaubeiras, palhas de palmeiras e pedras constituindo sua arquitetura vernacular, como diz Carlos Lemos (1996). Observamos unidades de dimensões quase conformes distam uma das outras pelos seus grandes quintais. Para Fernandes (1991, p.65), “este gosto predominante pela casa térrea deu-se pela própria vontade dos donos, associada às dificuldades construtivas da época”.

Sobre a influência arquitetônica no interior da cidade observamos que as técnicas construtivas florianense baseavam-se na estereotomia.³¹⁷ Técnica baseada na terra crua dos adobes e nas coberturas com palhas de carnaubeira entre outras palmeiras. O tronco da carnaúba servia de esteio, muitas vezes de parede, e também de madeiramento dos telhados. Ali, o tradicional foi encarado como repetição de fórmulas antigas, enraizadas no tempo. As

³¹⁷ Estereotomia segundo dicionário Aurélio é arte de dividir e cortar com rigor materiais de construção.

técnicas construtivas empregadas na arquitetura obedeceram a padrões constantes tanto em estética quanto em materiais utilizados desde o período colonial e também as do século XVIII partindo da semelhança, a título de exemplo, da cobertura de quatro águas. E o madeiramento de paus roliços, que no seu caso em especial, foi comumente utilizado o tronco da carnaúba. Assim sendo, concluímos que os modelos das construções florianense estão muito próximos da residência rural do século XVIII, em outras partes do Brasil colonial, e, em particular nas do Piauí. Parafraseando Carlos Lemos (1996) temos que raciocinar supondo que tais modelos seriam oriundos da arquitetura vernácula portuguesa, mas adaptados às condições locais e essa adaptação certamente variaria de critérios segundo o pensamento de seu usuário e conforme a mão-de-obra disponível trabalhando os materiais oferecidos pelo meio ambiente. Repropondo uma individualidade diferente, a cidade de Floriano dispunha de uma arquitetura do simples, aquela vernácula, a do rural.

As residências em Floriano eram abastecidas com as águas do rio Parnaíba por meio dos “cargueiros d’água” que iam à beira do rio encher as ancoretas.³¹⁸ Para enchê-los usavam uma lata³¹⁹ e um grande funil. As ancoretas eram transportadas em lombos de jumentos em pares ou quatro animais.



Figura 33 - Fotos dos cargueiros d’água na rampa do rio Parnaíba em Floriano. Fonte. LOPES, Luis Paulo. *Flagrantes de uma cidade. Teresina: Jollene, 1997. Calibrada por Giorgio Richard Nunes Silvério*



O professor Luiz Paulo Lopes³²⁰ recordou, “vários ‘cargueiros d’água’ no seu trabalho intenso levavam água potável às residências de Floriano. No verão a água era clara, límpida. No período das chuvas, escuras, barrentas, por causa dos sedimentos lançados no Rio Parnaíba pelo seu afluente Rio Gurguéia”. Explicou que o rio era, também, local de

³¹⁸ Ancoreta – pequeno barril, achatado lateralmente para transportar líquidos, aguardente, vinho, água... Dicionário Aurélio.

³¹⁹ Utensílio de folha-de-flandres. Dicionário Aurélio.

³²⁰ cf. nota 185 desta tese.

trabalho. “Era o caso das lavadeiras... No passado tinha muitas, se lavava roupa no rio, colhia água, apanhava água pra abastecer as residências, vindo do rio”.

Muitas construções do núcleo inicial beira-rio se perderam em razão das enchentes do rio Parnaíba. Josefina Demes³²¹ nos dá notícia das construções do núcleo inicial que se perderam em razão de uma das enchentes do rio Parnaíba. Lembra-se dos humildes casebres localizados à beira do rio e de uma casa residencial que considerou, talvez, a mais rica, a mais bela de todo Piauí.

Inicialmente foram os humildes casebres localizados às suas margens as suas primeiras vítimas, depois, como se houvesse propositadamente programado cada uma de suas criminosas ações, avança sobre a mais bela, a mais rica casa residencial de Floriano, senão de todo o Piauí, o palacete do Coronel Hermano Brandão, e o arrasta na voragem de suas águas depois de assediá-lo por várias semanas. Construído com material da melhor qualidade, adquirido diretamente de Belém do Pará, à época vivendo o período áureo da borracha, o palacete retratava em todos os seus pormenores o bom gosto do seu rico proprietário. Desde que fora inaugurado, entre os anos de 1908 a 1910, que vinha sendo local de reuniões sociais, tertúlias literárias e festas dançantes, a última das quais em homenagem ao remanescente das forças revolucionárias que ocupavam a cidade.

Luiz Paulo Lopes³²² também recordou esta casa. Refere-se a ela, como o ‘palacete residencial de Hermano Brandão’. Descreve-o, “essa linda casa foi construída nos idos de 1920. Era uma casa requintada, cercada por jardins com colunas e beirais rendados. O seu acabamento interior era rico e grande parte do material de revestimento interno veio da França”. Declara que “naqueles salões, muitas decisões políticas desta cidade foram tomadas...”. Lamenta que “por infortúnio, na grande cheia de 1926, essa residência foi invadida pelas águas do rio Parnaíba e a casa, embora sólida e bem construída, não resistiu à força das águas e ruiu em parte, obrigando a saída dos seus moradores”. E afirma que “essa casa teve destaque na paisagem urbana desta cidade”.

As primeiras ruas florianense traduzem-se instantaneamente numa imagem visual determinada pela geografia do lugar e pelo estilo e convenção predominantes de sua época. Seus planejadores poderiam no máximo, dar um toque final nesse rude esboço. Em outras palavras, tinha-se um rio e o plano produziria tão somente a síntese da geografia do lugar. Conforme Goulart (1968) no Brasil,

os núcleos menores, mais antigos, instalavam-se em sua maior parte, em sítios acidentados... Seus traçados apresentavam, então, no conjunto características de acentuada irregularidade. As ruas adaptavam-se às condições topográficas mais favoráveis, e tendiam a se organizar como ligações entre os pontos de maior importância na vida desses núcleos, sem intenção de ordenação geométrica. (GOULART: 1968, p.130).

³²¹ cf. nota 162 desta tese.

³²² cf. nota 185 desta tese.

Na trama urbana, amoldadas ao sítio pré-existente e irregular, a linearidade delas provém, pois nelas perfilaram o casario na direção dos pontos de interesse e de concentração. Mas como diz Robert Ezra Park (1967, p.33) “a geografia física, as vantagens e desvantagens naturais, inclusive meios de transporte, determinam com antecedência o esboço geral da planta urbana. [...] Dessa forma a cidade adquire uma organização e distribuição que nem é projetada nem é controlada”.

Evidenciamos que as primeiras ruas florianense tinham suas próprias histórias, com nomes “sugestivos” e eram socialmente freqüentadas pelas “gentes do rio”, em razão de abrigarem as “bodegas” que ofereciam algumas mercadorias, alimentação e aperitivos e os “cabarés” para as diversões. Aquelas ruas eram lugares dos encontros onde se efetuava o movimento. Para Henri (2002) “a rua é o lugar do encontro, sem o qual não existem outros encontros possíveis nos lugares determinados... Esses lugares privilegiados animam a rua e são favorecidos por sua animação, ou então não existem”. (LEFEBVRE: 2002, p.29) Assim a cidade de antanho era a expressão da ordem da sociedade.

A rua que margeou o rio Parnaíba, denominada Avenida Beira-Rio, em sua parte final é hoje denominada Rua Esmaragdo de Freitas, mas no início da formação da cidade ficou conhecida como Pau d’água.³²³ Neste local, aportavam algumas barcas e também as balsas de buriti. Esta rua abrigava algumas “bodegas” freqüentadas pelas “gentes do rio”, ou seja, os vareiros e a tripulação dos navios e barcas. Alguns aspectos do Pau d’água permaneceram, embora o crescimento da cidade tenha descaracterizado os traços primeiros do lugar. Sobre esta rua Luiz Paulo Lopes recorda,

Nas proximidades da fábrica do Sr. Zitinho Carvalho... av. Beira-rio...ali, o Pau d’água era um lugar de cabras valentes, brigadores com peixeiras. Muitos se lembram de uma figura folclórica daquele lugar que era um certo senhor conhecido como Chanduca Milho Duro. Metido a valente, sempre fazia arruaças e escorava muita gente na faca. Ali também se pescava mandi, as mulheres da vida trocavam prosa com os vareiros, pessoas que faziam a balsa navegar através do impulso feito com as varas enormes, ou tomavam cachaça nas bodegas do beira rio. Aquele já foi também chamado de Porto do Zé Cego. Era um senhor cego que morou por ali e fez do local seu porto e onde se abastecia de água do Rio e tomava banho pelado.(Lopes: 1997, p.91)

Da Rua Esmaragdo de Freitas, pouco disto da sede do Estabelecimento Rural São Pedro de Alcântara nascia a “Rua do Ouro”, atual Rua Fernando Marques. Trata-se de uma rua de grande extensão que se alongava por quase dois quilômetros. Era dividida por trechos. Nosso entrevistado, Prof. Luiz Paulo Lopes³²⁴ procurou, numa projeção da memória, esboçá-la a partir do seu traçado atual. Ele nos explicou que o trecho

³²³ “O nome Pau d’água deve-se ao fato de ali haver existido uma árvore silvestre cujas raízes segregam um líquido que serve para se beber em caso de necessidade extrema. Era uma árvore frondosa e somente desapareceu no início dos anos 60”. LOPES, op.cit., p.305, nota 309

³²⁴ cf. nota 185 desta tese.

compreendido entre a beira do rio e a Casa do Criador era conhecido como Grotões. Da avenida rua Álvaro Mendes, hoje Getulio Vargas, até à altura do atual prédio do Fórum, era a rua da Independência. Nela situava a sede da Municipalidade, hoje “Prefeitura Velha”. Um pouco além do Fórum a rua morria, tornava-se intransitável pela presença de “quintas”, elevações, grotas, para renascer muito acima, quase na altura do bairro Caixa d’Água com o nome de Rua do Ouro. E recordou, “ali morava um senhor de bem que deixou nome na história de Floriano, o Sr. João Beirão”. Acrescentou, “não se sabe a razão deste nome rua do ouro”. Lembrou-se, “diziam que a rua onde hoje é o bairro Catumbi era chamada de rua do Ouro, o que não é bem assim”. Luiz Paulo Lopes em sua obra “Flagrante de uma cidade” (1997, p.88) falando desse bairro diz “essa área da cidade era totalmente desurbanizada, não havia calçamento, não havia construções... era uma casa aqui e outra acolá, e o aspecto era de um sítio ou fazenda... o Catumbi era uma zona isolada do centro da cidade”.³²⁵

A Rua do Caracol, uma das ruas da cidade de Floriano em seu nascedouro era/é uma rua bastante sinuosa, tomada na direção Norte-Sul. Inclusive, a tradição oral atribui esta denominação à sua sinuosidade, ou seja, ao seu traçado irregular. Para Lopes (1997), “... simplesmente pelo seu traçado irregular, parecido com o rastro de um caracol”. Teve seu nome mudado para Rua das Flores e hoje é denominada Rua Coelho Rodrigues. Essa rua do passado guardou por muitas décadas a zona da boemia, o meretrício ou a tão conhecida “zona”.³²⁶ Lopes afirma que, “aí funcionaram os grandes e afamados cabarés de Floriano como a Boite Ping-Pong, a Boite Amazonas de Eva Pedrina de Assis, o Bar da Ditosa, o Bar da Pretinha, A Umbelina, e tantas outras casas de tolerância”. (LOPES: 1997, p.103)³²⁷.

A Rua do Pau-Não-Cessa, atual Rua Silva Jardim foi, também, por décadas zona de baixo meretrício. Dois de Ouro e Cai N’água eram os cabarés lotados nesta rua, segundo Sobral Neto, (1997, p.172-173)³²⁸. Ao entrevistarmos o professor Luiz Paulo Lopes³²⁹ ele nos explicou que esta denominação se deveu à grande movimentação de vapores em Floriano. Em “Flagrantes de Uma Cidade” (1997), ele diz que essa é a versão corrente,

³²⁵ Ali, hoje, encontram-se uma praça onde foi edificado um colégio e muitas construções erguidas, algumas com aspecto moderno. Do seu lado esquerdo há dois galpões que no passado fora uma usina de beneficiamento de algodão da firma Calixto Lobo. LOPES, op. cit. p.88 nota 309.

³²⁶ Hoje, transformada em zona comercial, se encontra a fábrica de medicamentos do laboratório Farmacêutico Sobral.

³²⁷ Teodoro Ferreira Sobral Lopes também enumera os cabarés existentes na Rua do Caracol. “Boite Amazonas, Cabaré da Bia, Boite Ping Pong, Cabaré da Pretinha, Cabaré da Ditosa, Cabaré da Maria Viúva, Cabaré Diulina, Cabaré da Maria José Constâncio, Cabaré da Umbelina”. SOBRAL NETO, op.cit., p.172-173, nota 293.

³²⁸ Já LOPES, op.cit., p.105, nota 309, detalha, “...nos anos vinte, ela tinha algumas construções como a casa de Reinaldo Meneses, o velho Casarão, a casa do Rogério, famoso bar e casa de cômodos para mulheres, a boite Casa Amarela e o Bar da Joana Preta, além de outros locais ou outros cabarés que fizeram época”.

³²⁹ Evidenciamos em LOPES, op.cit. p.104-105, nota 309 a mesma história com riqueza de detalhes.

contada por pessoas que viveram naquela época e conheceram de perto aquela zona de cabarés. “Hoje o tempo passou, muitas casas já caíram e a rua, pouco a pouco, vai se transformando em rua de comércio. A boemia acabou e o pau já não quebra como antigamente”. Explicou:

... nesta rua reuniam, os marinheiros ou embarcações ou os porcos d’água...[...] Quando eles chegavam iam beber e farrear naquele local e entravam em conflito com a polícia local e apanhavam dela, mas também aplicavam surras nos policiais e ai ficava estabelecido o conflito. Todo dia era assim. O pau cantava e os boêmios caíam na taca. O pau não cessava nas costas da marinheirada. Foi, então, por esta razão que começaram chamá-la de Rua do Pau-não-Cessa. (LOPES, 1997, p.105).

A Rua da Malva, tortuosa e muito movimentada à época. Procuramos reconstituí-la e vimos que hoje é denominada Rua Jose Guimarães³³⁰. De grande extensão³³¹, nasce da Rua Beira-rio, cruza diversas ruas no sentido norte-sul. Esta rua também abrigou alguns cabarés e boites. “Boite Tamandaré, Boite Cacique, Cabaré Alto Castelo, Restaurante Madalena, Cabaré da Joalice”, segundo Sobral Neto (1997, p.172). A Rua do Amarante, rua estreita terminava na Fazenda Ibiapaba, onde hoje se encontra o Colégio Industrial e a Igreja de Nossa Senhora das Graças. Sua denominação deveu-se ao fato de ser por ela a saída para a vizinha cidade, Amarante onde, por sua vez, havia/há uma rua chamada Rua Floriano que também dava acesso à cidade de Floriano. O primeiro cemitério da cidade ficava nas suas imediações e com a Rua do Fio hoje Clementino Ribeiro. Com o passar dos anos sua presença passou a prejudicar o crescimento naquela localidade. Assim sendo, o primeiro chefe da municipalidade, João Francisco Pereira de Araújo (João Chico), fez construir um novo cemitério no bairro Manguinha. A rua do Fio,³³² considerada uma das mais importantes, hoje rua Francisco Clementino Ribeiro circunda a cidade desde a Avenida Bucar Neto até a confluência com o anel viário.

Rua do Curral, hoje Rua Assad Kalume³³³, conforme tradição oral foi assim denominada porque no final da rua, onde se formava uma pequena praça havia um curral para abatedouro de gado bovino que abastecia a cidade de Floriano. Apontaram-nos o local onde hoje se encontra a Escola Normal Osvaldo Costa e Silva como o local preciso desse curral. “Os bois ali abatidos eram conduzidos para o antigo mercado, hoje Câmara

³³⁰ Ibid. Levava o nome de Rua da Malva porque ali tinha uma quantidade expressiva do pequeno arbusto da família das malváceas. O nome atual foi dado em homenagem ao Cel. Guimarães, tradicional comerciante da cidade nos anos de 1910. Sua residência era onde hoje funciona o Bar “O Bigodão”. A construção já descrita anteriormente é uma das mais antigas de Floriano depois da sede do Estabelecimento.

³³¹ Ibid. “Essa rua tem grande extensão, indo do Bosque Santa Teresinha, cruzando no sentido norte/sul as ruas, José Lino, Florêncio Miranda, Bento Leão, Pe. Gastão, Rua do Amarante, Clementino Ribeiro, toda a região do Novo Mercado Municipal e vai ate o Morro as Cruz”.

³³² ibid. Tinha esse nome porque por ela passavam fio do serviço telegráfico.

³³³ Nome de um imigrante árabe

Municipal, nas costas de jumentos, que eram tangidos por ajudantes de açougueiros” (LOPES: 1997, p.128). Já a Rua do Gado, hoje Manoel Lapa, atribuem tal denominação porque vinham por ela o gado, tocado pelos vaqueiros, destinados ao matadouro municipal.

Rua do Mulambo é atual Rua 7 de Setembro. O Sr. Filadélfio Freire de Castro³³⁴ ao se referir ao crescimento inicial da cidade de Floriano recordou a rua do Mulambo como a rua por onde se deu a expansão inicial da cidade. Disse ele, “é! ela começou na beira do rio e foi se estendendo. Quando os vapores desciam ela foi estendendo, antigamente chamada de Rua do Mulambo, porque essa rua era que dava passagem para os carros, tropas que iam para o sul do estado”.

Outras ruas nos chamaram atenção, entre elas a Rua do Suvaco Cão, com o Cabaré denominado Passa e Fica, atual Rua Rui Barbosa. A Rua do Mufumbo, posteriormente denominada Rua Rio Branco e hoje rua Defala Attem. A Rua da Perna é a atual Rua São João, tradicional, nasce na Praça Sebastião Marques e vai até o atualanel viário. O Buraco da Malária é a atual Rua Fauzer Bucar. Rua Nova, hoje Rua Francisco de Abreu Rocha que começa na confluência da Praça do Cruzeiro e termina no “Morro do Abrão Kalume”. Rua da Paz, hoje Avenida Eurípides Aguiar, corta a cidade de leste a oeste. É a principal via do centro atual da cidade. Segundo Lopes (1997, p.86) “essa antiga rua, hoje, Eurípides Aguiar, já foi palco de grandes acontecimentos de Floriano...”. A Rua Álvaro Mendes é a atual Avenida Getúlio Vargas. Essa rua foi pavimentada em pedra em meados do século XX. E, por fim a Rua da Rampa hoje Rua João Luiz Ferreira.

Notamos que as primeiras ruas da cidade-beira Floriano tiveram suas denominações mudadas para nomes de famílias importantes local e/ou nacional diretamente relacionados ao poder político e/ou econômico. Esse reconhecimento constitui um dado preciso, verificável na cidade existente. Ao percurso das ruas, reto, sinuoso, curvo, convém acrescentar os conhecimentos históricos do passado que constitui o termo de comparação e a medida para o futuro. Em linha geral estas denominações primeiras e/ou últimas tem seu significado e identidade de exigências que para além das diferenças pontuais, apresentam inegáveis afinidades. Elas estabelecem um vínculo através das épocas, ou melhor, através da diversidade das épocas em que se contata uma constância de motivos que asseguram na expressão urbana relações analisáveis pelo valor da rua. Como diz Aldo Rossi (1995, p.38) “associar o destino da cidade às vias de comunicação é, portanto, uma regra fundamental de método”.

³³⁴ cf. nota 302 desta tese.

3.6.2 – COMÉRCIO/NAVEGAÇÃO/CAMPOS DE POUSO: o entrelaçamento da conformação das ruas em Floriano

A cidade de Floriano recém-surgida transformou-se, rapidamente, em um entreposto comercial. Como já dissemos, por sua excepcional posição geográfica comandando todo o movimento do comércio efetuado no vale do Parnaíba a montante, no sudeste do Maranhão e no sudoeste do Piauí, Floriano, foi/é considerada o mais importante centro comercial da região do vale do Parnaíba. A sua zona de influência limitava-se, inicialmente, à área servida pelo curso d'água navegável. Sabe-se que, o rio Parnaíba, a esta época era a principal via de comunicação e transporte do estado do Piauí. As estradas inexistiam. Segundo José Patrício Franco (1961, p.113), “o rio Parnaíba foi durante dezenas de anos a via mais importante que servia ao sistema comercial centralizado em Floriano”.

Este fator da localização geográfica privilegiada foi de fundamental importância para o desenvolvimento da jovem cidade, e sem dúvida, na época a principal via de comunicação e transporte do Estado era o rio Parnaíba, segundo Fernandes (1991, p.28). Assim Floriano transformou-se rapidamente em um entreposto comercial de referência para todo sul do Piauí e Maranhão. “Outros fatores, já no século XX (depois de 1915) influenciaram também na prosperidade do município. Estes fatores foram as iniciativas do Governo Federal através do DNOCS (construções de estradas)”. (FERNANDES: 1991, p.28). Parafrazeando Francisco Ferreira de Castro (1997) o município de Floriano era grande produtor de cereais, de cera de carnaúba, possuía um vasto rebanho de gado vacum e cavalari e se tornara o mais dinâmico entreposto comercial da região.

No plano político, Floriano adquiria importância crescente e participava, através de suas lideranças mais expressivas, das grandes decisões e dos negócios do Estado. De outra parte, a sua população gozava de um padrão de vida relativamente elevado, assim como de bem estar social, e condições culturais e de lazer invejáveis. Todo esse sucesso, fazia de Floriano um ponto de convergência e pólo irradiador do progresso, uma vez que, por sua posição geográfica privilegiada, se colocara à porta de entrada de todos os caminhos que levavam ao sul do Piauí, ao médio e alto Parnaíba, no Maranhão, e no norte de Goiás. (CASTRO: 1997, p.32-33)

A cidade Floriano desde seu nascedouro foi um pólo convergente tanto de pessoas quanto do comércio. Foi, sem dúvida, um importante porto fluvial do Piauí, recebendo o movimento de embarcações que iam e vinham subindo e descendo o Parnaíba, levando e trazendo mercadorias. Segundo Silva e Cocco (1999, p.196) “o porto é reconhecido como elemento central para o desenvolvimento regional...”. O escoamento dos produtos piauienses era feitos em balsas de talos de buritis cobertas de palhas, ou em barcas tracionadas por lanchas e vapores com caldeiras a lenha. Essas embarcações transportavam

quase todos os produtos que entravam e saíam do Estado, via porto de Tutóia, na cidade de Parnaíba, centro hegemônico do comércio piauiense. Vide abaixo a imagem fotográfica de um vapor rebocando barcas estacionada no porto fluvial de Floriano.



Figura 34 - Foto de um navio a vapor rebocando barcas no porto da cidade-beira Floriano. Refotografada por Gercinair Silvério Gandara e calibrada por Giorgio Richard Nunes Silvério. Fonte: Espaço Cultural Laboratório Sobral. Floriano-PI.

Já o transporte das regiões afastadas da estrada líquida, se fazia por caminhos vicinais, pelos demorados comboios ou tropas de animais, que traziam os produtos locais até a cidade de Floriano e levavam as mercadorias transacionadas. Assim, durante o período em que existiu a navegação a vapor no rio Parnaíba, o porto fluvial de Floriano recebeu regularmente o fluxo de vapores, lanchas e barcas que vinham de Parnaíba e navegavam até Santa Filomena e vice versa.

Em conseqüência da navegação a vapor no rio Parnaíba floresceu uma intensa vida comercial na cidade de Floriano. Ocorre que os produtores da região situada à montante do Parnaíba, desde, Benedito Leite, Uruçuí, Nova Iorque e outras localidades traziam arroz, mandioca, peles silvestres e pêlos de animais, para serem comercializadas na praça de Floriano. Essas mercadorias eram trazidas por pequenos e grandes vapores que arrastavam comboios de barcas e também em balsas de talos de buriti. Havia também as pequenas embarcações como canoas a vela e a remo, usadas para transportar passageiros e pequenas cargas entre Floriano e a cidade de Barão de Grajaú, situada no lado direito do rio, em

território maranhense. Segundo Professor Luis Paulo Lopes³³⁵ “a navegação coincidiu... o núcleo se desenvolveu, então, se tornou um pólo. Como era um pólo comercial a navegação fez sucesso aqui, exatamente trazendo toda produção do sul do estado, beira rio, da região ribeirinha do sul do estado trazia tudo pra cá, desde Santa Filomena até aqui”. Em seguida, o professor nos dá conta do movimento dos vapores que subiam e desciam o rio Parnaíba.

os vapores iam e voltavam. Vinham de Amarração, Parnaíba trazendo sal e outros produtos secos e molhados e desciam levando óleos, frutas e essas coisas que levavam lá pro litoral, pra Teresina, produtos in natura. Os vapores iam puxando as barcas, eles vinham puxando e também voltavam com as barcas puxando eram os vapores, eram muitos vapores porque eram várias companhias, tinham de cinco a seis companhias além dos vapores pequenos chamados lanchas naquela época.

José Bruno dos Santos³³⁶ também relatou este movimento lembrando que o primeiro comerciante foi João Francisco Pereira de Araújo, “seu Chico, ele veio de Amarante, começou a chegar gente aqui porque tinha trabalho. Na mesma época ele montou um barracão e esse barracão fornecia alimentos para os trabalhadores do estabelecimento rural em construção e também para o grupo de trabalhadores que estavam desobstruindo a Pedra do Surubim onde hoje é Boa Esperança”. E explicou que tinham os trabalhadores ali porque “os vapores, os navios naquele tempo só vinham até Manga porque pra lá tinha as pedras do Surubim e essa pedra não deixava nenhum vapor passar. Então foi destruída nesse período para que os vapores chegassem até a cidade, município de Uruçuí”. Em seguida fala com apreço da história da cidade de Floriano e do acolhimento aos migrantes “é uma história muito bonita a história de Floriano, é uma cidade feliz, uma cidade que cresceu, uma cidade dos que chegam, porque quase todos os grandes moradores de Floriano vieram de fora, os que fizeram fortuna...” , e lembra da importância de suas relações comerciais com a Europa.

Mas eu quero lhe dizer que em 1897 quando ela se transformou, quando ela conquistou sua independência teve uma coisa muito importante, naquela época, ela era grande fornecedora de gêneros de exportação para a Europa, era aqui a renda de Floriano era uma das maiores do Estado porque todos os produtos da economia primária que vinha do sul do Maranhão e do sul do Piauí todos eram embarcados aqui na cidade de Floriano através das barcas, das barcaças e desciam pra Parnaíba e lá pegava o navio pra Europa.

Acrescentou, “aqui teve grandes empresas, grandes firmas da Europa, Alemanha, barcas e tudo”. E explicou:

acontece que veio a guerra de 1914 a Primeira Grande Guerra e foram cortadas as relações diplomáticas e com esse desligamento entre o Brasil e a Alemanha muitos comerciantes aqui faliram, quebraram porque embarcavam sua produção e na verdade não receberam mais o dinheiro porque foram cortadas as relações exteriores. Aí a cidade teve um problema muito sério, ela baqueou muito.

³³⁵ cf. nota 1845 desta tese.

³³⁶ José Bruno dos Santos, 82 anos. Entrevistado em Floriano em 25.06.2007. Fita cassete 60 min.

Em verdade, a cidade de Floriano era o lugar em que as cargas se concentravam e os artigos eram baldeados. A cidade se desenvolvia do centro para fora, num sistema um tanto concêntrico, baseado, principalmente na movimentação de pessoas e cargas. Assim tendia crescer horizontalmente. Crescia para cima, para o centro onde fora edificado a igreja a São Pedro. Foi a partir desse local que se desenvolveram as ruas comerciais. Aquele lugar aos poucos foi adquirindo interesse como local de permanência, ponto de reunião comercial, como ruas de uso constante. Estava mais próxima das coisas que importavam, os atrativos à época. Além disso, havia um grande progresso com a exploração dos produtos das palmeiras e os efeitos subsequentes sobre a produção, importação, exportação, o transporte e as relações interpessoais. O professor Luis Paulo Lopes³³⁷ recordou que em Floriano cultuava-se os costumes franceses e mantinha relações econômicas e comerciais com a Europa.

O agrônomo Parentes foi pra Europa embora fosse muito pobre fizeram uma vaquinha pra ele ir pra lá, mas a tendência era ir pra França, porque a França era o lugar mais luminoso e ainda hoje, mas depois entrou a América e os outros países. E então Floriano tinha essa coisa todo mundo aqui cultuava os costumes franceses, a etiqueta francesa, o padrão francês devido isso, essa influência de mercadorias que vinham de lá pra cá, ternos, tecidos tudo era francês o que era um absurdo num clima tropical usar tecido francês, gabardine e não sei o quê. Que não tinha nada haver com clima daqui. Mas era uma questão da imposição do maior sobre o menor. Aqui eles sacavam, tinham as empresas que sacavam diretamente contra Frankfurt, Dolceldorth, Londres, Paris, contra os bancos dela através de cabograma mandavam ordem de pagamento, sacavam contra Londres, contra Paris, Dolceldorth essas mesmas cidades que a gente ta vendo aí na copa negociavam com Floriano, diretamente. Grandes firmas que tinham aqui.
Grifos nossos

Podemos acreditar que aquele núcleo, hoje área central, manteve na história da expansão da cidade seu valor indefinidamente. Houve um rejuvenescimento contínuo como centro. Suas estruturas foram, quase sempre, construídas e/ou reconstruídas, pois tinha indiscutível vantagem na localização, principalmente, quando a cidade voltou às costas para o rio. Essa foi uma situação à época que ainda existe. Com esta observação sobre o uso do espaço é possível mapear as atividades do espaço, desenvolvendo quase um “mapa” do que foi a cidade. Círculos concêntricos, cruzamentos, indústria pela vizinhança, a praça do mercado e casas domésticas nas imediações vizinhas e/ou lado a lado a casas comerciais. O aumento da atividade econômica resultava em aumento demográfico que significava novas e contínuas construções. Vale dizer que o comércio dos produtos extrativistas foi uma das fontes de dinamismo da cidade de Floriano. “Elevada à condição de cidade no fim do século dezenove, ganhou expressividade com a produção e comercialização da maniçoba através do

³³⁷ cf. nota 185 desta tese.

seu ‘porto’ fluvial”. (NUNES E ABREU: 1995, p.101) O Sr. Filadélfio Freire de Castro,³³⁸ enfatizou,

essa região foi durante muitos anos produtora de maniçoba. Até depois da guerra de 1939/1945, maniçoba foi produto de grande valor, agora depois passou a guerra, o Ceará mandou muita gente pra Amazônia, naquele tempo aí quando acabou a guerra esse comércio esmoreceu e aconteceu uma coisa desagradável porque o fogo que destruía as pastagens também destruía a maniçoba, de forma que hoje nós não temos maniçobais aqui na região. [...]Aqui é mais comércio. Carnaúba ainda existe, mas a maniçoba não existe mais.

Em seguida recordou-se sobre o movimento na praça defronte ao estabelecimento comercial da sua família, que ainda hoje perpétua muito de suas características originais. E também das rancharias. Acontece que as principais firmas comerciais de Floriano mantinham as chamadas “rancharias”, onde hospedavam seus clientes, geralmente comerciantes vindos de outros lugares para ali efetuarem suas compras.

Eu vou lhe dizer uma coisa que me chamou atenção quando eu cheguei aqui, ainda era menino. Essa praça aí quando dava umas cinco horas da tarde os animais que iam viajar vinham tudo pra qui, cobriam essa praça aí todinha. Aí eles pegavam as cargas nas rancharias, toda casa de comércio tinha a rancharia, que era uma casa de pouso para as pessoas que vinham fazer comércio aqui. Esse povo todo arranchava aqui os tropeiros se alimentavam lá por conta do patrão, mas esse povo que vinha fazer as compras arranchava tudo aqui nas nossas casas, aí eles pegavam a mercadoria e saíam daqui de tardezinha e dormiam nessa propriedade nossa a Taboca, aí arribava para o sul do estado, cem duzentos animais aí pra levar todas as mercadorias que eles compravam aí era um, dez, dois comerciantes do sul do estado.

O comércio e a indústria buscaram localizações vantajosas dentro do espaço-cidade circundando-se de certas partes da população. Como efeito disso, o que a princípio era simples expressão geográfica converteram-se em localidade com sentimentos, tradições e uma história sua como diz Robert Ezra Park (1967). Nota-se, então, que na cidade de Floriano o passado se impõe ao presente e a vida espacial cidadina se movimentou em comunhão aos interesses mais amplos ao seu redor. A aparência das ruas florianense era composta quase que com os mesmos elementos das ruas atuais, mas a forma pela qual cada um deles era utilizado produzia um resultado diverso. Eram constituídas por fileiras de prédios construídos sobre o alinhamento e sobre os limites laterais dos terrenos, formando superfícies contínuas. As ruas eram, assim, definidas pelas construções, e as construções definidas em função das ruas. Conseguia, assim, uma aparência de grande concentração urbana, embora modestos. A aparência geral das ruas favorecia a colocação das construções de tal forma, que no ponto de fuga da perspectiva, criava uma variedade na paisagem urbana, e ao mesmo tempo, valorizando-os.³³⁹ Conforme Murilo Marx (1980),

³³⁸ cf. nota 302 desta tese.

³³⁹ Dimensões e forma de implantação ficam evidentes por meio da iconografia antiga. Ver Fernandes, 1991, Lopes, 1997 e Sobral Neto, 1997

a trajetória das ruas é típica nas nossas cidades, seja pela herança do passado, seja por imposições da topografia ou da sociedade. Um curso geralmente tortuoso vai desvendando novas perspectivas, surpresas e obstáculos. Muito da graça da nossa paisagem se deve a visuais que de repente se abrem, para quem percorre uma rua, revelando ora uma construção de maior interesse, ora um ângulo insuspeitado do conjunto urbano. (MARX: 1980, p.45)

O local onde hoje é o centro da cidade de Floriano foi, em seus princípios, uma fazenda de gado de propriedade do Sr. Francisco Nunes. Esta fazenda começava exatamente na Praça Pedreira que em sua homenagem, ganhou o seu nome, e se estendia até os limites do bairro Tabocas. A casa-rural era edificada exatamente no lugar da Praça Francisco Nunes. Comerciante que negociava com tecidos importados, louças, ferragens e estivas. Em 1904, do prédio foi construído o mercado público, localizado na praça que hoje tem o nome de seu idealizador.³⁴⁰ Nesta praça estabeleceu-se a casa comercial de Raymundo Neves de Atahyde que oferecia gêneros do país e mercadorias estrangeiras.

Em 1898, o sírio Antun Zarur abriu a primeira loja de modas e a primeira padaria da cidade de Floriano. Localizava-se, na esquina que se faz entre a Avenida João Luiz Ferreira e a Rua Bento Leão. Na primeira década do século vinte este estabelecimento comercial, Antun Zarur, Filho & Cia, figurava entre as grandes casas de comércio do Piauí. Antun Zarur era sócio de Habib Zarur numa firma de importação denominada Estabelecimento Comercial Almeida Guimarães & Passarinho – Comissões e Consignações. Essa empresa mantinha intercâmbio comercial, importação e exportação, com a Europa e os Estados Unidos.

Essa empresa foi um destaque no comércio de Floriano... mantinha um intercâmbio com o comércio da Europa e dos Estados Unidos no que se refere a importação de mercadorias e também exportação de produtos da região. [...] Além disso a firma Almeida Guimarães & Passarinho se destacava entre as casas comerciais de Floriano pelo grande volume de gêneros que exportava para fora do Brasil. (LOPES:1997, p.151)

Na esquina das ruas Bentão Leão e Alfredo instalou-se a empresa comercial Félix Estrela & CIA, popularmente conhecida como “Bazar Estrela” que com outras formava a praça comercial de Floriano. Segundo Lopes (1997, p.85), “Uma das casas comerciais mais importantes de Floriano, do final do século XIX... esse estabelecimento comercial era localizado... esquina das ruas Bentão Leão e Alfredo Estrela”. Também foi criada, em 1898, a firma Francisco Castro & Filhos com sede na Praça João Pessoa, atualmente Praça Sebastião Martins. Visitamos *in loco* esta casa residencial que registra o

³⁴⁰ Este prédio mede 40 m em cada um dos 4 lados que o compõe. Dispõe de um poço artesanal com sistema de roldanas, para facilitar a extração d'água. Contava com 22 espaçosos quartos que davam para o exterior, destinados ao pequeno comércio de quitandas e mercearias, correspondidos no seu interior por espaçosos alpendres que ao longo dos anos serviram para o corte e revenda de carne, informa Luiz Paulo Lopes, op. cit. nota 309.

tipo morada-inteira. Construída em 1915 por Christino Castro,³⁴¹ hoje abriga o “Espaço Cultural Christino de Castro”. Trata-se de um modelo clássico que possui divisão dos espaços destinados à vida pública e privada da família.³⁴² Paulo Thedim Barreto (1938) diz que “... a planta da casa piauiense é sistematizada. É a morada-inteira do Maranhão, adaptada às exigências e recursos do Piauí. Mas, apesar da planta baixa ser do Maranhão a casa é do Piauí”.³⁴³ Dando continuidade aos negócios da família surge, em 1920, a firma Christino Castro & Irmão. Esta firma se dedicava ao ramo do comércio de importação de mercadorias do estrangeiro, especialmente, ferragens, tecidos, louças importadas e outras especialidades, e à exportação dos produtos da região para o exterior e outras praças do Piauí. Vide abaixo anúncio publicitário de 1910 desta empresa.



Figura 35 - Anúncio publicitário da empresa Christino Castro & Irmãos. Floriano-PI.

Fonte: Acervo do Espaço Cultural Laboratório Sobral. Floriano, junho de 2006.

Reprodução visual por Giorgio Richard Nunes Silvério.

³⁴¹ Localiza-se à Avenida Eurípedes de Aguiar, 44. Centro Floriano-PI. Sobre seus detalhes arquitetônicos ver FERNANDES, loc. cit.

³⁴² Evidenciamos essa divisão dos espaços na casa doméstica da cidade de Goiás, num trabalho de pesquisa no período da graduação em História na Universidade Católica de Goiás como bolsista na pesquisa intitulada “A CASA GOIANA: estudos sobre o cotidiano doméstico na casa vilaboense” sob orientação da Prof.^a Heloisa Selma Capel. E em nossa monografia intitulada Vida Privada e Doméstica da Mulher na Casa Vilaboense. UCG, 1998.

³⁴³ Em geral as casas são de um só pavimento: é raro encontrar-se dois ou três. A arquitetura é de pouca expressão popular. A planta tem por origem o tipo maranhense de porta e janela, cuja evolução compreende os tipos de meia-morada e morada-inteira. A planta geralmente é em forma de L, algumas vezes em U. [...] A morada-inteira, esparramada, é a casa do Piauí. A morada-inteira no Piauí é horizontal. BARRETO, Paulo Thedim. O Piauí e Sua Arquitetura. Revista do SPHAN. Rio de Janeiro, 2, 1930. p.197. Sobre as moradas-inteiras na cidade de Floriano ver Fernandes op. cit p.69-73, nota 294.

Segundo Francisco Ferreira de Castro (1997) “no final da década de 20, chegaram a Floriano os primeiros automóveis importados”. (CASTRO:1997, p.18)³⁴⁴ Com o firme propósito de ampliar os horizontes e expandir seus negócios, esta empresa buscou interligar os centros populacionais onde exercia suas atividades. Tinham como intuito substituir o transporte de bens e mercadorias, até então, feito por tropas de animais pelo automotivo. Assim, no ano de 1932, rumou ao sul do Estado com o projeto de construção de uma estrada carroçável ligando Floriano a Nova Lapa e Bom Jesus do Gurguéia, numa distância de 362 quilômetros. Com o apoio e a colaboração do Governo estadual, tendo a frente o Cel. Landrí Salles Gonçalves, encarregou-se de construir a grande obra, a qual cobria o mesmo trajeto da atual rodovia Transpiauí. Esta estrada ampliou as fronteiras comerciais de Floriano e estabeleceu via terrestre a integração do sul do Piauí, anteriormente mais ligado à Bahia. Para transportar os produtos da região, adquiriu no exterior uma frota de 12 caminhões, os quais faziam o tráfego regular entre aquelas cidades e Floriano. Vale lembrar que os automóveis e caminhões eram importados, assim como a maior parte dos produtos expostos à venda pelos comerciantes de Floriano.



Figura 36 -Foto da frota de caminhões da empresa Christino Castro & Irmãos. Floriano-PI. Fonte: Arquivo do Espaço Cultural Christino Castro. Floriano – PI. Junho de 2006. Calibrada por Giorgio Richard Nunes Silvério.

Na Praça João Pessoa também se instalou uma filial da Casa Inglesa. Nesta área situada nos arredores da Matriz de São Pedro de Alcântara, principalmente na Rua São

³⁴⁴ Eram de propriedade de Cristino Castro, Mundico Castro, Afonso Nogueira, Leônidas Leão, José Fonseca aos quais se somava um Ford de bigode, do major Carlino Nunes e outro de José Guimarães. CASTRO, Francisco Ferreira de. Christino de Castro - Empresário Pioneiro em Floriano e na Região do Gurguéia. Brasília: Verano Ed. & Comunicação, 1997, p.18.

Pedro destacou construções e o comércio dos árabes. Na Rua Rio Branco, atual Rua São Pedro localizava-se a firma “Diocleciano Ribeiro & CIA”.³⁴⁵ Estes exploravam o ramo de tecidos, miudezas, bolsas, ferragens, perfumaria, estivas e, eram ainda exportadores de gêneros da região. Esta empresa se diferenciava das demais pela diversidade de suas atividades comerciais. Figuraram como agentes dos vapores que cruzavam o rio Parnaíba e também, os primeiros a operarem como casa de crédito, o que lhes ensejou pela sua probidade e solidez, transformarem-se, mais tarde, em correspondentes do Banco do Brasil para toda região do Piauí.



Figura 37 -Anúncio publicitário da firma “Diocleciano Ribeiro & CIA. Fonte: Acervo do Espaço Cultural Laboratório Sobral.Floriano, junho de 2006. Reprodução visual por Giorgio Richard Nunes Silvério.

Na Praça 14 de Julho se estabeleceu o comerciante Elisiário Fernandes de Souza, que no mesmo prédio da sua residência fundou, em 1903, um comércio que fazia exportação de gêneros para a Alemanha e Inglaterra. Também se estabeleceu uma filial da Casa Marc Jacob que comprava cera de carnaúba e maniçoba para posteriormente ser conduzida aos seus armazéns na cidade de Parnaíba e daí seguirem em exportação. De fachada simples com quatro portas, trazia uma placa em que se lia, “Casa Marc Jacob”- Importadora e Exportadora. Da primeira década do século vinte destacou-se, também, a Ourivesaria

³⁴⁵ Como sócios-proprietários Diocleciano da Silva Ribeiro e Frutuoso Pacheco Soares

Franca, de propriedade de Raimundo Pereira Franco. Pequena fabrica de jóias de ouro, especialmente anéis, cordões, brincos, pulseiras, copos de prata e de ouro, abotoaduras e brochas com incrustações de pedras preciosas.³⁴⁶

Neste centro comercial, foram sediadas três empresas de navegação. A do comerciante Olavo Matos, proprietário da lancha “Calisto Lobo” que operava com compra, venda e transporte de sal. A Empresa de Comércio e Navegação, de João Luiz da Silva, proprietária do vapor Chile e da lancha Tambo. A Empresa Fluvial Florianense, de Afonso Nogueira & Filho, proprietária do vapor “Afonso Nogueira” e da barca Santa Maria. Vide abaixo imagens fotográficas dos vapores Chile e Afonso Nogueira, da barca Santa Maria e um anúncio publicitário da Empresa de Comércio e Navegação de João Luiz da Silva.

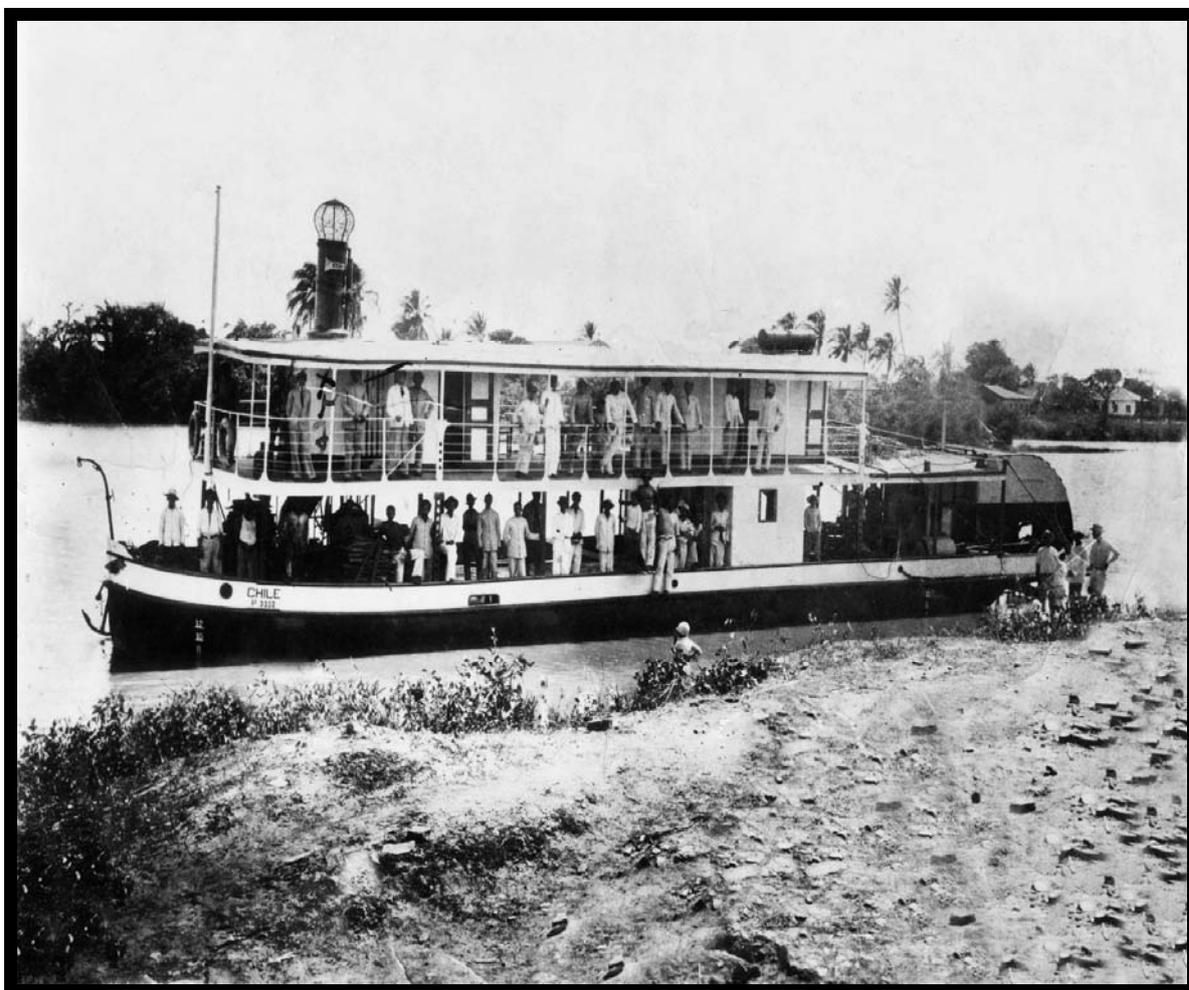


Figura 38 - Foto do Vapor Chile . Fonte: Arquivo Particular de Nilson Coelho. Floriano-PI Enviado on-line.

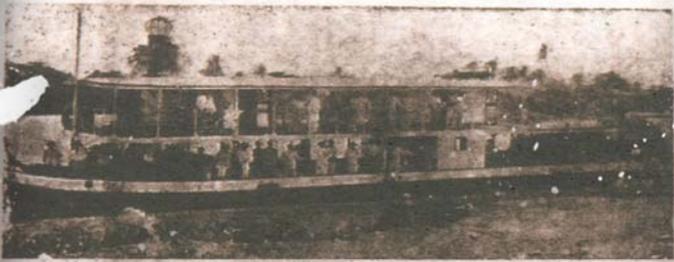
³⁴⁶ CASTRO, op.cit., p.19-22, nota 341. Enumera os empresários da cidade de Floriano de um modo geral desde os primeiros até fins da segunda metade do século XX .



Figura 39 - Foto da barca Santa Maria ancorada no porto fluvial da cidade-beira Floriano. Refotografada por Gercinair Silvério Gandara . Calibrada por Giorgio Richard Nunes Silvério: Fonte Espaço Cultural Laboratório Sobral. Floriano-PI

João Luiz da Silva
 PROPRIETÁRIO DA EMPRESA COMÉRCIO E
 NAVEGAÇÃO FLUVIAL

Telegr. SALINEIRA || CODIGOS: (Mascote 1a e 2a. Fd.
 CAIXA POSTAL, 4 || (Ribeiro, e Borges)



REBOCADORES: | ALVARENGAS: | URUSSUI, NOVA-YORK,
 CHILS e PALMIRA | PANAGUAY e PANAMA

Faz a linha Parnaíba — Balsas e Parnaíba —
 — Vitória do Alto Parnaíba —

Deposito de sal, compras de generos de exporta-
 tação, especialmente amendoas de côco Babassu

COMISSÕES

Cobrança de: Francisco Aguiar & Cia. — Maranhão, —
 — Parnaíba, — Teresina —
 Banco de Credito Popular — Parnaíba —
 J. G. Neves — Parnaíba —
 Narciso Machado & Cia. — Parnaíba —
 Ranulpho Torres Raposo — Teresina

FLORIANO — PIAUÍ — BRASIL

Figura 40 - Anúncio publicitário da Empresa de Comércio e Navegação de João Luiz da Silva. Sediada em Floriano.

Fonte: Acervo do Espaço Cultural Laboratório Sobral. Floriano, junho de 2006.

Reprodução visual por Giorgio Richard Nunes Silvério.

Sobre um desses empresários da navegação informou nosso entrevistado, Sr. Filadélfio Freire de Castro³⁴⁷.

... Quem trabalhou com vapor foi o nosso vizinho aqui Afonso Nogueira, que inclusive construiu em Floriano um vapor que teve o seu nome, Vapor Afonso Nogueira. Ele rebocava as mercadorias da cidade de Parnaíba até aqui Floriano. [...] o comércio dessa região beira rio era feito por todos os proprietários e comerciantes dessa região até o município de Uruçuí. Acredito que fosse até Santa Filomena no sul do estado. Então esses vapores subiam puxando três barcas cada um, nessas barcas iam todos os produtos que eram comercializados na região inclusive o sal, subia também nesses vapores. [...] Traziam todas as mercadorias que eram vendidas em Parnaíba que era o centro maior de gravitação do comércio de cidade. Era vendido lá em Parnaíba, Teresina e Amarante que durante algum tempo foi pólo comercial dessa região aqui. Aí vinha aqui pra Floriano e ia subindo, Guadalupe, Nova Iorque, fica a margem do rio também aí ia subindo até onde os vapores podiam ir. Na volta levavam todos os produtos da região, babaçu, couro, pele, cera de carnaúba, porco, bode, boi, eles levavam todos os produtos que podiam ser carreados para o norte do estado.

De fato o vapor Afonso Nogueira foi construído na cidade de Floriano, em estaleiro próprio, na década de 1940. Suas peças e máquinas vieram de Liverpool, Inglaterra. Affonso de Macedo Nogueira, um dos comerciantes do ramo da navegação do rio Parnaíba, proprietário da empresa de “Navegação Florianense”, cujos escritórios ficavam na Praça João Pessoa, era seu proprietário. O professor Luis Paulo Lopes³⁴⁸ explicou que “o vapor Afonso Nogueira foi construído aqui porque veio um técnico da Alemanha e aqui ele ajudou a fazer, esse vapor navegou muito tempo”. Já no livro “Flagrantes de uma Cidade” de sua autoria diz que,

... toda a mão-de-obra para sua construção era daqui e o estaleiro de sua construção era localizado onde hoje é a Usina São Francisco, de propriedade do Sr. Edmundo Gonçalves. Para ser lançado ao rio foram utilizados roletes de madeira. Seu proprietário, Sr. Afonso Nogueira, foi um dos baluartes da navegação fluvial do Rio Parnaíba, de saudosa memória. (LOPES: 1997, p.32)

Esta empresa possuía além dos vapores outras embarcações como as barcas Santa Maria, Crato, Baturité e Quixeramobim. Geralmente, essas barcas vinham rebocadas do porto de Parnaíba, carregadas de mercadorias como sal a granel, querosene Jacaré, ferragens, tecidos e outros artigos. As barcas sempre eram em número de quatro, cada uma com 120 toneladas. Eram rebocadas por vapores e lanchas da mesma companhia como o Nazira, mais tarde denominada Rosicler, e o próprio vapor Afonso Nogueira. Já as lanchas, Palmira, Amarantina, Brejo, Parnaibana, pertencentes à Casa Marc Jacob e Brasileira rebocavam até oito barcas, subindo o rio Parnaíba. Tinha, ainda, o vapor Chile que foi restaurado após chegar da Inglaterra. Ele navegava entre Parnaíba e Balsas (MA), passando por Floriano, na época do grande centro de movimentação comercial que se fazia pela navegação do Rio Parnaíba.

³⁴⁷ cf. nota 302 desta tese.

³⁴⁸ cf. nota 185 desta tese.

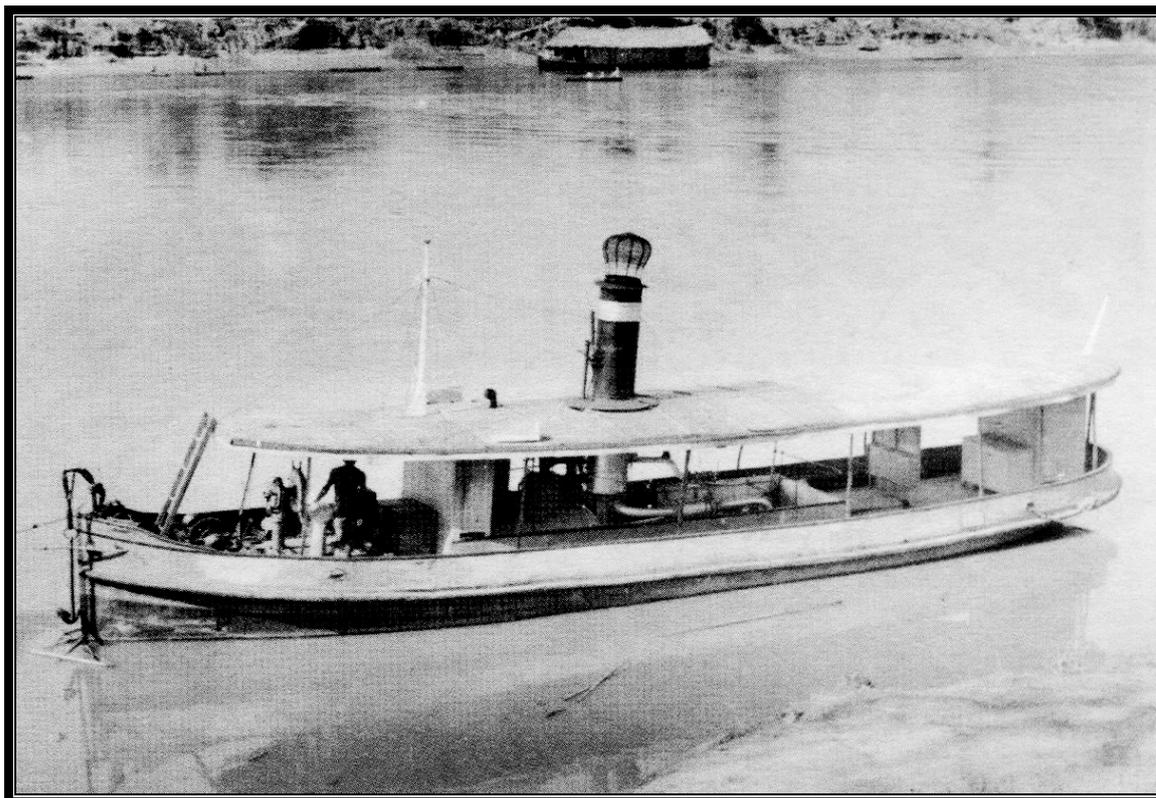


Figura 41 - Foto da Lancha Rosicler ancorada no porto fluvial da cidade-beira Floriano. Fonte: Arquivo Particular de Nilson Coelho. Floriano-PI Enviado on-line.

Nas primeiras décadas do século XX, embora ainda predominasse a casa térrea, as construções começaram a ganhar outros elementos.³⁴⁹ Os adobes foram substituídos por tijolos cozidos, conhecidos localmente como tijolo de alvenaria. As casas que comumente eram construídas nos limites da rua ganharam recuo frontal e lateral. Com o recuo surgem os jardins tanto laterais quanto frontais. Também foi expressiva a presença da meia-janela de proteção, conhecidas por “rótula”.³⁵⁰ É intrigante que, as meias-janelas surgidas, no Brasil, com a função de proteção da existência privada em sua intimidade, foram amplamente utilizadas na cidade de Floriano, inclusive em prédios oficiais e religiosos. Embora não se tenha dado a conhecer uma explicação que justifique tal uso cremos que se transformou numa tradição ou mesmo em “moda” à época. Surge, também, nestas décadas, o uso da telha do Pará, ou seja, da telha francesa,³⁵¹ conquanto ainda fosse grande o uso da telha colonial. E, ainda, o uso de frontões triangulares, colunas toscanas que em cima dos seus capitéis

³⁴⁹ Introduziu-se o uso de venezianas, esquadrias de madeira, pilastras arredondadas, portas almofadas com duas folhas, meia-janela de proteção e uma pequena cimalha. Segundo Fernandes (1991) neste período, “em Floriano, a maioria das construções que surgiram eram providas de beiral. Geralmente o beiral servia para coletar as águas da chuva”. FERNANDES, op.cit. nota 294 .

³⁵⁰ Assim as denominaram por suas características, uma vez que eram móveis feitas de lona com esqueleto de madeira e pintadas com a mesma tinta das janelas. Ibid.

³⁵¹ A telha francesa vinha de Parnaíba e era chamada em Floriano de telha do Pará.

segue um entablamento. Nas fachadas laterais surgem, em consequência dos frontões triangulares, a cada canto do beiral, nas pontas dos que cobrem o vão do telhado, um pináculo pontiagudo. Os usos desses elementos simbolizam o “ecclético”³⁵² da arquitetura florianense.

Contudo, uma das primeiras mudanças introduzidas foi o uso da platibanda.³⁵³ Seu uso ganhou maior expressividade na década de 1930 e 1940. Neste período muitas casas sofreram reformas, incluindo a platibanda. Inclui-se, ainda o uso de fachadas arredondadas, associadas aos recuos que tornaram constantes, assim como a utilização de coberturas planas, ou mesmo de menor inclinação, escondidas atrás de platibandas decoradas. Ali o uso da platibanda foi adotado também nas construções oficiais. A título de exemplo temos o prédio da prefeitura, feito em 1936, com duas fachadas, totalmente envolto por platibanda de alvenaria cheia. Nas fachadas as esquadrias aparecem em série, feitas de madeira com vidraça e venezianas. As portas principais são ladeadas por pilastras frisadas que se elevam até a platibanda e separa um tipo de frontão. Essas características, para nós, são aquelas representativas do *Art Déco*. Foi, exatamente, a partir da década de 30 que se instalou no panorama das construções brasileiras o estilo *Art-Déco*,³⁵⁴ e a platibanda é um elemento fundamentalmente característico deste estilo. Neste período, pelo Brasil afora, muitas construções compuseram um conjunto de dados, criando um estilo que não era bem o *Art-déco* propriamente dito, mas que lhe copiavam detalhes. Mas ressaltamos que em nenhuma das obras consultadas e nem nos depoimentos colhidos vimos e/ou ouvimos nenhuma menção em relação a este estilo associado às construções florianense.

Na década de 30 surgiram, também, os sobrados. Verificamos que estas construções de dois pavimentos foram em sua maioria erguidos no limite dos terrenos e no alinhamento da rua. Talvez, intencionalmente, uma vez que abriga no andar térreo uma casa comercial. O piso superior era em sua maioria feito totalmente em madeira. Alguns usavam o concreto em alguma parte do pavimento. Estes, parafraseando Fernandes (1991)

³⁵² Uso de elementos construtivos de vários períodos artísticos. Segundo Carlos Lemos “mistura de estilos... naquele tempo brasileiro da segunda metade do século XIX, simbolizava engajamento à modernidade...” LEMOS, op. cit., p.48, nota 314.

³⁵³ O primeiro prédio a adotar a platibanda foi a do “ex -conselheiro de Florianópolis, Senhor Marinho Queiroz, em 1905, que abrigava sua residência e uma casa de comércio na esquina”, conforme nosso entrevistado prof. Luiz Paulo Lopes. É uma construção de esquina, “totalmente envolto por platibanda cheia e trabalhada com alto-relevos em massa com motivos geométricos e florais. É uma das platibandas mais decoradas de casas térreas de Florianópolis” diz Fernandes, op. cit. p.65, nota 294.

³⁵⁴ Sobre este aspecto arquitetônico, ressaltamos, que já foi por nós pesquisado e constituiu um dos itens da nossa dissertação “Museu Pedro Ludovico: ‘sob um novo Olhar’”. Monografia de especialização em Estudos Regionais da Universidade Católica de Goiás.

misturaram os gostos particulares ao querer dos donos e ao gosto do mestre-de-obras, eis, então, como resultado os sobrados florianenses da década de trinta. Fernandes os descreve:

Foram grandes construções com pavimento superior que tinha piso de madeira. Os sobrados, sempre muito ornamentados, exploraram a ornamentação de diversos estilos. Frontões triangulares e frontões curvilíneos, rocailles e conchas, colunatas das ordens arquitetônicas, arcadas em arco pleno, sacadas, óculos e muitos outros ornamentos e recursos. (FERNANDES:, 1991, p.83)

Foi tão-somente em 1940 que surgiu o primeiro edifício com o segundo piso totalmente de concreto armado. Trata-se de um prédio de esquina com predominância do cheio sobre o vazio. Segundo Fernandes (1991, p.115) “este prédio foi construído pelo Sr. Calixto Lobo...”. Por fim, na década de cinquenta o uso do concreto passou a ser usado em larga escala, principalmente, no segundo pavimento dos sobrados. Outro elemento presente até a década de 40 foi “um tipo de barra de salpique de cimento ou tinta na parte inferior das paredes externas, com a função de evitar que com a chuva esta parte da parede ficasse suja”, segundo Fernandes (1991, p.189). Este autor atribui aos gostos dos árabes, estrangeiros que em função do comércio e do rio chegaram a esta região, a introdução de alguns elementos construtivos. Diz ele,

Nesta década se afirma o gosto dos árabes pelas arcadas internas. Os árabes neste período erguem seus mais belos exemplares arquitetônicos e geralmente usavam na parte interna do prédio uma série de arcos plenos – a arcada, como nos palácios e mesquitas árabes.(FERNANDES, 1991, p.83).

As transformações que ocorreram na arquitetura da cidade de Florianópolis são unanimemente, atribuídas aos árabes. Sabemos que a cidade de Florianópolis foi foco de muitas migrações, devido sua privilegiada e estratégica localização à beira-rio Parnaíba e, por usufruir de um porto fluvial. Foi por volta de 1889, que entre os grupos de migrantes que para ali se convergiram veio os árabes. Segundo Fernandes (1991, p.30), “chegavam em embarcações pelo rio Parnaíba ou em lombos de animais e posteriormente chegavam de trem, vindos de Teresina ou de São Luís do Maranhão onde eles desembarcavam dos navios”. Como eles mesmos dizem, os árabes eram experientes. Uma experiência adquirida por hereditariedade e em outros centros. Sobre esta hereditariedade e o comércio dos árabes, professor Luis Paulo Lopes³⁵⁵ enfatizou que era,

... estratificado porque do pai passa pro filho, do filho pro neto, do neto pro bisneto... Então é estratificada, toda família segue a mesma profissão, segmento...[...] aí eles já chegaram aqui... começaram com a padaria, o primeiro que chegou tinha uma padaria aí eles já estavam mais acostumados no Brasil, com mais dinheiro então tinham empresas, firmas grandes, lojas aqui com produtos importados [...] com produtos franceses, chapéu francês, perfume francês, talheres, tudo era importado. E as grandes firmas de Florianópolis importavam e exportavam muito pra Europa, principalmente pra Europa, Alemanha, França, Inglaterra, exportavam muitos produtos vegetais e

³⁵⁵ cf.. nota 185 desta tese.

silvestres, peles e traziam de lá mercadorias, tecidos, miudezas tudo vinham da Europa. Essas coisas aqui eram correntes.

Em seu depoimento, o professor Luiz Paulo Lopes deixou entrever que nas construções de Floriano há dois viés, sendo que um atribui à influência colonial e o outro ao padrão árabe.

A influência tem dois viés, o viés colonial que é esse colonial antigo que tem lá o Estabelecimento Rural que você deve ter visto, aquele é um exemplar do que tem em Teresina, aquele mesmo prédio tem em Caxias, era um padrão da época e depois já em 1898 chegaram os árabes e começaram a introduzir nas casas nas construções deles o aspecto, aquele padrão árabe, daquele arco pleno que é um arco usado muito pelos árabes, assobradados, casas com terraço e tem essa arquitetura que tem muita similitude com a arquitetura árabe. Muitas janelas, muitos vãos como se usa lá no Oriente os árabes usam muito isso aí.

Nossas pesquisas mostraram que, de fato, os árabes conquistaram a simpatia dos florianenses envolvendo-se comercialmente e politicamente na vida da cidade. Evidenciamos que quando se trata de inovações nas construções, de fato, a sociedade local atribui a eles a inserção de muitos elementos. Diz Fernandes (1991, p.30) que em Floriano os árabes,

... de espírito construtor... destacou-se neste particular a área situada nos arredores da Matriz de São Pedro de Alcântara, principalmente na rua São Pedro. Aí se acham as principais construções de prédios e o comércio dos árabes. Geralmente as construções tinham duas funções ao mesmo tempo: na frente, o comércio, e no fundo, a residência...Um dos elemento inserido pelos árabes foi o uso da arcada interna...

Além das empresas de navegação, do comércio e da navegação a vapor em si foram importantes para conformação da cidade-beira Floriano os campos de pouso e os respectivos transportes aéreos, tanto para passageiros do estado do Piauí como um todo e, especialmente aos de Floriano. Este aspecto relaciona-se à caracterização da conformação do espaço urbano de Floriano e vem confirmar sua forte prefinição em perseguir as beiras, e ao mesmo tempo, a significação de cidade-beira por nós emprestada. Nestes vários momentos em que a cidade crescia “cercando o campo”, acrescentaram-lhe as possibilidades de ser vista como cidade-beira-pista. Daí a contribuição interessante do relatório de Alfredo Wagner Berno (1974) residir na associação que fez da *beira* ao veículo que permite acesso à área. Para ele, a “beira” é geralmente associada ao veículo que permite acesso à área – avião (pista), caminhão (estrada), barco (rio).³⁵⁶

³⁵⁶ Alfredo W. B. de Almeida (1974) confirma essa característica dos núcleos urbanos brasileiros, pois registrou na Transamazônica a categoria beira-faixa e acrescentou outras possibilidades, tal como a de beira-pista, referida ao campo de aviação. Específica que a *beira* no garimpo é a chamada *corrutela*, aglomerado de casas junto à pista (campo de aviação) onde descem aviões, que abastecem o garimpo e que levam ouro...; é a vila no planalto ao sul de Santarém, onde há um aglomerado de casas e um *comércio*; é a vila nas margens do rio que tem um porto onde atracam barcos...; é a estrada, que dá acesso à cidade para fazer as compras periódicas e vender o produto obtido nas safras. (grifos do autor) E enfatiza: Antes os cursos dos rios

A cidade-beira Floriano contava, desde 1914, com o transporte aéreo, pois dispunha de uma linha regular feita por hidroavião. Posteriormente, na década de trinta contava com linha aérea regular. Sr. Filadélfio Freire de Castro³⁵⁷ ao falar dos campos de pouso que existiram na cidade deixa-nos entrever que ao se instalarem a população tendeu a seguir suas imediações tornando-os impraticáveis. Diz ele,

Aqui já teve mais de um campo de pouso, teve um aqui no fim da rua do Mulambo que hoje é sete de setembro, pela rua do Mulambo e por aqui era rua da Bandeira. Aí lá ia para o norte o estado e aqui ia para o sul do estado. Aqui teve um outro campo de pouso aqui que hoje é uma propriedade nossa e depois teve outro campo, hoje chamado Campo velho que está dentro do centro da cidade, depois foi feito outro campo já na saída pra quem vai pra Jerumenha. Mudava porque iam ficando impraticáveis, por causa da localização e aqui anteriormente tinha avião todo o tempo hoje não tem mais. Tinha avião até dentro do rio Parnaíba. A cidade foi crescendo foi cercando o campo aí ficou sem condição de uso. Grifos nossos

Segundo Jurandir Ferreira (1958, p.491) Floriano contava com os “Aviões da Cruzeiro do Sul e do Consórcio Real-Aerovias-Aeronorte”. O memorialista Luis Paulo Lopes ao referir-se a aviação em Floriano diz que em 12 de outubro de 1936, “Floriano tinha sua primeira linha aérea regular, feita por hidroavião do Sindikat Condor Lwffthansa – Companhia Alemã de Aviação. O avião era o “Ypiranga”, e seu comandante, o Sr. Horthmonth”.

O avião baixava exatamente onde está o restaurante Flutuante, na antiga rampa do porto.³⁵⁸ [...] Um dos aparelhos tinha o nome de Takutu. Mais tarde o embarque não era feito mais na rampa. Foi construído um local para apontamento na Santa Alice, propriedade da família Ribeiro Gonçalves. Naquela época era “chic” ir assistir a aterrissagem do hidroavião, sobre as águas do Rio Parnaíba. Floriano sempre esteve acompanhando o progresso (LOPES: 1997, p.35) Grifos meus.

E Josefa Demes assinalou, a chegada do primeiro avião a fazer escala em solo florianense, no dia 11 de junho de 1934.³⁵⁹ Diz ter sido “evidentemente um acontecimento histórico que empolgou e mobilizou uma cidade inteira, levando-a a se deslocar pressurosa

constituíam os indicadores básicos para a localização de povoados, eram as beira-rio que se opunham ao centro... Agora as margens das rodovias constituem os elementos prioritários na escolha. São as beira-faixa, que se opõe aos travessões (vicinais). [...] Atualmente várias beiras foram rasgadas, abertas, variando segundo a via de escoamento da produção. [...] É geralmente, associada ao veículo que permite o acesso à área – avião (pista), caminhão (estrada), barco (rio)... e o escoamento da produção representando em última análise o lugar de circulação, quer dizer, o local do comércio. (grifos nossos). ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. Relatório de Pesquisa: Movimentos Migratórios nos Vales do Tapajós e Xingu. Rio de Janeiro, PPGAS/Museu Nacional e UFRJ 1974. p.16-18. mim..Grifos nossos

³⁵⁷ Filadélfio Freire de Castro, op.cit. nota 302.

³⁵⁸ Chegava a Floriano às segundas-feiras e retornava às quartas-feiras. Inicialmente era um avião para 12 lugares e depois passou a ser um aparelho para 8 lugares. O avião vinha a Floriano, Uruçuí e Balsas. Seguiu também para Teresina, Salvador e Recife.. Quem agenciava a companhia em Floriano era o Sr. Juca Carvalho, pai do conhecido e estimado Joca Carvalho. O primeiro avião chegado em Floriano foi o monomotor, que serviu na guerra de 1914 e aterrisou nesta cidade no dia 11 de junho de 1934. Era pilotado pelo comandante Macedo e veio, nessa viagem, o governador do Piauí, Landri Sales. Esse teco-teco era somente para duas pessoas. cf. nota 185 desta tese.

³⁵⁹ Nesse importante dia as escolas feriam e os estabelecimentos comerciais e industriais encerraram as suas atividades, para que todos pudessem presenciar o grande evento. cf. nota 162 desta tese.

ao campo de pouso da aeronave, localizado no bairro Taboca, para assistir à aterrissagem do “monstro voador”. E então passa a descrevê-lo:

Era um pequeno avião monomotor, biplano, com apenas dois lugares. Viera a serviço do recém-criado Correio Aéreo Nacional. Nessa viagem inaugural era pilotado pelo Comandante Macedo, e trazia a bordo um importante passageiro: o Tenente Landri Sales – Interventor Federal do Piauí.

Ela também recordou que, no dia 12 de outubro de 1936, decorridos pouco mais de dois anos da chegada do primeiro avião, “baixava nas águas do Rio Parnaíba, nas proximidades da velha rampa, no local onde hoje se situa o restaurante Flutuante, um pequeno hidroavião, o ‘Ypiranga’, pertencente à ‘Condor’, Companhia Aérea de Aviação Alemã, ‘Junker’”.³⁶⁰ Professor Luis Paulo Lopes³⁶¹ resumiu a história de Floriano e suas relações sociais com outras cidades piauienses mencionando o fluxo de aviões na cidade.

É uma historia assim bem urdida, uma trama bem grande. As outras cidades do Piauí não gostam de Floriano, porque Floriano é diferente, elas tem uma certa rejeição, acha que nós somos mais esnobes, mas é a influência aqui, Floriano sempre se ligou a Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, até recentemente vinte, trinta anos atrás Floriano só se ligava com isso por causa do movimento aéreo que aqui era aeroporto de uso freqüente, chegavam dez aviões por dia pra todas as regiões do Brasil. [...] Porque dessa região sul do Piauí aqui é o ponto mais convergente também não só pela posição geográfica... porque é um pólo, inclusive é um pólo geodésico mundial como também é pólo dessa região toda pelo comércio e pela influência da escola.[...] Ela é diferente de todas as outras cidades... mas sempre teve avião porque foi sempre uma cidade despontante... Grifos nossos

Entendemos ser de particular importância o conhecimento desses aspectos, comércio, empresas de navegação, campos de pouso e seus respectivos transportes aéreos, aos quais chamamos influências histórica e socioeconômicas no entrelaçamento da conformação da cidade-beira Floriano. Sua formação e crescimento posterior representa a história destes aspectos profundamente ligados à vida da cidade. Vale dizer que para conhecer/reconhecer o crescimento da cidade de Floriano por meio das ruas é preciso, antes de tudo, caracterizá-la de acordo com a natureza das atividades que se efetuaram/efetua ao longo das vias, desde as comerciais às culturais. Na composição urbana cada elemento exprime com a maior fidelidade possível a própria vida da cidade.

³⁶⁰ Inaugurava nessa viagem uma linha aérea regular de Parnaíba a Floriano que acontecia às segundas-feiras e retornava às quartas feiras, quando grande número de pessoas acorria ao porto para assistir ao embarque e desembarque dos passageiros, tornando-se ponto de atração turística da sociedade florianense. Nessa viagem inaugural trazia um único passageiro, o Sr. Miguel Baurly, que viera a Floriano em visita a amigos da colônia árabe. Inicialmente era um aparelho com capacidade para 12 passageiros e depois passou a ter apenas 8 lugares. Agenciava essa companhia, em Floriano, o Sr. Juca Carvalho. Posteriormente foi construído um hidroporto na localidade Santa Alice, de propriedade da família Ribeiro Gonçalves. Eram comandantes desses vôos os Srs. Rutermandes e João Urupuckina, e o mecânico de nome Deterling. Uma das aeronaves tinha o nome de Takutu. *ibid.*

³⁶¹ cf. nota 185 desta tese.

O cenário que surgiu e desenvolveu a cidade de Floriano foi dos mais propícios. Localizada no espaço dos marinheiros do rio e/ou d'águas doces, entre o espaço d'água dos balseiros e/ou d'águas vermelhas e a capital província, à beira da única via líquida fluída do estado e portadora de um porto fluvial tornar-se-ia o principal entreposto comercial. O estado do Piauí, até então, não dispunha de rodovias para o escoamento da sua produção, que tinha como único escoadouro o rio Parnaíba. Essa característica por si só emprestou-lhe as condições de vida econômica e social como entreposto comercial recebendo os produtos *in natura* de todos os quadrantes do estado e das regiões circunvizinhas e de um ativo comércio redistribuidor dos produtos advindos de outros centros. Com a criação dos novos municípios à beira-rio Parnaíba a cidade de Floriano tornava-se o ambiente propício para destino e depósito das mercadorias incrementando sua atividade comercial. Tornava-se centro radiador do apregoado progresso e a mola propulsora do desenvolvimento comercial diretamente vinculada às empresas sediadas na cidade de Parnaíba. Posteriormente, expandiu-se e consolidou-se.

A cidade de Floriano tornou-se, o ponto de máxima concentração do vigor e da cultura de uma comunidade. Para Munford (1961, p.506) “a cultura das cidades é, enfim, a cultura da vida nas suas mais elevadas manifestações sociais”. Nela se fez uma sociedade intelectual que pode ser atestada pela imprensa escrita. Desde a primeira década do século XX foram editado e circulado em Floriano vários mensário, semanário e periódico. Entre eles, Vida Comercial (1902), O Popular (1911), O Livro (1920), Floriano (1925), Nelson Cruz (1925) A Mocidade (1927), A Luz (1931), Correio do Sul (1935) entre outros. Sobre a imprensa escrita nos falou José Bruno dos Santos.³⁶²

Nesse tempo nós tínhamos os melhores e maiores e mais notáveis jornais do Piauí, os de maiores circulação, tudo aqui era mais, Floriano era exatamente muito importante nessa fase. Aí a cidade foi se agitando, foi melhorando, aí chegaram os árabes aqui, deram uma forte contribuição não intelectualmente, mas deram uma grande contribuição comercial... Os Árabes chegaram aqui e os que chegaram não sabiam nem ler nem escrever, essa é que é a grande verdade, por isso é que a cidade passou por uma grande estagnação cultural porque acabaram-se os jornais, acabaram tudo porque eles não são de cultura e não contribuem pra jornal, pra cultura, são diferentes. Eles não gastam dinheiro com livros, não faz parte da filosofia deles, eles gostam de dinheiro e hoje não estão mais rico assim.

Por fim vale dizer que a cidade de Floriano, inicialmente, marcou pela simplicidade. Suas dimensões modestas preconizam a irregularidade e a assimetria no seu traçado inicial.³⁶³ Ela se constituía inicialmente sem planejamento. Como já dissemos, a época da Colônia na composição do conjunto do Estabelecimento foram construídas casas,

³⁶² cf. nota 336 desta tese.

³⁶³ Conforme Murilo Marx (1980) “em geral, a cidade brasileira é irregular, tende a linearidade, polinuclear, tem um contorno indefinido”. MARX, Murilo. A Cidade Brasileira. São Paulo, USP, 1980, p.23

aleatoriamente, para abrigar colonos ex-escravos. Posteriormente, com a iniciativa do diretor Ricardo Ernesto Ferreira de Carvalho, em 1887, de liberar construções na “Área”, os indivíduos (migrantes) que ali se estabeleceram acomodaram-se desordenadamente. E, aqueles que, ao mesmo tempo, se estabeleciam em torno da Igrejinha dedicada a São Pedro também se faziam desordenadamente. Mas, uns e outros, tiveram marcos orientadores. Orientaram-se inicialmente em margear o rio Parnaíba, nas proximidades do Estabelecimento, e em rodear o núcleo da igreja São Pedro, posteriormente, os caminhos (estradas e rodovias), campos-de-pouso etc.. A evolução ulterior não conservou as tendências iniciais, pois à medida que os progressos advindos permitiam a cidade encontrar novas dimensões deixava seu sítio original. Esta cidade, ao tornar-se vestuta, viu expandir-se, dada sua localização margeada por vias de escoamento. Nesta cidade há uma dinâmica em que o resultado se desemboca em uma concepção única, a de que nenhum crescimento urbano se dá espontaneamente. Como diz Aldo Rossi (1995, p.23), “... o resultado é que nenhum crescimento urbano é espontâneo, mas é pelas tendências naturais dos grupos dispersos nas diversas partes da cidade que se podem explicar as modificações de estrutura”. De fato o crescimento de Floriano fez-se pelas tendências dos grupos dispersos nas diversas partes das cidades, atraídas por influências (beiras),³⁶⁴ sejam interiores ou exteriores, que induziram as modificações de sua estrutura. O dédalo de ruas entrecruzadas que a caracterizam demonstra bem a distribuição destas influências.

De fato, no Piauí, aos poucos foram surgindo estradas, a princípio carroçáveis, depois de “pirraça” e, por último asfaltadas, ligando Floriano a Teresina e Floriano, via Oeiras e Picos, a Fortaleza, Recife e outras cidades do país. Segundo Odilon Nunes (1963, p.102) “Em 1917, inaugura-se o primeiro trecho da estrada de rodagem de Floriano a Oeiras...”. E diz Sr. Filadélfio Freire de Castro,³⁶⁵

As estradas influenciou no crescimento da cidade demais, foi um dos fatores de progresso maior da região, as estradas sobretudo naquele tempo não havia asfalto, as estradas eram pisarradas e eram feitas na pigoita, cortadas na alavanca, depois que chegaram as grandes máquinas...construíram as estradas. Por exemplo daqui pra São João dos Patos pode se dizer que foi tudo feito na pigoita. São ferramentas que cortam e vão fazendo devagarzinho, mas botavam cem, duzentos, trezentos homens aí foi entrando no Maranhão e foi progredindo. Aí que foi crescendo essa região aqui. Hoje essas estradas são todas asfaltadas, tanto aqui como no Maranhão. Na proporção que a cidade ia crescendo ia conquistando novos meios de progresso e crescimento. Grifos nossos

³⁶⁴ É interessante observar que embora em circunstâncias históricas diferentes no tempo e no espaço a cidade de Uruaçu-Go, objeto de nosso estudo por ocasião do Mestrado na UFG apresentou características próxima a de Floriano em sua configuração inicial. Ver GANDARA, op. cit. p.156, nota 29.

³⁶⁵ cf. nota 302 desta tese.

Posteriormente, a construção da Rodovia BR-24, que corta o Estado Piauí de oeste a leste, tornou-se a mola propulsora que acelerava o crescimento da cidade de Floriano rumo à beira-rodovia. Conforme Jurandir Ferreira (1958, p. 491) “O rio Parnaíba foi durante dezenas de anos a via mais importante que servia ao sistema comercial centralizado em Floriano. Por ele escoava toda a produção concentrada na cidade. A construção da Rodovia BR-24, que corta o estado de oeste a leste... foi o principal fator a acelerar o desenvolvimento comercial de Floriano”.

Resumindo, a cidade de Floriano surgiu concomitantemente de dois sítios, um na beira-rio Parnaíba e outro em torno do núcleo onde foi edificada a igrejinha dedicada a São Pedro e a casa de residência do Sr. João Chico que logo se conurbaram. Ela surgiu ao Leste, na beira do rio e cresceu a Oeste rumo ao poente e, posteriormente, se juntou com o crescimento dado ao sul, como explicou Professor Luiz Paulo Lopes. Orientaram, ainda, seu crescimento os campos-de-pousos ali instalados que segundo Filadélfio Freire de Castro, foram quatro e as estradas-rodovias, a exemplo do anel viário. Suas ruas adaptavam-se às condições topográficas mais favoráveis, e tendiam a se organizar como ligações entre os pontos de maior importância na vida desse núcleo, sem intenção de ordenação geométrica, mas voltada à facilidade do escoamento. A disposição dos arruamentos indicia-se como verdadeiros alongamentos paralelos às beiras, por razões físicas ou de circulação, o que veio a ser o modelo de expansão da povoação florianense.

Foram também fatores aceleradores do seu crescimento as atividades comerciais. O comércio de abastecimento de produtos manufaturados centralizava-se na cidade, assim como a concentração dos produtos oriundos dos municípios do espaço dos balseiros e/ou d'águas vermelhas, tais como Santa Filomena, Alto Parnaíba(MA) Benedito Leite (MA), Uruçuí, Ribeiro Gonçalves e Guadalupe³⁶⁶ e aqueles oriundos da importação. Ao lado da atividade comercial estabeleceram-se usinas de beneficiamento de arroz e algodão e fábricas de óleos vegetais e de calçados. Em resumo, a navegação a vapor no rio Parnaíba e a construção da Rodovia Br-24 foram as molas propulsoras para acelerar sua expansão. Atualmente a cidade de Floriano é uma das maiores cidades no vale do rio Parnaíba, afora a capital e Parnaíba. Ela é margeada de um lado pelo rio Parnaíba e de outro, pela rodovia Br-24 que forma o anel viário que a circunda, fato este, por si só, faz dela uma cidade-beira por excelência.

³⁶⁶ Os principais produtos agrícolas reunidos em Floriano eram arroz, algodão, farinha de mandioca, além de babaçu, couros de boi, peles de cabras e peles silvestres etc.

Vale enfatizarmos que a cidade de Florianópolis surgiu definindo um urbano original sobre linhas arquiteturais tradicionais se ajustando sobre as ondulações das beiras que sublinham o acompanhamento das suas linhas. Ela conservou uma vocação essencial conservando seus antigos traçados e delineando outras beiras. Esta forte inclinação se conservou, numa retidão das quais as ordens dos prédios dão a impressão de majestade dentro do rigor. De fato, a cidade-beira, uma vez com suas casas plantadas à beira-rio em um alinhamento, quase sempre compacto, rompido aqui e ali pelas fendas de alguns quintais, se pressente de outras beiras que vão rasgar/rasgam o espaço. E a cidade, por sua vez, com a tendência de caminhar em busca das novas beiras, frequentemente volta-se as costas ao rio seguindo aquelas que lhe fazem/farão crescer. Eis, então, a característica da cidade-beira Florianópolis, que após se constituir a beira-rio se alongou progressivamente deste centro a fim de aproximar-se de outras instalações utilitárias e/ou de facilidades, ou seja, novas beiras tais como, campos de pouso, estradas, rodovias, etc. Lewis Mumford (1964, p.14) diz que “...durante gerações os cidadãos sofreram as conseqüências deste uso de uma facilidade sórdida”.

Para Kohlsdorf (1996, p.164) “...toda totalidade é uma combinação de outras totalidades menores, mas que, antes de ser uma simples soma é uma síntese delas”. Transpondo tal conceito à forma da cidade de Florianópolis, os atributos de suas partes e das relações miram seu traçado geral que nada tem de absoluto, num terreno íngreme de configurações imprecisas. Quanto às construções percebemos certa regularidade nos detalhes. Vimos detalhes semelhantes, como janelas do mesmo tipo, eram as meias-janelas conhecidas ali por “rótula”, criando uma ornamentação quase monótona. Vimos, também, a introdução de outros elementos que juntos formaram o estilo eclético local. Os edifícios que margeavam as ruas do passado, e principalmente à beira-rio Parnaíba ainda estão lá em sua maioria, criando certa intimidade e familiaridade com o passado. Ao fitarmos seus detalhes arquitetônicos desenvolvíamos um sentimento de estética urbana e suas composições pareceu-nos refletirem um sentimento próprio, de equilíbrio e medida. Às vezes parecia ser grandioso, íntimo, outro parecia preservar o histórico, outro induzir à inovação. Apreciamos sua estética, naturalmente em toda sua simplicidade, pela beleza dos edifícios e de sua associação uns com os outros, pela majestade das vistas, pelo uso de ornamentações e generosa provisão dos comércios, e pela singularidade do seu mais importante recurso natural, o rio Parnaíba. Ficamos embevecidos em todos os detalhes.

Em nossa visita *in loco*, quisemos também sentir qual a sentimentalidade que os florianenses dispensavam/dispensam ao seu mais importante recurso natural, o rio Parnaíba.

Os depoimentos colhidos estavam cheio de conteúdo humano e de qualquer sentimento capaz de identificar o personagem. As revelações – algumas surpreendentes – e suas reflexões sobre o rio e todo o movimento nos despertaram interesse. Estimulamos nossos depoentes (entrevistados) a falarem sobre o que o rio representava para eles. Com fulgor demonstraram sentimentos de apego, apreço e carinho num afincio que denotou a mais alta significação emocional e simbólica. Sr. Filadélfio Freire de Castro³⁶⁷ atribui ao rio Parnaíba os sentimentos de paternidade. “Eu acho que os florianenses tem com o Parnaíba o que o filho tem para um pai dileto, porque o Parnaíba é para nossa cidade, para seus filhos não só uma riqueza da natureza que nós recebemos como também motivo de grandes conquistas culturais...”. O Professor Luis Paulo Lopes³⁶⁸ enfatizou um sentimento de apego da comunidade florianense ao rio que perpetuou no tempo dizendo “o povo que nasceu aqui tem verdadeira loucura por esse rio Parnaíba. É a única cidade que o pessoal frequênta a área do rio a beira-rio, vive na beira-rio, tudo de Floriano é concentrado na beira-rio é o ponto mais destacado, tudo que há em Floriano é na beira-rio”. Ele atribui este sentimento ao que o rio Parnaíba representou/representa à cidade. “O rio tem significado muito importante, ele é uma fonte de vida, foi centro de navegação e é uma ligação de Floriano com o outro Estado... E a gente tem uma ligação muito estreita com o rio, as pessoas gostam muito do rio [...] tudo é em torno dele”. E resume “o rio tem um chamamento, um apelo enorme em cima de nós florianenses”. “É apego ao rio”.



Figura 42 - Foto de barcas e florianenses em sua freqüentação cotidiana de lazer no porto fluvial da cidade-beira Floriano em meados das primeiras décadas do século XX. Refotografada por Gercinair Silvério Gandara. Calibrada por Giorgio Richard Nunes Silvério: Fonte Espaço Cultural Laboratório Sobral. Floriano-PI

³⁶⁷ cf. nota 302 desta tese

³⁶⁸ cf. nota 185 desta tese.

Jose Bruno dos Santos³⁶⁹ lembrou a ligação da comunidade com o rio Parnaíba e atribui um sentimento de amor da cidade para com o rio.

... a gente tomava banho mesmo era no rio [...] naquele tempo você pegava a toalha ou não, ia com toalha coisa nenhuma e tomava banho no rio Parnaíba ainda era nu filha, não tinha esse negócio de calção nessa época não. Era nu, as mulheres pra um lado e os homens pro outro.[...] No período de verão era norma a gente ir tomar banho no rio Parnaíba. [...] Mas isso era a cidade todinha, a cidade todinha tava lá tomando banho lá na beira do rio Parnaíba. [...] Filha o que o povo da cidade tem pelo rio é amor mesmo...

Oportunamente, na cidade de Floriano, à beira-rio Parnaíba, num estabelecimento denominado “Recanto do Pedim” informalmente conversávamos com os florianenses, (Zilma, Marcelo Guimarães, o Sr. Pedro e sua esposa Doxinha),³⁷⁰ quando então passaram a falar da ligação e dos sentimentos que a cidade e os florianenses mantiveram/mantém com o rio Parnaíba.

Das cidades ribeirinhas do Piauí eu acredito que Floriano é uma das mais, se não a mais, a gente sabe que Teresina cresceu é uma cidade grande e ela vai se distanciando do rio, e Floriano não, ela permanece com essa cultura, com essa ligação, porque você vê que a gente ainda tem o hábito de que se vai se divertir vai pra beira do rio. Então essa parte assim da ligação das pessoas com o rio eu acho que no Piauí é uma das cidades que tem mais ligação com o rio Parnaíba é Floriano. Em Amarante a gente também nota essa cultura, mas não vê falar muito. Então é uma cidade que teve muita ligação com o rio, toda a vida e continua, permanece a muito tempo isso vem e segue acho que é uma das cidades mesmo que o rio é mais presente.

A jactância com que os cidadãos falaram do rio pareceu mesmo, que ele possuía o espírito da vida. O sentimento, assim como, seus vínculos históricos foi possível percebê-los na participação e na pertença do cotidiano urbano, bem como no cotidiano de vida individual em relação ao rio. Percebemos relações estáveis, persistentes e muitas vezes insistentes de convivência para com o rio. Notamos que em seu cotidiano urbano a comunidade parecia querer fazer um retorno à encenação da identidade, a re-criação do eu no mundo da comunidade beiradeira. Ali, os produtos abstratos ou simbólicos podem ser percebidos quando se vai à beira-rio.³⁷¹ Para além do convencional, as relações sociais da cidade, hoje, se dão na beira do rio. Justamente naquela primeira rua do núcleo inicial que ficou conhecida como Pau D’água. Esta rua pareceu-nos destinada ao lazer, às festividades uma vez que abrigou, na Floriano inicial, “bodegas” para as diversões freqüentadas pelas “gentes do rio”. Seu papel supera o de suporte de atividades, não é rígida e neutra, mas capaz de oferecer possibilidades à realização de práticas culturais, uma vez que, trata-se de

³⁶⁹ cf. nota 336 desta tese.

³⁷⁰ Zilma, Marcelo Guimarães, o Sr. Pedro e sua esposa Doxinha. Depoimentos colhido em Floriano no “Recanto do Pedim” em 27.06.2006. Fita cassete 60 min.

³⁷¹ Na nossa estada na cidade de Floriano, quando da pesquisa de campo, pudemos presenciar estes momentos. Na copa de 2006, as comemorações se faziam na Avenida Beira Rio. Vinham pessoas, indistintamente, de todas as idades e de todos os quadrantes da atual Floriano.

um espaço social. Sabemos que o espaço social é o lugar por excelência, da eficácia simbólica que exerce sinais capazes de produzir coisas sociais. Conforme Bourdieu (2000, p.144) “o espaço social e as diferenças que nele se desenham espontaneamente tende a funcionar simbolicamente como espaços dos estilos de vida”. Grifo nosso Sua natureza social implica que seja no espaço cidade, necessariamente histórica. No sentido de marco temporal, geográfico e cultural essa rua é espaço concreto, com qualidades físicas histórica em convivência com seus atributos sociais. Encontra-se em permanente transformação por causa de sua natureza social inata. É necessário entendê-la em consonância ao desenvolvimento histórico citadino, marco dentro do qual interagem, através do tempo, conforme a maneira com que os cidadãos ali se relacionam em diferentes momentos. Portanto, ela é em si mesma depositária de história. Na verdade, são duas faces da mesma moeda, ou seja, a rua Beira Rio é o aspecto socio-estrutural da cidade no tempo e no espaço e o rio Parnaíba é o símbolo representado no seu afluir aplainado e imponente. Ele é paisagem, matéria e espírito, imaginação e criação, vida e sonho: paisagem de encontros com a vida, com os outros e com nós mesmos. Dessa forma, a rua e o rio têm por fim a si mesmos e não há muito que explicar, além do fato de que, nesta rua estão presentes os encontros e as obras humanas.

Em relação às cidades-beira-rio Parnaíba como um todo, Teresina, Floriano e Parnaíba tiveram relações com a sociedade beiradeira no seu conjunto, com suas composições e funcionamentos, com seus elementos constituintes, com suas histórias. Como se vê na projeção cartográfica abaixo, ambas instalou-se à beira-rio Parnaíba, e se nos apresentaram como cidades-beira por excelência com seus portos fluviais e/ou marítimo, atividades comerciais etc.. A capital Teresina pode ser considerada como o motor que impulsionou, antecipou, sugeriu e condicionou mudanças sociais. Ela, como já dissemos, ao longo desta tese, prestou-se à comunhão quotidiana das relações socioeconômicas. Serviu de porto fluvial e de entreposto comercial. Abrigou empresas comerciais, de importação/exportação e de navegação a vapor.

Floriano se situa num meio termo, a meio caminho entre aquilo que chamamos “espaço d’águas dos marinheiros do mar e/ou espaço d’águas salgadas” e aquele que denominamos “espaço d’águas dos balseiros e/ou d’águas vermelhas”. Ela se impõe. Ali no espaço d’águas dos marinheiros do rio e/ou d’águas doces é transcendente na aparência. Ela persuade, o que completa seu poder e que se torna evidente através e na imediatez. Ela é uma mediação entre as mediações. Sustenta relações de produção, aliás é o lugar de sua reprodução. Contida, ela se sustenta, se encarna, se projeta sobre o lugar. Floriano se

inscreve na história da navegação a vapor e na do próprio rio Parnaíba em sua consolidação como rio de integração comercial. Nela se escreve estas histórias como texto num contexto mais amplo e inapreensível.

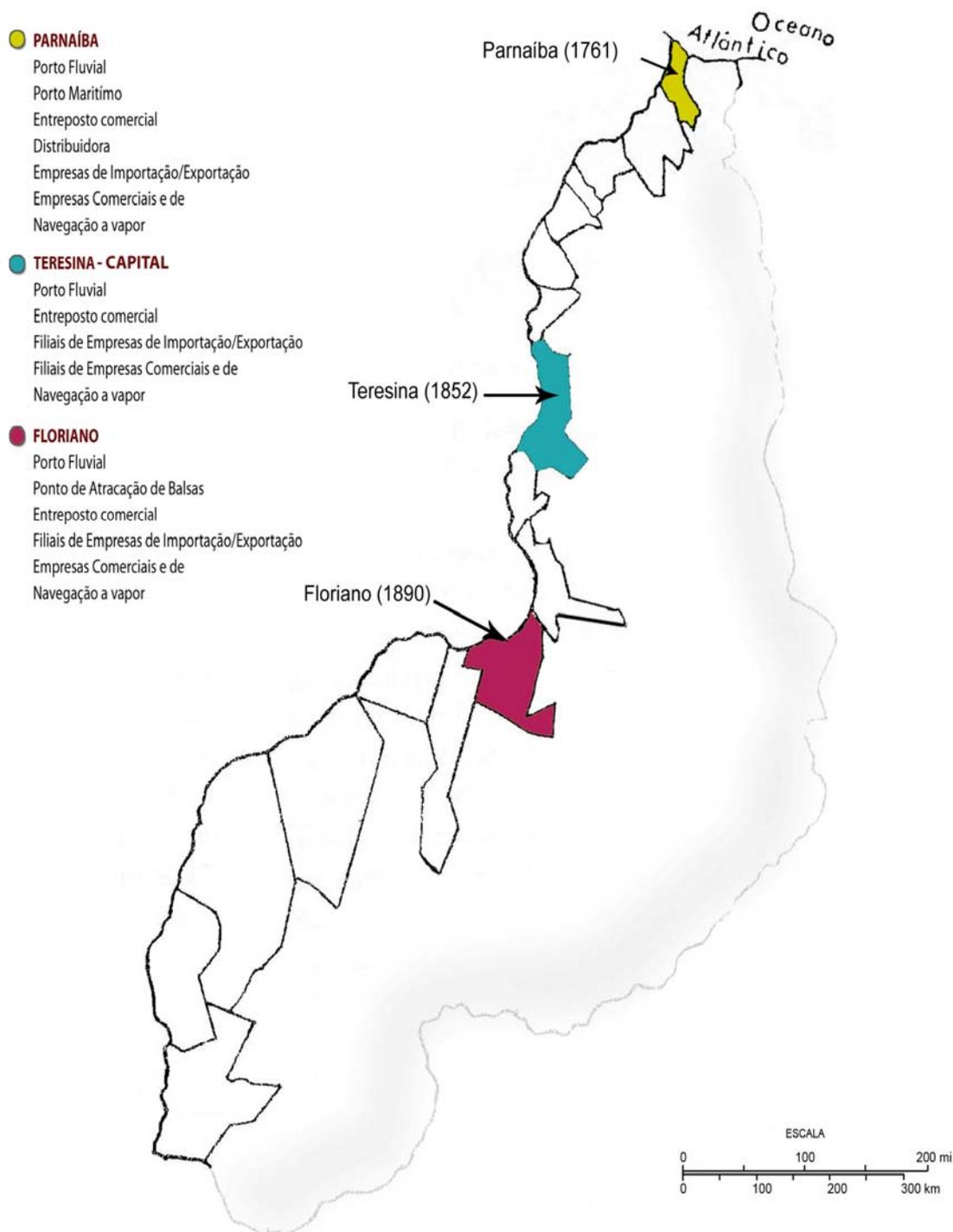


Figura 43 - Trabalho de adaptação do traçado do rio Parnaíba apresentando as cidades-beira Parnaíba, Floriano e Teresina (capital). Adaptado por Gercinair Silvério Gandara a partir do traçado original publicado por FERREIRA, Jurandir Pires. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros Conselho Nacional de Geografia e Nacional de Estatística. Janeiro de 1958. Desenvolvimento visual: Giorgio Richard Nunes Silvério

Já a cidade-beira Parnaíba é obra, a ser associada mais como obra de arte do que como simples produto material. Nela há produção e reprodução das relações sociais mais, talvez, do que uma produção de objetos. Ela é a obra de uma ou mais histórias. Animada, dominada por comerciantes, essa cidade foi obra deles. Eles a amavam e a ornamentava tal como uma obra de arte. Houve na cidade produção de relações sociais em dimensões transnacionais assim como de conhecimento, e bem entendido, produção/reprodução de bens materiais. Produzir, neste sentido, é criar. Assim sendo, não poderíamos separá-la nem daquilo que a contém, nem daquilo que ela contém, pois ela projeta formas e estruturas mentais e sociais. Ela ordena, ela estipula. Mais ainda, ela se dissimula sem se descobrir. Na luz da sua história entre as fissuras do espaço-tempo a cidade foi ao mesmo tempo o local e o meio, captador e distribuidor, dos quais os mais importantes foram a generalização das trocas comerciais (importação/exportação) que não se desenrolariam por todo o vale sem tê-la como mediadora específica. Esta cidade não poderia ser compreendida sem as atividades oriundas das relações comerciais e das comunicações. Parafraseando Giulio Carlo Argan (1998, p.235), é então que a cidade sofre uma transformação bem mais profunda, embora menos visível, ou seja, a cidade deixa de ser lugar de abrigo, proteção, refúgio e torna-se aparato da comunicação: comunicação no sentido de deslocamento e de relação, mas também no sentido de transmissão de determinados conteúdos urbanos. Sabemos que a cidade-beira Parnaíba era um lugar de comércio, ponto de impactos e de encontros, alavanca das relações internacionais, portanto, o teatro da transnacionalidade.

CAPÍTULO 04: O Comércio e Navegação a Vapor no Balanço das Águas Parnaibanas,

Parnaíba
Você sabe viver negociando
Vendendo e dominando.
(“Terra cabocla”. Almanaque da Parnaíba, 1998)

Foi a navegação a vapor quem fez florescer o comércio na beira-rio Parnaíba, iniciando-se com a desobstrução e melhoramento do rio e com obras civis em alguns portos fluviais ao longo de suas beiras. Paulatinamente o rio Parnaíba ia se transformando no principal eixo econômico, enquanto a cidade de Parnaíba se consolidava como o principal centro comercial piauiense. O rio Parnaíba era uma via de transporte eficiente que além de navegável em quase todo seu curso, corria/corre ao lado de toda a área produtora. Por tudo isso as cidades que se encontravam ou surgiram às suas beiras viveram época de intensa atividade comercial. Em razão deste processo foi fundada a Companhia de Navegação, e ao final do século XIX as cidades de Parnaíba e Teresina estavam consolidadas como os principais entrepostos comerciais, começando a retirar o Piauí da dependência maranhense por meio de Caxias-MA. Foi a navegação a vapor que também consolidou a cidade de Amarante fundada em 1871 e levou o desenvolvimento a antiga Vila Colônia (Floriano) consolidando-as, também, como entreposto comercial. Por fim, a navegação a vapor desempenhou um papel essencial, tanto na vida social como na estruturação do espaço, uma vez que obedeceu a regras de concentração e de permanências. Foi por meio dela que se engendrou uma lógica de produção/troca/consumo e aqueles lugares beira-rio adquiriram significados. Na relatividade espaço-tempo, o lugar tornou-se efêmero, mas revelou-se também uma enorme riqueza de expressão na multiplicidade das formas, das práticas e das suas significações. O projeto quis enquadrar na ordem inexorável da política econômica brasileira o emaranhado e a dispersão dos caminhos piauienses, a casualidade das paradas, a assimetria do percurso num esquema que se tornou o esboço de um estatuto de vida.

Num feliz “conluio” de circunstâncias o Piauí se inseria no mercado das importações/exportações. Vale dizer que as atividades comerciais do Piauí inicialmente, ainda no período colonial, fora essencialmente exportadora. Era uma economia impulsionada pelo comércio de gado. Segundo Santana (1964, p.37) “numa primeira fase da economia piauiense tudo emanava do curral, inclusive o comércio e as finanças”.³⁷² No século XVIII surgiram as charqueadas na cidade de Parnaíba que fornecia para outras plagas através do mar, mas não se estabilizou como indústria consistente. Dera tão somente alento a

³⁷² A colonização do Piauí foi fruto da criação de gado.

economia, pois não se constituíram em impulso bastante forte para assegurar a implantação de uma indústria sólida. “A procura não era suficientemente ampla, nem bastante firme, para permitir continuidade de seus empreendimentos”. (SANTANA: 1964, p.37) De um modo ou de outro vale ressaltar conforme as Cartas de 15 e 16.02.1781 da Junta Governativa a Dom Antonio Sales e Noronha³⁷³ que no Porto das Barcas (Parnaíba) exportavam-se “couros em cabelo, solas e atanados. Transportam anualmente para outros diferentes portos ao número de trinta até trinta e dois mil couros e de solas quatro mil meios... Pelo porto de Parnaíba saía cerca de quarto do gado exportado e havia suficiente número de negociantes de bons fundos”.

De fato em princípios do século XIX nota-se uma multiplicação dos rebanhos. Persistia a pecuária como fonte principal de riqueza do Estado. Assim a economia piauiense girava em torno do gado, atividade que desconhecia problemas de transporte. Durante o período imperial as alterações da economia piauienses foram lentas. Por volta de 1815 as atividades agrícolas começaram apresentar algumas diversificações, surgindo produtos como fonte alternativa de renda monetária aos produtos da pecuária bovina, destacando-se o algodão, cuja cultura, no decorrer do século adquiriu caráter comercial internacional.

O Piauí, parafraseando Celso Furtado, participou do mercado mundial, inicialmente com o gado, o algodão, secundariamente arroz, e, depois, com borracha de maniçoba, seguindo-se a cera da carnaúba, mais tarde o babaçu. (FURTADO: 1959, p.95).

A exportação do algodão piauiense começou segundo Santana (1964), em 1815, ano em que se fizeram as primeiras exportações de algodão pelo porto da Parnaíba. A partir desse ano as exportações foram crescendo de modo que, em 1851, eram bastante avultadas. [...] Em 1846 a província já produzia bastante algodão, exportando-o para o estrangeiro. (SANTANA: 1964, p.73-74). Para Barbosa “o comércio do algodão, iniciado em 1815, (1978, p.69), quando se fizeram as primeiras exportações pelo porto de Parnaíba, prometia maior oportunidade econômica com vistas ao comércio internacional...”. Assim sendo, pecuária e agricultura aparecem juntas nas interpretações sobre a economia piauiense. Foi neste ano que se fizeram as primeiras exportações de algodão pelo porto de Parnaíba. E na cidade de Parnaíba juntamente com a criação da Alfândega foi autorizada a criação da Inspeção do Algodão visando facilitar o embarque desse produto à época. Era o algodão

³⁷³ Cartas de 15 e 16.02.1781 da Junta Governativa a Dom Antonio Sales e Noronha. Livro 23, p.92-93v. Arquivo Público do Piauí.

considerado cultura de importância e o principal ramo da agricultura do Piauí e o rio Parnaíba era a via de seu escoamento, portanto já se constituía num rio de integração comercial com vocação internacional. Isto se verifica por meio do relatório do Presidente da Província de 11.07.1846 e de 03.07.1851 onde se lê, “na Vila Poti construíam barcos para conduzir o produto (algodão) pelo Parnaíba, pois a Casa Inglesa comprava-o pelo mesmo preço do Maranhão”. Conforme Santana (1964, p.74), “os lucros obtidos com a exportação do algodão serviam para pagar as compras feitas no estrangeiro de mercadorias de consumo e outros bens”. Outra referência é a do francês Paul Wale (1912), que no estudo “Êtats de Piauhy et de Maranhão” assim se refere:

O Piauí continuará exportando algodão bruto, tanto para a Inglaterra como para as manufaturas do sul do país. Entretanto, outro produto assumirá o primeiro plano, de modo a permanecer o Estado participando do comércio mundial. Trata-se da borracha. Como no caso do algodão, em posição secundária. (WALLE: 1912, p.16-17). Grifos nossos

Depois de 1840, sobretudo a partir do Conselho de Estado, na medida em que se consolidava o ‘poder pessoal’ do Imperador, o Piauí voltava-se para o comércio mundial. Isso pode ser constatado em diversos documentos oficiais e periódicos, também em diversos autores, entre eles, Santana que assim se referiu,

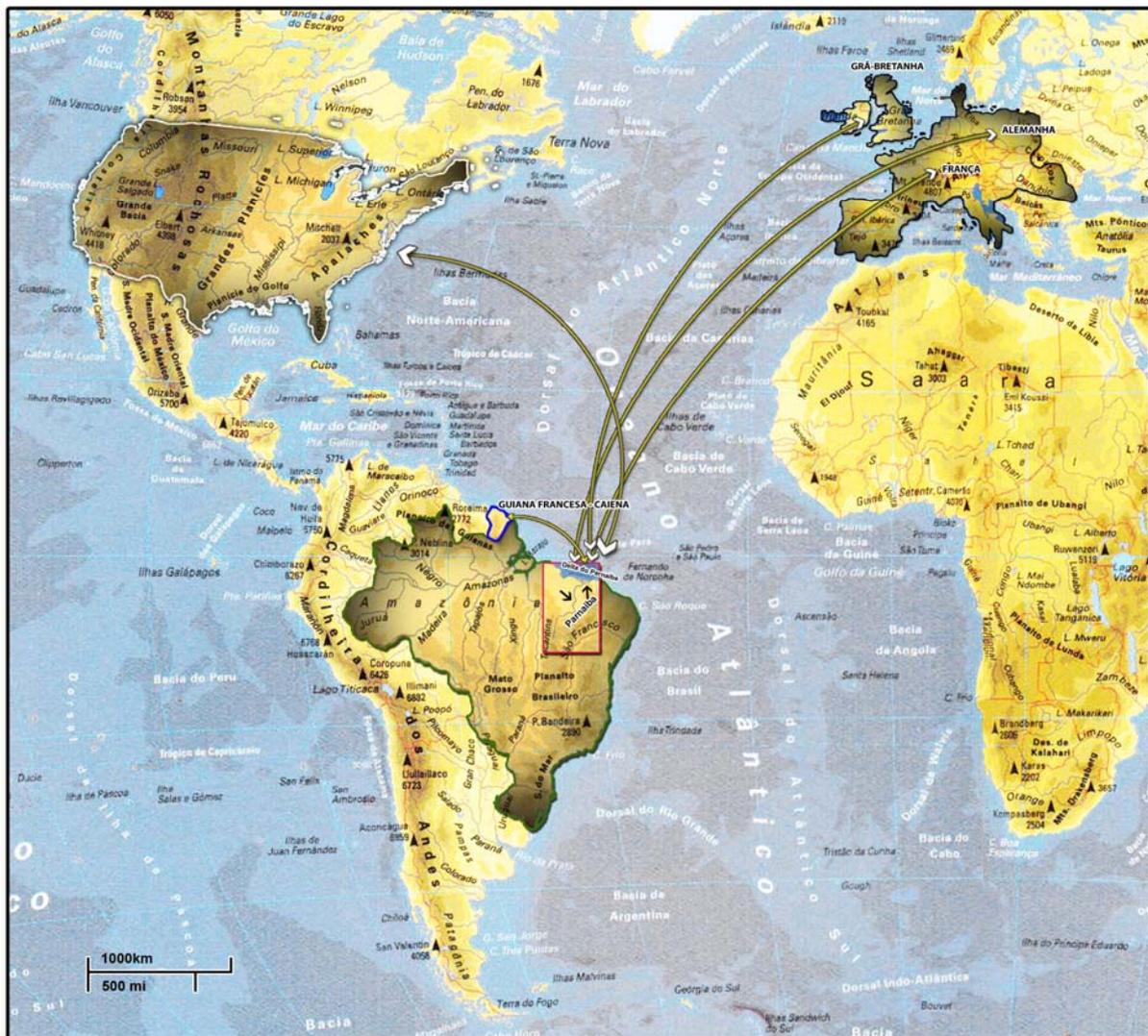
...em 1845 institucionalizava-se o poder no Piauí. [...] Participando o Piauí do comércio mundial, a exigir um porto e começando a pensar objetivamente no aproveitamento do Parnaíba para o escoamento de sua produção, operou-se a mudança da capital para as margens do rio Parnaíba. (SANTANA: 1965, p. 40).

A pecuária apareceu como a primeira fonte de riqueza no relatório do presidente da Província de 02.07.1857. E no de 16.05.1864 anotava-se a exportação de escravos. Já o Relatório de 28.05.1864 caracteriza o comércio da província como um todo no mesmo período.

O comércio da província é feito na maior parte pela cidade da Parnaíba, ou seja, de gêneros e mercadorias importados do estrangeiro pela Casa Inglesa aí estabelecida, ou seja, vindos do Maranhão. [...] O Piauí negocia pelo interior com a Bahia, Pernambuco, Ceará e Maranhão, e, por meio da navegação costeira, com estas duas últimas províncias. Os gados são exportados para Caiena e algodão em ramo para Liverpool. Estes dois portos compra-lhe diretamente as mercadorias. [...] Os exportadores para fora do país são três estrangeiros, dois em Parnaíba e o terceiro em Amaração. (Relatório de 28.05.1864) Grifos nossos

Notamos, contudo, que a cidade de Parnaíba (Piauí) mantinha comércio regular com o Maranhão, com o Pará, Caiena (comércio de gado), e Inglaterra (algodão principalmente). O que se pode verificar no Relatório de 27.06.1859 em que o presidente de província informava que,

...o comércio já é algum tanto avantajado, não só, porque já se faz exportação de couro, solas, algodões, etc., como são importados do Maranhão e diretamente da Inglaterra para a cidade da Parnaíba, grande quantidade de gêneros e cuja progressão é incontestavelmente confirmada pelo crescente rendimento da Alfândega. (RELATÓRIO de 27.06.1859)



Rio Parnaíba - PI / Brasil				
PAÍSES IMPORTADORES DOS PRODUTOS PIAUHYENSE				
GUIANA FRANCESA	GRÃ-BRETANHA	FRANÇA	ALEMANHA	ESTADOS UNIDOS

Figura 44 - Trabalho de adaptação a partir do Mapa Mundi . Destaque: países importadores dos produtos piauyenses. Publicado no Grande Atlas Universal Mundo. Goiânia: editorial Sol90, 2005. Distribuído pelo Jornal O Popular p.12. -13 Adaptado por Gercinair Silvério Gandara. Desenvolvimento visual: Giorgio Richard N. Silvério.

Segundo Santana, “em 1864, a alta do algodão nas praças comerciais fez com que os agricultores se ativassem”. (SANTANA: 2001, p.88). E Franklin Américo de Menezes Dória, presidente da Província, em julho de 1864, admitia que a Praça do Piauí “triunfasse da sujeição em que se achava com a Praça do Maranhão e complementa apesar da escassez de capital e da frieza de espírito de associação”. Informava, ainda, que o Piauí já não negociava tão somente, pelo interior, com a Bahia, Pernambuco, Ceará e Maranhão, e, por meio da navegação costeira negociava com estas duas últimas Províncias, mas que os gados eram exportados também para Caiena e o algodão em rama para Liverpool. Estes dois portos compravam-lhe diretamente as mercadorias. Segundo ele, “os exportadores para fora

do país mais notáveis, senão únicos, eram três estrangeiros, dois em Parnaíba e o terceiro em Amaração”. A principal exportação que se fazia, então, pela cidade de Parnaíba era a do algodão para a Inglaterra e o Maranhão e couro, chifres, tatajiba³⁷⁴ e até mesmo café pilado para a Inglaterra, e em seguida, vinha a de animais vivos para Caiena. Este comércio era efetuado por

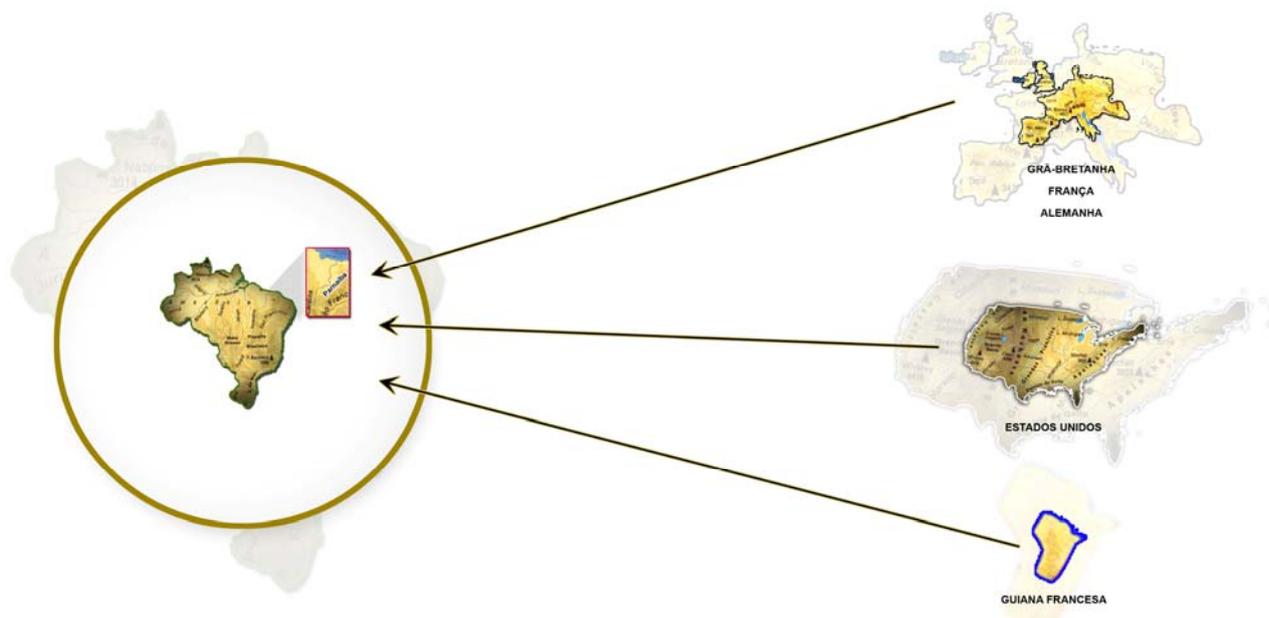
um agente do contratante com o Governo Francês em Caiena, estabelecido na povoação do porto de Amaração para o fornecimento dos emigrantes e prisioneiros do mesmo Governo, e sua conta, nas possessões das Guianas Francesas, cuja exportação orça por cinco cabeças anualmente. [...] Para a Guiana Francesa vendiam-se, ainda, carneiros, porcos, mulas, cavalos em pequena escala. Para a Inglaterra vendia-se couro, chifres, tatajiba e até mesmo café pilado, certamente vindo Ceará, e para o Maranhão vendia animais vivos, carne salgada, couros, fumo e já figurava também a cera da carnaúba. Do Pará comprava-nos sola”. (Relatório do Inspetor da Alfândega de Parnaíba, de 15.03.1866 p.11v.) Grifos nossos.

O relatório da Alfândega de Parnaíba ao inspetor da Tesouraria do Piauí de 14.02.1855 nos informa sobre a presença estrangeira no Piauí. “... com o aparecimento aqui da casa comercial do inglês Willer & Cia., tem o comércio externo e conseqüentemente o interno tido algum desenvolvimento e promete maiores vantagens para o futuro...”. Em 1866 tinha toda Província do Piauí “413 casas comerciais, das quais 22 eram de portugueses, 03 de negociantes de outras nacionalidades”. Pouco depois se modificavam respectivamente esses números para “401. 28 e 08”.³⁷⁵ Pelos quadros que acompanham este relatório vimos que vendiam produtos estrangeiros, tais como, piano, mobílias, artigos de armarinho e moda, bebidas, medicamentos entre outros.³⁷⁶ Importavam diretamente da Inglaterra e da Alemanha armas e munições, tecidos e roupas feitas, calçados, chapéus, louças, talheres, azeite, manteiga, queijos, presuntos, massas alimentícias, farinha de trigo, medicamentos, sabão, ferragens, tintas, artigos de armarinho, moda, escritório entre outros. Da Guiana Francesa vinham louças, espelhos, conservas alimentícias, manteiga, farinha de trigo, e diretamente da França, medicamentos, vinho, charutos, peixe em conserva, cigarros, banha de porco, entre outros. Vide trabalho de adaptação a partir do Mapa Mundi destacando os países exportadores e produtos importados pelo Piauí.

³⁷⁴ Tatajiba: s.f. (bot.) (bras.) Planta (*Bagassa guianensis*, Aubl.) da família dos moráceas, também chamada tatajuba e tataúba. HOUAISS, Antônio e VILLAR, Mauro de Salles. Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa. Elaborado no Instituto Antonio Houaiss de Lexicografia e Banco de Dados da Língua Portuguesa S/C Ltda. - Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

³⁷⁵ Relatório do Inspetor da Alfândega de Parnaíba, de 15.03.1866, p.22.

³⁷⁶ Sobre essas importações e exportações ver Relatório Inspetor da Alfândega de Parnaíba e o Relatório de Adelino Antonio de Luna Freire de 09.09.1867 e Odilon Nunes. Pesquisas para a História do Piauí, Vol. IV, 1972.



PRODUTOS IMPORTADOS PELO PIAUHY

DA INGLATERRA E DA ALEMANHA: armas, munições, tecidos, roupas feitas, calçados, chapéus, louças, talheres, azeite, manteiga, queijos, presuntos, massas alimentícias, farinha de trigo, medicamentos, sabão, ferragens, tintas, artigos de armarinho, moda, escritório entre outros.
DA GUIANA FRANCESA: louças, conservas alimentícias, manteiga, farinha de trigo, entre outros.
DIRETAMENTE DA FRANÇA: medicamentos, vinhos, charutos, peixe em conserva, cigarros, banha de porco, mobílias, artigos de armarinho, moda, entre outros.
DOS ESTADOS UNIDOS: produtos manufaturados, motores, ferragens, óleos lubrificantes, querosene, entre outros.

Figura 45 - Trabalho de adaptação a partir do Mapa Mundi. Destaque: Representação dos países exportadores e produtos importados pelo Piauí, Publicado no Grande Atlas Universal Mundo. Goiânia: editorial Sol90, 2005. Distribuído pelo Jornal O Popular p.12-13. Adaptado por Gercinair Silvério Gandara. Desenvolvimento visual: Giorgio Richard Nunes Silvério.

Já no relatório de 01.07.1871 o presidente Manuel do Rego Barros Sousa Leão registra que o “Piauí cultiva mandioca, fumo, arroz, milho, cana, cultura cujo produto mal chega para o consumo local. Em verdade, exporta apenas o algodão, pois o fumo e a aguardente, só ocasionalmente, e em pequena quantidade”. Neste relatório de modo a dimensionar a importância do comércio piauiense traçou um panorama de toda a Província dizendo que “existiam 401 casas de negócios, compreendendo 04 grandes armazéns de fazenda, 188 lojas de fazendas a retalho, 69 tabernas e quitandas, 07 boticas, 133 estabelecimentos diversos”. Dos quais especificou “28 pertencem a portugueses, 8 a súditos de diversas nações, e 365 a brasileiros”.³⁷⁷

E Pedro Afonso Ferreira em ofício de 21.01.1873 ao Ministro da Agricultura e Comércio dá informações sobre os produtos cultivados na Província e descreve a “penúria dos estabelecimentos rurais” como ele próprio diz. Parafraseando Odilon Nunes (1972) este presidente traceja um viço quadro da estagnação econômica do Piauí no decênio de 70. E

³⁷⁷ Estão isentos de imposto 32, 293 pagam impostos 128\$800, 46 pagam 20\$000, 10 pagam 30\$000, 17 pagam 40\$000 e 3 pagam 80\$000”. Relatório de 01.07.1871 do presidente Manuel do Rego B. Sousa Leão.

conforme informações³⁷⁸ dadas ao governo imperial em 02.01.1873, o algodão, no Piauí de 1872, constituía uma grande cultura, principalmente no município de Amarante, seu maior produtor, cuja exportação anual calculava-se em dez mil arrobas. Contudo, caso houvesse uma queda em qualquer das colheitas ou uma alteração no mercado externo todo o comércio sofria duras conseqüências. Situação também evidenciada no Relatório do Presidente da Província, Manuel Jose de Menezes Prado de 07.09.1886 em que diz “Por todas essas circunstâncias, se a cultura ganhava terreno e aumentava a produção, devido a sua simplicidade e pouca exigência de capitais, não atingia grau satisfatório de propriedade. [...] muitas casas comerciais faliram em virtude da má colheita do algodão”.

O Presidente Manuel Jose de Menezes Prado neste relatório acima citado informa que “apenas fazem à margem do Parnaíba algumas plantações de que se tira o necessário para o consumo da Província, e o pouco que se exporta”. O jornal “A Reforma” nº. 60 de 24.07.1888 anunciava a intenção da montagem de uma fábrica de tecidos, “por meio de uma sociedade anônima, pretende-se montar uma fábrica a vapor de fios e tecer algodão...” e o Jornal “A Época” nº. 528, ano X de 04.01.1888 noticia a “instalação da fábrica a vapor de fios e tecer algodão”. Esses periódicos citados e a edição do “A Reforma” nº. 72 de 19.11.1888 apresentaram outras atividades que apareceram na Província do Piauí tais como indústria do fabrico de sal, em pequena escala consumido na província e em pequena parte no Maranhão... O preparo do açúcar... e a fabricação de cigarros populares.

Já Coriolano de Carvalho em Mensagem a Câmara Legislativa de 01.06.1896 afirmava que “o comércio lutava com grandes dificuldades... a lavoura se estorcia nas ânsias de uma agonia contínua e cada vez mais crescente”. Diz ainda que “nada existia que assegurasse um futuro próspero e lisonjeiro. [...] Os recursos econômicos promanavam da produção agrícola e pecuária, mas um e outro nenhum progresso obtiveram”. E Arlindo Nogueira em mensagem de 01.06.1902 documentou que “a própria indústria pastoril, a base da riqueza pública e particular, era a mesma dos tempos primitivos”. Mesmo com todos estes discursos desanimadores é inegável a importância relativa da pecuária, já por nos apresentada, como a primeira fonte de riqueza e cujo comércio ainda se mantinha. Como dizia Odilon Nunes “nos primeiros decênios do século XX a pecuária ainda lidera a vida econômica do Piauí e é o principal concorrente do orçamento estadual” (NUNES: 1963, p.100). E o algodão, em estado bruto ou em pluma continuaria sendo exportado para as manufaturas do sul do país e para a Inglaterra, embora em posição secundária, uma vez que,

³⁷⁸ Informações dadas pelo presidente Pedro Afonso Ferreira sobre a Lavoura, Comercio, Indústria e Viação da Província em 02.01.1873.

outro produto se apresentaria em primeiro plano, de modo a permanecer o estado, participando do comércio mundial. Era o comércio dos produtos extrativistas que se tornava uma das fontes de dinamismo na economia piauiense. Assentou-se nos coqueirais que enfeitavam as margens dos seus grandes rios. De fato a economia piauiense dos princípios do século XX baseou-se/fixou-se à base da indústria extrativista e impulsionaram a navegação a vapor que, por sua vez, fez surgir um movimento para o norte rumo à beira-rio Parnaíba propulsando o surgimento e desenvolvimento das cidades-beira. Era o coco babaçu, a carnaúba, a maniçoba que trazia o resultado de um método tenaz. Na representação abaixo correlacionamos os países importadores e os respectivos produtos piauienses para eles exportados.

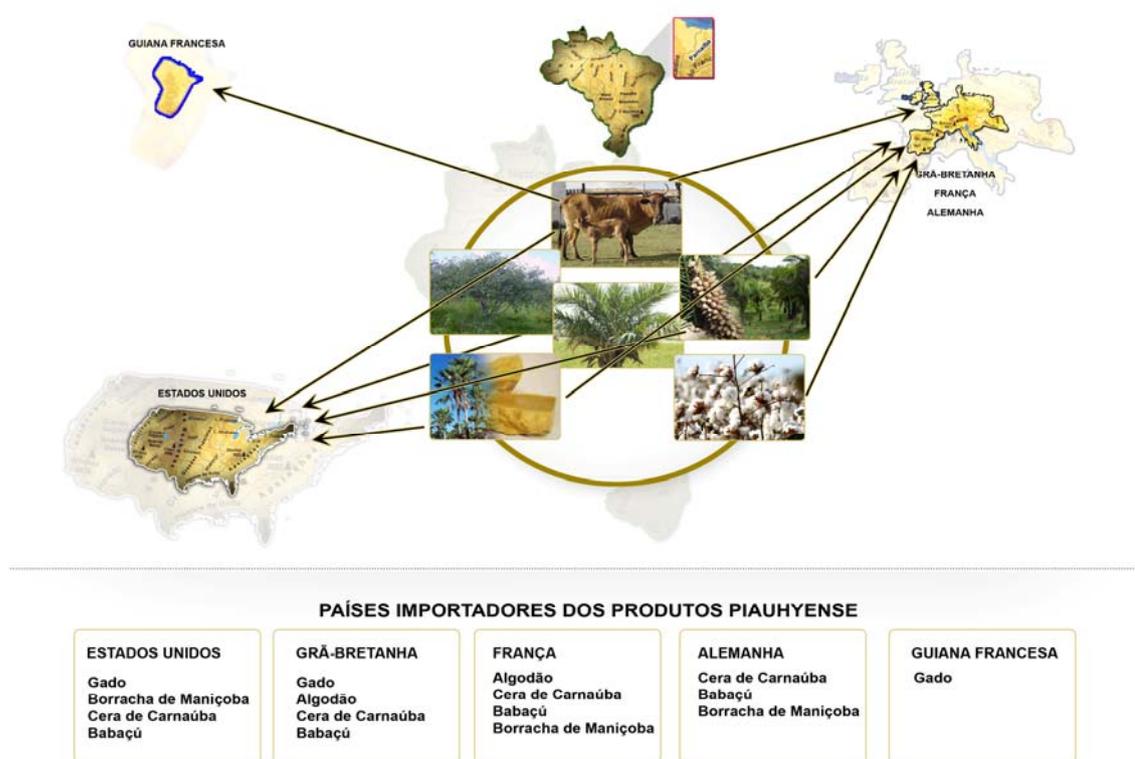


Figura 46 - Trabalho de adaptação a partir do Mapa Mundi . Destaque: Representação dos produtos exportados pelo Piauí e os respectivos países importadores. Publicado no Grande Atlas Universal Mundo. Goiânia: editorial Sol90, 2005. Distribuído pelo Jornal O Popular p.12-13.. Adaptado por Gercinair Silvério Gandara Desenvolvimento visual: Giorgio Richard N. Silvério.

Os produtos extrativistas representariam a fase de um novo período em que a dinâmica da economia passava a ser dada pelas exportações de produtos extrativos para mercados externos. Foi nas suas classificações que a vida piauiense revelou o seu ardente relampejar pondo em evidência o irreduzível resíduo de mistério, de encanto e de euforia local. Para Tjara e Tjara Filho (1995, p.144), “...o ciclo extrativista efetivamente impulsionou a economia piauiense foi a cera de carnaúba”. Foi com o extrativismo que o rio

Parnaíba assumiu, definitivamente, o papel de estrada que unia não só duas regiões e sim, estas ao mundo.

Os documentos nos mostraram que foi por volta de 1897 que se descobriu a maniçoba para a produção da borracha. Na Mensagem encaminhada à Câmara Legislativa em 02.07.1898 pelo governador do Estado, sobre a produção da borracha de maniçoba no Piauí se colhe, talvez, as primeiras notícias sobre tal produção. Esta mensagem informa sobre a exploração da borracha em alguns municípios que “embora por processos demorados e imperfeitos, mas com profícuos resultados e sob os melhores auspícios, duas ricas variedades de borracha, estabelecendo-se desde logo, por altos preços, considerável comércio desse produto”. Já na Mensagem à Câmara Legislativa de 01.07.1899 propunham encarar com decisão o assunto, “diligenciando no sentido de promover a exploração da magnífica indústria, e ativá-la por meio de uma propaganda enérgica, visando ao seu aperfeiçoamento”. Enfatizou sobre a insuficiência de braços, que anteriormente concorrera para a “decadência da agricultura e da indústria pastoril, por causa da vertiginosa emigração para as regiões da Amazônia... tendia a desaparecer com a exploração, em escala considerável, dessa nova indústria, que marcava fase promissora para o depauperado comércio piauiense”. E na Mensagem à Câmara Legislativa de 01.06.1900 diz que o governo se preocupava com as “medidas garantidoras de uma boa arrecadação, quer estabelecendo uma pauta uniforme, quer aumentando a taxa”.

Entre outras medidas, a lei n 2.543 determinou a “concessão de prêmios a usinas de refinação e fabricação de artefatos de borracha que se estabelecessem no Piauí”. A produção da borracha de maniçoba configurou como uma das principais fontes de receita do início do século XX. Os maiores maniçobais piauienses se encontravam em terras devolutas, cuja alienação ou arrendamento o governo julgava de grande necessidade, como meio de evitar a sua extinção. Conforme Mensagem à Câmara Legislativa, de 01.07.1902, “em 1902, a produção de borracha, apesar da devastação praticada nas matas pelos que se dedicavam a sua extração, de modo a esgotar as árvores, matando-as aos milhares, apresentava-se como uma das principais fontes de receita...”. Em mensagem a Câmara Legislativa de 01.06.1903 o governo, de então, se mostrava otimista. Expressou esperanças dizendo,

podemos sobranceiros encarar o futuro e considerar definitivamente firmada a nossa autonomia no seio da federação brasileira. [...] a borracha no momento em que o gado desvaloriza... representa uma nova era de prosperidade e de esperanças. Capitais e braços se aplicarão a produção da borracha extraída da maniçoba, reanimando o comércio e vivificando as outras indústrias. (Mensagem a câmara Legislativa de 01.06.1903) Grifos nossos

Pode-se avaliar a importância da maniçoba pelos projetos que possibilitou, tais como o arrendamento de terras devolutas para o cultivo da planta e, ao mesmo tempo a conservação das já existentes, ou seja, as nativas. A título de exemplo podemos mencionar o projeto que se encontra no Relatório do Secretário de Fazenda ao governo do Estado de 10.05.1909 onde se lê:

Por decreto nº. 399 de 20 de janeiro último foi concedido a Hanson Woodruff o arrendamento por quarenta anos de um milhão de hectares de terras devolutas do Estado mediante o preço de 20 réis por hectare, a fim de plantar e cultivar no mínimo cem mil pés de maniçoba, conservar as árvores desta planta, já existentes, desenvolver a exploração racional do algodão e das fibras vegetais; empregar os processos mais adiantados de cultura e os aparelhos agrícolas mais aperfeiçoados na lavoura; desenvolver em larga escala a cultura de cereais; manter postos e fazer observações nos principais postos de exploração; desenvolver as formas mais convenientes à exploração de madeira de lei, árvores da borracha, fibras, carnaubeiras, jazidas minerais, produtos vegetais etc.”. (Relatório do Secretário de Fazenda ao governo do Estado. Teresina, 10.05.1909)

Santana (1964) sobre a exportação da borracha de maniçoba nos primeiros anos do século XX, afirmou que “se as outras receitas se conservaram estacionárias ou sofria profunda depressão, avultava-se a da exportação da borracha de maniçoba”.³⁷⁹ (SANTANA: 1964, p.78). Isso, por si só, mostra o crescente volume da comercialização do estado. Ativamente empolgados com a borracha, Arlindo Nogueira, em mensagem a Câmara Legislativa anunciava, que “era próspera a condição financeira do estado”. Já pelas mensagens dos anos seguintes nota-se que houve queda das exportações em consequência das secas constantes no Piauí. Conforme Mensagem do Governador Antonio Freire de 01.06.1910:

Em 1906 exportaram 957.651 quilos de borracha de maniçoba e em 1907, 626.685 quilos. Em 1908, houve uma crise que trouxe desânimo e descrença ao comércio piauiense, mas a elevação dos preços dos gêneros de exportação restabeleceu a confiança. [...] O valor comercial da exportação foi em 1908, de 4.985:807\$565, e no seguinte, de 8.009:837\$900. Em 1909, exportaram-se. 1.012.156 quilos. Os principais gêneros de exportação eram em ordem decrescente: borracha de maniçoba, algodão, cera de carnaúba, couros de gado vacum, peles de cabra, e gado para corte.

A borracha de maniçoba configurou como o mais importante objeto de exportação do comércio piauiense e, conseqüentemente, a mais avultada fonte de renda. Conforme Teresinha Queiroz (1997)³⁸⁰ “a maniçoba foi responsável, durante quase duas décadas, por relativa prosperidade econômica nas áreas produtoras, situadas na região sudeste do Piauí...”. Enfatiza que a borracha de maniçoba “propiciou a integração dessas

³⁷⁹ Com a seguinte progressão: 1901: Rs 75:648\$366; 1902: Rs 143:006\$821 e 1903: Rs. 228:942\$104”. (SANTANA, op. cit, p.78, nota 100.

³⁸⁰ QUEIROZ, Teresina. Dissertação de mestrado em História do Brasil apresentada a Universidade Federal do Paraná intitulada, “A Importância da borracha de maniçoba na economia do Piauí – 1900-1920”, 1997. Nesta dissertação ela analisa o processo do surgimento, expansão e declínio da atividade de produção da borracha de maniçoba no Piauí, nas primeiras décadas do séc. XX.

áreas produtoras na economia de mercado, ampliou as relações comerciais com mercados externos e criou condições de mudança social no Piauí”. Assim sendo, urgia cuidar da borracha e, embora já fosse considerável o plantio de maniçoba, o governo recomendava algumas medidas por meio da Mensagem à Câmara Legislativa de 01.06.1911. Recomendava-se:

- construção de estradas de ferro ligando os municípios produtores do rio Parnaíba, para diminuir o custo de produção, com a facilidade dos transportes e o barateamento da vida;
- concessão gratuita de terras públicas, nas zonas de maniçoba, com as obrigações de demarcá-las e de cultivá-las racionalmente com maniçoba e cereais;
- Perfuração de poços, de maneira a permitir, industrialmente, a exploração de grandes extensões onde a água não existe e é adquirida para bebida, a preços fabulosos;
- Prêmio aos cultivadores, nos termos do regulamento que, para esse fim, for expedido;
- Fixação da população adventícia que se emprega na extração de maniçoba.

Observamos por meio do Questionário Sobre as Condições da Agricultura dos Municípios do Estado do Piauí³⁸¹ de 1912 que a produção estava em franco crescimento a exemplo da “fazenda de maniçoba do Sr. Adolfo Hirschs, de 200 quilômetros quadrados e que é administrada pelo inglês Frederico Pooles, produziu em 1911 safra avaliada em 20 toneladas de borracha de boa qualidade. A fazenda do Sr. Hirschs tem maniçoba nativa e cultivada”.

Vale lembrar que a borracha de maniçoba foi um dos elementos da expansão inicial dos municípios, reorientando as correntes comerciais e deslocando centros comerciais. A título de exemplo quando a maniçoba dominou a Praça de Floriano, para aquela cidade se mudaram as principais firmas do comércio amarantino. Conforme Tjara e Tjara Filho (1995, p.144) “o auge da exploração da maniçoba ocorreu em 1910... A maior parte da produção dirigia-se para Amarante e Floriano que muito prosperaram nesta época, sendo que Floriano logrou maior desenvolvimento comercial”. E, ainda, grande número das fazendas existentes no estado se dedicou à cultura de maniçoba. Por volta de 1913 a receita decrescia principalmente a advinda da borracha. Segundo Santana (1964, p.83), “houve mesmo quem aventasse a idéia de substituir o plantio da maniçoba pelo da seringueira”. Contudo a mensagem a câmara legislativa de 1914 deixa entrever que dela procedia “a melhor renda assegurada ao fisco estadual”.

Já a cera de carnaúba que ocupou o segundo lugar na ordem de importância dos produtos exportados foi inicialmente aproveitada pelos habitantes do lugar tanto na

³⁸¹ Questionário Sobre as Condições da Agricultura dos Municípios do Estado do Piauí. Rio de Janeiro: Tipografia do serviço de Estatística, 1912.

arquitetura vernacular quanto nos utensílios.³⁸² Em 1894, James Clark enviou a primeira amostra da cera de carnaúba para a Inglaterra. Conforme Carlos Eugênio Pôrto (1974)³⁸³ “Mr. Clark deve ter iniciado a remessa de amostra de cera para a Inglaterra já nos últimos anos do século passado. Em 1894, enviava a primeira partida comercial do produto piauiense, que foi assim apresentado aos magnatas de Londres e Manchester”. A partir daí este produto se constituiu produto de exportação ganhando preferência no mercado internacional e impulsionando a economia piauiense. Surgiu, então, o extrativismo da carnaúba no Piauí. Este movimento se constituiu por meio das empresas sediadas no principal centro comprador, beneficiador e distribuidor do produto, a cidade-beira Parnaíba. Para Mendes (2001) “a exploração da cera de carnaúba e outros produtos do extrativismo vegetal, tinham transformado a cidade de Parnaíba no mais importante empório comercial e exportador do estado e um dos maiores do Nordeste”. (MENDES: 2001, p.75). De fato, a cidade de Parnaíba foi a principal cidade na comercialização desse produto que se fazia pelo rio Parnaíba. Era o centro de transformação dos produtos originários extrativistas como refinaria de cera de carnaúba, curtumes e produtores de óleos vegetais. Havia várias representadas de empresas nacionais e estrangeiras, tais como, Rossbach Brazil, Lyon, Crowdry & Wilson, Berringer & Co, Booth & Co. Ltda., Werner Schlupmann.

Conforme Tjara e Tjara Filho (1995, p.144) quase toda a região norte do Piauí prosperou graças à carnaúba. “Grandes fortunas se formaram e, ao mesmo tempo, a exploração dos carnaubais, por ser uma atividade que absorvia muita mão-de-obra, propiciou rendimentos a grandes contingentes da população norte do Estado”. Segundo Alvina Gameiro (1957) “a fortuna só abriu em par sua porta aos Fernandes, quando se espalhou a notícia de que a cera ia ser exportada e esse produto se valorizou da noite para o dia”. Informa que a palmeira fora cercada de cuidados. “As palmáceas, que durante séculos abanavam o céu do nordeste... foram cercadas de mil cuidados”. Como essa palmeira foi amplamente utilizada na construção de casas e currais havia um remorso do proprietário ao olhar as edificações como diz Alvina Gameiro. “Apesar do imenso campo salpicado de carnaubeiras... Severo olhava com pena e remorso a casa e os currais gigantescos construídos só de carnaubeiras...”. Também nos informa que Severo “... atirou-se a plantação de carnaubais, depois de estudar os lugares favoráveis a esta cultura”.

³⁸² Conforme relatório do presidente da província de 16.05.1860 a carnaúba “era empregada na construção de currais, de casas, ou na fabricação de utensílios, a exemplo de esteiras, chapéus, coifo, peneira, corda, e o pé em vela, etc.”. Nos primeiros anos do século XX este produto foi amplamente utilizado na fabricação de velas e nas fábricas de tecido para dar brilho gomado aos tecidos. No sul do país foi aproveitada na fabricação de pasta para calçados.

³⁸³ Ver PORTO, Carlos Eugênio. Roteiro do Piauí. Rio de Janeiro: Artenova, 1974.

(GAMEIRO: 1957, p.52) Em contrapartida, grande parte do capital acumulado se direcionava para a importação de bens manufaturados. O Piauí exportava matérias-primas e importava tecidos, motores, veículos, produtos farmacêuticos, mobílias, medicamentos etc..

Vale ressaltar que os primeiros interesses econômicos pela cera de carnaúba surgiram no Segundo Reinado, por volta de 1860, contudo figurou entre as matérias primas exportadas pelo Piauí de forma mais intensa a partir de 1894. As fontes nos apontaram a Alemanha como o principal comprador da cera de carnaúba e também o principal comprador de babaçu até por volta de 1932. Isso pode-se confirmar por meio da Estatística do Estado do Piauí que versa a Exportação da Cera de Carnaúba do Brasil em Quilos (1906-1930). Vide abaixo.

EXPORTAÇÃO DE CERA DE CARNAÚBA DO BRASIL, EM QUILOS
ESTATÍSTICA DO ESTADO DO PIAUÍ
1906-1930

DESTINO	1906	1907	1908	1909	1910
Alemanha	1.563.000	1.805.000	1.280.000	1.729.000	1.619.617
G. Bretanha	556.000	585.000	529.000	401.000	371.904
E. U. A.	378.000	367.000	75 5.000	782.000	610.597
Bélgica	-	-	-	-	-
França	-	-	-	-	-
Itália	-	-	-	-	-
Outros Países	62.000	22.000	28.000	130.000	78.868
	2.559.000	2.779.000	2.592.000	3.042.000	2.680.986
-	1911	1912	1913	1914	1915
Alemanha	1.814.421	1.821.529	1.710.270	-	-
G. Bretanha	520.294	405.740	686.521	-	3.054.542
E. U. A.	759.808	658.745	941.193	-	2.481.164
Bélgica	-	-	20.568	-	-
França	-	-	508.576	-	286.673
Itália	-	-	80	-	-
Outros Países	119.629	213.088	-	-	74.999
	3.214.152	3.099.102	3.867.108	-	5.879.378
-	1916	1917	1918	1919	1920
Alemanha	-	-	-	5.040	7.015
G. Bretanha	1.323.951	1.367.680	800.046	1.465.520	973.673
E. U. A.	2.215.897	2.122.519	2.844.506	3.180.192	2.205.896
Bélgica	-	-	-	136.207	44.511
França	519.757	130.595	504.063	899.684	232.356
Itália	30.023	674	6.970	156.240	4.635
Outros Países	57.368	41.092	58.938	380.802	47.486
	4.166.996	3.668.626	4.214.523	6.223.685	3.515.572
-	1921	1922	1923	1924	1925
Alemanha	550.137	634.591	637.962	1.104.218	1.279.018
G. Bretanha	800.909	941.744	801.497	931.800	989.933
E. U. A.	2.183.322	2.479.098	2.134.612	1.986.479	1.981.082
Bélgica	20.240	27.933	80.873	36.265	14.817
França	253.787	725.774	540.167	765.381	697.718
Itália	13.356	76.441	77.586	113.907	100.398
Outros Países	83.899	119.067	68.575	53.751	51.625
	3.905.650	5.004.648	4.341.272	4.991.801	5.114.591
-	1926	1927	1928	1929	1930
Alemanha	1.547.152	2.147.962	1.995.085	1.422.642	1.150.054
G. Bretanha	1.006.184	1.100.145	1.002.380	973.397	1.145.477
E. U. A.	2.196.818	2.767.012	2.911.927	3.180.209	3.182.327
Bélgica	42.363	245.599	47.701	50.926	104.413
França	834.161	423.717	664.201	555.237	783.451
Itália	80.123	229.509	205.806	126.146	150.732
Outros Países	61.322	119.576	153.662	124.129	197.555
	5.768.123	7.033.520	6.980.762	6.432.686	6.714.009

FONTE: Arquivo Público do Piauí.

22

Figura 47 - Imagem da tabela de exportação da cera de carnaúba pelo Piauí nos anos de 1906 a 1930.
Fonte: Arquivo Público do Piauí. Teresina-PI

Entre os gêneros de exportação do Piauí, a cera de carnaúba ocupou o terceiro lugar em 1910 e o segundo lugar em 1911. O que se pode confirmar em Santana, “antes da Primeira Guerra Mundial, era a Alemanha o principal comprador de cera, lugar depois ocupado pela Inglaterra. Mas não tardou que os Estados Unidos absorvessem a parcela maior das importações”. (SANTANA: 1964, p.84).³⁸⁴ Conforme Carta CEPRO de 1982³⁸⁵ “o ciclo da extração e exportação da cera de carnaúba teve seu declínio logo após a II Guerra Mundial, devido à substituição do produto por sintéticos e derivados de petróleo no mercado mundial, e, em meados da década de 50, verifica-se a queda brusca dessa atividade e a desorganização do processo de exportação”.

Aproximadamente em 1911 deu-se o início da exportação comercial de babaçu com as primeiras exportações para a Alemanha. O babaçu conquistou posição de destaque na economia piauiense figurando em segundo lugar no item da produção extrativa vegetal. Em alguns anos, sua produção suplantou a contribuição da cera da carnaúba na economia piauiense. Nos primeiros anos da década de 1920 foram feitas as primeiras concessões a firmas estrangeiras. Parafraseando Carlos Eugênio Porto (1974), uma americana, uma francesa e outra belga, que faliram ao cabo de ousadas tentativas. Para ele “essas falências foram condicionadas, em linhas gerais, pelas dificuldades de obtenção de matéria-prima além dos entraves impostos pela precariedade do sistema de transporte”. Foi a partir de 1923 que começou avultar as exportações feitas pelo Piauí e continuou a Alemanha como principal comprador até 1932. Este comércio continuou até a Segunda Guerra Mundial, período em que os Estados Unidos absorvia quase a totalidade do babaçu exportado. A iminência da guerra, com a perspectiva da perda de outros mercados, fazia convergir para o babaçu do Brasil. Resultou que o babaçu embarcado para os Estados Unidos ficava isento de taxas em face ao acordo feito pelo governo brasileiro com o americano do norte.³⁸⁶ E assim, em 1942 um novo acordo³⁸⁷ impunha que 75% da produção brasileira cabiam àquele país com preços fixados para as amêndoas e para o óleo. Prorrogado o acordo em 1946 caía para 70% a cota estadunidense. No ano seguinte fora cancelado o acordo, iniciando o “período

³⁸⁴ “Por causa do incipiente desenvolvimento industrial do País, a comercialização da cera ainda hoje depende das solicitações do mercado internacional”. (Estudos de Desenvolvimento Regional. Piauí, CAPES, p.91.)

³⁸⁵ Carta CEPRO, 1982. Análise Estrutural do Piauí: Indústria, Comércio e Setor Externo. Teresina: Fundação Cepro, 1982.

³⁸⁶ A taxa era 0,3 cents por libra peso. Em novembro de 1936 o governo brasileiro entrou em acordo com o americano do norte resultando daí a isenção da taxa de 0,3 cents por libra peso e o babaçu que se embarcava para os Estados Unidos. Ver PORTO, op. cit. nota 383.

³⁸⁷ Novo acordo Brasil-Estados Unidos celebrado em 25.07.1942. SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de. Evolução Histórica da Economia Piauiense. (Movimento de Renovação Cultural). 1ª ed. Teresina: Cultura, 1964.

áureo do babaçu, cujos preços atingiriam cifras fantásticas”. (SANTANA: 1964, p.86). E em 1947 alcançaram baixas sensíveis devido à proibição de exportação do produto para o estrangeiro. No ano seguinte o babaçu não constou das pautas de exportação conforme a documentação por nós levantada.

Conclui-se que a economia do Piauí engajado ao mercado internacional era pendular. Suas receitas refletiam os sucessos e crises da conjuntura mundial. Por essa razão seu crescimento atrelava-se ao contexto externo. As possibilidades de ascensão econômica eram mais sensíveis nas cidades beira-rio Parnaíba por onde se realizava a navegação a vapor de forma regular. O babaçu, por sua própria natureza, ocorre de preferência no leito dos rios ou até aonde vão suas infiltrações híbridas. O carnaubal, no território piauiense é rico e abundante nas grandes ilhas do delta e nos vales do rio Parnaíba e do rio Longá. O gado, por sua vez, mercadoria semovente, poderia com facilidade ser encaminhado para aquele grande escoadouro natural. Compreendendo a pecuária nos seus verdadeiros limites, a Mensagem governamental de 1927 mostra que “a pecuária é mais obra da natureza do que do homem”.³⁸⁸ Antonio Freire em Mensagem a Assembléia Legislativa de 1910 afirmou que em 1909,

conhecedores do comércio de gado do Piauí afirmam que saem desse Estado cerca de 20.000 cabeças de bois para o Ceará, Paraíba, Pernambuco, Bahia e Maranhão. São municípios criadores: Picos, 300 fazendas que não exportaram uma só cabeça. Outros como Belém (Palmeiras), União, Parnaíba e Santa Filomena, situadas à margem do rio Parnaíba, em pontos de freqüente travessia, nada arrecadaram de sua exportação.

A quantidade de importação/exportação durante as últimas décadas do século XIX e as primeiras do XX nos dá uma idéia sobre a navegação, seu desempenho e o movimento comercial. Foram documentos oficiais, jornais local, regional e nacional que nos forneceram informações a respeito das relações humanas e comerciais no vale parnaibano propiciadas pela navegação marítima e fluvial. Antecipamo-nos em afirmar que ao tornar-se exportador de matéria-prima, o Piauí gradualmente se inserira no contexto internacional, por meio da navegação costeira e de longo curso. Contudo, vale lembrar que inicialmente, a participação do Piauí no comércio mundial não gerou condições suficientes que levassem a

³⁸⁸ Conforme Santana, um técnico, em trabalho de 1924, depois de se referir ao crescimento quantitativo da pecuária, quanto ao número de fazendas, traça com simplicidade todo o seu quadro: “As fazendas, quase sempre, apresentam um aspecto desagradável. Todas as suas benfeitorias limitam-se à casa de residência do vaqueiro onde se hospeda o proprietário, quando aí, raramente, aparece, às misérrimas choupanas onde moram os agregados (...) os rebanhos multiplicam-se, crescem à lei da natureza, de mistura com os dos vizinhos proprietários, conhecidos pela marca de ferro que trazem no quarto”. E, a seguir, acrescenta que a “principal função do vaqueiro é correr campo, o que faz diariamente, durante o inverno para ver o estado das vacas amojadas, recolher as que deram crias, tratar das bicheiras dos bezeros (quando não as curam pelo rastro), marcar e carimbar a bezerrama nova, tirar o leite das vacas paridas etc.. Algumas fazem pequenas rocas com cuja produção se alimentam durante o ano”. SANTANA, op.cit., p.83, nota 384.

iniciativa privada a realizar a navegação no Parnaíba. Destarte, levou as autoridades e interessados à objetivação dos problemas da navegação marítima e do porto.

De fato para a navegação a vapor no rio Parnaíba foi necessária a iniciativa governamental que destinou verbas e auxílios dos tesouros provincial e imperial que asseguraram a construção do primeiro vapor e a constituição da Companhia de Navegação a Vapor do Rio Parnaíba. Lembramos que ao Piauí interessava por força mesmo da estrutura de seu comércio, libertar-se do Maranhão. Aliás, devemos nos lembrar que no Brasil ocorria uma renovação administrativa com a presença da Corte portuguesa no Brasil. E várias capitanias e províncias passaram à categoria de autônomas. Segundo Santana, (1964, p.91), “as forças econômicas nascentes, através dos comerciantes de Parnaíba, e as autoridades administrativas da Província, lutaram pela autonomia completa”. No caso do Piauí a Carta Regia de 1811, publicada a 04.09.1812, em Oeiras, isentava a Capitania do Piauí da jurisdição do Maranhão. Exprimia que a “medida fora tomada em virtude do aumento da agricultura, da população e prosperidade do comércio”. Já o decreto real de 22.08.1817³⁸⁹ criava a Alfândega de Parnaíba e concedia aos habitantes “a faculdade da navegação direto com a Metrópole”. Mais tarde, depois da Independência outro problema se imporia, era o aproveitamento do rio Parnaíba e sua navegação. Certo foi que a participação do Piauí no comércio mundial levou-o, naturalmente, a separação definitiva do Maranhão.

A navegação costeira fazia-se precariamente entre o Maranhão e a cidade de Parnaíba, pelos idos das primeiras décadas do século XIX. Até então os navios entrava no rio Parnaíba pela barra das Canárias, próxima do porto de Parnaíba cerca de duas léguas. Entretanto, ancoravam distante da terra e o trecho a percorrer até a cidade de Parnaíba era considerável e na sua maior parte se fazia em montarias por caminhos difíceis. A solução apresentada por políticos e estudiosos era a barra do Igaráçu, que poderia conduzi-los ao porto da cidade de Parnaíba. Necessário se fazia abrir o canal para aumentar suas águas. Vale lembrar que este braço teve profundidade suficiente e já servia de acesso a cidade de Parnaíba. As obras da barra do Igaráçu foram iniciadas no governo de Luis Carlos de Paiva e se concluíram mais tarde. Nesta época havia um tráfego de barcos vindos do litoral com gêneros estrangeiros e de balsas vindas do Maranhão com carregamento de cereais. O pequeno número de embarcações que entravam e saíam daquele porto levou o “industrial” do charque e comerciante da cidade de Parnaíba, Simplicio Dias da Silva, a preparar

³⁸⁹ A partir deste decreto estabeleceu-se o comércio direto dos portos do Piauí para os da Europa. Pode-se dizer que promoveu a liberdade comercial do Piauí pela navegação direta entre seus portos e a metrópole. Ver o Jornal O Nortista nº. 76. Arquivo Público do Piauí Teresina-PI.

estaleiros, num dos quais construiu um brigue, três sumacas e uma escuna.³⁹⁰ O Juiz Antonio Francisco Sales em documento ao Presidente José Antonio Saraiva de 28.05.1852 relata que “em 1848 tinha três navios de consignação, mantendo o comércio de gados com Caiena, o brigue escuna Águia de 155 toneladas, a sumaca Parnaíba de 105 toneladas e a escuna Feliz Amizade de 55 toneladas”. Relata ainda, que ao tentarem abandonar o porto pela barra do Igarauçu, não o conseguiram, pois bancos de areia impediram. Foi forçado a descarregar os navios, fazê-los saírem vazios barra afora a fim de entrarem na barra das Canárias para onde mandou o carregamento pelo rio Parnaíba, com grandes dispêndios para um novo embarque. Um dos proprietários não fez mais voltar o seu navio. Continuaram nesse comércio a sumaca Parnaíba e a escuna Feliz Amizade, penetrando pelas Canárias, com grandes perigos e despesas maiores. O relatório expedido pela Alfândega de Parnaíba em 14.02.1855 para Fernando da Costa Freire, inspetor da Tesouraria da Fazenda da Província do Piauí nos apresenta o estado da navegação costeira e de longo curso nos primeiros anos da segunda metade do século XIX. Quanto à navegação costeira diz:

Está quase limitada ao Maranhão e é feita em embarcações armadas a escuna, sumaca, patachos ou brigue escuna; regularmente é feita por duas embarcações a vela sendo uma sumaca de 105 toneladas com 10 pessoas de equipagem, uma escuna de 55 toneladas e 8 pessoas de tripulação, que ora se acha substituída por um brigue escuna de 206 toneladas e 10 pessoas de equipagem – que dão 5 a 7 viagens no ano cada uma, os fretes 1.000\$ a 1000\$000 reis na exportação. Uma vez por outra vem do Ceara, Acarajú e Granja a este porto algum iate, barça e lanchas com passageiros e pequenas especulações de café e de arroz; porém a mais freqüente carreira é deste ao porto do Maranhão.

E sobre a navegação de longo curso

Eram empregados pela barra das Canárias e parte pela da Tutóia, três navios a vela, 2 brigues ingleses, um de 280 toneladas e outro de 129, na carreira desse porto para o de Liverpool e um brigue escuna brasileiro de 133 toneladas, na carreira deste para o da Guiana Francesa, cada um regula 10 pessoas de equipagem, porém, por naufrágio daqueles dois primeiros, na barra de Canárias, que foram depois substituídos por um brigue de 260 toneladas com 10 pessoas de equipagem, que ultimamente também naufragou na mesma barra, a 4 de dezembro passado, estavam somente empregados estes, perfazendo no decurso do ano de 1853 a 1854, o total das entradas desta navegação 4 navios com 146 toneladas e 42 pessoas de equipagem, sendo 2 de Liverpool e 2 de Caiena.

A Companhia Maranhense de Navegação Costeira no ano de 1858, chegou até a Província do Piauí e, em 1872, a presidência da Província celebrou com a Companhia Pernambucana de Navegação Costeira contrato para que estendesse sua linha até Amarração. Mais tarde, no Relatório do Presidente da Província, de julho de 1865, mostra

³⁹⁰ Segundo Santana (1995) Na foz do Longá, prepararam uma sumaca, uma escuna e varias barcas. SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de. (org.). PIAUÍ: Formação-Desenvolvimento-Perspectivas. Teresina: Halley, 1995,

como a navegação a longo curso animou-se, diz “... iniciada em 1859... comparando-se o número de navios, sua tonelagem e tripulação nota-se todos os respectivos aumentos, de um para outro ano. [...] nota-se ainda que Caiena e depois Liverpool são os portos estrangeiros que têm alimentado mais a navegação de longo curso”.

O presidente José Antonio Saraiva em Relatório de 03.06.1851, dirigindo-se a Assembléia Legislativa Provincial admitia que a “navegação do Parnaíba seria sumamente proveitosa, sem ignorar que o seu desenvolvimento supunha o desenvolvimento em certo grau das forças produtivas da Província”. E em relação à agricultura, a indústria e o comércio piauienses disse o presidente, “já temos uma agricultura à margem do rio, que começa a florescer... temos um comércio tutelado, é verdade, ao do Maranhão, porém capaz de emancipar-se dele”. E mostrava que os gêneros de produção piauiense podiam encaminhar-se aos grandes mercados se a navegação os aliviasse das despesas de transporte. Sabe-se que o florescimento da agricultura nas margens do Parnaíba foi fruto das iniciativas governamentais tomadas na segunda metade do século XIX, ou seja, a transferência da capital e a implantação da navegação a vapor que de uma forma ou de outra concorreu para seu desenvolvimento uma vez que serviu de estímulo ao comércio da Província. Sob a influência da navegação a vapor o eixo da economia da Província se orientou para as beiras e pelo rio Parnaíba se propagando na hinterland. Havia dezenas de casas importadoras e exportadoras que controlavam o comércio e a distribuição de mercadorias entre o litoral e o interior do Piauí. Havia uma bem estruturada rede de filiais, agenciadores e caixeiros viajantes que faziam a integração das cidades onde o curso do rio Parnaíba não atingia. Não poderíamos deixar de advertir que, antes de tudo, havia a “consciência política” de que era esta grande via do progresso.

O Relatório da Alfândega de 1857 apresentou o movimento de 1834, 1835, 1848 e de 1855.

Em 1834 a alfândega registrava a entrada de 13 navios. Dez dessas entradas foram feitas por 5 navios brasileiros pertencentes a negociantes com estabelecimento na vila de Parnaíba. Em alto mar operavam dois navios americanos e um espanhol. Em 1835 registram 11 entradas e já não aparece a navegação em alto mar. Em 1848, três navios nacionais, o brigue escuna “Águia” de 155 t, a sumaca “Parnaíba” de 105 t. e a escuna “Feliz Amizade”, de 55 t. saíam de Parnaíba levando gado para Caiena, na Guiana Francesa, voltando vazios. Em 1855 a navegação de longo curso era feita por dois brigues ingleses, em de 280 t. e outro de 129 e um brigue escuna brasileiro de 133 t, nos trechos, respectivamente, os dois primeiros, entre Parnaíba e Liverpool e o ultimo entre Parnaíba e a Guiana Francesa.

Já no Ofício de 27.06.1857 do Capitão do Porto enviado ao Presidente da Província sobre o movimento marítimo do porto da cidade de Parnaíba informa que no período de 31.05.1856 a 01.06.1857, entram naquele porto 20 navios e saíram 20. “Eram

nacionais 16 e 04 ingleses. Vindos do Maranhão 12, do Pará 01, do Rio Grande do Norte 01, de Apicum-Cará 01, de Granja-CE 01, e 03 de Liverpool. Três traziam gêneros estrangeiros, nove gêneros nacionais e estrangeiros, dois gêneros do país, dois traziam sal e cereais e três sem lastro”. Dos que saíram, “dez levaram gêneros do país, sete transportavam animais vivos, um cereais, um sem lastro, e outro, apenas um engenho de ferro para Granja-CE”. Pereira da Costa (1974, v. 2 anexo I) fornece o movimento de entrada e saída de navios de longo curso no porto de Parnaíba do primeiro lustre da década de 1860. Nota-se que o fluxo do movimento procedia-se da Inglaterra (Liverpool) e da Guiana Francesa (Caiena) com cargas e pessoas e que os estrangeiros figuram sua maioria. Vide quadro abaixo.

QUADRO 1
NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO
MOVIMENTO DE ENTRADA E SAÍDA DE NAVIOS DO PORTO DE PARNAÍBA
1859 - 1864

ANOS	Nº DE NAVIOS	TONELAGEM	PROCEDÊNCIA	PESSOAL	ESTRANGEIROS	BRASILEIROS
1859 1860	4	1.238	Liverpool	47	47	-
1860 1861	23	4.075	Caiena e Liverpool	261	261	-
1861 1862	28	4.333	Liverpool e Caiena	283	283	-
1862 1863	34	4.542	Liverpool e Caiena	355	352	3
1863 1864	31	5.448	Liverpool e Caiena	303	295	8
TOTAL	120	19.626	2	1.249	1.238	11

FONTE: PEREIRA DA COSTA, A.F. Cronologia histórica do estado do Piauí. Rio de Janeiro, Artenova, 1974. v.2.

Figura 48 - Imagem da tabela do movimento de entrada e saída de navios no porto de Parnaíba nos anos de 1850 a 1864.
Fonte: Pereira da Costa A. F. Cronologia histórica do estado do Piauí. Vol. 02 Rio de Janeiro: Artenova, 1974.

Já o relatório do Movimento Portuário do ano de 1859 a 1880 apresenta a seguinte movimentação de mercadorias como também de pessoas:

1859/60 – 4 navios ingleses, provenientes de Liverpool, arqueando 1.238 t; 1860/61 – entraram e saíram 23 navios ingleses, sendo 5 procedentes de Liverpool, com 4.075 t; 1861/62 – 28 navios entrados e saídos, sendo 22 ingleses e 6 americanos, de 4.333t. 24 procederam de Caiena e 4 de Liverpool; 1862-63 – 34 navios, sendo 23 ingleses, 8 americanos e 3 brasileiros, com 4.542 t: 26 procediam de Caiena, 4 de Liverpool, 3 do Maranhão 1 de Serra Leoa; 1863/64 – foram 13 ingleses, 10 americanos e 8 brasileiros com 5.448 t. Entradas em Parnaíba: 1869 – 73 navios; 1870 -76; 1871 – 85; 1872 – 75; 1880 – 6, sendo 50 brasileiros, 8 franceses e 3 ingleses.

No exercício de 1864 -1865 verificamos que as entradas e saídas de navios de cabotagem na cidade de Parnaíba elevaram-se respectivamente a 52 e a 47. Já em viagem de longo curso foram vinte e nove entradas de navios e vinte e oito saídas, entre entradas e saídas havia quinze navios ingleses, trinta e seis americanos, um prussiano, três brasileiros e dois franceses. Apesar da queda do número de navios o aumento da tonelage foi consideravelmente elevado, pois dos 61 barcos eram 66.732 toneladas seis vezes superior ao ano de 1864-1865 com seus 81 navios de entrada que, entretanto, só transportavam 11.267 toneladas. Todos os barcos, a exceção de 03 escunas, eram a vapores.

Raimundo Souza Lima em “Vareiros do Rio Parnaíba & Outras Historias” ao lembrar fatos de sua infância na cidade de Parnaíba,³⁹¹ focaliza a época da navegação fluvial em Parnaíba e nos dá conta desse movimento no porto de Parnaíba.

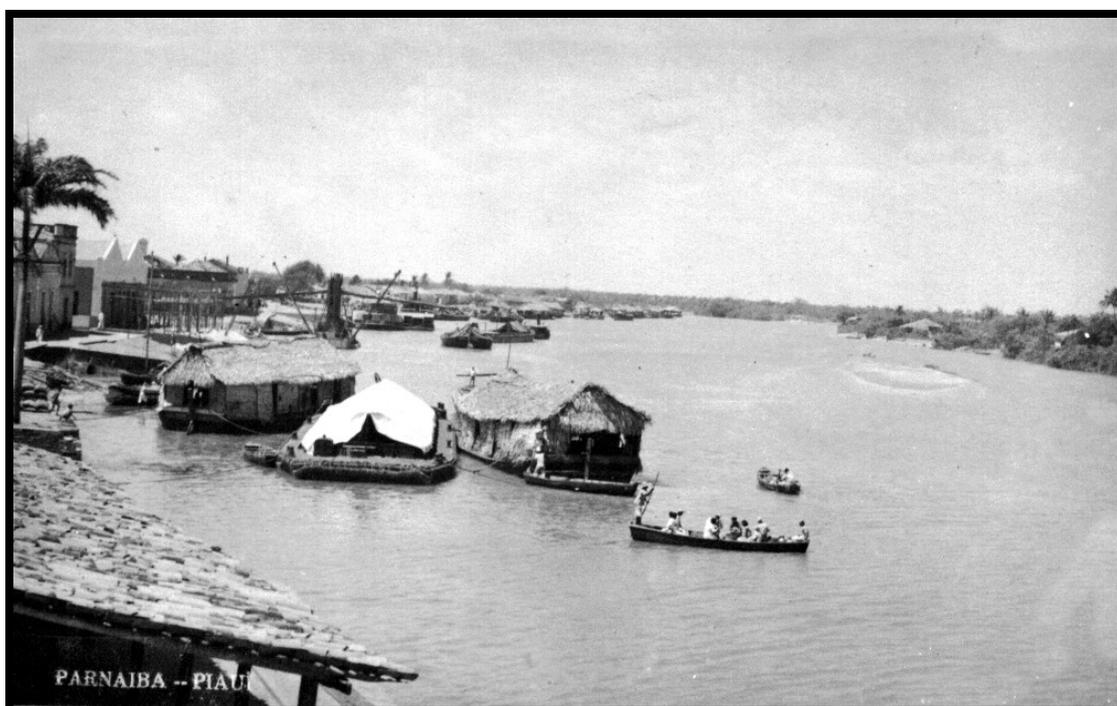


Figura 49 - Foto do porto de Parnaíba com embarcações ancoradas. . Fonte: Diderot Mavignier. Parnaíba-PI. Foto calibrada por Giorgio Richard Nunes Silvério.

Ele descreve o “cais do porto de Parnaíba, que se dividia em dois molhes de pedra e cal, distanciados um do outro cerca de duas quadras, esta repleto de carga abrangendo as áreas da fabrica Madeira & Veiga e Porto Salgado”. Descreve também, o cais do porto Parnaíba e o comércio parnaibano que trata como ‘empório parnaibano’. “São milhares de sacos e fardos preparados para embarque regular pelo porto de Parnaíba, conhecido no exterior por “Parnahyba - North Brazil”. Longa fila de alvarengas lá estava

³⁹¹ Trata-se de obra póstuma. O autor deixou suas lembranças escritas que fora publicado em forma de livro em 1987, embora com muitas páginas perdidas. Seu filho Francisco Lima era o tutor dos manuscritos.

recebendo tudo aquilo que logo mais seria despejado nos porões de vapores ingleses, em Tutóia, destinados aos portos do além-mar”. (LIMA: 1987, p.15). Lembra que as barcas enfileiradas em ancoradouro próprio, “eram arriadas as pranchas largas e pesadas”, por onde desembarcavam grande variedade de mercadorias. “Grande extensão de praia ficava tomada logo por um rol de coisas para se vender e comprar, ou para serem recebidas de presente de algum amigo”. (LIMA: 1987, p.27-28). Lembra, ainda, da disposição das barcas entre os dois cais do porto de Parnaíba e de seus destinos. Diz ele: “os intervalos ou espaços vazios entre os dois cais tomavam lugar as barcas de madeira, palhoças flutuantes, que aos poucos iam afundando o calado sob o peso do carregamento de sal grosso e de caixote de mercadorias diversas”. Também se recordou do comércio “vigoroso que prosperava rapidamente a pouca distância do porto de Amarração. Destina-se a outras extremidades do rio Parnaíba, em cujo percurso se dava a troca de manufaturados e sal por matérias-primas, daí originando-se o empório comercial parnaibano...”. (LIMA: 1987, p.15)

O romancista Assis Brasil também recordou a rotina do cais do Porto de Parnaíba.

O cais lá estava o mesmo, retratado no mesmo barulho de todas as noites: a sineta de um navio-gaiola que partia, o grito de um barqueiro na escuridão do rio, a gargalhada das mulheres, a eternidade de suas vidas se repetindo. [...] O cais ficara coberto de um dia de trabalho sobre as pedras, o arroz, algodão, milho, derramados para os pombos e para os pés na fileira de armazéns e fabricas. [...] As canoas velhas, para serem remendadas, redes de pescar estendidas, um apito distante, um grito, testemunhas monótonas. [...] Quantos anos, uma pedra, depois outra, o rio sempre atrapalhando. Paciência daqueles homens, a mãe contava, o rio foi baixando, baixando e eles fizeram o cais. Nenhuma pedra mais se levantou como aquelas do cais novo. [...] que sabiam eles do cais velho? (BRASIL: 1932, p.21 e 104)

Referiu-se ao cais novo que foi construído em frente à empresa Moraes & Cia., e recorda que o cais velho “enriqueceu muita gente”. Ele lembra que “os gaiolas podiam sair do canal, encostar com mercadorias, as barcas ficavam firmes para a retirada das sacas, não mais no meio do rio, as canoas afundando com o peso do arroz em casca. Quantas sacas perdidas no fundo das águas, quantas sacas molhadas. Facilitou muito esse cais que eles desprezam...”. Quanto ao cais novo não tinha a mesma saliência na vida. De novo só tinha o nome, vivia se desmanchando, diz ele.

Acompanhara sua construção pedra por pedra, o rio teimando em entrar, estragando as mercadorias, o guindaste reforçando a muralha e o aterro. As lajes do cais novo ainda estavam limpas, conservadas, os Moraes não queriam sujeira na frente de seu armazém, apontavam para o outro cais com desprezo, ‘a parte velha que envergonha a cidade...’ E vivem fiscalizando, uns homens tomando conta das rachaduras. (BRASIL:1932, p.104)

Quanto aos depoimentos colhidos, foram unânimes ao se referirem ao comércio e a navegação a vapor no rio Parnaíba. Elegemos trechos de alguns deles, no intuito de melhor compreendê-los. As fontes orais conforme parafraseando Thompson (1981) estão na

base da mais antiga e mais recente forma de fazer história. Filadélfio Freire de Castro³⁹² nos explicou sobre o comércio de importação e exportação na cidade-beira Floriano. “Meu pai adotivo Raimundo Mamede de Castro, era comerciante de todos os produtos de importação e exportação, que naquele tempo as mercadorias que eram vendidas aqui eram todas importadas. Vindos da Europa”. O comércio dessa “região beira rio era feito por todos os proprietários e comerciantes dessa região até o município de Uruçuí. Acredito que fosse até Santa Filomena no sul do estado”. Sobre seu transporte por meio da navegação a vapor explicou que seu pai “rebocava as mercadorias da cidade de Parnaíba até aqui Floriano. [...] Então esses vapores subiam puxando três barcas cada um, nessas barcas iam todos os produtos que eram comercializados na região inclusive o sal...”. Os vapores traziam todas as mercadorias que eram vendidas em Parnaíba “que era o centro maior de gravação do comércio de cidade. Era vendido lá em Parnaíba, Teresina e Amarante que durante algum tempo foi pólo comercial dessa região aqui. Aí vinha aqui pra Floriano e ia subindo, Guadalupe, Nova Iorque, fica a margem do rio também aí ia subindo até onde os vapores podiam ir”. Ressalta que “na volta esses vapores levavam todos os produtos da região, babaçu, couro, pele, cera de carnaúba, porco, bode, boi, eles levavam todos os produtos que podiam ser carreados para o norte do estado”.

Sobre os produtos de extração vegetal lembrou Filadélfio Freire de Castro que “essa região foi durante muitos anos produtora de maniçoba. Até depois da guerra de 1939/1945, maniçoba foi produto de grande valor, agora depois passou a guerra naquele tempo”. Lamentou que quando acabou a guerra “esse comércio esmoreceu e aconteceu uma coisa desagradável porque o fogo que destruí as pastagens também destruí a maniçoba, de forma que hoje nós não temos maniçobais aqui na região”. Ele reafirmou “aqui sempre foi mais comércio. Carnaúba ainda existe, mas a maniçoba não existe mais”. Lembrou também que o transporte das mercadorias vindas nos vapores era distribuído para o interior do estado por tropeiros. “Esse povo... os tropeiros... aí eles pegavam a mercadoria e saíam daqui de tardezinha e, aí arribava para o sul do estado, cem duzentos animais aí pra levar todas as mercadorias que eles compravam aí era um, dez, dois comerciantes do sul do estado”. Como podemos ver no seu depoimento após as mercadorias chegarem ao entreposto comercial, ou seja, na cidade de Floriano, os tropeiros se incumbiam de fazer a distribuição e o transporte das mesmas para o sul do estado em lombos de animais. José Esteves Ferreira,³⁹³ conhecido como Zé Grosso lembrou que os vapores traziam as mercadorias até

³⁹² cf. nota 302 desta tese

³⁹³ cf. nota 188 desta tese

a cidade de Parnaíba. Diz que eram muitos vapores e trazia barcas grandes, puxando, “quase 30 metros cada uma, casa em riba... essas mercadorias vinham de barco, de vapor mesmo para essas casas de comércio que tinham aqui... Vinha tudo, carregadinho, baixinho mesmo, eram cinco seis barcas enfiadas umas nas outras descendo rio abaixo”.

Já o Professor Luis Paulo Lopes³⁹⁴ recordou as firmas sediadas em Floriano, tido como o maior entreposto comercial do vale parnaibano “aqui tinha muitas firmas de comércio. Firms Leônidas e Cia., tinha Mota e Cia. que tinha vários escritórios no Brasil, Correia e Cia., Lu Ribeiro Gonçalves, Calixto Lobo, j. Carvalho. Salomão Masuard, Assad Kalume, Raimundo Mamede de Castro, João Luiz da Silva, Francisco Cavalcante eram as grandes empresas e tem uma infinidade enorme”. Vide abaixo anúncios publicitários de 1910 de algumas destas empresas recordadas pelo nosso entrevistado.

01



02



03



³⁹⁴ cf. nota 185 desta tese.



Figura 50 - Anúncios publicitário das firmas estabelecidas na cidade-beira Floriano. 01 - Casa Comercial de Francisco Cavalcante; 02 - Leônidas Leão & Filhos; 03 - Raimundo Mamede de Castro; 04 - J. V. de Carvalho; 05 - Calixto Lobo
 Fonte: Acervo do Espaço Cultural Laboratório Sobral. Floriano, junho de 2006. Reprodução visual por Giorgio Richard Nunes Silvêrio.

Ele também mencionou os produtos de exportação. “Carnaúba exportou muito, foi essa exportação que eu falei pra Europa, exportava cera de carnaúba e maniçoba. [...] Era um centro de maniçobas aqui do sul que vinham pra cá, eles vendiam todos pra cá vinham deixar aqui, e também foi um grande centro de oiticica”. Explicou que oiticica é uma “fruta que extrai um óleo, parece com oiti. Você conhece oiti? É uma fruta assim amarela que serve só pra animais porcos e tudo não tem ainda nenhuma utilidade industrial. A oiticica produz um óleo, óleo pra indústria, não sei qual a finalidade precípua”. Ressaltou que “já mais pra cá o jaborandi” explicando que é uma “folha muito usada que vai prá Alemanha e lá eles tiram o extrato e fazem remédio. Mas isso já e muito mais pra cá. Tinha a oiticica, maniçoba e a cera de carnaúba, e aqui exatamente a economia era baseada no gado e na cera de carnaúba”. Disse que, “inclusive tem na bandeira de Floriano a carnaubeira que é o símbolo da riqueza do município, atividade extrativista”. Prosseguiu dizendo como se obtém a cera da carnaúba. “É descobriram que é a flor da carnaúba que é ruim, o miolo da palha nova que tem um pó você bota pra secar e depois bate aquilo ali é uma cera de grande qualidade”. Explicou, ainda, que ela “caiu em desuso devido o sintético, o desenvolvimento

do sintético tirado do petróleo, mas que ela teve grande influencia e que levantou Floriano que foi a rainha dessa região por causa da carnaúba e do gado”.³⁹⁵

João Araújo Monteiro, vulgo Doca Monteiro participou ativamente do fluxo dos vapores no rio Parnaíba fornecendo-lhes carne bovina e lenha em metro para as caldeiras. Inicialmente quando o entrevistamos falou da sua experiência de vida dizendo, “aqui de vida já experimentei de tudo, vaqueiro, de tocador de carga, tudo, tudo, tudo já experimentei: comerciante, fui comerciante de loja de tecidos, fui comerciante de mercearia... Formei uma sociedade com um paraibano [...] mas morava em Parnaíba... fizemos uma sociedade aperriado, ele comprou a propriedade do meu cunhado e eu entrei com outra parte”. Foi a partir dessa que ele participou do cotidiano dos vapores. A “sociedade era de criação de gado, loja de exploração de madeira pro rio Parnaíba, nós tínhamos três carros de boi, com doze bois e seis homens pra conduzir a madeira de duas léguas no carro... agora nós tínhamos as agências aqui devia ter umas cinco lojas mais ou menos isso”. E passou a descrever a rotina dos vapores sem nada negligenciar. Explicou que “quando eles vinham pegavam o boi e a lenha, quando chegava nas Pritadas³⁹⁶ ele apitava se fosse um apito era um boi, se fosse dois era dois boi, três era três boi, quando chegava lá o boi tava pendurado...”. Mencionou que “Pedro Machado foi um grande patrão...”. E então relatou que “quando o navio chegava e que ele apitava eu já estava lá com uma balança pra pesar o boi e entregar. O boi pra eles levar pra comer. Se eles levava quatro barca era quatro boi que eles queria, se levava três era três, se levava duas era dois que queria, se levava só uma era dois bois que queria porque era um pra lancha e outro pra barca”. Também mencionou que “a lenha era tirada em metro”. E recordou “seu preto véio Abílio fazia admirado, era serviço dele, era o comandante. Era um baiano, mulato que era comandante de uma lancha. Esse pessoal que lutou comigo é tudo amigo”.

Jeremias Ricardo Lima³⁹⁷ que trabalhou na firma do Sr. Roland Jacob como ele mesmo disse, “eu trabalhei com o Sr. Roland Jacob”, traçou-nos um panorama geral da empresa e de suas atividades. Asseverou que “a firma movimentava exclusivamente a exportação”. Dos produtos extrativos declarou que “dos 45 produtos do Estado seu Roland

³⁹⁵ Prosseguiu dizendo, “[...] quando o agrônomo Parente começou aqui eram só as fazendas que ele reuniu pra formar a colônia eram cinquenta e três mil cabeças de gado, nessas fazendas naquela época era muito porque não tinha quase cidade aí foi tudo espoliado, com o desandamento da colônia tudo se acabou”. LOPES, op.cit. nota 185.

³⁹⁶ Segundo ele, o lugar chamado Pritadas fica a duas léguas das margens do rio Parnaíba. João Araújo Monteiro, vulgo Doca Monteiro. Depoimento colhido em Parnaíba-PI em junho de 2006. Fita Cassete 60 min.

³⁹⁷ Vale dizermos que vamos dialogar mais demoradamente com o depoimento do Sr. Jeremias Ricardo de Lima op cit nota 267, por se tratar de uma pessoa que viveu em Parnaíba á época e se relacionou diretamente tanto com a empresa quanto com a rotina da navegação e do comércio.

exportava todos”. De alguns “eu vou lhe dizer, em 1º lugar a cera da carnaúba, 2º lugar saía muitas coisas, sei que eram 45 produtos do estado para exportação e ele exportava todos”. E então passou a mencioná-los um a um correlacionando-os aos países importadores. “A firma exportava cera de carnaúba quem comprava era os Estados Unidos, em grande quantidade”. Comprava também, “o babaçu, tucum, mamona, milho, couro de boi, algodão, goma de mandioca e muitos outros produtos... A batata de purga³⁹⁸ era exclusividade da Alemanha, era especialidade dela... pra fazer remédio. Em resumo até osso de bicho que morriam eles compravam o osso. A Alemanha comprava isso”. Explicou que o “maior freguês era o americano da cera de carnaúba. Grande quantidade, ele sempre tirava primeiro lugar na exportação de cera de carnaúba, exportava milheiros de saco... era de mil sacos, duzentos, trezentos, seiscentos, quinhentos conforme o pedido da freguesia”. Ressaltou que “a firma comprava tudo, tinha muito dinheiro... o algodão também, couro de boi e muitas outras coisas. Jaborandi também, crina de animal, era tudo. Eu sei que era 45. Chifre de boi. Também exportava, mas a saída era pequena, a compra era pequena. Afirmou que em “Parnaíba entrava muito dinheiro por causa dessa cera...” e voltou novamente a falar, como ele diz, “da firma Casa Marc Jacob”.

Sr. Jeremias mencionou-nos as agências e filiais da firma. “Só no Piauí ele tinha dez agências e no Maranhão tinha mais outras dez. Filias, compras, do mesmo ramos e ainda tinha representação longe aí”. Falou dos armazéns que a firma construiu na beira do rio Parnaíba. “Aí ele mandou construir mais cinco armazéns grande, na beira do rio aí, de frente pra lá e pra cá... isto que a firma se tornou a firma mais rica do estado do Piauí, não tinha outra no estado”. Contou-nos como os produtos eram embarcados para seguir rumo ao exterior. “Embarcava aqui nas alvarengas, aqui no rio no Porto de Salgado ali onde hoje é o Porto das Barcas”. Lembrou, inclusive, que tinha a empresa “Booth Line, inglesa que fazia esse transporte daqui do Porto de Parnaíba até o porto de Tutóia, para transportar cargas para os navios, hoje onde é esse Paraíba era o escritório da Booth. Era uma companhia rica também, mas era inglesa, mas depois que acabou a exportação foram embora todo mundo”. E, voltou a explicar os embarques. “Daqui ia pra Tutóia, um porto Maranhense, nas alvarengas puxadas pelos rebocadores. Lá em Tutóia pegavam navios da nacionalidade, ou inglês, alemão ou americano”. Em relação ao tempo que se gastava ressaltou que “era

³⁹⁸ Ensinou-nos que batata de purga, você corta rolinho por rolinho e põe no sol pra secar, depois de seca é que você ensaca e exporta, eles compravam ela seca, não comprava verde não. Só comprava seca, bem sequinha, chega fica amarelinha. O maior comprador era a Alemanha, pra fazer remédio. *ibid.*

questão de se você sáisse daqui cinco horas da manhã chegava lá de noite aí passava a carga das alvarengas para os navios que saía de Tutóia, pro destino deles, América do Norte, Inglaterra, Alemanha, esses países todos, dependia da carga que eles levavam. Mas a maioria era inglesa, americana e da Alemanha que era país que comprava.”.

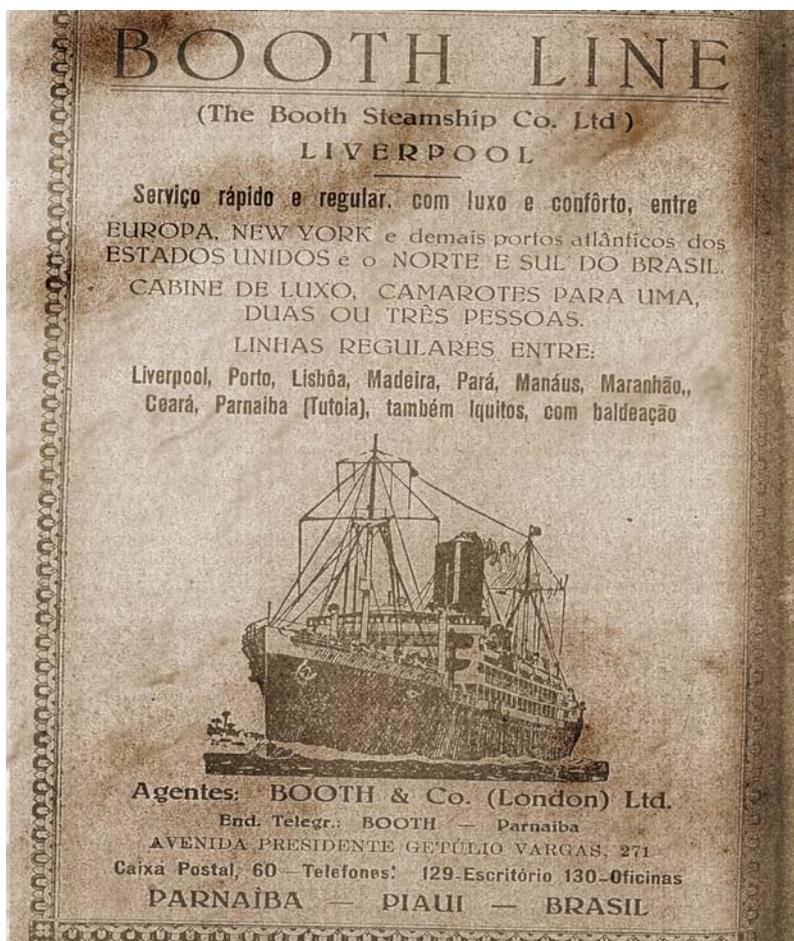


Figura 51 - Anúncio publicitário da empresa Booth Line extraído do Almanaque Parnaíba de 1944. Acervo do Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Parnaíba. Parnaíba, julho de 2006. Reprodução visual por Giorgio Richard.

Explicou que eram navios que comportavam grandes quantidades de cargas “porque aqui não era só a firma do seu Roland Jacob, era Pedro Machado, Morais S/A, Poncion Rodrigues, os exportadores mesmo tinha quatro empresas Casa Marc Jacob, Pedro Machado, Casa Inglesa, ainda hoje tem aí o prédio”. Numa ressalva recordou que “aquela empresa Franklin Veras existia, mas fechou. Seu Ben Hur era o chefe, era uma pessoa muito boa. Ele era um transportador de cargas pra Tutóia, nas alvarengas, lanchas dele”. Recordou, ainda, que era “seu Ben Hur que tinha uma companhia de navegação de transportar cargas daqui de Parnaíba para Tutóia”. Disse, ainda, que os “navios quando vinham do seus portos de origem “só vinham até Tutóia e traziam mercadorias, mas coisinha muito pouca”. E explicou que “Tutóia é um porto maranhense, não é piauiense. Ele falou

também das embarcações que faziam a navegação e o comércio do rio Parnaíba. Aqui no Parnaíba eram os rebocadores que fazia a navegação, “era do Pacion Rodrigues, tinha diversas empresas, bem umas quatro empresas que fazia transportes do interior, vamos dizer Teresina, Floriano e até lá, e de lá pra cá vinham carregado de muitas coisas”. Aí traziam aqui pra Parnaíba para as empresas aqui, Marques Jacob, Moraes. “Tudo isso era rebocador particular”. E, novamente falou da firma dos Jacob, com a qual tinha mais intimidade, portanto mais informações. “Seu Jacob mesmo tinha vapor Parnaíba, lancha brasileira, vapor América e rebocador pra ir buscar essas coisas e ainda pagava frete a outros porque era demais o que ele carregava”. Explicou-nos o carregamento dizendo que “o couro de boi vinha dentro de umas barcas coberta de palha. Era coisa leve então começava a colocar no fundo da barca até a cumeeira da casa, casa de palha em cima da barca pra não molhar”. E a rotina do cais com a chegada dos rebocadores dizendo que quando chegava a Parnaíba “descarregava do outro lado do rio, onde ficavam os armazéns. Recebia o couro e levava pra cidade. Do lado de lá eles embarcavam as alvarengas pra Tutóia pra pegar o navio”. Lembrou ainda que o cais ficava repleto de sacas de babaçu. Como se pode ver nesta imagem fotografada no porto salgado.



Figura 52 - Foto de um embarque de babaçu no Porto Salgado, Parnaíba-PI. Fonte: Diderot Marivignier, Parnaíba-PI. Foto calibrada por Giorgio Richard Nunes Silvério.

Nesta oportunidade Sr. Jeremias nos falou do próprio trabalho cotidiano que desempenhava nesta empresa. “Eu trabalhava só em terra, quer dizer, daqui do cais pra dentro da barca. Aliás, esse daqui de dentro do cais pra dentro do barco era o estivador marítimo. O estivador terrestre tirava de dentro do Armazém pra colocar no cais, a gente

conferia e entregava ao mestre do barco, que ia pra Tutóia levar carga”. Explicou que “tinha a estiva terrestre, estiva marítima e os trabalhadores de armazéns, muita gente”. Em seguida lamentou que “Parnaíba não tinha essa situação que tem hoje, povo subindo e descendo rua desempregado”. E passou a explicar a exaustão do trabalho à época. “O sujeito fugia e se escondia pra descansar, porque o serviço era dia e noite, tinha época de embarque que você não pegava só o dia não, você pegava dia e noite pra dar conta do serviço”. Ressaltou que isso ocorria “por causa da estadia do navio, estadia marcada. Chegava tal dia com saída marcada para o dia tal. Então tínhamos que despachar antes daquele dia. Ia pra Tutóia dentro do prazo. Isso nunca falhou. Eu trabalhei muitas noites pra chegar a tempo do serviço lá”. Mas ressaltou dizendo “se pensa que eu terminava um serviço desse e ia dormir não, eu ia era pra farra, pra qui, pra culá tinha muito lugar pra ir. Isso daqui foi uma beleza de cidade. Parnaíba cresceu, ainda está crescendo, mas a palmo de gato”.

Nós entrevistamos o Sr. Rubens de Páscoa Freitas³⁹⁹ que nos falou do movimento dos navios e das mercadorias no rio Parnaíba. Ele também trabalhou no Porto das Barcas. Em grande parte de seu relato tratou e confirmou as informações já dadas pelo Sr. Jeremias. Afirmou que “toda produção do estado vinha pra Parnaíba e daqui embarcava, nesses navios que chamavam de gaiola. Vinha tudo pra cá e daqui embarcava para o sul ou para o exterior”. Enumerou os produtos que vinham e disse “eu trabalhei muito ali pra onde é o Porto das Barcas, a Associação Comercial, aqueles galpão ali era tudo depósito cheio de saco, de cera, de babaçu, tucum, mamona. Porque eu sei que em torno era cera de carnaúba”. Ressaltou que “a cera era o principal, mas caiu com a história do plástico. Tudo era de cera, disco tudo era de cera, aí o plástico chegou e derrubou”. Sobre o tucum e o babaçu ele disse ter “conhecimento da sua grande importância porque ele alterava o ponto de fusão de algumas manteigas”. E explicou que o babaçu “era um óleo, que também era exportado... Era um óleo de boa qualidade utilizado inclusive pra fazer sabão”. E passou a falar da exportação dos produtos lembrando que “o Pedro Machado, o Norton também, exportava muito também. Antes enchia as barcas..., mas era tudo puxado de navio. Tudo ia pra fora. Na época correu muito dinheiro em Parnaíba, quem ficou rico foi a Casa Inglesa, Jacob, Morais. Coco ia pra indústria de óleo no Rio de Janeiro”.

Ele explicou que os navios traziam mercadorias, “da Europa, de São Paulo, do Rio de Janeiro e de outros lugares”. Segundo ele, “traziam tecidos, até cimento trazia pra fazer lastro, porque eles não podiam voltar seco, tinha que ter peso. Tudo que vinha de lá era

³⁹⁹ cf. nota 267 desta tese.

depositado no pontão e daqui o comércio ia lá buscar”. Explicou, ainda, que “tudo vinha de lá porque aqui não tinha indústria não tinha nada, vinha leite em pó, tecidos, calçados, prataria, panela de ferro da Inglaterra”. Do mesmo modo, diz ele, os navios voltavam cheios, levando todo tipo de mercadoria até castanha de caju, jaborandi, que foi um dos principais produtos exportados pra fazer remédio. Vinham pra cá enchiam as barcas e levava pra Tutóia, eram puxadas pelos rebocadores, levavam dez até doze barcas, lá depositavam no pontão. Aí eram passados pra os navios de longo curso”. Explicou que “Tutóia era a saída. De Tutóia que iam para o sul ou para o exterior. Era muita coisa, era navio quase todo dia em Tutóia. Esses navios era mais inglês, tinha até da Noruega. Compravam muito”.

Das empresas comerciais explicou que as quatro grandes empresas era a “Casa Inglesa, Moraes, Pedro Machado e Casa Marc Jacob. A Criso Furtado com a exportação de couro...”. Ressaltou que esta última “tinha, um curtume, exportava couros e peles, o curtume dele era ali perto do rio, no porto das Barcas. Por que o curtume moderno daqui tinha dois, mas um era alemão. E esse alemão vendeu o curtume e foi embora fugido”. E das de navegação a “Franklin Veras era uma empresa de navegação que tinha fundição, eles faziam esse trajeto de Parnaíba a Tutóia e tinham rebocadores e tinham uma casa comercial onde vendiam ferragens”. Vide abaixo anúncio publicitário da ferragista Franklin Veras & Cia que também se propagam agentes da navegação costeira.

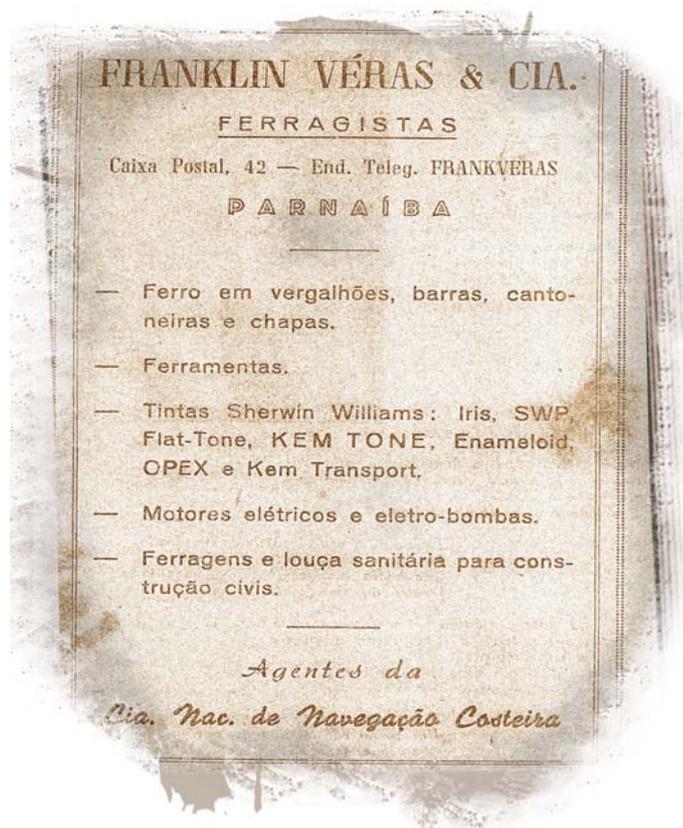


Figura 53 - Anúncio publicitário da Ferragista Franklin Vera & Cia. extraído do Almanaque Parnaíba de 1939. Acervo do Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Parnaíba. Parnaíba, julho de 2006. Reprodução visual por Giorgio Richard.

Sr. Rubens de Páscoa Freitas recordou que a “Booth Line, exatamente era a companhia de navegação das lagoas, também tinha navios, rebocadores, atuou muito aqui. Era inglesa. E tinha um prédio grande ali onde é o Armazém Paraíba, era onde funcionava o escritório e a residência do agente”. Ressaltou que esta empresa “era muito atuante, importante não para a navegação aqui do Paraíba, mas a partir daqui para o mundo externo”. Maria Filomena Mendes Bezerra também recordou,

As mercadorias vinham nas embarcações, de Tutóia, todas as mercadorias pro comércio aqui vinham via Tutóia nas embarcações, por esses navios. Eram muitos navios, tinha o Brasil e o Olinda. Trafegava, navegava de Tutóia pra cá e outros subiam acho que iam até Uruçuí, levando passageiros e levando mercadorias. Nós tínhamos o Loyd Brasileiro. De Paraíba eram estes navios. A capitania dos portos controlava tudo, dos rios navegáveis. Era Capitania de Rios Navegáveis, controlavam tudo. Esses navios tinham comandantes, tinham marinheiros, tinha o Timão que eu gostava de ficar perto ali apreciando.

De fato, o extrativismo intimamente ligado à navegação a vapor do rio Paraíba representou uma atividade extremamente importante para o Piauí, pois foi responsável pela inserção real do Estado ao mercado internacional. “Ao longo de cinco décadas, a dinâmica da economia foi dada pelas exportações de produtos extrativos – borracha, cera de carnaúba e babaçu que sobrepujaram e alteraram a função até então exercida pela atividade pecuária”. (QUEIROZ: 1993, p.19). A exploração dessas atividades extrativistas e a sua comercialização contribuíram para o desenvolvimento de municípios no interior do Estado e das cidades-beira Paraíba e seus respectivos municípios. E também para o desenvolvimento comercial expressivo de algumas cidades do sul do estado, até então menos dinâmicas, se comparadas com as do norte. Vê-se, ainda, que o desenvolvimento econômico do Piauí estava imbricadamente ligado ao comércio de exportação e importação. A navegação a vapor foi o instrumento viabilizador deste desenvolvimento que corroborou para que o rio Paraíba se concretizasse como rio de integração comercial com vocação internacional.

4.1 - IMPÉRIO DAS ÁGUAS PARNAIBANAS: a transnacionalidade

O rio Paraíba como rio de integração comercial com vocação internacional indica que a primazia em projetos de desenvolvimento regional foi apreendida e a navegação a vapor tornou-se uma realidade que proporcionou oportunidades de expansão no âmbito do mercado de exportação/importação. O rio Paraíba é, por nós, considerado, o elemento facilitador e estimulador de tal desenvolvimento. E a navegação a vapor e o comércio os geradores de crescimento econômico local.

Vimos, ao longo deste trabalho de tese, que as tentativas de se fazer do rio Paraíba uma estrada líquida fluída tornou-se um movimento histórico genuíno, um dos

grandes movimentos que configuram e representam uma época específica da história do Piauí. É época em que o rio Parnaíba tornar-se-ia o caminho, da energia vital e criadora de progresso. Foi instintivo perguntarmos se o tempo correu independente de uma perspectiva mais ampla, na qual as dimensões nacionais fossem contempladas. Com efeito, os discursos e os documentos oficiais nos testemunharam a preocupação dos governos tanto provincial quanto nacional com o “desenvolvimento” do Piauí. Comprovamos por meio das diversas tentativas de organização socioespacial, da implantação da navegação a vapor e na formação da máquina administrativa. Notamos que por trás da ação do estado, das ações dos governantes existiam, evidentemente, interesses econômicos fortes que muitas vezes não ficaram claro nos discursos. E, ficamos convictos que todo o processo tratava-se de uma expansão da fronteira econômica.

Devemos nos lembrar, ainda, que o Brasil, a partir da Proclamação da República em 1889, passou a ser um Estado federativo, com a transformação das antigas províncias em Estado. Os republicanos chegaram ao poder, em 1889, empunhando a bandeira da modernização e elegeram-se portadores da história. Propôs atualizar o país combatendo um sistema que estava em descompasso com os tempos históricos. Contudo, parafraseando Chaul (1997, p.109), “a República que não significava uma ruptura no processo histórico brasileiro, traria esse ideal federativo, bem como uma maior autonomia para os Estados...”. As correntes internas do republicanismo acreditavam no ideário do progresso e a modernização do Brasil deveria ocorrer com o desencadeamento do progresso estancado até então pela monarquia. Maria do Carmo Campello de Souza (2001, p.163) enfatizou “o desenvolvimento econômico... será marco de referência sócio-política da Primeira República”. Sabemos que comunicações e modernização foram termos corolários deste processo de desenvolvimento econômico que se referiu a autora.

As autoridades públicas imbuídas nas transformações do quadro econômico do país empregavam as tendências e o vocabulário das políticas em curso e as autoridades civis faziam o mesmo quando confessavam suas preferências pelos discursos e ações que simbolizavam o apogeu por meio da modernidade. É óbvio que a tarefa se torna mais difícil quando comporta limitações muito precisas, quer sejam de ordem econômica, quer de ordem natural. Contudo, o resultado poderia ser excelente. Conquanto, as preocupações com os espaços internos do país e a utilização dos seus recursos remontam ao período imperial e sofrem grande revitalização nos quadros de montagem do chamado “estado nacional moderno”. Sabemos que para o pensamento liberal republicano “progresso” era o crescimento econômico enquanto expansão da sociedade capitalista. Contudo, o processo de

transformação ou de “modernização”⁴⁰⁰ estava bastante generalizado no país e era anterior a própria República.⁴⁰¹ Por isso, pensamos que, o notável desenvolvimento econômico do Piauí não resultou de uma coincidência fortuita, a abundância de suas terras e riquezas, por certo contribuiu para isso, porém não bastam para explicar o fenômeno. Assim pensamos em virtude da navegação a vapor representar o “progresso” para as elites governantes, tanto no plano federal quanto estadual e local, e dado seu caráter simbólico, constituinte da visão de modernidade, que estas mesmas elites possuíam, a navegação a vapor no rio Parnaíba tornou-se imperativo.

Notamos que os responsáveis pela administração do Piauí procuravam um rumo para enquadrar o estado dentro das normas do modelo econômico brasileiro, caracterizado, no campo das idéias políticas, pelo liberalismo, e sustentado materialmente pela exportação da matéria-prima, tendo em contrapartida a importação dos bens industrializados. Para Capelato (1989, p.23) “A tentativa de consolidar o progresso dentro da ordem explica a maior proximidade com o liberalismo do século das luzes: admiravam o século das luzes – o progresso, o conhecimento e certas formas de governo, que ele produziu...”. Os mecanismos utilizados para essa tarefa inscrevem-se no chamado ingresso do Brasil no campo da modernidade. Para Raymundo Faoro (2000, p.142-143) “o conjunto das circunstâncias, que inaugura a fase da história republicana estimularia e ampararia o governo, as atividades econômicas pela proteção alfandegária, introdução de emigrantes estrangeiros, desenvolvimento interno dos meios de comunicação”. Diz ele que “a economia da chamada República Velha (1889-1930) estava voltada para o setor exportador”. (FAORO: 2000, p,144). Sabe-se que a dinâmica das economias regionais encontravam-se, de um modo geral, entrelaçada com a evolução socioeconômica do país, ou seja, estavam condicionadas aos próprios fatores internos do país. Na verdade as regiões faziam parte integrante da dinâmica geral do processo capitalista brasileiro.

⁴⁰⁰O dicionário do Pensamento Social (1996) assim define modernização: é um processo de mudança econômica, política, social e cultural que ocorre em países subdesenvolvidos, na medida em que se direcionam para padrões mais avançados e complexos da organização social e política. Ver também o conceito de modernização em BOBBIO Norberto, MATTEUCCI, Nicola e PASQUINO, Gianfranco. Dicionário de Política. 19 ed. Vol. I Brasília: UnB, 1997.

⁴⁰¹ O processo de modernização da sociedade brasileira inicia-se na passagem do Brasil Colônia para o Brasil Império, com a chegada da corte portuguesa no Brasil. O contexto político da transferência da família real para o Brasil em situação de urgência, requereu, com certa rapidez, iniciativas necessárias a adaptação da corte às condições locais. BARRETO (1956) faz comentários críticos aos processos de modernização ocorridos no Rio de Janeiro. BARRETO, A. H. de Lima. *Vida Urbana*. São Paulo: Brasiliense, 1956, p.253-254. Já o processo de modernidade no Brasil ocorreu de forma pontual, e principalmente, em regiões que mantinham relações econômicas e políticas diretamente com países da Europa e Estados Unidos.

Revisitando o Brasil num passeio ligeiro, observa-se o descompasso com que esse processo chega a cada região, às vezes de forma arrasadora, instauram fronteiras, estabelecem mudanças, difundem um projeto profundamente renovador, modifica formas tradicionais ali existentes, o que acaba por conferir especificidades à modernidade pretendida. Sabemos que um realinhamento no movimento de expansão do capitalismo exige investimento de capital e tecnologia necessários à modernização e, conseqüentemente, ao aumento da produtividade econômica. Sabemos que a modernização se efetiva por meio da construção de portos, de estradas, fluviais e férreas, e rodovias. Enfim, esse processo se efetiva por meio da assimilação do novo e do moderno, baseados, principalmente, na transferência de tecnologias, técnicas e pessoal de outros países. Parafraseando Martins (1975)⁴⁰² o conjunto dessas transformações vinculadas ao movimento de expansão capitalista reflete na conformação econômica do Estado, gerando a dinamização regional. Este é o caminho, mais complexo do que linear para a compreensão histórica da inserção do Piauí no processo capitalista brasileiro e conseqüentemente na modernidade.

Gustavo Lins Ribeiro (1997) concebe a modernidade como um rótulo freqüentemente associado a este processo no qual o crescimento das forças produtivas, especialmente das indústrias de comunicação, informação e transportes, provocaram um ‘encolhimento do mundo’, que se dá através de um processo que Harvey (1989), denominou de ‘compressão do espaço-tempo’. “Os aparatos de compressão do espaço-tempo têm suas próprias genealogias e contribuem para a aniquilação do espaço através do tempo, criando a possibilidade de experimentarmos o mundo como uma entidade menor, mais fragmentada e mais integrada”. (RIBEIRO: 1997, p.05). Tais possibilidades foram propiciadas, inicialmente, com o desenvolvimento e crescimento das indústrias de transporte e de comunicação. Aí se inclui, entre outros, locomotivas, barcos a vapor, carros, telégrafo, telefone, rádio, etc. Destarte, ondas de colonialismo e imperialismo precederam o advento do capitalismo transnacional. Elas, precursoramente, criaram as condições da compressão espaço-tempo, e conseqüentemente, as condições de relações internacionais, ou se quiser, a da transnacionalidade.

Para Gustavo Lins Ribeiro (1997) a transnacionalidade é a consciência de fazer parte de um corpo político global enquanto fenômeno econômico, político e ideológico. Aponta para a relação entre territórios e os diferentes arranjos sócio-culturais e políticos que orientam as maneiras como as pessoas representam pertencimento a unidades sócio-

⁴⁰² Ver Martins, José de Sousa. Capitalismo e Tradicionalismo. São Paulo: Pioneira, 1975.

culturais, políticas e econômicas. “Isto é o que denomino modos de representar pertencimento a unidades sócio-culturais e político-econômicas”. (RIBEIRO: 1997, p.03) Para ele, as condições históricas, econômicas, tecnológicas, ideológico-simbólicas, sociais e rituais são os conjuntos de fatores, que criam as condições através das quais a transnacionalidade pode existir. Mas ele prefere considerar a condição da transnacionalidade a sua existência de fato.

Apesar de podermos falar claramente de transnacionalismo enquanto fenômeno econômico, político e ideológico, a transnacionalidade enquanto tal, isto é a consciência de fazer parte de um corpo político global, mantém, em muitos sentidos, características potenciais e virtuais. Esta é a razão porque prefiro considerar a condição da transnacionalidade do que a sua existência de fato”. (RIBEIRO: 1997, p. 03).

A transnacionalidade é percebida, por alguns estudiosos, como manifestação de representações coletivas produzidas socialmente em uma situação de contato, apresentando ideologias de caráter étnico, identitário, e sócio-econômico. Conquanto, a transnacionalidade não corresponde a realidades espaciais específicas e, cremos ser altamente difícil relacioná-lo a algum território circunscrito. Assim, o que se tem elaborado é uma matriz de sentidos, de formas de representação e de construção de identidades, tanto quanto de uma história compartilhada, elementos básicos para a construção e manutenção de qualquer comunidade. Em relação ao transnacionalismo, teóricos e observadores tendem a perceber tal fenômeno como “novo”. Centenas de estudos versam sobre o nascimento recente de comunidades culturais, econômicas, políticas e sociais que transcendem, transbordam e atravessam as fronteiras de múltiplas nações. Outros tendem identificar o começo do fenômeno com alguma transformação relativamente recente como exemplificou Matory (1999, p.57), “com a revolução marítima européia ou mesmo com a implosão dos impérios coloniais europeus a partir da Segunda Guerra Mundial, ou, com a revisão das leis de imigração norte-americanas e com as melhorias técnicas de transporte e comunicação desde os anos 60”. Já os discursos atuais sobre o transnacionalismo tratam quase que especificamente do movimento de capitais e dos movimentos dos trabalhadores.

Foi Gustavo Lins Ribeiro quem nos advertiu de que “em muitas maneiras o transnacionalismo não é fenômeno novo” e explica “considerando os papéis desempenhados na história do Ocidente por instituições e elites intelectuais, religiosas e econômicas, com suas visões e necessidades cosmopolitas”. (RIBEIRO: 1997, p.05). Para ele a transnacionalidade faz parte de uma família de categorias classificatórias através das quais as pessoas se localizam geográfica e politicamente. (RIBEIRO: 1997, p.03). Argumenta que a transnacionalidade necessita ser compreendida em relação a processos históricos que

evoluem desde o século XV quando a Europa começou a expansão política, econômica, social, cultural e biológica e sedimentou progressivamente o sistema mundial com diferentes graus históricos e geográficos de integração. (RIBEIRO: 1997, p.05). Partindo deste pressuposto, o transnacionalismo tem sido um modo de vida desde então. Vale dizer que a expansão européia coincide com a expansão capitalista e as diferentes realidades, em consequência, criadas. Historicamente, a expansão capitalista baseou-se em formas de produção responsáveis durante tempos coloniais e imperiais pelo domínio de novos territórios e populações, tanto quanto pelo estabelecimento de diversos fluxos de pessoas, capital, mercadorias e informações.

Plantations, minas, grandes projetos, zonas de processamento para exportação, são alguns exemplos de poderosos empreendimentos que transformaram localidades em fragmentos do sistema mundial, dramaticamente aumentando as interconexões entre diferentes áreas. Fronteiras econômicas em expansão, sobretudo as vinculadas à agricultura e pecuária, igualmente tiveram um importante papel na incorporação de novos territórios e populações. (RIBEIRO: 1997, p.07).

Coincidentemente a comunidade parnaibana se constituiu no seio de um sistema econômico transoceânico, o do atlântico. As fundações deste sistema foram lançadas no século XVI com a expansão européia e, desde meados desse século, no rio Parnaíba e seu vale, o movimento humano tem sido uma constante. Receberam inúmeros exploradores. Alguns deles mantiveram contato, relações comerciais⁴⁰³ com os indígenas,⁴⁰⁴ e até mesmo habitaram em suas beiras, principalmente no delta. A possibilidade dos primeiros contatos e posteriormente da fixação de europeus no vale parnaibano foi propiciado pelas condições dadas pelo processo que provocara o ‘encolhimento do mundo’, o transporte e a comunicação. Desde a colônia e até por volta de 1830 existiu navegação marítima ligando o estado e o comércio do Piauí ao estrangeiro. Os navios penetravam no rio Parnaíba pela barra de Tutóia. Na segunda metade do século XIX e primeira do XX a navegação fluvial a vapor propiciou e/ou aumentou as relações comerciais de importação/exportação e a fixação

⁴⁰³ Pe Cláudio Melo (1985), traz sinais da presença e de relações comerciais no vale parnaibano quando diz que os primeiros sinais da presença do branco em terras piauienses vêm dos tempos do descobrimento do Brasil. Inicialmente foram marcados apenas por contactos entre marinheiros e silvícolas, com intuítos meramente comerciais, sem, porém, o propósito de povoamento. Estas relações comerciais antecederam em muito ao processo de ocupação do solo com currais, e pela sua constância jamais suspensa, marcaram a primeira forma de nossa civilização. MELO, Pe. Cláudio. A Prioridade do Norte no Povoamento do Piauí. Teresina: Gráfica Mendes, 1985, p.18, 19 e 23

⁴⁰⁴ Os mais antigos documentos que se referem ao Piauí nos fazem conhecer os Tremembés, os Aroás, Cupinharões, Tabajaras e Amopiras como povoadores da bacia do Parnaíba. Compelidas por circunstâncias das secas, palmilharam os vales de seus rios tribos dos principais grupos indígenas: tupis, caraíbas, tapuias e, entre estes, os cariris.

de comunidades estrangeiras no vale parnaibano. Em consequência aumentou as oportunidades de intensificação das migrações⁴⁰⁵ no vale parnaibano.

O rio Parnaíba por sua posição estratégica na geografia do comércio estimulou um movimento migratório em busca de recursos naturais e de uma base agrícola e comercial suficiente. Vale registrar que, o Piauí desde cedo recebeu vários migrantes. Na cidade de Parnaíba, havia a presença de estrangeiros que haviam estabelecido suas empresas e filiais nas cidades de Teresina e Floriano. Dentre eles, destacaram-se as famílias do inglês de Liverpool James Frederick Clark que tem seu nome ligado à “Casa Inglesa” e a do francês Roland Gabriel Jacob que comandou a “Casa Marques Jacob” operando na exportação da cera de carnaúba, algodão, couros e babaçu e na revenda de derivados de petróleo, tendo fundado as lojas “Rosemary.” Sobre a chegada desses estrangeiros que operariam no comércio do rio Parnaíba e nas exportações e importações nos informa Raimundo de Sousa de Lima (1987).

Comerciantes de larga experiência, apoiados na eficácia do sistema europeu, aqui começaram pelos Dias da Silva, portugueses de origem, ao implementarem seu movimento de charqueada localizado no Porto das Barcas. Então, as coisas marcharam rápidas e equilibradas, desde o seu início. Anos depois chegaram os ingleses e em seguida os franceses para, por último, se instalarem também os alemães, formando todos assim um bloco muito denso, cujo controle comercial passou a abranger não só toda a extensão do Piauí como também as áreas comerciáveis dos Estados vizinhos. (LIMA: 1987, p.24)

Nas primeiras décadas do século XX recebeu uma leva de migrações de sírios e libaneses, num processo migratório que ocorria em todo o Brasil. Vieram para as cidades de Teresina e Floriano, tendo significativa participação no comércio dessas cidades. Escolheram dentre o mosaico que se constituía a beira-rio Parnaíba justamente as essencialmente comerciais e que já exerciam influência inclusive nas cidades vizinhas do Maranhão. Sabemos que o movimento humano costuma ser decisivo na vida social e comercial dos lugares e as migrações são mecanismos constantes de proliferação de novas formas simbólicas e organizacionais no espaço social. Trata-se de um sistema sociocultural,

⁴⁰⁵ Sabemos que vários fatores levam as pessoas a migrarem; busca de oportunidades econômicas reais ou ilusórias, a lógica de movimento fornecida pelas indústrias de lazer, que criam regiões e pontos turísticos em todo o mundo. Outros tipos de movimento envolvem grandes secas e ciclos de fome. Na Piauí, em particular, observamos que foi em consequência da expansão dos currais que o fluxo de migrações e o eixo da economia da Província deslocara-se para as margens do rio Parnaíba e, de modo mais positivo, passaria a ter função histórica com a mudança da capital e a navegação a vapor iniciada em 1859. Posteriormente, a comunidade beira-Parnaíba se viu acrescida por levadas de migrações fugitivas da seca e com o advento da navegação. Parafrazeando Odilon Nunes (1966) como consequência de sua bacia hidrográfica, o Piauí sempre foi um corredor de migrações. A transumância como fenômeno demográfico, manifesta-se mesmo nos períodos normais. Ressalto, porém que os flagelados das secas, tocados pela fome, também testemunharam a peculiaridade do território fluvial. Vale ressaltar que no vale do Parnaíba fundaram-se aldeamentos de indígenas, colônias nacionais além das tentativas de se fundar colônias de estrangeiros, europeus e americanos do norte. Contudo, quando o vale do Parnaíba fora efetivamente ocupado, o estado do Piauí adquiriu sua alta expressão econômica e humana.

ou seja, um sistema de símbolos responsável pela produção de esquemas mentais, mapas, metáforas e sentimentos dos indivíduos e grupos estabelecidos numa situação de contato cultural. Os tipos de vida social criado das/nas migrações, num contexto transnacional,⁴⁰⁶ têm recebido crescente atenção com estudos sobre diásporas, fronteiras, virtualidade e outros contextos. A título de exemplo temos J. Lorand Matory (1999) que procura re teorizar a diáspora africana, ou seja, a migração transoceânica dos africanos.

Do séc. XV ao XIX... milhões de africanos foram embarcados à força para as Américas. Foi com certeza, mais ampla do que a imigração dos europeus para as Américas ocorridas no mesmo período. [...] No que se refere à redescoberta do transnacionalismo, é bastante fácil negligenciar o óbvio: que a maciça dispersão de populações africanas e européias precedeu em muito à fundação do Estado-nação no Novo Mundo. (MATORY, 1999, p.53 e 70)

Pelo rio Parnaíba transitava todas as relações comerciais transnacionais. Ele se tornou o pólo econômico da região atraindo um maior surto de população. As suas próprias condições de navegabilidade tomaram incremento notável. No Parnaíba que vem, no Parnaíba que vai, no Parnaíba que dá nome a cidade, atavam-se e desatavam-se os grandes dramas da região. Por esta rua única passaram as inquietações humanas. Gente, as mais variadas, se encontraram na artéria escaldante, na mesma ânsia de vida e triunfo. Embarcaram e desembarcaram, trouxeram e levaram encomendas, mercadorias, despacharam colheitas, filhos que transitaram de cá prá lá, (do Piauí para o exterior) de lá prá cá, (do exterior para o Piauí) trabalhadores, aventureiros, que não saberíamos evidenciar com precisão de onde vinham, nem o que faziam. É no caminho líquido, ágora da povoação, que empola e emana diariamente o fervilhar contínuo das idas e vindas. O vapor sobe e desce, num vai vem... e leva e traz anseios, aproxima e afasta esperanças, carrega e descarrega desilusões. E, sobre os alicerces desse esforço ergueram-se orgulhosas as cidades-beira, em cujas beiras se debruçaram as faces estrangeiras dos comerciantes. Como diz Geraldo Almeida Borges⁴⁰⁷ “a navegação a vapor no rio Parnaíba e o porto de Amarração foram os principais veículos que impulsionaram o capital estrangeiro no Piauí, possibilitando a convergência do comércio dos municípios do interior para o litoral”. Mas existe/existiu uma capital deste mercado disperso, uma polarização urbana que reproduz em mísero a grandeza do cenário transnacional. A cósmica e cosmopolita Parnaíba.

⁴⁰⁶ Há autores que tendem identificar a formação de comunidades transnacionais como algo que se fez presente após os avanços tecnológicos nas indústrias de comunicação e transportes ocorridos nas últimas duas ou três décadas do século XX. Desse modo, subentende-se que a moderna tecnologia e o sistema econômico atual criaram as condições para o transnacionalismo. Particularmente, entendemos referir-se a uma (re)descoberta do transnacionalismo e/ou um novo uso do termo.

⁴⁰⁷ Técnico e historiador da Fundação CEPRO, 1981. In Carta CEPRO. Teresina, v.7 n.2, julho/dezembro, p.78-86.

Ficamos convencidos de que o transnacionalismo não é fenômeno novo. Contudo, sabemos que num estudo sobre transnacionalismo é preciso, antes de tudo, periodizá-lo, como diz Ulf Hannerz (1997). Assim sendo, no vale parnaibano o transnacionalismo⁴⁰⁸ pode ser analisado por meio do advento da navegação a vapor, da participação do estado e suas relações no comércio mundial de exportação/importação. Esta é a complexidade do espaço fluvial, rio Parnaíba. Um espaço demarcado desta maneira pode/deve ser utilizado como referência histórica para distinguir seus usuários como pertencentes a uma rede de relações maior, ou seja, a transnacionalidade.⁴⁰⁹

4.2 - ENTRE A NAVEGAÇÃO A VAPOR E O COMÉRCIO NO RIO PARNAÍBA: um porto seguro?

Entendia os piauienses, que o cenário de redenção econômica e apogeu social que viveu o Piauí e, particularmente a cidade de Parnaíba, se consolidariam com a construção de um Porto e com o melhoramento do canal de Igaracu. O braço Igaracu se apresentava como o mais conveniente ao embarque e desembarque no porto fluvial da cidade de Parnaíba e, foi desde o período colonial, o porto do Piauí. Muito antes da navegação a vapor acreditava-se que sem uma saída para o mar, o “desenvolvimento” do Piauí seria impossível. A construção do porto marítimo era/é uma das mais antigas aspirações do Piauí. Sabemos que nenhum rio poderia cumprir a missão econômica, por meio da navegação interior, se ele não atinge um porto de mar. Segundo Silva e Cocco (1999, p.195) “em várias partes do mundo, o desenvolvimento do porto tem sido um elemento essencial e estratégico para o desenvolvimento econômico”. Assim sendo, um porto marítimo fazia-se imprescindível. Vale dizer que não foi o rio Parnaíba com seu abundante vale de terras férteis que fizeram da vila São João da Parnaíba um porto de mar no século XVIII. Contudo a partir da segunda metade do século XIX, quando a cidade de Parnaíba desempenhava o papel de mercado distribuidor do Estado, para onde convergiam quase todos os produtos de exportação e onde se concentravam as grandes casas

⁴⁰⁸ Alimentadas pelo desejo de desvendar o fenômeno transnacionalismo, suas causas, relações e lógica de contato acreditamos que as categorias discutidas poderiam se constituir em interessante “objeto” para nossas análises teóricas, apontando para problemas empíricos pouco compreendidos e, principalmente, conduzindo-me a soluções teóricas refinadas. Posso afirmar que o estudo sobre rios, por sua complexidade, possui capacidade de destruir as fronteiras interdisciplinares. Tendo em vista o universo sócio-cultural, pressupõe mergulhar nos códigos e símbolos que os constituem.

⁴⁰⁹ Para Gustavo Lins Ribeiro (1997) as condições históricas, econômicas, tecnológicas, ideológico-simbólicas, sociais e rituais são os conjuntos de fatores, que criam as condições através das quais a transnacionalidade pode existir. RIBEIRO, Gustavo Lins. A Condição da Transnacionalidade. SÉRIE ANTROPOLOGIA, 1997, p.03.

importadoras, a luta por um porto intensificou. Conforme BEAJEAU-GARNIER (1980, p.96) “os portos marítimos, ligados a um elemento natural associa, na origem, a preocupação de penetração e trocas”.

Na hinterlândia, com todo movimento comercial engendrado ao comércio internacional, a construção do porto de Parnaíba passou a ser reconhecido como fator importante para o desenvolvimento da atividade comercial e, ainda, como elemento central para o desenvolvimento regional. O porto era visto como uma porta de entrada, abertura para constituição dos negócios e, uma vez, devidamente construído criaria/ampliaria um amplo campo de oportunidades industriais e comerciais. O enfoque promovido em prol da construção do porto de Parnaíba evidencia que se constituía num precursor necessário para o crescimento econômico e regional.

Em relação aos portos no Brasil, Bastos (1955, p.113) nos informa que observou muito bem um especialista, o engenheiro Fernando Viriato de Miranda Carvalho, que cada cidade, cada vila, ribeirinha deste vasto Brasil, aspirava ter um porto, devidamente aparelhado. E enfatizou “em torno dessa conquista giravam interesses políticos partidários – e o porto passa a ser um dos pontos do programa de candidatos e postos eletivos”. E a cidade de Parnaíba não fugia a regra. O presidente da Província do Piauí, Anselmo Francisco Perete em ofício de 02.10.1848 ao ministro da Justiça argüia sobre a necessidade de um porto bem aparelhado no Piauí e enfatizava “... o único porto da Província é o da cidade da Parnaíba e que a ele não se dirigem embarcações estrangeiras e apenas dali vão alguns navios nacionais conduzir gado a Caiena, na Guiana Francesa, donde quase sempre voltam sem lastro...”.

Sabemos que as barras⁴¹⁰ do Parnaíba foram estudadas por Simplício Dias da Silva em 1806, pelo tenente Jauffret em 1853, por David Caldas em 1867 e pelo engenheiro Gustavo Dodt em 1869. Sabemos, ainda, que os negociantes da cidade de Parnaíba, em fins de 1851, fizeram uma representação ao Presidente em exercício, José Antonio Saraiva, solicitando a abertura do canal Igarauçu. Este por sua vez, contactou o juiz de direito Antonio Francisco de Sales, a quem solicitou esclarecimentos sobre o assunto o qual teceu suas considerações em ofício de 28.05.1852 enfatizando que a abertura do canal Igarauçu era “da maior utilidade pública e particular, para animar a navegação, tanto marítima, como a do interior”. Salientou que o mesmo já “tivera profundidade e serviu de barra de acesso para a

⁴¹⁰ Barras. *Sf.* Entrada estreita de um porto geralmente obstruída. HOUAISS, Antônio e VILLAR, Mauro de Salles. Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa. Elaborado no Instituto Antonio Houaiss de Lexicografia e Banco de Dados da Língua Portuguesa S/C Ltda. - Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

cidade da Parnaíba, mas a formação de bancos de areia vinha ocasionando grandes prejuízos à navegação”. Na oportunidade juntou ao mesmo uma carta do parnaibano José Coelho de Miranda.⁴¹¹

No ano seguinte, em Ofício de 10.02.1853, o presidente escreveu ao juiz Antonio Francisco de Sales informando-o que desejava melhorar uma das barras do Parnaíba e que para isso “nomeara uma comissão da qual o juiz faria parte bem como José Francisco de Miranda Osório e José Coelho Miranda para opinar sobre o assunto”. Aconselhou que todos entendessem com o oficial da marinha encarregado na inspeção dos Portos. Pontuou, “a presidência espera que a comissão se preste a esse serviço que é o prognóstico de grande porvir para sua terra natal”. Posteriormente, a comissão incumbida do canal percebeu a conveniência de um engenheiro para pronunciar-se sobre a obra. O Presidente da comissão solicitou ao governo da Província autorização da cooperação do engenheiro João Nunes de Campos que havia prestado serviços nas obras públicas de Teresina. Luis Carlos de Paiva Teixeira, presidente em exercício, atende ao pedido e em ofício de 11.08.1853 participa que o engenheiro “estudaria a barra e o terreno do Igaracu logo após a exploração do Parnaíba”. Este presidente demonstrando grande interesse pela desobstrução do rio Parnaíba e pelo canal de Igaracu solicitou ao engenheiro que orçasse os dois empreendimentos. Neste mesmo ano o engenheiro João Nunes de Campos deu início a seus estudos sobre o rio Parnaíba, sua navegabilidade e o levantamento de sua planta.

Vários documentos oficiais⁴¹² apresentam providencias tomadas no sentido de corrigir os defeitos da barra. Verificamos nesses documentos que a partir da execução de algumas delas aumentou o número de embarcações que freqüentavam o porto da Parnaíba. Raimundo de Sousa Lima recordou algumas dessas embarcações no cais do Porto de Parnaíba e do seu tráfego pela barra do Igaracu. “O rebocador São Bento, ou “burro preto” como era conhecido na faixa do cais, flutuava ao largo, tranqüilo e majestoso, cachimbando pela chaminé alta revestida dum preto reluzente”. Ele recordou, também, o vapor ‘Parnaibano’ com as barcas a reboque na barra do Igaracu

...quando venceu a ultima curva do rio Igaracu em direção ao Porto Salgado, meu irmão Antonio e eu vimos da ribanceira onde estávamos que trazia a reboque oito barcas de madeira carregadas. Era um rebocador muito pequeno, mas estava equipado com duas maquinas de grande potencia para o seu tamanho. (SOUSA LIMA, 1987, p.27)

⁴¹¹ Jose Coelho de Miranda anteriormente se propusera construir a abertura do canal mediante indenização posterior.

⁴¹² Ver Arquivo Público do Piauí. Docs. de 10.03.1856, 26.09.1856, 29.07.1857, 27.03.1858, 19.06.1858, 24.08.1858, 27.04.1858 Encadernados no Livro 177 e Livro 255.

Em 1855 foi criada a Capitania dos Portos de Parnaíba bem como a praticagem da barra cuja inspeção ficou sujeita a esta mesma Capitania com sede em Amarração. Conforme Santana (2001) “... o porto que tem mar, onde entram anualmente do sul dezesseis ou dezessete embarcações a comerciar em carnes secas que exportam para as mesmas Capitânicas, e também para o Pará... Mais tarde o comércio de algodão e de outros produtos, em face da procura externa ou de outras províncias, concentraria esforços para a construção de um porto”. (Santana: 2001, p.112)

Pelo Decreto nº. 3012 de 22.10.1880, vimos que o Piauí ainda pleiteava um porto marítimo. Mas nas primeiras décadas do século XX, com a participação do Piauí no comércio mundial, certamente, as autoridades e interessados se voltariam à objetivação dos problemas da navegação marítima e do porto. A sociedade parnaibana iniciou, em 1901, uma intensa campanha, desta vez, para a construção do porto de Amarração. Atendendo aos apelos dos parnaibanos o governo estadual anunciou a formação de uma comissão para fazer estudos na barra e no porto de Amarração, que foi concluído pela viabilidade da construção do porto. Esta campanha foi empreendida, também, pelo jornal “O Nortista” que se manifestou em prol da construção do porto marítimo do Piauí, em Amarração e da estrada de ferro, do litoral à Capital, Teresina. Vimos que algumas providências foram tomadas atendendo a esta campanha.

Objetivando realizar o programa administrativo traçado no estado a representação piauiense e o governo do Estado, em 1910, acordaram um plano de ação junto ao governo federal e ao Congresso Nacional. Dentre as medidas preferenciais pleiteadas à Câmara e ao Senado figuravam o porto de Amarração. No ano seguinte foi designado o engenheiro Manoel Carneiro de Sousa Bandeira para estudar os portos da embocadura do Parnaíba e as condições de navegabilidade do rio Parnaíba. O resultado destes estudos apresentou vantagens do porto da Amarração cujo melhoramento “é susceptível de uma solução que não exige grandes sacrifícios”. E ainda neste ano o governo federal adquiriu os equipamentos necessários para a construção do primeiro trecho da linha férrea e firmou acordo com a empresa South American Railway Construction Ltda. Mas por razões de desentendimentos entre a empresa contratada e o Governo Federal não se efetivou a construção. Em 1912 “vem ao Piauí uma comissão de estudos para a construção do Porto de Amarração, chefiada pelo engenheiro J. Mendonça”.⁴¹³

⁴¹³ Almanaque da Parnaíba, 1926, p.297.

Conforme a Lei nº. 845 de 10.07.1915, “o governo do Estado é autorizado pelo legislativo a contratar com o governo federal a construção e melhoramento do Porto de Amarração e a construção de uma estrada de ferro que partindo de Amarração vá as nascentes do rio Piragi”. Posteriormente, as obras da ferrovia por iniciativa do governo do Estado, tendo a frente o engenheiro Miguel Furtado Bacellar iniciou. O primeiro trecho ligando Portinho a Cacimbão entrou em funcionamento a 16.10.1916, quando por ela trafegou o primeiro trem da Estrada de Ferro Central do Piauí. Com uma extensão de mais de 147 quilômetros, em 1923, a estrada de ferro já chegava a Piracuruca. Segundo Diderot “O Cel. Jonas bateu a primeira estaca dessa ferrovia, que teve o seu início em Amarração, com o fim de forçar a construção do porto”. (MAVIGNIER: 2005, p.125). Essa estrada foi concluída em 13 de maio de 1922, com extensão de 191 km.

Destarte à medida que progredia a construção da estrada de ferro que ligaria São Luis-Teresina-Petrolina (PE), crescia também a angústia dos parnaibanos. Desejosos da realização do porto de Amarração agora, acresciam as esperanças, pois poderiam integrar à linha férrea nessa via onde, para eles, correria o “progresso”. A imagem abaixo retrata a locomotiva da Estrada de Ferro Central na Estação de Parnaíba onde se vê a descarga de duas locomotivas no trapiche de Amarração, em 1918, transportadas pelo vapor Mantiqueira do Loyd Brasileiro, sob a orientação do Engenheiro-Chefe, Dr. Miguel Bacellar, da Estrada de Ferro Central do Piauí.

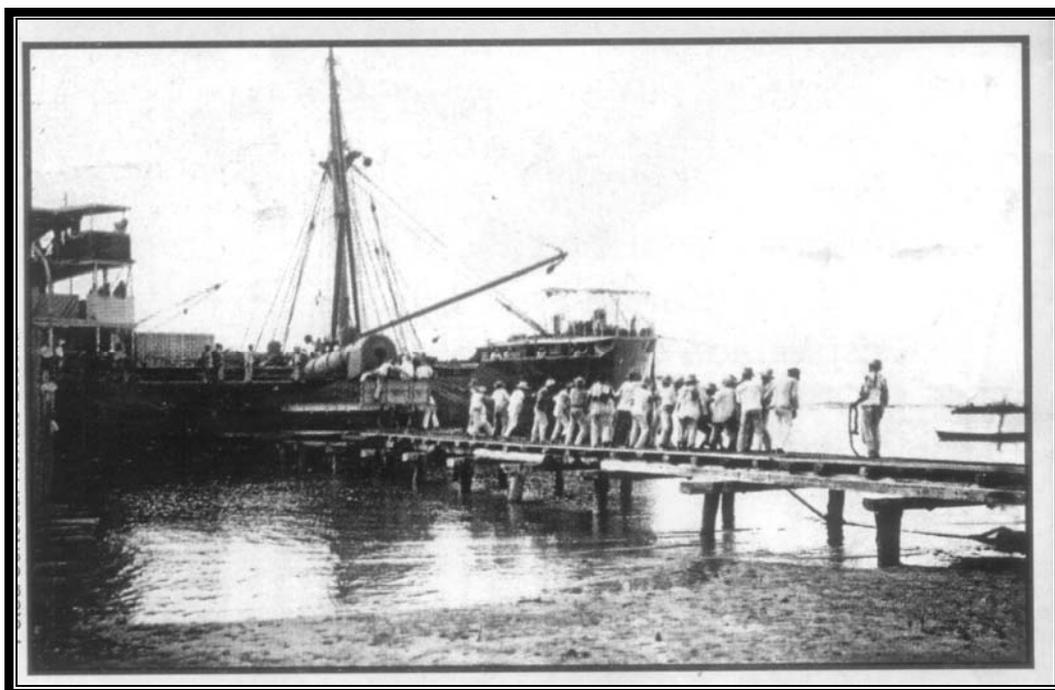


Figura 54 - Foto da descarga de duas locomotivas no trapiche de Amarração, em 1918, Fonte: Diderot Marivignier. Parnaíba-PI. Foto calibrada por Giorgio Richard Nunes Silvério.

Armando Pereira para divulgar a idéia de se construir o porto de Amarração, considerada de extrema importância para o desenvolvimento do estado do Piauí, proclamava, em “Interesses Piauienses”⁴¹⁴,

O esplendor econômico, o brilho político, a independência comercial, o exercício de múltiplas e variadas indústrias... [...] O vigor financeiro, o advento de uma nova era de riquezas incalculáveis, e até o desenvolvimento rápido da influencia maravilhosa do mar, somente será possível por intermédio de um porto franco e profundo, construído na risonha vila piauiense Amarração.

A campanha em prol do Porto de Amarração ganhou vigor nos anos de 1920 e 1921, com a visita de Antonio Freire da Silva, senador piauiense, e os deputados José Pires Rebelo e Armando César Burlamaqui aos membros da Associação Comercial de Parnaíba. Esta visita tinha como objetivo reconhecer a necessidade da construção do porto e discuti-la juntos a Associação Comercial de Parnaíba. Nesta ocasião João Luis Ferreira, membro da Associação Comercial, expressou-se à delegação governamental,

[...] É obvio que dispondo de navegação regular com um porto capaz de ser visitado pelos grandes navios transatlânticos... [...] a prosperidade geral do Estado terá um longo incremento. Ao passo que se o porto não se fizer o Piauí, em vez de se libertar comercial e economicamente [...] nunca atingirá a posição em que desejamos vê-lo colocado”. (Livro de Atas 1, da Associação Comercial de Parnaíba, 1920, p.45).

Posteriormente, com a chegada do engenheiro Manuel Urbano Albuquerque Godim, chefe do porto de Amarração, em julho de 1921 iniciou-se os estudos para desobstrução do canal São José. A Associação Comercial de Parnaíba, incansável no propósito de concretização do porto, envia em março de 1922 uma comissão ao Rio de Janeiro, capital da República, levando considerações de viabilidade e importância do porto ao Governo Federal. E, em telegrama de 13.08.1922, os deputados Armando Burlamarqui e Pires Rabelo anunciavam que o “presidente da República acaba de assinar decreto autorizando as obras do porto de Amarração. Congratulamos todos pela realização de nossos maiores desejos”.⁴¹⁵ E, noutro telegrama do governador do estado ao presidente da Associação Comercial de Parnaíba lê-se que o presidente da República assinaria o decreto autorizando a construção do porto de Amarração.

Acabo de ser informado que eminente benemérito presidente Epiácio Pessoa vem assinar Decreto autorizando a construção do porto de Amarração, com a firma “Norton Griffiths”. No momento em que a maior e mais legítima aspiração piauiense entra no terreno das soluções efetivas, tenho a mais viva satisfação em congratular-me convosco por tão auspicioso acontecimento. (Livro de Atas 1, da Associação Comercial de Parnaíba, 1920, p.47).

⁴¹⁴ Armando Madeira, publicação de 1920, intitulada “Interesses Piauienses” mandada editar em São Paulo pela Associação Comercial de Parnaíba. Desta publicação só encontramos fragmentos.

⁴¹⁵ Livro de Atas 01, da Associação Comercial de Parnaíba, 1920, p.46.

Os serviços foram contratados pela Companhia Inglesa Norton Griffiths, que logo depositou no local o material necessário para o início das obras. Mas, ao assumir a presidência da República Artur Bernardes, o contrato fora rescindido, sendo o material transportado para outras regiões do país. (Livro de Atas 1, da Associação Comercial de Parnaíba, 1920, p.47) Os piauienses retornam a insistir no assunto e consegue do Estado em 21.06.1929, “por contrato, autorizado pelo decreto nº. 18.816, da mesma data, o direito de construir e explorar o porto, pelo espaço de 60 anos”. (Diário Oficial n 140 de 02.07.1929). A construção do ancoradouro marítimo do Piauí foi novamente adiada conforme Diário Oficial nº. 221 de 01.10.1936. Este tema tornou-se polêmica na imprensa de Parnaíba e Teresina com as importações e exportações piauienses realizadas pelo porto de Tutóia, na ilha do Cajueiro, em território maranhense. Uma grande maioria defendia a implantação do porto de Amarração, por ser genuinamente piauiense enquanto uma minoria, entre eles, o presidente da Associação Comercial de Parnaíba organizava e conduzia ferrenha campanha em defesa da economia do estado, visando a construção do porto de Luis Correia. Logo mais com o declínio da navegação de cabotagem no Brasil o movimento do porto inconcluso de Amarração e o de Tutóia se declinou até extinguir-se.

Contudo aquele decreto nº. 15.603 de 12.08.1920 que autorizou as obras do porto de Amarração significou a concretização dos sonhos piauienses e, em particular, dos parnaibanos. Representou a conciliação do sonho ao real, ou seja, o atributo expresso no ato e na forma de decreto materializaria as aspirações do advento de um “tempo novo”, e ainda, de novos interesses. Como afirma Bordieu (2000), “as representações objetais, expressas em coisas ou atos, são produtos de estratégias de interesse e manipulação”. Contudo, o sonho não se realizou, pois a construção do porto de Amarração não se efetivou. Em consequência, há na memória coletiva parnaibana, a lembrança daquela sessão cívica que ocorreu no Cinema Pálace, convocada pela Associação Comercial de Parnaíba, da qual às 19 horas do dia 13.08.1920 fez-se a leitura do decreto presidencial autorizando a construção do porto. “Parnaíba foi uma festa só! Ironicamente passados todos esses anos, o porto ainda aguarda sua conclusão”. (MENDES, 2001, p.78). Ao irrealizado porto de Amarração os piauienses e os parnaibanos, em particular, atribuem o estado de “pobreza” econômica do Piauí e denotam em suas expressões um desalento provocado por aquele desiderativo. Como diz o parnaibano Diderot “muitos piauienses lutaram pelo nosso escaadouro marítimo, mas, sem sucesso. O porto do Piauí continua como sonho, ainda não realizado”. (MAVIGNIER, 2005, p. 126)

Vimos que mesmo inconclusas a desobstrução do canal de São José e a inexistência e/ou o inconcluso “porto de Amarração” apresentou um movimento, no mínimo, significativo. Assim pensamos, pois as Mensagens dos governos João Luis Ferreira e João de Deus Pires Leal deixam entrever que estas obras foram iniciadas quando dizem, “devido o regime de economia em que se encontra o estado, foram suspensos os trabalhos da construção do Porto de Amarração. O governo estadual informa que o governo da União destinou dez mil contos, pagáveis e, 16 semestres destinados à construção do Porto de Amarração”.⁴¹⁶

Quanto ao movimento das embarcações, segundo Santana (2001), “em 1912, o porto de Amarração era visitado regularmente pelos navios do Lóide Brasileiro, pelos vapores da Companhia de Navegação do Maranhão, e freqüentado, em datas indeterminadas, pelos vapores da Companhia Pernambucana e pelos da Companhia Inglesa “Res Crose Line”. (SANTANA: 2001, p.112) Já o Governador Matias Olimpio em Mensagem a Assembléia Legislativa diz que “embora não estivessem concluídas as obras de desobstrução do canal de São José, mesmo assim, de setembro a dezembro, passaram 283 embarcações de grande porte e 3.915 de pequeno, transportando 6.546 toneladas”. Mais tarde o relatório da Secretaria da Fazenda de 1932 apresentou um movimento de navios a vapor e a vela no “Porto de Amarração”. Em 1927, 15 vapores da Costeira e 8 vapores da Lloyd. E em 1930: Navios a vapor, entrada 15 e saída 15. Tonelagem, 6680 de entrada e 6675 de saída. Tripulação, entrada 07 e saída 00. Navios à vela: entrada 01 e saída 00. Tonelagem, entrada 60 e saída 00. Tripulação entra 07 e saída 00.

Nota-se, então, que a “grandiosidade” da navegação a vapor implicava o poder dentro dos mais vastos projetos. Os vapores eram a grande experiência e, não é de se estranhar que eles apareçam condensados nas significações de magia, de novidade, de modernidade. Afora os benefícios econômicos que tal via fluvial de comunicação representava, ela teria contribuído com os modos de vida, levando aos piauienses os confortos e comodidades, além da sensação de terem se integrado no mundo. Com ela as novidades tinham espaço para se multiplicar num turbilhão que envolvia a todos. O vale do Parnaíba era então o lugar por excelência da “modernidade”. Afinal o que motivara a sua implantação foi a crença de que faria a Província entrar em um tempo de prosperidade e, para tanto a capital tinha sido mudada e preparada para expressar o vigor da sua pujança.

⁴¹⁶ Mensagem a Assembléia Legislativa. Teresina, 1924. Piauí Gov. João Luis Ferreira 1920-1924 e Mensagem a Assembléia Legislativa, Teresina, 1930 Gov. João de Deus Pires Leal 1929-1930, Piauí, p.46.

O rio Parnaíba na sua condição de rio navegável satisfaz a necessidade do transporte do Piauí imperial, mas as obras e dadas finalidades longe de revalorizar esta necessidade, teria, antes de tudo, o ato de canalizar pela água condições para melhor servir aos projetos de um conjunto de interesses que ultrapassavam as ambições locais. De uma forma ou de outra, o porto compôs ramo secundário das longas, mas tênues artérias do império. Portanto, as divergências de interesses se cristalizaram antes mesmo de lhes constituírem uma amíúde relação de convivência. Nota-se, contudo, que uma servilidade se completava e se explica necessariamente pelos motivos imperiais. A navegação a vapor no rio Parnaíba existiu evidentemente por causa da necessidade de transporte, uma conformidade conjuntural que foi sua razão. Uma ligação ao mais íntimo das necessidades subsistidos entre o comércio local, nacional e internacional. Em síntese, sem a navegação a vapor aquele comércio não teria existido para satisfazer as necessidades de escoamento das riquezas piauienses. Segundo Mendes (1995, p.73), “... a navegação a vapor no rio Parnaíba serviu para estimular a produção agrícola e o comércio nas regiões ribeirinhas”. Como disse Branco Barbosa “... a navegação no rio Parnaíba, durante o século XIX, pode ser considerada como mola propulsora ao desenvolvimento do Piauí, tanto no campo econômico como social, além da tentativa de saída da dependência do comércio do Maranhão e Ceará”. (BRANCO BARBOSA, 1978, p.89).

Procedendo-se a um balanço preliminar do movimento conclui-se que há alguma “positividade”, apesar da contradição que o condenava desde a origem. A intervenção real e a transferência da capital proporcionaram aos comerciantes e aos navegadores o direito de ir e vir e, o vale do rio Parnaíba se tornou o ponto dos encontros e desencontros, do enraizamento e dos “consócios” conceituado por Clifford Geertz⁴¹⁷. No entanto, o despertar tardio de uma economia “moderna” de centralização financeira e comercial fez com que sentisse modificações profundas. Por conseguinte trata-se de uma época de procura hesitante, onde figuram lado a lado sucessos brilhantes e fracassos indiscutíveis. Por tudo isso, entendemos que uma história da navegação a vapor no rio Parnaíba só se torna, possível e legítima, se admitirmos a existência de uma relação entre todo o processo histórico do estado e do país, qualquer que seja a dimensão espaço-temporal em que foram produzidos. Para nós, o passado remoto e o futuro imediato fundiam-se numa entidade única com um único objetivo, uma navegação ativa ligada ao comércio de importação e exportação. Assim sendo, ficamos convencidos de que toda e qualquer intervenção sobre sua

⁴¹⁷Ver este conceito em GEERTZ, Clifford, A Interpretação das Culturas. Rio de Janeiro: LTC, 1989. Tribunais, 1990.

estrutura não se fazia para protegê-lo, mas sim para fazê-lo uma grande via de transporte. Em uma palavra, o rio Parnaíba era a pegada do vale em que a navegação a vapor deve uma exultação salutar pelo movimento comercial nascente.

Os anos decorridos entre o Império e a República Velha na história da navegação a vapor no rio Parnaíba nos apresentam um tempo breve que arquivou muitas paixões, muitas ideologias. Mas vivem-se como contemporâneos eventos acontecidos e sentem-se como processos longínquos, apagados em fatos e sentimentos. O tempo pareceu se afinar, às vezes se alongar, outras se contrair. Pareceu coagular-se em brumas que dispersam e desvanecem como se tivesse muitas trilhas que entrecruzam e bifurcam, sobre os quais aquela história corresse em direções diferentes e contrárias. Contudo vimos reaproximar-se. O fim do império desvanecido no passado, voltou a estar presente, num objeto de disputas apaixonadas na continuidade da República, integrando o país por meio das comunicações e dos transportes. Crê-se que as unidades do tempo são misteriosas e dificilmente comensuráveis. Não há um único “vento” no tempo que leva a uma única direção e/ou em velocidade constante. De quando em vez ele cruza com outros ventos provindo do lado oposto, do passado, e junto de nós é presente. E, aqui, Império e República se imbricaram numa mesma perspectiva, transporte e comunicação, navegação e comércio.

4.3 - ENTRE SUCESSOS E FRACASSOS: o fim da navegação a vapor

*Contemplando o rio d'águas barrentas...
 Ah, como é triste ver-te tão magro e sem os
 vapores d'outros tempos! Ex-rio das exportações
 para a Europa América do norte e do Sul
 (jaborandi, tucum, babaçu...)
 (Alcenor Candêira Filho In A Poesia Parnaibana, 2001)*

O Comércio e a navegação a vapor não se demoraram a serem encontradas, dissolvidas ou suspensas nas águas do leito que ainda corre. O rio Parnaíba com suas ilhas, cachoeiras e por fim o delta constituiu um território dentro da vocação do espaço que não pode ser contestado. Como presença pôde facilmente atender e desenvolver atividades ligadas à água. Havia uma série de necessidades que justificavam o estabelecimento da navegação a vapor em seu leito e o seu desenvolvimento original, e logo em seguida a sua expansão que, se sabe linear, contínua e/ou entrecortada por percalços de toda natureza. Na verdade, apesar das dificuldades do rio e as diferenças no seu curso, houve navegação a vapor no seu dorso e, poderíamos afirmar que conheceu um tráfego intenso para as condições desfavoráveis do rio Parnaíba. O seu leito foi cenário de um tráfego fluvial com o vaivém ininterrupto de “gaiolas”, vapores de diversos tipos, rebocadores, lanchas,

alvarengas⁴¹⁸, barcas, botes, canoas e as poéticas balsas feitas de talo de buriti. Mais ou menos, dezesseis empresas de navegação, devidamente registradas e organizadas constituindo uma frota de cerca de 200 embarcações, entre vapores, barcas, lanchas e pontões, sulcavam com regularidade o grandioso rio, carregando no seu bojo as riquezas do seu solo e os produtos manufaturados tão necessários e imprescindíveis ao apregoado “progresso e desenvolvimento”. Mas, o fracasso dos vapores não se fez demorar e com ele o da navegação no espaço dos marinheiros do rio e/ou d’águas doces e pela Companhia de Navegação a Vapor do Rio Parnaíba. Evidenciamos que a Companhia de Navegação a Vapor do Rio Parnaíba passava por fases de contínuos percalços.⁴¹⁹

Sabemos que o pouco desenvolvimento da navegação interior no Brasil, entre outras causas, deveu-se às características dos rios, que são, com raríssimas exceções, impróprios à navegação. Dentro destas condições navegar sobre os rios brasileiros podia parecer pelo menos insólito, senão totalmente fantasioso. Por outro lado negar a navegação, mesmo que em condições adversas seria esquecer o contexto geral das políticas em curso no país e, ainda, os maus estados dos caminhos e das estradas e desconhecer as necessidades econômicas anteriores. O rio Parnaíba e o Piauí não escapam dessa lógica. Em verdade, a própria localização geográfica do Piauí, província do Nordeste, eminentemente pecuarista, de expressão quase nula no contexto econômico global do país, não impelia aos órgãos governamentais à execução de obras arrojadas que facilitassem as comunicações fluviais. E ainda, as condições naturais do rio Parnaíba exigiam correções técnicas consideradas e com isso o futuro da navegação fluvial a vapor se viu comprometida desde seu início.

Em realidade, percebemos que os problemas do rio Parnaíba eram graves e foram propalados nos discursos donde se extrai a fragilização do leito. Eram discursos sobre a eficácia de navegabilidade que traziam um eco de ruína. As decantadas condições de navegabilidade do rio Parnaíba foram motivos de pronunciamento de um grande número de autoridades, embora estas fossem constantemente alertadas para as emergências dos problemas do rio por meio de extensos e/ou minuciosos relatórios em que apresentavam o estado do rio e sugeria melhoramentos. A regularização de seu curso era proposta por estudiosos para acrescer o fluxo e melhorar o rio. Os problemas de franca navegabilidade do rio Parnaíba, conforme Relatório de 1874 da Companhia de Navegação teve “por longo tempo a particular atenção dos poderes públicos e muitos trabalhos foram realizados nesse

⁴¹⁸ Embarcação para carga e descarga de navios. Dicionário Aurélio.

⁴¹⁹ Ver relatório de 12.07.1866 do presidente Franklin Américo de Menezes Dória que faz um levantamento das finanças da Companhia desde 1859.

sentido”. Como se vê a engenharia forneceria o instrumental para se lidar com os desafios que a natureza apresentava e para colocar a Província num patamar essencial para se atingir os níveis de progresso e desenvolvimento desejados. Foi nesse empenho que a navegação a vapor potencializaria e concentraria em si toda a carga de expectativas e projetos em torno da via de comunicação fluvial, projetando ainda um universo de méritos e realizações que, em última instância, colocaria o Piauí, na ordem econômica como referência nacional. Mas não houve conservação dos canais abertos nas cachoeiras, não se cuidou da conservação das margens, dificultando, portanto os meios de navegação, e tão pouco se efetivou a construção do pleiteado porto. Embora o engenheiro Gustavo Dodt tivesse alertado para os desmatamentos da beira-rio só apareceram-nos preocupações oficiais a este respeito com as Leis nº. 259 de 25.07.1900 que o governo do Estado “proíbe o corte de árvore à margem direita do rio Parnaíba, até a distância de 40 metros do mesmo rio” e na Lei nº.480 de 08.07.1908 em que o governo do Estado “proíbe a qualquer pessoa, mesmo em terras que lhe pertença, fazer roçados, queimar matos ou cortar árvores nas margens dos rios e mananciais do Estado”.

De fato, as condições de navegabilidade foram-se tornando precárias, pois o rio não recebia qualquer assistência agravando-se o assoreamento. Suas margens sofriam desmatamento, proporcionando o alargamento do leito e diminuindo, em consequência, a profundidade. Neste sentido lamentou Barbosa (1978, p.101), “infelizmente, em face das condições negativas do rio, que não mais recebera assistência, o desgaste do material flutuante era crescendo”. E Castelo Branco (1987) enfatizou “... o Parnaíba aí permanece à espera, secularmente à espera, da iniciativa construtiva que lhe beneficie o curso e abra as portas do oceano, transformando-o na rota comercial de seu rico e inexplorado vale”. (CASTELO BRANCO, 1987, p.101) Este autor atribuiu o fim da navegação a vapor a este fator. “O rio Parnaíba, ontem, caudaloso rio navegável..., perdeu a sua hegemonia na movimentação das riquezas do estado pelo assoreamento do seu talvegue, retido por obstáculos”. (CASTELO BRANCO: 1987 p.74). Sobre a execução dos trabalhos de melhoramentos do rio nos informou o engenheiro Agenor Augusto Miranda que esteve no Piauí de 1914 a 1920 e percorreu o rio fazendo um estudo intitulado “Estudos Piauienses”⁴²⁰ no qual traçou um panorama geral da navegação a vapor no leito do rio Parnaíba. “[...] O grande problema traçado em 1865 ainda está por executar”. Já o médico Carlos Eugênio Porto, na chefia do Serviço Nacional de Malária, esteve no Estado durante a década de 40

⁴²⁰ Este estudo foi publicado pelo jornal do Comércio em 22.06.1932 do qual o extraímos.

do século XX e em seu documentário intitulado “Roteiro do Piauí” declarou que “o Parnaíba tem perdido muito das suas antigas e excelentes condições de navegabilidade. [...] A causa principal disso é o criminoso desflorestamento de suas margens que as autoridades não reprimem”. Numa matéria publicada no Almanaque da Parnaíba intitulada “O Rio Parnaíba – Grandeza e Decadência” depois de falar de toda a grandeza do rio enfatiza,

...as antigas e excelentes condições de navegabilidade de que nos falam tantas ilustres, competentes e abalizadas autoridades são coisa de um triste e desafortunado passado. Hoje se constitui em uma verdadeira aventura, uma temeridade, alguém se arrojar a ter uma embarcação trafegando no rio. (ALMANAQUE DA PARNAÍBA: 1969, p.365).

Já dissemos ao longo desta tese que foram feitos vários estudos e várias providências foram tomadas no sentido de melhorar o rio Parnaíba e fomentar a navegação a vapor no rio Parnaíba, bem como, seu comércio. Já dissemos também que o rio Parnaíba apresentou condições de navegabilidade, mas exigia investimentos contínuos devidos os obstáculos naturais e os decorrentes das intempéries da natureza e da ação dos beiradeiros em seu leito e margens. Para recordar o espaço d’águas dos balseiros e/ou d’águas vermelhas que correndo em regiões acidentadas tem seu curso interrompido continuamente por saltos, cachoeiras e corredeiras. Além disso, apesar do volume das águas, elas se espalham, dando pequeno calado. Exigia, portanto, vapores de pequenos calados, e em consequência esta navegação aí chegou tardiamente, se consolidando somente em meados do século XX. Usava-se, até então, as canoas e as balsas de buriti, tipo de embarcação que oferece grande resistência e apresentam baixos calados. Contudo mesmo sem terem aprofundado naquilo que os problemas exigiam e poderiam motivar implantaram uma navegação que quiseram ser rigorosa, mas resultou insatisfatória. Como se vê os obstáculos naturais não impediu o estabelecimento de uma navegação a vapor, embora, sem solução de continuidade desde seu nascedouro em razão da ausência de serviços adequados de desobstrução e limpeza do rio, principalmente após o período das chuvas e outros problemas que serão sistematizados a seguir.

O panorama oferecido pela navegação a vapor no rio Parnaíba, na década de 1850, nada tinha de animador. Iniciada a navegação fluvial houve uma série de desastres marítimos. Como diz Odilon Nunes (1972) os desastres marítimos era uma constância. A título de exemplo, em agosto de 1851 perdeu-se o brigue inglês Britânia, e em novembro o Three ambos de propriedade de André Miller & Companhia, negociantes ingleses estabelecidos em Parnaíba. Em 1861 o naufrágio da escuna inglesa “Austrália” na barra de Amarração. Perde-se o barco São João e o navio inglês, “Loyal”, em 1862, na mesma

barra.⁴²¹ Em razão destes e de outros naufrágios o presidente Franklin Américo de Menezes Doria (1864-1866) faz a Capitania do Porto edificar em Amarração, pequena torre de madeira num morro a sudoeste em que, à noite, colocavam um lampião para servir de balisa aos navegantes. Conforme Odilon Nunes (1974, p.128) “em virtude da fragilidade da obra, os ventos destruíram-na”. No ano de 1865, conforme ofício de 12.07.1865, o Ministério da Marinha autorizou o restabelecimento da torre de madeira. Sobre o farol, propriamente dito, encontramos no ofício de 20.05.1871 informações de sua chegada em Parnaíba no dia 02.05.1871, vindos de Liverpool.

E, no próprio rio Parnaíba teve uma série de naufrágios e tropeços na navegação. A título de exemplo, em 09.08.1867, o naufrágio do vapor Uruçuí na Coroa Aurora a 41 léguas ao sul de Teresina. O engenheiro Gustavo Dodt que viajava a bordo testemunhou a ocorrência e foi logo mais incumbido pelo presidente Augusto Olímpio Gomes de Castro de fazer o levantamento da planta do Parnaíba. (Arquivo Público do Piauí Província. L.237 p.79). E em fins de 1867 vai a pique a barca Poti que submerge com toda sua carga composta por um novo vapor desmontado que havia sido encomendado pela Companhia de Navegação. Com o que fora recuperado do Uruçuí e peças adquiridas no Rio de Janeiro fazem a montagem de um novo vapor e em 1871 ao lançá-lo n’água denominam-no de Parnaíba. E em 1872 foi concluída a montagem do vapor em Teresina. Muda seu nome para Conselheiro Junqueira e neste mesmo ano naufragou em Boa Esperança, mas a tripulação conseguiu salvá-lo. “O vapor Piauí naufragou na Setilha acima de Amarante” informa Bastos (1997, p.391).

O romancista Assis Brasil ao historicizar a volta de Jessé mostra a rotina das barcas no rio Parnaíba. “A barca Esperança apontou na curva do rio cheia de algodão. [...] Jessé estava de volta...”. Já por meio de um diálogo entre Jessé e Luiza nos informa sobre acidentes com as barcas no leito do rio Parnaíba.

- _ A esperança veio abarrotada de algodão. [...]
- _ Barca velha e forte, hein, Jessé?
- _ E, mas quase pega fogo na entrada do canal. Tem até uns fardos chamuscados.
- _ Essas barcas só acabam assim: afundar mesmo, nunca afundam, não é, Jessé?
- _ Qual. Você não se lembra da barca do Zé Mâncio?
- _ E, mas aquela foi cortada por um navio grande. Só assim afundou... (BRASIL: 1932, p.33)

O vareiro Jessé, personagem do romancista Assis Brasil tornou-se um barqueiro do Parnaíba. Conheceu todas as embarcações, as de vela, as de motor, as de remo e as de vara. Ia nos grandes navios, enfeitados de bandeira, e voltava nas barcas lentas, puxadas

⁴²¹ Ver docs. de 1860 e 1863 encadernados no Livro 255, Arquivo Publico do Piauí.

pelos ombros dos homens. Numa dessas vindas com a barca Esperança sofreu um acidente nas proximidades da cidade de Parnaíba. Morreu Jessé.

Luiza, a barca de Jessé pegou fogo. [...] a barca parecia um fogareiro sobre as águas. O casco mais enegrecido, a fumaça preta envolvendo os homens que gemiam por cima dos fardos chamuscados. ...o grito dos que estavam morrendo, o grito dos que salvavam... [...] O rio estava ali, mistério e porcaria. [...] Jessé morto (BRASIL:1932, p.85 e 128)

Outra evidência é de que, a participação do Piauí no comércio mundial, não gerou condições suficientemente fortes que levassem a iniciativa privada a realizar a navegação no Parnaíba por conta própria, fazendo-se necessária a iniciativa governamental. Conquanto, uma Companhia de Navegação a Vapor foi constituída na década de 1860 e em meados do século XX cessou suas atividades. Durante os primeiros três anos de sua constituição a Companhia teve suas atividades emperradas até seus estatutos serem aprovado pelo decreto imperial de nº. 2.794. Informações do relatório de 1861 dizem que a Companhia, embora subvencionada pelos cofres geral e provincial, lutava “com embaraços próprios de uma província em que o espírito de associação e de comércio nenhum desenvolvimento tem tido”. E expõe que “de 1859 a 1864, o déficit da Companhia orçou em 110:603\$335, coberto graças às subvenções do governo geral e provincial”. Dificuldades com o atraso de subvenções, as condições de navegabilidade de alguns trechos do rio, ainda obstruídos, ausência de fretes e irregularidades nas viagens entre Teresina e Parnaíba eram mencionados frequentemente nos relatórios da Companhia de Navegação.

Conforme Relatórios à Assembléia Provincial, de setembro de 1867 e de junho de 1874 que juntos se complementam nos informam que “as condições da Companhia vinham se agravando”. Em 1867 foram “excluídas as subvenções geral e provincial”. Em 1873 “incluídas na receita as subvenções, o resultado a favor era de 4:126\$407”. A Companhia atribuiu este resultado a “falta de comércio e de lavoura na província, acontecendo por isso aparecer pouco frete, redução operada na subvenção provincial em 1872 e o acréscimo das despesas”. E o Relatório do Presidente da Província, de setembro de 1886 revela que “a receita proveniente de fretes e passagens não bastava para fazer face à despesa de empresa, que sem o auxílio de subvenção não poderia manter-se”.

Percebemos certo desânimo em relação à navegação fluvial nas mensagens e relatórios de alguns presidentes da Província os quais se mostram ressentidos das deficiências econômicas e financeiras da Província, contudo, fazem sentir que o empreendimento seguia firme em busca de seus objetivos. A título de exemplo, podemos citar o relatório de 15.04.1861, do presidente Manuel Antonio Duarte de Azevedo que aponta os obstáculos suscitados à navegação pela “intolerância política e defeitos técnicos

do vapor Uruçuí, alegando que não se adaptavam às conveniências da navegação do Parnaíba”. Acrescentou que já não “se pagavam pontualmente a subvenção a que tinha direito a Companhia de Navegação” e atribui ser “por causa da crise financeira por que passa a Província”. Dicotomicamente o relatório da Diretoria da Companhia de Navegação de 27.01.1861 apresentou ser a Companhia “credora em mais de quinze contos de réis”. E em documento anexo ao relatório dizia “que eram bem diminutos os fretes enquanto eram repetidos os consertos e reparos no vapor Uruçuí e sua barca”. Dramaticamente no relatório de 13.06.1862 o presidente Antonio de Brito Sousa Gaioso informa que “o desânimo já se apodera, e com razão, dos espíritos, e a Companhia de Navegação terá de dissolver-se ao inutilizar-se o único vapor que corta o rio e que já se acha bem deteriorado”.

De fato, vimos que o vapor Uruçuí exigia reparos tanto que foi enviado para São Luís em julho de 1863 para este fim. Neste momento a navegação fora sustada e foram suspensas as subvenções. Contudo, a Companhia de Navegação construía o segundo vapor, mas tinha que custear o conserto do Uruçuí, além, de manter os funcionários indispensáveis na vigilância de seus bens e na manutenção de sua escrita. No intuito de minimizar a crise que acometia a empresa, a diretoria da Companhia sugeriu medidas extraordinárias, tais como, “a mesma diretoria renunciar a qualquer percentagem a que tiver direito na forma dos Estatutos, e suspender os vencimentos do gerente, do agente de Parnaíba e do escriturário e armazenário da gerência durante a falta da subvenção”. A Assembléia dos acionistas aprovava tudo, mas com restrições. Vimos que esta crise passou, e, em pouco tinha a Companhia a seu serviço além do vapor Uruçuí reparado, o Conselheiro Paranaguá e as barcas Igaracu, Poti e Esperança. É já cogitava a aquisição do terceiro vapor, além de terem estendido a navegação até Manga.⁴²² Isto pode se confirmar nas palavras do presidente Franklin Américo de Menezes Dório descritas no Relatório de 12.07.1865,

...Companhia de Navegação... a que, senão a ela na maior parte, imputar o desenvolvimento que se vai operando na agricultura, no comércio, nas finanças gerais e provinciais, como já deixei demonstrado? A quem, senão a ela, somos devedores dessa facilidade de transporte, que além de acelerar a propagação das luzes, economiza as despesas da produção, e, por conseguinte as do consumo.

O relatório do Ministério da Agricultura⁴²³ de 1876 reza que a companhia de navegação do rio Parnaíba “não dispõe do material fluctuante sufficiente e em bom estado

⁴²² Ver Relatório da Gerencia da Companhia de Navegação a Vapor do rio Parnaíba de 20.01.1865

⁴²³ Relatório do ano de 1876 publicado em 1877. Ministro Thomas Jose Coelho de Almeida. In www.crl.du/content.asp? Projeto de Imagens de Publicações Oficiais Brasileiras do Center For Research Libraires e Latin American Microform Project. Center for Research Libraires. Relatórios Ministeriais de 1821 a 1960.

para o serviço que contratou... do mau estado do material fluctuante tem resultado a irregularidade das viagens”. Manoel Jose de Menezes Prado em relatório de 07.07.1886 expressa a seu sucessor sobre a situação da empresa afirmando que “a receita proveniente de fretes e passagens não basta para fazer face a despesas da empresa, que sem o auxilio de subvenção não poderá manter-se”. O relatório da Secretaria da Fazenda verifica-se atrasos nos pagamentos a Companhia. “Falta ser efetuado o pagamento de uma dívida contraída para fretes à Companhia de Vapores...”. (Relatório de 1905. Secretaria da Fazenda, p.29) E no relatório da Gerência da Companhia de 06.03.1908, verifica-se com o balanço da Companhia de Navegação uma dívida de Rs153:557\$730 referente a empréstimo para ocorrer a despesas de encomenda do vapor Igarauçu e da barca Santa Rosa, e material para os consertos dos vapores Senador Cruz e Conselheiro Paranaguá. Em que pese a dívida, o relatório “diz que a situação da Companhia não era desalentadora”. Já o relatório da Gerência de 1915 (p.12), onde apresenta o Balanço da Companhia em 31.01.1914 admitia que “a situação da Companhia não era das mais favoráveis”. E na Mensagem à Assembléia Legislativa, de 1919, o governador Eurípides C. de Aguiar informa que “o estado foi levado em 1917, às barras dos tribunais pela Companhia de Comércio e Navegação, por ter decretado caducidade de um contrato de exportação de sal sob a forma de monopólio, no transporte do referido produto por aquela companhia”.

Vale ressaltar, várias foram as razões que determinaram a extinção da navegação a vapor, uma vez que continuou em seus moldes tradicionais. Dentre estas razões, além das grandes distâncias, do atraso das subvenções e da ausência de fretes já mencionadas, tinha os obstáculos inerentes à hidrovia, as embarcações impróprias, ou seja, o uso de vapores não adaptáveis ao rio. Segundo relatório da Gerência da Companhia de Navegação de 11.08.1875 e 24.02.1876, “os vapores que vinham servindo não eram adaptados às condições do rio Parnaíba. As inconveniências foram sentidas”. Enfatizou que “só a experiência poderá denunciá-las” E passou a descrevê-los, “eram navios longos e pesados, o maquinismo em pouco estava desajustado e havia rápido desgaste das peças. Foi o que ocorreu com o Conselheiro Paranaguá, o que também já se evidencia com o Conselheiro Junqueira cujos cilindros exigem constantes reparos”. O engenheiro Agenor Augusto Miranda em “Estudos Piauienses” advertiu sobre os vapores e seus calados.

Creio que com vapores adaptáveis ao rio, tanto no período das pesadas águas da enchente, como no das baixas águas da vazante, a navegação poderá ser feita em muito melhores condições. [...] A navegação do rio Parnaíba não pode prescindir de barcos de 0,44 de calado para vencer, na época das secas, todos os obstáculos que existem presentemente da sua foz a Filomena. Com esse calado, que representa o máximo para a estiagem rigorosa, poder-se-á, em estaleiros especialistas, obter embarcação fluvial que atendo ao transporte rápido e confortável de

passageiros para qualquer porto do seu longo curso, ficando, como é racional, o serviço de pesado transporte para o período das águas abundantes. A atual empresa de navegação fluvial do Parnaíba dispõe de 03 pequenos vapores de 22 metros abastecidos de combustível para 24 horas de marcha, e 0m,80 coma carga de 20 toneladas. Estes pequenos vapores podem navegar, sem carga, francamente, no rigor da estiagem, com o cuidado que requer a navegação nos trechos mais rasos e de fundo pedregoso. O rio em parte alguma tem menos de 0,66m d'água.

Antes, porém, o engenheiro Gustavo Luiz Guilherme Dodt no relatório acerca da exploração do rio Parnaíba (11.12.1868) advertia que “no estado actual do rio devia ser feita a navegação por vapores mais apropriados ao estado do rio... Elles não deviam calar mais de 0.70m, ter uma largura de 8 a 9 m entre as caixas das rodas, com o comprimento correspondente para poderem comportar machinas de 60 cavallos”. E sugere que deviam receber a bordo “só passageiros e alguma bagagem e rebocar barcas apropriadas. Desta forma podia-se tornar a navegação regular, que até esta parte não se pode conseguir por causa dos freqüentes encalhos”.

Outras dificuldades vieram prejudicar a navegação e o comércio, como aquelas relativas ao porto em que o embarque e desembarque dependiam das marés, bem assim as decorrentes da navegação no braço do Parnaíba, o Igaracu. Em relação a este braço disse Dodt “a barra do Igaracu, na Amarração que é aproveitada porque serve de porto marítimo ao commercio da cidade de Parnahyba e de toda a província do Piauhy. Por este motivo é o Igaracu de muita importância”. Passa, então a descrevê-lo. “elle é muito estreito e tortuoso e, além disso, existe perto do lugar, onde elle aparta do rio principal, um baixo denominado ‘ Maria Pequena’ que dá passagem só nos dias das marés vivas. Também a barra é ruim por causa das corôas que formão na sua frente de sorte que navios de maior calado devem esperar pela época das marés vivas, para poder entrar ou sahir”. E quase num desabafo diz,

em vista destas circunstâncias chamei repetidas vezes a attenção dos presidentes da província para este ponto, propondo a abertura de um canal que separando-se do rio principal no lugar S. Jose, na ilha Grande, devia entrar no Igaracu, um pouco acima do Tucuns. Nesta direção existe já uma baixa natural por onde correm as águas das enchentes...

Explica então que “por meio de obras adequadas poder-se-ia entrar a quantidade de água que se quisesse neste canal e desta forma obter que se profundasse o leito do Igaracu, entre a cidade de Parnahyba e a barra, e que esta última se limpasse igualmente.” (Relatório de Dr. Gustavo Luiz Guilherme Dodt, 1871 Brasil. Ministério da Agricultura).

As dificuldades do Porto de Tutóia no Maranhão, encareciam a exportação pelo rio Parnaíba, em virtude da inexistência de um porto em Luís Correia, cujas condições eram impraticáveis. O Estado do Piauí e o vale maranhense do Parnaíba serviam-se do porto de Tutóia, precário e difícil, em virtude da baldeação necessária que se fazia na cidade de Parnaíba, para embarcações que pudessem enfrentar o mar alto para atingir o Tutóia. Soma-

se a este estado de coisas o declínio da navegação de cabotagem, com a diminuição do tráfego nos portos de Tutóia e Amarração, a má estivagem da carga a bordo, gerando faltas, avarias e a não aceitação dos riscos pelas companhias de seguro. E, ainda o desmatamento das margens para a agricultura e produção de lenha destinada às caldeiras das embarcações. Outro fator foi a construção do porto de Mucuripe no Ceará e a descentralização das várias indústrias de beneficiamento, anteriormente concentradas quase que exclusivamente na cidade de Parnaíba.

Conforme o jornal “O Estado” de 1903 o Ministro da Fazenda baixou um ato proibindo a entrada de navios de longo curso no porto de Tutóia, situado em território maranhense, na ilha do Cajueiro, mas que servia ao Piauí juntamente com o porto inconcluso de Amarração, no litoral piauiense. Esta medida ia contra os interesses econômicos do estado. Por outro lado, o Ministro da Fazenda manteria a jurisdição da Capitania dos Portos de Parnaíba sobre o porto de Tutóia, onde deveriam ser feitas baldeações das mercadorias de qualquer procedência para aquela cidade no delta parnaibano. (O Estado 1903B, p.02) E segundo Branco Barbosa, em 1907, a “Companhia do Lloyd, acabava por excluir o porto de Tutóia das escalas que os vapores daquela referida companhia faziam naquele ancoradouro, ocasionando incalculáveis prejuízos ao comercio regional”. (BRANCO BARBOSA: 1978, p.98). Vimos que sobre esse episódio também manifestou a imprensa piauiense como se pode verificar numa matéria veiculada no jornal “O Apostolo”.

...certamente ainda não nos foi possível a resolução do momentoso problema, que mais interessa ao nosso progresso – a nossa aproximação dos grandes centros de atividade!. A poderosa Companhia Lloyd, ouvindo as reclamações dos comandantes de seus vapores, acaba de excluir o porto de Tutóia das escalas que os mesmos faziam ocasionando, assim, incalculáveis prejuízos ao nosso comércio. Ainda desta vez, aos Srs. Presidente da Republica e Ministro da Viação, chegarão nossas reclamações, por intermédio daqueles que estão a frente dos interesses do nosso caro Estado, para que em breve, se restabeleça as viagens dos vapores do Lloyd, ao porto de Tutóia”.

Na verdade os piauienses, com um rio navegável em quase toda sua extensão tinham-no como solução parcial/total para as suas imediatas e prementes necessidades de transporte. O rio Parnaíba era o “ouro d’água”. Mas a ausência de um porto adequado que permitisse a continuidade desse escoadouro apresentou-se como uma rolha aplicada em seu veio. Em relação ao porto da cidade de Parnaíba Sousa Lima dizia que “aí também faltavam os meios de comunicação terrestre praticamente inexistente, onde só ficava o mar a pouca distância de Parnaíba a espera do porto, que virou tema obrigatório de plataformas políticas”. (SOUSA LIMA: 1987, p.24)

Outros parâmetros inadequados para a atividade se fizeram presentes como, falta de instalações adequadas, de equipamentos, de uma atitude comercial forte etc., Tornou-a quase obsoleta, apesar das ilhas de prosperidade existentes. Como se vê, o rio Parnaíba, por si só, não era a única solução para o problema. Segundo Mendes (1995, p.73), durante todo o século XIX, os governantes piauienses buscaram, de alguma forma, a solução dos problemas do Piauí através do rio Parnaíba como via navegável. “Sua função indutora do progresso era, entretanto, reduzida pela inadequação das embarcações, as condições naturais do rio e pela persistente rigidez do sistema agrário, que preferia o consórcio pecuária-extrativismo, em vez de explorar a agricultura”. Maiores estímulos e facilidade ao comércio e às fontes de produção poderiam, certamente, ser maior com a construção do porto. E provavelmente impulsionaria a exportação. Conforme Santana (2001),

...a situação caudatária, que caracterizava a participação do Piauí no comércio mundial, não levou sua economia a desenvolver-se de modo a determinar o aproveitamento efetivo do rio Parnaíba, cuja navegação não mudou a face das coisas na Província, segundo a esperança de Zacarias de Góis. Pelo mesmo motivo, a navegação marítima e o porto jamais tiveram solução. (SANTANA: 2001, p.113)

Não poderíamos aqui deixar de mencionar o grande número de tripulantes em serviço em cada embarcação e a legislação trabalhista onerosa que exigia dos armadores condições insuportáveis. Outra causa foi a ausência e precariedade de estradas de rodagem que dificultava o escoamento da produção, o recebimento de mercadorias e as comunicações de um modo geral levavam o governo provincial, comerciantes e pecuaristas a juntarem esforços para viabilizarem a estrada líquida que integrava todo o Piauí. Em contrapartida o desenvolvimento de estradas e, sobretudo, a chegada dos caminhos de ferro, antes selaria a “morte” da navegação a vapor. O complexo de cousas que contribuíram para sua extinção soma-se ao tempo da comercialização da maniçoba e mais tarde da cera de carnaúba em que os governos concebiam a rede de transportes do estado dando primazia ao rio Parnaíba. Reclamaram a construção de estradas de ferro que ligasse os municípios produtores de borracha de maniçoba (governo Antonio Freire) promovendo a construção de caminhos carroçáveis (governo João Luis Ferreira), a que chamava de “meios de transporte secundários”, pois os principais era o rio Parnaíba e a Estrada de Ferro Central do Piauí (governo Luis Mendes Ribeiro Gonçalves), uma vez que, o comércio dependia da procura externa. Para Santana (1964, p.101), “o Piauí não se integrou no quadro mais geral da economia brasileira e seu crescimento foi meramente vegetativo”.

Com o tempo, vieram as estradas e o caminhão contribuindo para que se formasse uma lavoura de mercado concentrada nas áreas próximas das rodovias. Em relação

às empresas importadoras/exportadoras constituídas, há um tempo abasteceu as lojas das pequenas cidades e das estradas do sertão e os armazéns dos fazendeiros adquirindo dos mesmos a sua produção. Com isto, reduziu, quando não eliminou, o antigo domínio das grandes firmas distribuidoras e exportadoras, carreando o produto do vale para os portos mais bem aparelhados do Ceará e do Maranhão. Acontece que o advento do caminhão e a abertura de rodovias sem articulação com a via fluvial vieram complicar ainda mais as condições de navegação a vapor uma vez que o comércio se deslocou acompanhando a rede rodoviária. Renato Catelo Branco (1970) considerou um "verdadeiro absurdo histórico", o deslocamento seguindo as rotas comerciais abertas pela ferrovias e rodovias por força do abandono do rio Parnaíba. Diz ele:

Enquanto nas estradas o caminhão esvazia as grandes firmas, a um tempo supridoras e compradoras, interceptando o comércio na fonte de produção e consumo, no rio as lanchas e os 'motorzinhos' desmantelam as empresas de navegação, baseadas nos rebocadores com seu comboio de barcas. (CASTELO BRANCO: 1970, p.107),

Para Mendes (1995, p.74), “simultaneamente, as novas estradas inviabilizaram de vez a já precária navegação no rio Parnaíba, enquanto o porto de Parnaíba, por sua vez, tornava-se inadequado a nova realidade do comércio marítimo sem que fosse construído o sempre sonhado porto de Luís Correia”. E não poderíamos deixar de acrescentar a construção da ponte sobre o rio Parnaíba ligando Teresina a Timon-MA. Conforme Mensagem a Assembléia Legislativa, em 1926, o governo Matias Olímpio anunciou o “início da construção da ponte sobre o rio Parnaíba, ao lado do território piauiense a 21.07.1926 com o fim de facilitar as comunicações entre os “municípios do Triangulo Mineiro e os do sul do estado de Goyaz...”.⁴²⁴

Em fins da década de quarenta a grande maioria das embarcações que sulcavam as águas do rio Parnaíba foi vendida nos Estados do Maranhão e Pará e as restantes abandonadas, como sucata, nas suas margens. Sobre este estado de coisas enfatizou Raimundo Souza Lima (1987) “... – aqui, ladeando as duas margens do calmo rio Igaracu em frente à cidade, erguiam-se verdadeiras montanhas de vapores e barcas imprestáveis transformados em formidáveis cemitérios de sucata; ali, eis o mais funesto da tragédia! – estava o homem atingido bem no coração!”. (SOUZA LIMA: 1987, p.23)

A firma Franklin Veras& Cia. que possuía, em Parnaíba, oficina mecânica para atendimento de vapores e demais embarcações, desolada pelas circunstâncias, vendeu sua maquinaria e fechou a oficina. As empresas fluviais desamparadas dos poderes públicos,

⁴²⁴ Relatório do Ministério da Agricultura, 1907, p.1387.

com as suas embarcações desgastadas, sofrendo avarias, eram obrigadas a despesas acima das possibilidades de cada uma. Após “fracassarem”, surgiram algumas empresas de rebocadores, com serviço irregular, visto que as viagens estavam ligadas aos interesses e conveniências das mesmas. Num ultimo esforço algumas empresas decidiram organizar-se em um consórcio, o União Fluvial, para se salvarem da completa derrocada da navegação do Parnaíba. Esta iniciativa pouco sobreviveu. Fracassou fundamentalmente, em vista das precárias condições de navegabilidade do rio, além de outros fatores. Outras empresas de propriedade dos armadores Delbão Rodrigues & Cia., Moraes S/A, Machado & Trindade e Marc Teophile Jacob, constituíram-se em uma sociedade anônima, “Navegação do Parnaíba S/A”, que chamou a si o serviço de transportes fluviais até Santa Filomena e Santo Antônio de Balsas, concorrendo à subvenção federal. Contudo, apesar de ter entrado em atividade em 1949, veio a enfrentar a concorrência das pequenas embarcações de madeira, em grande número, e dos caminhões. “Pelos idos de 1952, três anos do início de suas atividades não havia recebido nenhuma parcela da subvenção. Assim, resultaram deficitários seus exercícios financeiros ocasionando o seu desaparecimento como ocorreu com as demais empresas”. (CUNHA: 1952, p.249).

E conforme Sousa Lima (1987) “o corre-corre de emergência em nada ou quase nada pode influir, uma vez que o baixo Parnaíba estava anulado em grande parte de sua extensão, principalmente em seu reduto final, em que mais da metade de sua frota de rebocadores se achava imobilizada pela ação de ferrugem”. Associa o fim do “empório comercial” ao fim da navegação a vapor. “Desmoronava-se assim um império comercial outrora sólido e respeitado, cuja tradição ultrapassou fronteiras por quase dois séculos, não obstante existir ainda agora possibilidade de real recuperação por todo esse tempo perdido”. (SOUSA LIMA: 1987, p.25) Para Odilon Nunes “a navegação a vapor foi amostra de economia política, mas não deu solução ao problema piauiense”. (NUNES: 1963, p.97). Ele atribui a uma serie de fatores os problemas enfrentados pelo estado que eclodiu na extinção da navegação. Para ele,

...a seca de 1915, a perda do comércio de gado com Caiena, a queda dos preços da borracha e doutros produtos como decorrência da guerra de 1914, a suspensão de quase todos os serviços federais, ficando apenas os órgãos arrecadadores da União, tudo ocorre concomitantemente como verdadeira rotura do progresso da terra”. (NUNES: 1963, p.102).

Para Moraes (1991) “a navegação do Parnaíba perdera sua importância com o declínio das exportações do extrativismo, após a segunda grande guerra”. Em verdade, nos fins da década de quarenta a queda dos preços da cera de carnaúba conjuntamente ao do babaçu diminuiu a supremacia do mercado externo para o Piauí. Já Barbosa afirma que “o

comércio fluvial ocasionou o surgimento de fortunas rápidas. Por outro lado, a decadência deste comércio motivou falências de grandes conseqüências”. (BARBOSA, 1978, p.109)

Para nós, ficou evidente que vários fatores qualificaram os resultados adversos que levaram a navegação a vapor a desaparecer no rio Parnaíba, mas seria absurdo pretender unificá-los para enquadrar sob um rótulo comum. Seria deformar a realidade por uma simplificação excessiva, de um lado empobrecendo um movimento e de outro não reconhecendo toda a conjuntura dada aos investimentos destinados a transportes, sensíveis no tempo e na história do Brasil. Faltaram mesmo condições objetivas ao rio Parnaíba, sobretudo, razões econômicas que assegurassem o seu aproveitamento efetivo. É verdade que tudo o que foi construído está longe de ter valor uniforme e os fracassos são pelo menos tão numerosos quanto os sucessos. Em fins da metade do século XX, por todas essas razões apresentadas e em conseqüência de todos os fatores a atmosfera não era mais a mesma e o transporte fluvial declinou. A página da história da navegação a vapor no rio Parnaíba tinha sido virada, mas assistiu-se ao inexorável retorno e/ou continuidade daquela navegação tradicional, por muitos condenados por outros considerados ultrapassados, o das balsas de buriti.

Conclui-se, assim, que a navegação a vapor foi uma realidade com seus problemas e percalços. Ela prestou relevantes serviços à economia piauiense, embora calcada em condições precárias. Nesse sentido, Raimundo Monteiro Santana assim se posicionou “a despeito dos relevantes serviços prestados à economia piauiense, na verdade foi sempre precária a navegação no rio Parnaíba. Não é ao descaso das autoridades que se deve a situação, nem à falta de regularidade do leito, pois essa era a primeira coisa a fazer-se em 1865”. (SANTANA, 2001, p.108). E a memorialista Josefina Demes,

É escusado dizer dos incalculáveis benefícios auferidos pela população piauiense com o advento da navegação a vapor. Foram quase 100 anos de incansável e contínua atividade que se estendeu até os anos 40, quando então suplantada pela chegada de transportes terrestres, obviamente mais rápidos e considerados à época mais baratos, entrou em rápido declínio...

De uma forma ou de outra a navegação a vapor, seus sentidos e percalços se mantiveram até a metade do século XX, quando as firmas faliram, venderam seus vapores para outros rios, outros enferrujaram e se acabaram como sucata. Diante desse contexto Clark lamentou “já não se houve, ao longo do seu curso o apito alvissareiro de seus “gaiolas” que trazia vida, alegria e estímulo renovador às populações ribeirinhas, nem tão poucos são mais ouvidas as canções tristes e dolentes dos fortes varonis “vareiros” que embalavam os sonhos da gente humilde e simples de suas margens”. (CLARK: 1969, p.36).

No Almanaque da Parnaíba⁴²⁵ também se lê este lamento, “já não se ouve, ao longo de seu curso o apito alvissareiro de seus “gaiolas” que trazia vida, alegria e estímulo renovador às populações ribeirinhas, nem tampouco são mais ouvidas as canções tristes e dolentes do fortes e varonis “varoneiros” que embalavam os sonhos da gente humilde e simples de suas margens”. E numa palavra resume “todo esse passado de grandeza acabou, ruiu, se desmoronou...”.

Barbosa (1978) afirma que “de qualquer modo, a navegação no rio Parnaíba, na época do Império, foi veículo incontestado de progresso regional”. (BARBOSA: 1978, p.91) Concordamos com ele uma vez que se a navegação a vapor não trouxe o almejado desenvolvimento econômico do Piauí, como se esperou e/ou desejou, estimulou o surgimento de vários núcleos populacionais beira-rio e desenvolveu os já existentes. E, ainda, promoveu o comércio entre estes centros urbanos, fazendo articulação entre eles e o litoral e deste ao mundo. Basta um curto passeio sobre as beiras parnaibanas para entrever as perspectivas e finalidades de seus desenvolvimentos. Sabemos que a mudança da capital do Piauí para as margens do rio Parnaíba e a implantação da navegação a vapor no rio Parnaíba foram tentativas de integrar o Piauí no contexto do desenvolvimento nacional, tentativas estas que não obteve o êxito que se esperava. A navegação a vapor começou, praticamente, na década de 1860 e durou, entre sucessos e fracassos, quase um século e neste ínterim o Piauí participou ativamente do comércio mundial. Aos fins de 1950 a navegação a vapor já estava impraticável. Dir-se-ia que se juntou uma função de sentinela privilegiada de caminhos e outra que pode colocar em evidência como unidade da função de encruzilhada das trocas, ou seja, de meio comercial. Alguns trabalhos tem posto em evidência estas descrições analíticas do comércio. Consideramos esta classificação cômoda em relação aos dados da maior parte das estatísticas sobre as atividades comerciais/econômicas, documentos que representam resultados mesmo que de realizações minimamente competentes. Mas tal classificação é insuficiente. Primeiro porque é falacioso opor, sob o ponto de vista econômico, o conjunto de atividades primárias ao conjunto de atividades comerciais secundárias e/ou terciárias. Por outro lado a relação comercial internacional mostrou-se, de certa forma, decepcionante, pois os meios de transportes e as empresas pertenciam aos exportadores que em sua maioria eram estrangeiros. Mas de uma forma ou de outra, existiu efetivamente um relação comercial internacional propiciada pelo rio que desde cedo se mostrou rio de integração comercial com forte vocação internacional.

⁴²⁵ Almanaque da Parnaíba: 1969, p.366.

Por fim é inegável que toda a história do Piauí, nestes cem anos, se baseou na influência do Rio Parnaíba. A alternativa do rio Parnaíba como espaço vivido se opõe a definições de alcance muito geral, uma vez que permanecem sempre vagas. Um lugar vivido, um espaço social assim não se permite objetivar. Nas suas precisões permanecem concepções muito mais exigentes. Na história do rio Parnaíba, na da navegação a vapor em particular, integraram-se comercialmente lugares vividos e espaços sociais com coerência e especificidade que fazem dela em seu conjunto uma estrutura própria e o que a distinguem são certas representações na percepção dos beiradeiros e/ou dos estranhos que ali viveu numa combinação regional que sacralizou-se. Os espaços de vida não coincidem exatamente com o espaço funcional da economia. Este conserva divisórias demográficas, política e cultural que devoram o lugar vivido enquanto que aquele se identifica.

A execução dos planos de viabilização da navegação a vapor se deu com uma lentidão desesperadora e, embora nada tivesse sido perdido, ainda estava longe de se perceber na prática seus profundos efeitos salutares. É irônico, inclusive que o declínio da navegação tenha feito com que aquelas que foram seu resultado maior, lhes virassem as costas, as cidades-beira. De um lado a navegação a vapor favoreceu o nascimento dos verdadeiros tentáculos ao longo da via de comunicação estabelecida, as cidades beira-rio. Por outro lado a sua ausência fazia com que estes núcleos buscassem outras beiras. Neste ambiente se formou novas beiras e as cidades cresceram. E o rio enquanto sentido sensível continua a medir o espaço que se estende entre a terra e o céu. E poderiam ser evocadas outras solidariedades espaciais. Algumas delas manifestam-se por feixes de relações que dotam de certa especificidade bastante vastas o espaço beira-rio. É que em suas beiras suscitaram as práticas sociais mais contrastantes donde os valores da paisagem e do rio são reconhecidos. Os valores permaneceram latentes na força e na presença do rio correndo e às vezes transbordando sobre as duas margens. A atitude, talvez, pouco elegante dos beiradeiros teve, porém, um resultado que evidenciamos ser lógico nesse contexto. As cidades que surgem à beira dos rios têm sua expansão definida por outras beiras, estradas, rodovias, ferrovias etc. São as influências interiores ou exteriores que definem seus crescimentos. Mas, os diversos aspectos destas influências nos levam a outras reflexões. O perfil das terras beira-rio Parnaíba, variam conforme as influências interiores e/ou exteriores, as beiras que fazem nascer e/ou morrer comércios, crescer e/ou desaparecer indústrias, florescer e/ou murchar hospedarias. Para nós, a força da navegação a vapor pode então ser medida, tendo-se em mente que além de ser considerada mola propulsora ao desenvolvimento do Piauí, tanto no campo econômico como social, além de oportunizar a

saída da dependência do comércio do Maranhão, ela consolidou os surgimentos das cidades-beira e permaneceu fixada na memória das pessoas como a “senda do progresso”. Resta, assim, romper este cerco, quebrar as correntes que prendem a esse tempo-espaço e transpor as barreiras que impedem a continuação da busca do nosso personagem, o rio Parnaíba.

CONCLUSÃO

Este trabalho de tese tratou da história do rio Parnaíba. Baseou, de modo especial, em investigações sobre o rio Parnaíba como espaço social vivido no contexto das transformações sócio-espaciais do Piauí. Abordou, ainda, a história da navegação a vapor e suas distintas representações a partir das relações espaço, tempo e história.

No desenvolvimento do trabalho de pesquisa, inicialmente, foi o rio que nos impressionou, mas não sabíamos onde ficava o ponto de partida. Parecia guardado em suas águas adormecidas. O rio! O rio era todo um cosmos. Foi ele quem apresentou-se cheio de vida e nos incitou deslizar em sua história. Considerando-se uma obra de arte da natureza, assinalou-nos seus limites enquanto representação do espaço, pois se tratava de um espetáculo não projetado. Das terras férteis da beira, onde o ar é fino... foram os poetas a exaltá-lo. O horizonte até então turvo, limitado, indistinto, expandia-se ao longe, recortando os cimos das serras que pareciam engastadas na cortina azul do céu, e a terra, a perder de vista, afigurava-se como um "mar" de verdor agitado, porque ao desenhar as paisagens do Parnaíba a natureza foi robusta, solene e profunda

Imponente, grandioso, constituiu-se numa fronteira natural. Como guardador das duas províncias, Piauí e Maranhão, e, tendo as chaves de seus haveres, o seu aspecto pareceu-nos severo e altivo. Mas, o rio Parnaíba era carregado e triste na sua corrente rápida, como que angustiado pelos agudos e escarpados rochedos que o comprimiam e volvia suas águas turvas. As terras que enquadraram/enquadram aquelas águas parnaibanas conservou/conservam a sua majestade. São por isso particularmente impressionantes. Pareceu-nos, então, que estávamos suspensos num tempo sem tempo, embalados pelo som do rio. Era a sua presença, quase agressiva naquele ambiente, que nos impressionava. À sua beira nos sentamos longamente, sem olhar para nada e a olhar para tudo, sobretudo para a enorme vastidão do rio. Assistimos ao fascínio delicado das mudanças de luz, ao longo transmutar de cores, cinzento brumoso, por vezes, com infiltrações de um amarelado esbatido, em tons de pérola, azul forte, com reflexos de prata, depois uma sucessão de lilases, dos dourados, dos amarelos, dos violetas... Mudavam as cores, mas também o rio, que ora se mostrou calmo, de águas espelhadas, ora se remexia, agitado pelas brisas. Mas sentíamos falta de qualquer coisa, talvez, as presenças. Entendemos, enfim, que faltavam os navios que animaram o rio. E que esta paisagem, fora das linhas horizontais, necessitava

ser pontuada pelos vultos esguios, coloridos e elegantes dos navios a vapor, com seu movimento lento, deslizante, quase etéreo. Era-nos, impossível, imaginar espetáculo mais solene e grandioso do que esse que então oferecer-nos-ia as águas e margens do rio Parnaíba. Toda a divina poesia, todo o pitoresco dos costumes, toda a animação dos ajuntamentos populares se reuniria e harmonizaria o quadro. Ali nos convencemos que aquele rio, onde se reflete a luz dourada, era um espelho brilhante e que sua história se não fosse um espelho fiel da história do Piauí, ao menos seria um reflexo de muitos traços. Era na verdade o ponto de partida. Procurando adotar esse ponto de partida passamos a interrogar o rio Parnaíba sobre seus variados papéis ao longo da sua história.

Neste caso, a história do espaço rio Parnaíba se apresentou, antes de tudo, a história de uma realidade social através de relações e formas. Mas numa concepção distinta daquela de um inventário de objetos no espaço, como a idéia de civilização material. Também se distinguia das idéias e discursos sobre o espaço geográfico. Pareceu-nos, conveniente para compreendê-lo, analisar as distintas representações tanto do rio quanto da vida cotidiana do povo beiradeiro reconstituindo, assim, a história que ocorreu nas suas águas e beiras. Sob este prisma, o espaço-rio que historicizamos levou em consideração os espaços de representação e as representações do espaço em todas as inter-relações e conexões com a prática social. É um jogo dialético. Suas águas transbordam-se nas práticas cotidianas da população beiradeira, assumem outras funções, outros sentidos, produzindo discursos e imagens que encantam. Ele não é apenas uma “representação”. Suas linhas são fortes. O rio Parnaíba é o traço mais expressivo da paisagem parnaibana. É a dádiva em que num mergulho do olhar, sonda-se a profundidade de sua própria natureza.

Evidenciamos que foi a partir da década de 1850 que o estado do Piauí, como um todo, sofreu mudanças sócio-espaciais profundas. Várias razões nos recomendaram avançar no tempo. Notamos que o período de 1850 a 1950 se caracterizou por uma verdadeira renovação nos projetos de comercialização e nos surgimentos citadinos realizados a beira-rio Parnaíba. Optamos, então, fazer nossa análise no corte cronológico de 1850 a 1950 por coincidir com o período de existência da navegação a vapor no rio Parnaíba e com os primeiros surgimentos beira-rio.

Neste trabalho de tese o rio Parnaíba foi todo nosso horizonte. Os próprios aspectos do corpo fluvial nos conduziu e propiciou uma identificação contínua da bacia, do vale, do rio e do delta em suas configurações históricas e em seu ambiente-geográfico. Fizemos um registro do corpo d’água, percorrendo todo seu percurso tentando ouvir sua voz

e entranhar em sua “alma”. Buscamos sua personalidade e evidenciamos que ele é portentoso personagem histórico. Não hesitamos em identificá-lo como tal, da nascente a foz, pois não vimos nenhum mistério nessa evocação, nenhum problema nesse reconhecimento. Percebemos que o rio Parnaíba tinha/tem a história de uma vida a contar como se no seu percurso atravessasse fases análogas a das pessoas, com infância, juventude, maturidade e velhice. Ele apresentou-nos claramente suas idades. Eis aí toda sua personalidade. Assim sendo, reafirmamos que o rio Parnaíba, é de fato, um personagem.

IncurSIONAMOS na identificação histórico-geográfica do espaço-rio, por sua origem, por seus contornos geográficos, pelos espaços percorridos e vividos, pelo viver da população ribeirinha, por tudo que envolveu o rio histórico e o conhecemos desde seu nascedouro até sua foz. De início foi a bacia, o vale. Em seguida, o rio em si e o delta. Também deixamos fluir todos as suas denominações, seus sentidos e seus valores. Conferimos do ponto de vista geográfico, que o rio Parnaíba fisicamente se encontra no nordeste. Ele nasce na chapada das Mangabeiras, na divisa do Piauí com Tocantins, e em todo seu curso divide os estados do Piauí e Maranhão. Mas, por outro lado, evidenciamos que, embora aí nasça e corra não banha todas as terras e cidades nordestinas, além de que, não integra os dois estados que divide nem mesmo na sentimentalidade. Quanto a sua utilidade econômica, constatamos que são mais pronunciadas as relações entre o Parnaíba e o Piauí. Mas, afirmamos que ele foi a condição para a integração piauiense existir. Já a navegação a vapor no rio Parnaíba foi o instrumento viabilizador de todo o processo de integração comercial. Por tudo isso, entendemos o rio Parnaíba como um rio de integração, mas de integração comercial com forte vocação internacional.

Conferimos também, que a divisão dada ao curso do rio Parnaíba em três bacias, ou seja, Alto, Médio e Baixo, são descritos e apresentados por estudiosos, viajantes, poetas, romancistas etc., e de diversas maneiras, mas evidenciamos que não há acordo geral sobre como identificá-las no próprio rio. A todas estas descrições, acrescentamos uma outra, na qual o rio Parnaíba se encontra por inteiro, com seus aspectos físico-geográficos em relação à profundidade de suas águas, às embarcações e aos calados apropriados a cada espaço. Subdividimo-no em quatro espaços: Espaço d’águas encachoeiradas”, “Espaço d’águas dos balseiros e/ou d’águas vermelhas”, “Espaço dos marinheiros do rio e/ou d’águas doces” e “Espaço dos marinheiros do mar e/ou d’águas salgadas”. Para nós, o rio Parnaíba é assim... diferente no tempo e diferente também no espaço em que corre. Nesta sua diferença de rio, que é de cachoeira primeiro, e que é rio lento depois, mais impetuoso a montante, mais brando a jusante, se justificam todas as designações dadas. Mas quanto a nossa descrição

trata-se de uma idéia que tínhamos o direito de formular e de tomá-la como ponto de partida em nossos estudos sobre a via líquida fluvial. Idéia esta que advogamos para que seja legitimada. E, para tanto não deixaremos de reiterar. Os argumentos e provas em seu favor não faltam, das mais simples às mais sutis. E, se alguém quiser ignorá-la, ainda há um grande motivo para avaliar o modo pelo qual se relacionou com a produção sócio-espacial piauiense, ou seja, com as cidades surgidas às suas beiras em cem anos de história. Sobre essa demonstração analítica assentará a nossa exigência de uma explicação paradigmática.

Neste trabalho esclarecemos o que fez do rio Parnaíba uma estrada líquida fluída e principal eixo econômico que integrou comercialmente as cidades-beira-rio Parnaíba entre si e, estas com o resto do país e do mundo. Nesta oportunidade vimos que a maior parte de suas características gerais se fundamentam num contexto, do qual a navegação a vapor e a transferência da capital são reflexos. A conquista e/ou reconquista desta estrada líquida começou/recomeçou das idéias de avanço e acabou por constituir novas construções de “arquitetura simbólica” e mesmo audaciosa para o lugar e o seu tempo. Neste sentido, o exemplo mais significativo foi o da nova capital, onde sua transferência foi aplicada com rigor, consciente e proposital, justificado na reorientação do eixo econômico, das correntes de comércio e na facilidade das comunicações por meio da implantação da navegação a vapor.

A “nova cidade” capital, uma vez instalada em pleno vale do rio Parnaíba transformou-se numa encruzilhada das vias de comunicação. Tornou-se não um ponto de chegada, mas um ponto de partida. De estratégica localização, precisamente “no espaço dos marinheiros do rio e/ou espaço d’águas doces”, e pelas condições oferecidas, tornou-se o ponto principal de convergência política, econômica e social da Província e instrumento primordial para antecipar, sugerir e condicionar mudanças sociais. E a província do Piauí, como um todo, abriu-se a novas fronteiras. Constatamos que as políticas públicas objetivou a integração da Província no contexto nacional com maior desenvolvimento econômico e numa perspectiva de libertação do comércio da praça de São Luís, além de que, pretendeu promover seu comércio direto com a Europa. Como a navegação a vapor era naquele período um dos elementos mais representativos dos novos tempos e sua chegada a determinada localidade provocava mudanças positivas no escoamento das produções e nas comunicações tornou-se um imperativo. Para atender tal intento constituíram comissões para estudar os problemas/obstáculos que entorpeciam a navegação no rio Parnaíba. Isso se deu porque as administrações, estadual e nacional, consideravam que sem esse exame e a inspeção científica da estrada líquida era impossível organizar projetos praticáveis e adotar

medidas econômicas exequíveis que dessem impulso ao comércio, a navegação, a indústria e a agricultura. Numa palavra, não se pode defender o que não se conhece. Por isso procuraram formas para dar a conhecer o rio Parnaíba em seus meandros com o objetivo comum de alcançar maior grau de prosperidade. Ao fazê-lo deram-nos um cadinho importante da história do rio.

A análise histórica do rio Parnaíba mostrou-nos que a navegação a vapor teve seu início, efetivamente, em 1859. Mostrou-nos, também, que após várias tentativas estendeu-se a navegação a vapor até o espaço d'águas dos balseiros e/ou d'águas vermelhas, mas o auspicioso evento se concretizou somente na primeira década do século XX. A partir daí abriram-se novas perspectivas de comércio ao Piauí. Constatamos que as embarcações que faziam a navegação fluvial do rio Parnaíba eram, sobretudo, barcos de transporte. Embarcações vocacionadas para o intenso vaivém. Eram os navios a vapor rebocando barcas rústicas que levavam as mercadorias, vindas do interior do estado, com destino ao exterior. Era, também, nos navios a vapor que as nascentes indústrias colocavam seus produtos nos entrepostos comerciais, e, a partir daí, eram distribuídos. É certo, pois, que a navegação a vapor impôs a sua unidade, ao mesmo tempo em que impôs a sua grandeza. Num grau maior provocou o encontro de um quadro natural e das gentes, por meio da via fluída.

Quando se percorre a história de um rio, quando se folheia registros de outras eras e recapitula as histórias e tradições dos lugares de gentes beiradeiras vê-se o ritmo com que se processam as mudanças. Percorrer o vale do Parnaíba e estabelecer contato com aquelas comunidades humanas foi uma das melhores formas de conhecermos as raízes profundas daquela gente. Notamos que ao longo deste rio edificou-se uma das mais grandiosas paisagens humanizadas, cujas encostas talhou-se e edificou-se moradas. Realizou prodígios para aproveitar a força motriz da corrente e aproximou cidades da estrada líquida. O rio Parnaíba foi, portanto, a grande base de toda operação. Foi, também, uma bacia de povos e gentes, transbordando nas beiras, fragmentos de história. E, como rio de integração comercial forneceu aos beiradeiros dignidade social, econômica e política.

Investigando como se deu a transformação sócio-espacial do Piauí certificamos que o rio Parnaíba propiciou a povoação em suas beiras, portanto, as cidades que lhe margeiam são “cidades-beira” por excelência. Certificamos, ainda, que a idéia e a possibilidade da navegação a vapor foi quem mudou e/ou configurou a fisionomia do vale. Notamos que foram as beiras quem deram a região um novo “rosto”. Esta é a janela imediata que faz-se das cidades sobre o rio... mas o rio e as cidades-beiras esposaram-se e dessa feliz união brotara uma nova esperança, uma nova vida, um novo tempo. Aquele

espaço acolheu a maré de migrações, pois a coexistência do rio e do navio a vapor exigia a criação de um novo tipo urbano. Foi em consequência da mudança da capital que surgiram/ressurgiram vários povoados à beira do rio Parnaíba, que mais tarde se tornaram vilas, cidades, empórios comerciais. Elas foram surgindo marcadas pelo trânsito e o tráfego das mercadorias transportadas pela rota fluvial. Algumas delas eram entrepostos comerciais, lugares que reuniam as riquezas vendidas para o estrangeiro, outras eram portos fluviais e de atracação. Enfim, cada uma representou aí um papel.

Ao surgir, a navegação a vapor provocou mudanças numa situação social existente e abriu um novo espaço para as relações humanas e comerciais. Nenhum outro elemento desempenhou papel tão determinante na estrutura e na configuração sócio-espacial do estado do Piauí do que os navios a vapor. Assim, a implantação da navegação a vapor, a transferência da capital e os consequentes surgimentos beira-rio Parnaíba ficou por nós definitivamente, reconhecidos como elementos centrais da transformação sócio-espacial e do desenvolvimento regional do Piauí da segunda metade do século XIX e primeira do século XX. Por tudo isso afirmamos/reafirmamos que as cidades-beira são a representação da dimensão histórica e da transformação sócio-espacial piauiense.

Quando nós dissemos que a beira é uma categoria de análise estamos afirmando que esta palavra designa espaços geográficos ou coisas físicas comensuráveis, domínios culturais institucionalizado, e por causa disso capazes de despertar expansões, crescimentos, reações, leis, imagens esteticamente emolduradas e inspiradas. É preciso, porém, acentuar que neste trabalho a idéia de beira surgiu como um local físico. A "beira" se revelou lugar de nascimento e renascimento das cidades. Significou "portas" de entrada e saída dos lugares ou de acesso entre as partes internas de uma cidade. Mas o ponto fundamental de tudo isso, é o fato de que pode-se ler as cidades brasileiras de um ponto de vista da beira, da perspectiva do rio, do mar, do ribeirão, das estradas, da rodovia, da ferrovia, do campo de pouso, do cemitério, da fábrica etc.. E mais, estas possibilidades estão institucionalizadas entre nós.

A cidade-beira Parnaíba se destacou no contexto histórico do rio Parnaíba por ser efetivamente a primeira cidade-beira piauiense com fortes características comerciais. Evidenciamos que os negócios (comércio) foram a própria expressão do poder na cidade. Ela apresentou-se como testemunho da utilização prática das relações dadas pelo rio Parnaíba. A cidade-beira Parnaíba se firmou como principal centro distribuidor da Província e desempenhou bem este papel. Era para ela que dirigiam os produtos de exportação e onde se encontravam as principais casas importadoras e exportadoras. Ela integrou as práticas e

discursos locais à uma nova dimensão, ou seja, à dimensão internacional. No entanto, foi a partir da transferência da capital e da implantação da navegação a vapor que a cidade de Parnaíba atraiu para si, de forma mais intensa, comerciantes que fixaram empresas comerciais de exportação/importação e de navegação fluvial. Neste sentido, a formação da uma comunidade transnacional emergiu das relações dadas na cidade-beira Parnaíba, numa dimensão de integração social consolidada por meio da integração comercial. Esta cidade é uma criação que foi se constituindo e ganhando materialização concreta ao longo do seu processo histórico. O armazenamento, o ritual político-comercial, a importação e exportação, a navegação a vapor foram as razões do seu ressurgimento. Ficou claramente evidenciado, em nossas análises, que na cidade-beira Parnaíba houve produção e reprodução das relações sociais em dimensões transnacionais. Ela foi um lugar de comércio, ponto de impactos e de encontros, alavanca das relações internacionais, portanto, o teatro da transnacionalidade.

Da cidade-beira Floriano fizemos uma leitura da sua configuração espacial, desde sua formação inicial, algumas construções, até os seus elementos constitutivos, ou seja, as suas ruas. Para nós, de certo modo, as ruas são um documento primordial na leitura de uma cidade. As ruas florianenses são o resumo da sua história. Elas traduzem-se instantaneamente numa imagem visual determinada pela geografia do lugar. Por elas seguimos as várias etapas de seu desenvolvimento e da arquitetura predominante. Evidenciamos que a cidade-beira Floriano propala a irregularidade e a assimetria no seu traçado resultante da distribuição dos sítios pré-existentes, embora as acomodações tivessem como orientador seguro, o caminho líquido. Foram as beiras que designaram as condições gerais da cidade. Esta cidade foi importante porto fluvial do Piauí. Desde seu nascedouro foi um pólo convergente tanto de pessoas quanto do comércio. Ela transformou-se num entreposto comercial. O comércio de abastecimento dos produtos manufaturados centralizava-se na cidade, assim como, a concentração dos produtos oriundos dos municípios do espaço dos balseiros e/ou d'águas vermelhas, e aqueles oriundos da importação. Em verdade, as atividades comerciais foram, também, fatores aceleradores do seu crescimento. Ficou também evidenciado, que singularmente, a cidade se desenvolveu do centro para fora, num sistema um tanto concêntrico, baseado, principalmente na movimentação de pessoas e cargas. Assim tendeu crescer horizontalmente. Ela surgiu ao Leste, na beira do rio e cresceu a Oeste rumo ao poente e, posteriormente, se juntou com o crescimento dado ao sul. Suas ruas adaptavam-se às condições topográficas mais favoráveis, e tendiam a se organizar como ligações entre os pontos de maior importância na vida desse

núcleo, sem intenção de ordenação geométrica, mas voltada à facilidade do escoamento. Esta cidade crescia para cima, para o centro, onde se desenvolveu as ruas comerciais. Essa foi uma situação à época que ainda existe.

O comércio e a indústria dos produtos extrativistas foi, também, uma das fontes de dinamismo da cidade-beira Floriano. Vimos que, além das empresas de navegação, do comércio e da navegação a vapor, os campos de pouso foram importantes para a sua conformação constituindo-se numa outra beira, a beira-pista. Constatamos que o campo de pouso teve que ser mudado por quatro vezes devido a insistência da população em se instalar nas suas proximidades. Posteriormente, a construção da Rodovia BR-24, que corta o Estado Piauí de oeste a leste, tornou-se a mola propulsora que acelerou o crescimento da cidade rumo à beira-rodovia. Estes aspectos relacionam-se à caracterização da conformação do espaço urbano da cidade e vem confirmar sua forte prefeição em perseguir as beiras. Atualmente a cidade-beira Floriano é margeada de um lado pelo rio Parnaíba e de outro, pela rodovia BR-24 que forma o anel viário que a circunda, fato este, que por si só, faz dela uma cidade-beira por excelência.

Em relação às demais cidades-beira-rio Parnaíba verificamos que instalaram-se à beira-rio com seus portos fluviais, atividades comerciais etc. Elas se situam ao longo do rio Parnaíba no espaço que denominamos “espaço d’águas dos marinheiros do mar e/ou espaço d’águas salgadas” e àquele que denominamos “Espaço d’águas encachoeiradas”. Ali elas se impõem, persuadem, sustentam relações de produção e reprodução. Todas elas, em seu conjunto, se inscrevem na história da navegação a vapor e na do próprio rio Parnaíba em sua consolidação como rio de integração comercial com forte vocação internacional. Para nós, o rio Parnaíba, a navegação e as cidades-beira formam um só corpo com a sua historicidade. Ao registrarmos aqui, em texto e imagem, o retrato do rio Parnaíba não quisemos apenas fixar uma realidade em mutação, procuramos mesmo revelar as realidades menos conhecidas, as cidades-beira-rio Parnaíba. Mas para além da cor do instante, e do tempo feito eternidade, estas cidades parecem misturar-se com o seu maior "pintor" de sempre, o rio Parnaíba, num cenário todo feito na confluências de culturas que passaram/passam nas águas do rio.

A transferência da capital para Teresina (1852) e o início da navegação a vapor (1859), foram os principais fatores para se começar um processo de desenvolvimento do Piauí, com participação ativa no comércio internacional. Paulatinamente o rio Parnaíba foi se transformando no principal eixo econômico, enquanto a cidade de Parnaíba se consolidava como o principal centro comercial piauiense. Por meio dela se engendrou uma

lógica de produção/troca/consumo e aqueles lugares beira-rio adquiriram significados. E o Piauí se inseriu no mercado das importações/exportações. Constatamos, porém, que as atividades comerciais do Piauí, ainda no período colonial, fora essencialmente exportadora. Era uma economia impulsionada pelo comércio de gado. No século XVIII surgiram as charqueadas na cidade de Parnaíba que fornecia para outras plagas através do mar, mas não se estabilizou como indústria consistente. Assim a economia piauiense, ainda, girava em torno do gado, atividade que desconhecia problemas de transporte. Por volta de 1815 as atividades agrícolas começaram apresentar algumas diversificações, surgindo alguns produtos como fonte alternativa de renda monetária aos produtos da pecuária bovina, destacando-se o algodão, cuja cultura, no decorrer do século adquiriu caráter comercial internacional. Depois de 1840, o Piauí voltou-se para o comércio mundial. A pecuária, ainda, apareceu como a primeira fonte de riqueza, mas foi o comércio dos produtos extrativistas que se tornou uma das fontes de dinamismo que baseou-se/fixou-se à base da indústria extrativista e impulsionou a navegação a vapor. Era o coco babaçu, a carnaúba, a maniçoba, entre outros produtos de menor vulto, que trouxe o resultado de um método tenaz. Afirmamos que ao tornar-se exportador de matéria-prima, o Piauí gradualmente se inseriu no mercado globalizado das importações/exportações. Deste modo, a exploração das atividades extrativistas, a sua comercialização aliadas navegação a vapor foi o instrumento que corroborou para que o rio Parnaíba se concretizasse como rio de integração comercial com forte vocação internacional. Pelo rio Parnaíba transitou todas as relações comerciais transnacionais.

Com base em todas as argumentações e análises aqui expostas, não só afirmamos como também sustentamos que, apesar das dificuldades do rio e as diferenças no seu curso, houve navegação a vapor no seu dorso e conheceu um tráfego intenso para as condições desfavoráveis do rio Parnaíba. Ela foi uma realidade com seus problemas e percalços e reafirmamos que prestou relevantes serviços à economia piauiense, embora calcada em condições precárias. Mas, também, afirmamos o fracasso da navegação a vapor no rio Parnaíba, pois constatamos várias razões que determinaram sua extinção. Faltaram condições objetivas ao rio Parnaíba, sobretudo, razões econômicas que assegurassem o seu aproveitamento efetivo. Concluímos, também, que de uma forma ou de outra, existiu efetivamente um relação comercial internacional propiciada pelo rio Parnaíba que desde cedo se mostrou rio de integração comercial com forte vocação internacional. O trabalho demonstrou que o rio dinamizou a ocupação do vale do Parnaíba com forte influência na constituição e consolidação da rede urbana da região. Esse processo sofreu duro revés após a

segunda guerra mundial quando produtos que eram exportados pelo rio perderam importância no contexto internacional. Paralelamente, ocorre uma reorientação nas políticas públicas que passam a privilegiar as rodovias levando a uma reorientação e deslocamento do eixo sócio-espacial da região. Em verdade, o rio Parnaíba foi o cordão umbilical que ligou o Piauí ao mundo escoando matérias-primas, levando e trazendo mercadorias e pessoas. A página da história da navegação a vapor no rio Parnaíba virou, mas assistiu-se ao inexorável retorno e/ou continuidade daquela navegação tradicional, por muitos condenados por outros considerados ultrapassados, o das embarcações de buriti.

O espaço rio Parnaíba revelou-se uma categoria relevante na construção da história social. Esta discussão em conjunto ao das representações sociais no âmbito da ciência histórica foi, para nós, um desafio epistemológico inexorável.

FONTES

• ARQUIVOS

- Arquivo Público do Piauí. Secção da Capitania e de Periódicos. Teresina-PI
- Arquivo da Secretaria do Governo do Piauí, Teresina-PI.
- Arquivo da Assembléia Legislativa de Teresina-PI.
- Arquivos da Prefeitura Municipal de Teresina, Teresina-PI.
- Arquivo Particular de Edílson de Moraes Brito – Parnaíba –PI –(Fotos)
- Archive e Bibliothèque de l’Institute National Agronomique Paris-Grignon INA P-G BP1, Grignon - Fr.
- Archives du Ministère du Commerce, de l’Industrie, des Postes et des Télégraphes Trisième parte Collation XVI. Tomp 1°. Paris- Fr.
- Arquivo Ultramarino de Lisboa
- Arquivo Particular de José Airton Gomes - Teresina-PI.
- Arquivo Particular de Edílson de Moraes Brito – Parnaíba –PI
- Arquivo Particular de Nilson Coelho – Floriano – PI.
- Arquivo Particular de Diderot Mavignier – Parnaíba –PI
- Arquivo Particular de Gercinair Silvério Gandara – Goiânia-GO
- Arquivo do Espaço Cultural Christino Castro. Floriano – PI

• BIBLIOTECAS:

- Biblioteca Pública Municipal de Teresina, Teresina-PI.
- Biblioteca Pádua Ramos. Fundação CEPRO (Fundação Centro de Pesquisas Econômicas e Sociais do Piauí), Teresina-PI.
- Biblioteca Universidade Federal do Piauí, Teresina-PI.
- Biblioteca da Universidade Católica de Goiás, Goiânia-Go.
- Biblioteca da Universidade de Brasília, Brasília-DF
- Bibliothèque Pierre Monbeing de l’Institut des Hautes Études de L’Amérique Latine –IHEAL. Paris- Fr.
- Bibliothèque de la Maison des Sciences de l’Homme de Paris. Paris-Fr.
- Bibliothèque Saint Geneviève Paris-Fr
- Bibliothèque François Mitterrand. Paris - Fr.
- Bibliothèque du Centre d’Histoire des Techniques (CDHT).Conservatoire National des Arts et Metiers Paris-FR.
- Bibliothèque de l’Institute National Agronomique Paris e Grignon-Fr. INA P-G
- Biblioteca Nacional de Portugal - Campo Grande 83, 1749-081 Lisboa - Portugal.
- Biblioteca da Faculdade de Letras. Universidade de Humanidades. Lisboa - Portugal

• INSTITUTOS

- Instituto Histórico e Geográfico Piauiense. Teresina - PI.
- Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Parnaíba.
- Academia de Letras do Piauí, Teresina-PI.
- IPHAN/PI 19ª SR – Teresina – PI
- Administração das Hidrovias do Nordeste – AHINOR. Ministério dos Transportes
- Sociedade Goiana de Cultura – Goiânia-GO
- Ministério da Integração Nacional (CODEVASP)- mapa
- Ministério da Integração Nacional e Ministério do Meio Ambiente.
- SUNAMAN - Superintendência Nacional da Marinha Mercante
- École Nationale Supérieure d’Agronomie de Rennes
- Departament de Cartes et Plans. La Société de Géographié (58, rue de Richelieu, 75084)
- Musée National d’Histoire Naturelle
- Centre d’études et de recherche em informatique du CNUM. Conservatoire National des Arts et Metiers . (5, rue du vertois, 75041 Paris)
- Centre de documentation da Association Amicale des anciens Elèves de l’Institute National Agonomique Paris-Grignon. 5, Quai du Voltaire 75007, Paris.
- Centre des Archives diplomatiques de Nantes (CADN) Archive départementales de Loire Atlantique Lisboa
- IBGE – Serviço Nacional de Recenseamento Sinopse.

- **DOCUMENTOS OFICIAIS**

- **LIVROS**

- Livro de Registro da Presidência da Província do Piauí, nº. 23, nº. 177, nº. 255, nº. 229 e nº. 237.
- Livro de Atas da Câmara
- Livro de Registro de Ofício
- Livro de Leis e Ordens Régias,
- Livros de Movimento Portuário e de Correspondências
- Livro de Correspondência da Metrópole.
- Livros da Companhia de Navegação
- Livro de Estabelecimento da Agência da Capitania dos Portos de Teresina 2º vol..1919.
- Livro de Estabelecimento da Posteriormente Agencia da Capitania dos Portos de Teresina 2º vol. 02.03.1919
- Livro de Atas 1, da Associação Comercial de Parnaíba, 1920.
- Livro de Leis e Ordens Régias para o Estado do Maranhão e Pará.

- **MENSAGENS E BOLETINS**

- Mensagens de Presidentes da Província (1830-1930),
- Mensagem do presidente Baldoíno José Coelho de 01.11.1855,
- Mensagem do presidente da província à Assembléia, Francisco Moreira, 1862.
- Mensagem do Relatório do Ministério da Agricultura de 1873
- Mensagem de Coriolano de Carvalho a Câmara Legislativa de 01.06.1896
- Mensagem do governador do Estado à Câmara Legislativa de 02.07.1898
- Mensagem à Câmara Legislativa de 01.07.1899
- Mensagem à Câmara Legislativa de 01.06.1900
- Mensagem de Arlindo Nogueira de 01.06.1902- Mensagem à Câmara Legislativa, de 01.07.1902,
- Mensagem a Câmara Legislativa de 01.06.1903
- Mensagem do Governador Antonio Freire de 01.06.1910.
- Mensagem a Assembléia Legislativa de 1910 - Mensagem do Governador Antonio Freire de 01.06.1910:
- Mensagem do governo do Estado à Assembléia Legislativa de 1911
- Mensagem à Câmara Legislativa de 01.06.1911
- Mensagem a câmara legislativa de 1914
- Mensagem à Assembléia Legislativa, de 1919, do governador Eurípedes C. de Aguiar
- Mensagem a Assembléia Legislativa. Teresina, 1924.
- Mensagem do governo Matias Olímpio a Assembléia Legislativa, em 1926,
- Mensagem governamental de 1927
- Mensagem do governo João de Deus Pires Leal a Assembléia Legislativa de 1930
- Boletim do Museu Nacional. Vol. II, n. 1.

- **FALAS**

- Fala do governador, João Pereira Caldas.
- Fala do ouvidor Antônio Maria de Moraes Durão.
- Fala de 03.07.1851 à Assembléia Provincial do presidente José Antônio Saraiva. Esta fala se encontra transcrita na íntegra em CHAVES, Joaquim. Como nasceu Teresina, PMT/ Fundação Cultural Mons. Chaves, 1987.
- Falas do Trono de 03.05.1858 e 10.05.1859)
- Fala do presidente Franklin Américo de Menezes Dório descritas no Relatório de 12.07.1865.

- **CARTAS**

- Carta Régia de 14 de maio de 1633; Cartas Régias de Felipe III, de 1633; Cartas Régias de Felipe III, de 1637; Carta Ofício de 29.05.1637; Carta Lei de 14.06.1637; Carta Régia de 01.12.1677; Carta do Governador de 1.06.1699; Carta Régia de 08.01.1699; Carta Régia de 18.01.1699; Carta Régia de 5.09.1699; Carta Régia de 08.01.1699; Cartas Régia 21.06.1700; Carta Ofício de 14.04.1701; Carta Ofício de 18.04.1734; Carta Régia de 29 de julho de 1758 ; Carta Régia de 19.07.1761; Cartas de 15 e 16.02.1781 da Junta Governativa; Carta Regia de 1811, publicada a 04.09.1812; Carta Lei de 29.08.1828; Carta Imperial de 19.06.1850; Telegrama de 13.08.1922; Circular de 21.10.1852

- **ATOS, ORDENS E PATENTES**

- Ato Adicional de 12.08.1934; Ato da Capitania dos Portos do Piauí de 07.11.1903; Ordem Régia 05.09.1699; Patente Régia 5.07.1677

- **DECRETOS**

Decreto Real de 22.08.1817; Decreto de 06.07.1833; Decreto nº 1517 de 04.01. 1855; Decreto nº. 1552 de 10.02.1855; Decreto nº. 632 de 18.09.1856; Decreto nº. 2748 de 16.02.1861; Decreto Imperial de nº. 2.794 de 16.09.1862; Decreto nº. 5.392 de 10.09.1873; Decreto nº. 3012 de 22.10.1880; Decreto nº.9.808 de 19.11.1886; Decreto Estadual nº. 01 de 28.12.1889; Decreto estadual nº. 12 de 15.02.1890; Decreto nº. 17 de 10.03.1890; Decreto Estadual nº. 68 de 14.05.1890; Decreto nº. 6.688 de 17.10.1906; Decreto nº. 13.495 de 12.03.1919; Decreto nº. 15.603 de 12.08.1920; Decreto nº. 18.816 de 21.06.1929; Decreto Municipal nº. 4 de 14.01.193; Decreto Estadual nº. 1142 de 22.01.1931; Decreto nº. 1197 de 06.04.1931; Decreto nº. 1279 de 26.06.1931; Decreto nº. 1478 04.09.1933; Decreto nº. 1556 de 20.06.1934; Decreto Federal nº. 311 de 02.03.1938; Decreto-lei nº. 45 de 29.03.1938; Decreto-lei estadual nº. 107 de 26.06.1938; Decreto Estadual nº. 147 de 15.12.1938; Decreto Estadual de 31.12.1938; Decreto-lei estadual nº. 820 de 1943; Decreto Federal nº. 5901 de 21.10.1943; Decreto-lei estadual nº. 754 de 30.12.1943; Decreto presidencial nº. 74.794/74 - POLONORDESTE .

- **LEIS**

- Lei Provincial nº15 de 15.09.1827; Lei nº. 140 de 29.11.1842; Lei Provincial nº. 166 de 16.08.1844; Lei nº. 174 de 27.08.1844; Lei nº. 191 de 30.08.1845; Lei de 23.08.1849; Lei nº. 315, de 21.07.1852; Lei provincial nº. 362 de 17.09.1853; Lei Provincial nº. 386 de 30.06.1855; Lei Provincial nº. 393 de 14.12.1855; Lei Provincial nº. 413 de 09.01.1856; Lei nº. 422 de 15.01.1856; Lei nº. 427 de 07.07.1857; Lei orçamentária nº.450 para o ano financeiro de 1858/1859; Lei provincial nº. 5065 de 10.08.1860; Lei provincial nº. 656 de 06.07.1863; Lei provincial nº. 543 de 20.06.1864; Lei de nº. 154 de 16.07.1864; Lei provincial nº. 586 de 25.08.1865; Lei Provincial nº. 902, de 14.07. 1870; Lei nº. 3314 de 16.10.1886; Lei nº. 50 de 22.12.1890; Lei nº. 18 de 12.12 1892; Lei nº. 35 de 26.06.1894; Lei nº. 41 de 07.07.1894; Lei n 41, de 17.07.1894; Lei nº. 67 de 25.09.1895; Lei nº. 93 de 18.06.1896; Lei nº. 144 de 8.07.1897; Lei de nº. 154 de 16.07.1897; Lei n 229, de 21.06.1900; Lei nº. 259 de 25.07.1900; Lei nº. 290 de 23.06.1902; Lei estadual nº. 345 de 17.05.1904; Lei nº. 359 de 18.07.1904; Lei nº. 430 27.06.1907; Lei nº.480 de 08.07.1908; Lei nº. 549 de 30.03.1910; Lei estadual nº. 581 de 9.07.1910; Lei nº. 557 de 18.03.1911; Lei nº. 636 de 11.06.1911; Lei nº. 641 de 13.07.1911; Lei nº. 845 de 10.07.1915; Lei Estadual nº. 970 de 25.06.1920; Lei 1078 de 18.07.1923; Lei Estadual nº. 1088 de 07.07.1924; Lei nº. 1139 de 1924; Lei nº. 12 de 17.10.1935; Lei Estadual nº. 894 de 29.10.1953.

- **RESOLUÇÕES**

Resolução de 12.01.1699; Resolução nº. 129 de 30.09.1841; Resolução nº 244 de 1849; Resolução Provincial nº. 255 de 05.08.1850; Resolução nº. 315 21.07.1852; Resolução nº. 811 de 07.08.1873; Resolução nº. 2 de 19.06.1890; Resolução nº. 15 de 02.08.1890; Resolução nº. 02 de 19.06.1890; Resolução nº. 03 de 26.06.1890; Resolução Provincial nº. 734.

- **OFÍCIOS**

Ofício de 08.04.1798; Ofício de 02.11.1847; Ofício de 02.10.1848; Ofício nº. 209 de 09.03.1849; Ofício de 20.12.1850; Ofício de 28.05.1852; Ofício de 03.12.1852; Ofício de 10.02.1853; Ofício de 16.02.1853; Ofício de 23.02.1853; Ofício nº. 05 de 08.07.1853; Ofício 06. 06.1853; Ofício de 11.08.1853; Ofício de 16.02.1854; Ofício de 05.05.1854; Ofício de 14.02.1855; Ofício de 19.12.1855; Ofício de 27.12.1855; Ofício de 29.12.1855; Ofício de 10.03.1856; Ofício de 26.09.1856; Ofício de 27.06.1857; Ofício de 29.07.1857; Ofício de 05.09.1857; Ofício de 14 .03.1858; Ofício de 27.03.1858; Ofício de 27.04.1858; Ofício de 19.06.1858; Ofício nº. 358 de 08.06.1858; Ofício de 24.08.1858; Ofício de 21.12.1858; Ofício de 21.02.1859; Ofício de 14.03.1859; Ofício de 13.03.1860; Ofício de 10.01.1861; Ofício de 12.07.1865; Ofício de 11.12.1868; Ofício de 25.06.1870; Ofício de 18.04.187; Ofício de 20.05.1871; Ofício de 03.10.1871; Ofício de 18.10.1871; Ofício de 21.01.1873

- **AVISOS E ALVARÁS**

- Aviso de 11.12.1857; Aviso de 03.04.1858; Aviso de 11.01.1872; Aviso de 10 de julho de 1873 ; Alvará de 1718

- **RELATÓRIOS**

ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. Relatório de Pesquisa: Movimentos Migratórios nos Vales do Tapajós e Xingu. Rio de Janeiro, PPGAS/Museu Nacional e UFRJ 1974. mim.

BAPTISTA, João Gabriel et all. Relatório do engenheiro e professor da Expedição da UFPI de 1977. - BORGES, Geraldo Almeida. Piauí Provincial (1855-1867: exportação e desenvolvimento. Teresina: Fundação CEPRO, 1979.

BORGES, Geraldo Almeida. FAZENDAS NACIONAIS: evolução e decadência. Teresina, Fundação CEPRO, 1981. Relatório de Pesquisa, 6.

CALDAS, David Moreira. Relatório de 1865. Viagem de inspeção feita de Teresina até a cidade de Parnaíba, pelo rio do mesmo nome, inclusive todo seu Delta, por ordem do Sr. Dr. Adelino Antonio de Luna Freire, Presidente do Piauí.

COSTA, Antonio Tavares da. Relatório da Viagem de Exploração Empreendida no Alto do Parnaíba, Feito e Apresentado ao Gerente da Cia de Navegação a Vapor do Piauí pelo comandante do Vapor Conselheiro Junqueira - DODT, Gustavo Luiz Guilherme. Relatório Estatístico Hidroviário, 1998/1999/2000 do Ministério dos Transportes – mapa Bacia do Nordeste.

DODT, Gustavo Luiz Guilherme. Relatório de 1871. Descrição dos Rios Parnaíba e Gurupi. Relatório sobre a exploração dos mesmos, seguidos de uma Memória sobre o Porto de São Luiz do Maranhão. Por ordem do Sr. Dr. Augusto Olympio Gomes de Castro, Presidente da Província do Piauí. Relatório de 1871, apresentado à Ass. Geral Legis. Na 4ª sessão da 14ª Legislatura. Publicado em 1872. Ministério da Agricultura. (Ministro Candido Borges Monteiro).

DODT, Gustavo Luiz Guilherme. Relatório de 22.04.1871 - Acerca da Exploração do Rio Parnaíba por Ordem da Província do Piauí pelo Engenheiro em comissão do ministério da agricultura, commercio e obras publicas Dr. Gustavo Luiz Guilherme Dodt.

LIMA, Benjamin Franklin de Albuquerque, Relatório de 1886. Dos estudos feitos na 3ª e ultima secção desse rio, da villa de Santa Filomena à Corredeira de Santo Estevão, apresentado à Assembléia Geral na 2ª sessão da 20ª Legislatura. Publicado em 1887. Ministério da Agricultura (Ministro Rodrigo Augusto da Silva)

SARAIVA, José Antonio. Relatório de 20.12.1850 ao Conselheiro do estado Visconde de Monte Alegre, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império. Relato da Viagem ao Poti.

Viagem às nascentes do Rio Parnaíba. Publicada a 1ª ed. em 1977.

SILVA, Jacionira Coelho. Levantamento Histórico Arquitetônico da Fabrica de Laticínio São Pedro de Alcântara. IPHAN – PI Teresina. Em prelo.

- Relatório de 02.03.1697 - de Pe Miguel de Carvalho.

- Relatório de 01.08.1845 do Presidente da Província Zacarias de Góis e Vasconcelos.

- Relatório de 11.02.1846, do Presidente da Província Zacarias de Góis e Vasconcelos.

- Relatório de 11.07.1846 - do Presidente da Província.

- Relatório da Sessão Ordinária de 03.07.1851 - do Presidente da Província.

- Relatório 1852 - de Jose Antonio Saraiva a Assembléia Legislativa Provincial do Piauí.

- Relatório de 11.03.1853.

- Relatório de 22.08.1856 do presidente Frederico de Almeida e Albuquerque.

- Relatório de 1857 - do Movimento Portuário.

- Relatório de 1857 - do Ministro Pedro de Araújo Lima apresentado à Assembléia Legislativa na 2ª Sessão da 10ª Legislatura - sobre o Rio Parnahyba e a Navegação no Rio Parnahyba.

- Relatório de 05.09.1857.

- Relatório de 17.12.1858.

- Relatório de 11.07.1846 do Presidente da Província.

- Relatório de 01.07.1850 do Presidente José Antônio Saraiva.

- Relatório de 03.07.1851 da Sessão Ordinária.

- Relatório de 14.02.1855 da Alfândega de Parnaíba ao inspetor da Tesouraria do Piauí

- Relatório de 02.07.1857 do presidente da Província.

- Relatório de 1857 da Alfândega de Parnaíba.

- Relatório de 30.12.1858 - do Movimento Portuário

- Relatório de 1859 - do Ministro João de Almeida Pereira Filho apresentado à Assembléia Legislativa na 4ª Sessão da 10ª Legislatura - sobre o Rio Parnahyba.

- Relatório de 27.06.1859.

- Relatório de 16.05.1860 do presidente da província.

- Relatório de 1860 - do Ministro Manoel Felizardo de Souza e Mello apresentado à Assembléia Legislativa na 1ª Sessão da 10ª Legislatura - sobre o Rio Parnahyba.

- Relatório de 1861 da Companhia de Navegação.

- Relatório de 27.01.1861 da Diretoria da Companhia de Navegação.

- Relatório de 15.04.1861, do presidente Manuel Antonio Duarte de Azevedo.

- Relatório de 13.06.1862 do presidente Antonio de Brito Sousa Gaioso.

- Relatório de 10.11.1862 de Jose Fernandes Moreira .

- Relatório de 1864 - do Ministro Jesuíno Marcondes de Oliveira apresentado à Assembléia Legislativa na 3ª Sessão da 12ª Legislatura – sobre Companhia do Rio Parnahyba.

- Relatório de 16.05.1864.

- Relatório de 28.05.1864 - do Movimento Portuário .

- Relatório de 20.01.1865 da Gerencia da Companhia de Navegação a Vapor do rio Parnaíba Relatório de 30.06.1865 da Gerência da Companhia de Navegação.

- Relatório de 12.07.1865. do Presidente da Província.
- Relatório de 1865 - do Ministro Antônio Francisco de Paula e Souza apresentado à Assembléia Legislativa na 4ª Sessão da 12ª Legislatura –Mappas commerciaes e demonstrativos da navegação no Brasil de 1854-55 e 1863-64.
- Relatório de 15.03.1866 do Inspetor da Alfândega de Parnaíba.
- Relatório de 09.07.1866 do presidente Franklin Américo de Menezes Dória.
- Relatório de 12.07.1866 do presidente Franklin Américo de Menezes Dória.
- Relatório de 1866 - do Ministro Antônio Francisco de Paula e Souza apresentado à Assembléia Legislativa na 1ª Sessão da 13ª Legislatura - sobre o Rio Parnahyba e a Companhia de Navegação do Rio Parnahyba.
- Relatório de 16.01.1867 da Gerência da Companhia de Navegação.
- Relatório de 01.07.1867 do presidente Adelino Antônio de Luna Freire.
- Relatório de 25.07.1867 da Gerência da Companhia de Navegação
- Relatório de 09.09.1867 de Adelino Antonio de Luna Freire à Assembléia Legislativa.
- Relatório de 1867 - do Movimento Portuário.
- Relatório de 09.09.1867 - da Presidência da Província Adelino Antônio de Luna Freire.
- Relatório de 1867 - do Ministro Manoel Pinto de Souza Dantas apresentado à Assembléia Legislativa na 2ª Sessão da 13ª Legislatura - sobre Navegação a vapor e exploração dos rios.
- Relatórios de setembro de 1867 à Assembléia Provincial.
- Relatório de 22.02.1868, da Gerência da Companhia de Navegação.
- Relatório de 26.02.1868.
- Relatório Ministério da Agricultura. Ministro Manoel Pinto de Sousa Dantas. Publicado em 1868.
- Relatório do Ministério da Agricultura de 1869.
- Relatório de 1869 - do Ministro Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque apresentado à Assembléia Legislativa na 2ª Sessão da 14ª Legislatura – sobre a Linha Fluvial do Parnahyba.
- Relatório de 07.05.1870 ao primeiro Vice-Presidente da Província Manoel José Espínola.
- Relatório de 01.07.1870.
- Relatório de 1870 - do Ministro Theodoro Machado Freire Pereira da Silva apresentado à Assembléia Legislativa na 3ª Sessão da 14ª Legislatura – sobre navegação a vapor subvencionada.
- Relatório de 01.07.1871 o presidente Manuel do Rego Barros Sousa Leão.
- Relatório da Gerencia da Companhia de Navegação 1871 e 1872.
- Relatório de 1871 - do Ministro Cândido Borges Monteiro apresentado à Assembléia Legislativa na 4ª Sessão da 14ª Legislatura - Exploração do rio Parnahyba e relatório Engenheiro Dr. Gustavo Luiz Guilherme Dodt.
- Relatório de 1873 - do Ministro José Fernandes da Costa Pereira Junior apresentado à Assembléia Legislativa na 3ª Sessão da 15ª Legislatura – sobre o Estabelecimento de Agricultura Pratica no Piahy, Decreto nº. 5392 e Contrato entre o Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Publicas e o Agrônomo e Francisco Parentes.
- Relatório de 1874 do Ministério da Agricultura - do Ministro José Fernandes da Costa Pereira Junior apresentado à Assembléia Legislativa na 4ª Sessão da 15ª Legislatura – sobre o Estabelecimento Rural de S. Pedro de Alcântara e a Empresa de navegação por vapor do rio Parnahyba.
- Relatório de 1874 da Companhia de Navegação.
- Relatórios de junho de 1874 à Assembléia Provincial.
- Relatório de 11.08.1875 da Gerência da Companhia de Navegação.
- Relatórios de 1875. Ministeriais da Agricultura publicados. Ministro Jose Fernandes da Costa Pereira Junior.
- Relatório de 24.02.1876 da Gerência da Companhia de Navegação.
- Relatório de 1876 do Ministério da Agricultura. Ministro Thomas Jose Coelho de Almeida.
- Relatório de 1876 -2 publicado em 1877, do Ministro Thomaz José Coelho de Almeida apresentado à Assembléia Legislativa na 2ª Sessão da 16ª Legislatura - sobre o Estabelecimento Rural de S. Pedro de Alcântara.
- Relatório de 1877 - do Ministro João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu apresentado à Assembléia Legislativa na 1ª Sessão da 17ª Legislatura - sobre o Estabelecimento Rural de S. Pedro de Alcântara e a navegação do Parnahyba.
- Relatório de 23.02.1878 da Diretoria da Cia. de Navegação.
- Relatório de 1878. do Presidente da Província.
- Relatório de 1878 - do Ministro João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu apresentado à Assembléia Legislativa na 2ª Sessão da 17ª Legislatura - sobre navegação do Parnahyba.
- Relatório de 1879 - do Ministro Manoel Buarque de Macedo apresentado à Assembléia Legislativa na 3ª Sessão da 17ª Legislatura - sobre o Estabelecimento Rural de S. Pedro de Alcântara e a Navegação de vapor no Parnahyba.
- Relatórios de 1859 a 1880 - do Movimento Portuário.
- Relatório de 1881 de Honório Bicalho, engenheiro da Diretoria de Obras Públicas do Império.

- Relatório de 1881 -1 - do Ministro José Antônio Saraiva apresentado à Assembléia Legislativa na 1ª Sessão da 18ª Legislatura - sobre o Estabelecimento Rural de S. Pedro de Alcântara e Relatório do Director Ricardo Ernesto Ferreira de Carvalho.
- Relatório de 1881-2 - do Ministro Manoel Alves de Araújo apresentado à Assembléia Legislativa na 2ª Sessão da 18ª Legislatura - sobre o Estabelecimento Rural de S. Pedro de Alcântara.
- Relatório de 06.05.1881 - do Director do Estabelecimento Rural de S. Pedro de Alcântara, Ricardo Ernesto Ferreira de Carvalho.
- Relatório nº. 25, ano 1882 - do Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras - da Secretaria de Estado - sobre a Companhia de navegação por vapor do Parnahyba e sobre o Estabelecimento Rural de S. Pedro de Alcântara.
- Relatório de 1883 do Ministro Affonso Augusto Moreira Penna apresentado à Assembléia Legislativa na 4ª Sessão da 18ª Legislatura - sobre o Estabelecimento Rural de S. Pedro de Alcântara e o Rio Parnahyba.
- Relatório de 1883 da Gerência da Companhia de Navegação.
- Relatório de 1884 - do Ministro João Ferreira de Moura apresentado à Assembléia Legislativa na 1ª Sessão da 19ª Legislatura - sobre o Estabelecimento Rural de S. Pedro de Alcântara e o Rio Parnahyba.
- Relatório de 1885 do Ministério da Agricultura. Ministro Affonso Augusto Moreira Penna apresentado à Assembléia Legislativa na 1ª Sessão da 20ª Legislatura - sobre o Estabelecimento Rural de S. Pedro de Alcântara e a Companhia de navegação Rio Parnahyba.
- Relatório de 1886 do Ministério da Agricultura. Ministro Rodrigo Augusto da Silva apresentado à Assembléia Legislativa na 2ª Sessão da 20ª Legislatura - sobre o Estabelecimento Rural de S. Pedro de Alcântara e a Companhia de Navegação a vapor do Rio Parnahyba e Desobstrucção de rios - Parnahyba/Piauyh.
- Relatório de 1886 da Comissão de Melhoramentos do Rio Parnahyba . Estudos feitos na 3ª e ultima secção desse rio, da villa de Santa Filomena à Corredeira de Santo Estevão pelo engenheiro Benjamim Franklin de Albuquerque Lima.
- Relatório de 07.09.1886 do Presidente da Província, Manuel Jose de Menezes Prado.
- Relatório de 1886. Ministério da Agricultura. Ministro Antonio da Silva Prado.
- Relatório de 1887 do Ministério da Agricultura - do Ministro Rodrigo Augusto da Silva apresentado à Assembléia Legislativa na 3ª Sessão da 20ª Legislatura - sobre o Estabelecimento Rural de S. Pedro de Alcântara e a Companhia de Navegação a vapor do Rio Parnahyba.
- Relatórios de 06.07.1887 de Antonio Jansen de Matos Pereira.
- Relatório de 1888 - do Ministro Rodrigo Augusto da Silva apresentado à Assembléia Legislativa na 4ª Sessão da 20ª Legislatura - sobre o Estabelecimento Rural de S. Pedro de Alcântara e Relatório do Estabelecimento Rural de S. Pedro de Alcântara do Diretor Honório Parente.
- Relatório de 25.06.1889 - do Governador Gabino Besouro.
- Relatório de 01.10.1889 do Gov. Gabino Besouro.
- Relatório de 26.02.1889- Apresentado ao Governador Gabino Besouro, pelo agrônomo Ricardo Ernesto Ferreira de Carvalho.
- Relatório de 18.01.1889 do Estabelecimento Rural de S. Pedro de Alcântara apresentado ao Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas pelo Diretor Honório Parente.
- Relatório I do ano 1889 - Ministério da Agricultura - do Ministro Alfredo Eugenio de Almeida Maia apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brazil no ano de 1900. - sobre Estrada de Ferro no Litoral do Parnahyba.
- Relatório do ano de 1889 - Ministério da Agricultura - do Ministro Francisco Glicério apresentado ao Chefe do Governo Provisório - sobre o Estabelecimento Rural de S. Pedro de Alcântara e o Rio Parnahyba.
- Relatório do ano de 1890 - Ministério da Agricultura - do Ministro Henrique Pereira de Lucena apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brazil no ano de 1900 - sobre o Estabelecimento Rural de S. Pedro de Alcântara e o Rio Parnahyba.
- Relatório de 25.06.1890. Gov. Joaquim N. Paranaguá.
- Relatório de 23.08.1890 de J. Nogueira Paranaguá.
- Relatório de 19.10.1890 de Gabino Besouro.
- Relatório do Movimento Portuário, 1891.
- Relatório do ano de 1891 - Ministério da Agricultura - do Ministro Antão Gonçalves de Faria apresentado ao Vice-Presidente dos Estados Unidos do Brazil em 01.05.1892. - sobre Estrada de Ferro no Litoral do Parnahyba - sobre o Estabelecimento Rural de S. Pedro de Alcântara , o Rio Parnahyba e a Companhia Parnahyba.
- Relatório de 1891. Ministério da Agricultura. Ministro Manoel Pinto de Sousa Dantas.
- Relatório do ano de 1892 - Ministério da Agricultura - do Ministro Antonio Francisco de Paula e Souza apresentado ao Vice-Presidente dos Estados Unidos do Brazil no anno de 1893 - sobre o Rio Parnahyba e a Companhia Parnahyba.

- Relatório do ano de 1893 - Ministério da Agricultura - do Ministro Bibiano Sergio Macedo da Fontoura Costallat apresentado ao Vice-Presidente dos Estados Unidos do Brazil em maio de 1894 - sobre o Rio Parnahyba e a Companhia Parnahyba.
- Relatório do ano de 1893 - Ministério da Industria, Viação e Obras Publicas - sobre o Rio Parnahyba e a Companhia Parnahyba e a navegação do Rio Parnahyba.
- Relatório do ano de 1894 - Ministério da Agricultura - do Ministro Antônio Ollyntho dos Santos Pires apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brazil em maio de 1895 - sobre o Rio Parnahyba e a Companhia Parnahyba.
- Relatório do ano de 1895 - Ministério da Agricultura - do Ministro Antônio Ollyntho dos Santos Pires apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brazil em maio de 1896 - sobre a Companhia Parnahyba.
- Relatório do ano de 1897 - Ministério da Agricultura - do Ministro Sebastião Eurico Gonçalves de Lacerda apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brazil em maio de 1898 - sobre a navegação do Rio Parnahyba.
- Relatório do ano de 1898- Ministério da Agricultura - do Ministro Severino dos Santos Vieira apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brazil no anno de 1899 - sobre o Rio Parnahyba.
- Relatório I do ano de 1900 - Ministério da Agricultura - do Ministro Alfredo Eugenio de Almeida Maia apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brazil no anno de 1901 - sobre Estrada de Ferro no Piauhy
- Relatório I do ano de 1901 - Ministério da Agricultura - do Ministro Antonio Augusto da Silva apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brazil no anno de 1902 - sobre a navegação do Rio Parnahyba..
- Relatório do anno de 1902 - Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas - sobre o Rio Parnahyba apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro Severino Muller, no anno de 1903 - sobre o Rio Parnahyba.
- Relatório do anno de 1902 - Ministério da Indústria, Viação e Obras Publicas apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro Lauro Severino Muller, no anno de 1903 - sobre o Rio Parnahyba.
- Relatório I do ano de 1904 - Ministério da Agricultura - do Ministro Lauro Severino Muller, apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brazil no anno de 1905 - sobre a navegação do Rio Parnahyba.
- Relatório I do ano de 1905- Ministério da Agricultura - do Ministro Lauro Severino Muller, apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brazil no anno de 1906 - sobre a navegação do Rio Parnahyba.
- Relatório de 1905 da Secretaria da Fazenda.
- Relatório I do ano de 1906 - Ministério da Agricultura - do Ministro Miguel Calmon Du Pin e Almeida, apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brazil no anno de 1907 - sobre a navegação do Rio Parnahyba.
- Relatório I do ano de 1907 II - Ministério da Agricultura - do Ministro Miguel Calmon Du Pin e Almeida, apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brasil no anno de 1908 - sobre a Companhia navegação do Rio Parnahyba.
- Relatório do Companhia de Navegação. Parnaíba, 1907, 1908.
- Relatório I do ano de 1908 - Ministério da Agricultura - do Ministro Miguel Calmon Du Pin e Almeida, apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brasil no anno de 1909 - sobre a navegação marítima e fluvial do Rio Parnahyba.
- Relatório II do ano de 1908 - Ministério da Agricultura - do Ministro Miguel Calmon Du Pin e Almeida, apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brazil no anno de 1909 - sobre a Ponte sobre o Rio Parnahyba.
- Relatório de 06.03.1908 da Gerência da Companhia de Navegação. - Relatório de 10.05.1909 do Secretário de Fazenda ao governo do Estado.
- Relatório de 1915 da Gerência.
- Relatório de 1916 e 1917 - do Conselho municipal. Teresina.
- Relatório da Comissão de Limites, 1924.
- Relatório dos Correios e Telégrafos de 1927.
- Relatório da Secretaria da Fazenda de 1929.
- Relatório da Secretaria da Fazenda de 1930.
- Relatório da Secretaria da Fazenda de 1932.
- Relatórios da Secretaria da Fazenda: de 1904, 1905, 1906, 1907, 1909, 1910, 1912, 1913, 1914, 1915, 1919, 1929, 1932.
- Relatório de 27.06.1959.

• CONTRATOS E PROJETOS

- Contrato de 24.11.1858 entre a Província do Piauí e a Companhia de Navegação a Vapor do Rio Parnaíba.
- Reforma do Contrato para a navegação a vapor no rio Parnaíba, de 22.09.1859.
- Contrato de 10.09.1873 entre o Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Públicas e o Agrônomo Francisco Parentes para a fundação de um estabelecimento rural na província do Piauhy compreendendo as

fazendas nacionais denominadas - Guaribas, Serrinha, Mattos, Algodões e Olho-d'Água - pertencentes ao departamento de Nazareth.

- Contrato entre o Gov. do Estado do Piauí e a Empresa Fluvial Piauiense, de 06.06.1910

- Projeto e Contrato de NUNES, Aurimar de Barros (Presidente COMDEPI.). Intitulado, "Fazendas Estaduais do Piauí".

- Projeto de delimitação da área e Contrato firmado entre a COMDEPI e Escritório de topografia para delimitação da área. NUNES, Aurimar de Barros(Presidente COMDEPI.). "Fazendas Estaduais do Piauí".

• ENTREVISTAS

- Professor Luis Paulo Lopes, 60 anos. Entrevistado em Floriano a 26 de junho de 2006. Fita cassete 60 min.

- João Carlos Ribeiro Gonçalves. (não revelou sua idade). Entrevistado na cidade de Floriano em 27.06.2006. Fita cassete 60 min.

- Nilson Coelho. Arquiteto, residente em Floriano. Depoimento via on-line a partir de 04.07.2006.

- Filadélfio Freire de Castro, 79 anos. Entrevistado em Floriano em 26.06.2006. Fita cassete 60 min.

- José Bruno dos Santos, 82 anos. Entrevistado em Floriano em 25.06.2007. Fita cassete 60 min.

- Zilma, Marcelo Guimarães, o Sr. Pedro e sua esposa Doxinha. Depoimentos colhido em Floriano no "Recanto do Pedim" em 27.06.2006. Fita cassete 60 min.

- Maria Filomena Mendes Bezerra, 85 anos. Entrevistada na cidade de Parnaíba-PI, em junho de 2006. Fita cassete 60 min.

- José Esteves Ferreira, conhecido como Zé Grosso, 63 anos. Entrevistado em Parnaíba em Junho de 2006. Fita cassete 60min

. - Jeremias Ricardo Lima, 90 anos de idade, foi por nós entrevistado na Cidade de Parnaíba em Julho de 2006. Fita cassete 60 min.

- Rubens da Páscoa Freitas, 74 anos. Entrevistado em Parnaíba em junho de 2006. Fita Cassete 60 min.

• PERIÓDICOS

• JORNAL

- Jornal Piauí - 1ª fase, nº. 200 de 6.12.1873.

- Jornal do Comércio de 22.06.1932.

- Jornal O Propagador nº. 66, Ano II de 27.04.1859.

- Jornal O Propagador nº. 70, de 28.05.1859.

- Jornal A Reforma nº. 60 de 24.07.1888.

- Jornal A Reforma nº. 72 de 19.11.1888.

- Jornal A Época nº. 528, ano X de 04.01.1888.

- Jornal A Liberdade de 11.04.1897.

- Jornal O Estado de 1903.

- Jornal do Comércio em 22.06.1932.

- Jornal Correio Brasiliense em 22.09.2004.

- Jornal A Pátria de 07.11.1903.

- Jornal A Pátria de 01.06.1903.

- Jornal A Notícia de 07.09.1923

- Jornal O Nortista nº. 76, s/d.

- Jornal Opinião Conservadora.

- Jornal A Imprensa.

- Jornal O Apóstolo.

- Diário Oficial n 140 de 02.07.1929.

- Diário Oficial nº. 221 de 01.10.1936.

• REVISTAS

• ALMANAQUES

Almanaque Mundial de Seleções; Almanaque da Parnaíba, 1924; Almanaque da Parnaíba, 1926; Almanaque da Parnaíba, 1930; Almanaque da Parnaíba, 1936; Almanaque da Parnaíba, 1937; Almanaque da Parnaíba, 1938; Almanaque da Parnaíba, 1939; Almanaque da Parnaíba, 1944; Almanaque da Parnaíba, 1946; Almanaque da Parnaíba, 1948; Almanaque da Parnaíba, 1951; Almanaque da Parnaíba, 1954; Almanaque da Parnaíba, 1959; Almanaque da Parnaíba, 1969.

• ANNAES

- Annaes Históricos do Estado do Maranhão nº. 556, s/d.. Bernardo Pereira de Berredo que governou os Estado do Maranhão de 1718-1722.

- Annaes da Bibliotheca Nacional. 1904. Vol. XXVI.
- Annaes da Biblioteca e Arquivo Público do Pará. Tomo I p.115 doc. N 72. (1668-1712).
- Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro vol. IX.
- Annaes da Bibliotheca Nacional. Vol.XXVI, 1904.
- Anais. Câmara dos Deputados. 1843. Tomo II. Segunda Seção. Deputado Francisco de Sousa Martins de 10.03.1760.

• OUTROS

- Documentos mandados publicar por subscrição popular.Limites entre os Estados do Piauí e do Maranhão. Concatenados e transcritos por Antonio Freyre, impresso pela Typographia da “Pátria”, Teresina-PI, em 1907.
- Testamento de Domingos Afonso Mafrense. Arquivo Público do Piauí Secção do Arquivo referente a capitania celebrado na cidade da Bahia em 12.05.1711.
- Estatutos da Companhia de Navegação a vapor no rio Parnaíba.
- Apenso do Relatório com que o presidente da Província abriu a Assembléia Provincial em 1857.
- Anexo C do Relatório do ano de 1873 do Ministro José Fernandes da Costa Pereira Junior, publicado em 1874. Contrato, o Decreto nº. 5392 de 10.09.1873 que autoriza sua celebração e o Ofício nº. 210 de 10.06.1873. Site - www.crl.du/content.asp? Projeto de Imagens de Publicações Oficiais Brasileiras do Center For Research Libraires e Latin American Microform Project. Center for Research Libraires. Relatórios Ministeriais de 1821 a 1960. - Relatórios Ministeriais da Agricultura.
- Questionário Sobre as Condições da Agricultura dos Municípios do Estado do Piauí. Rio de Janeiro: Tipografia do serviço de Estatística, 1912.
- Documento anexo ao Relatório da Diretoria da Companhia de Navegação de 27.01.1861.
- Documento expedido no dia 14.02.1855 pela Alfândega de Parnaíba para Fernando da Costa Freire, inspetor da Tesouraria da Fazenda da Província do Piauí.
- DODT, Gustavo Guilherme Luiz .Notas de viagem, 1869.
- Informações dadas pelo presidente Pedro Afonso Ferreira sobre a Lavoura, Comercio, Indústria e Viação da Província em 02.01.1873 ao governo imperial sobre o algodão, no Piauí de 1872.
- Memorial de 01.09.1936 dirigido ao Exmo. Sr. Presidente da Republica pela representação federal do PIAUÍ, sobre a construção do porto de Amarração.
- Memorial dos moradores das vilas de Parnaíba, Piracuruca e a Câmara Municipal de Campo Maior a. José Antonio Saraiva, 18.11.1850.
- Memorial de Ângelo Gonçalves Meneu enviado por José Mariano Lustosa do Amaral em 04.11.1859.
- Plano Moraes. BRASIL. Câmara dos Deputados. Mensagens presidenciais, 1890-1910. — Brasília: 1978. (Série Documentos Parlamentares, n. 9). Estudo do engenheiro militar Eduardo José de Moraes, intitulado "Navegação Interior no Brasil", apresentado ao governo imperial em 1869.
- Estatística do Estado do Piauí. Exportação da Cera de Carnaúba do Brasil em Quilos (1906-1930).
- Correspondência da firma Singlehurst & Company, de 27.04.1859, enviando ao Pres. da Província.
- Notícias Curiosas e Necessárias das Cousas do Brasil, 1663. VASCONCELOS, Simão de. (1597-1671) (Jesuíta e cronista português).
- Coleções de notícias para Historia das Nações Ultramarinas. P.312-316. SOARES, Gabriel. Noticia do Brasil.
- Uma viagem no Piauí em 1839. ALFREDO CARVALHO.
- Diário de Viagem, 1728. João da Maia Gama.
- Memória Relativa à Capitania do Piauí e Maranhão”, 1810. Francisco Xavier Machado.
- Palestra proferida por Dr. Sebastião Martins de Araújo Costa (1947) por ocasião do cinquentenário da cidade de Floriano.
- Comunicação apresentada ao XVIII Simpósio Nacional de História – ANPUH, 1995 por Lena Castello Branco Ferreira de Freitas e Luiz Guilherme Bacellar R. F. Chaves Comunicação apresentada ao XVIII Simpósio Nacional de História – ANPUH, 1995. Lena Castello Branco Ferreira de Freitas e Luiz Guilherme Bacellar R. F. Chaves. Mim.

• DICIONÁRIOS, ENCICLOPÉDIAS E ATLAS

- ALMEIDA, Cândido Mendes de. Atlas do Império do Brasil, 1857.
- ALBUQUERQUE, Manoel Maurício. Atlas Histórico Escolar. São Paulo: Ática, 1960.
- ANJOS, Margarida dos. et all. - Dicionário Aurélio Básico da Língua Portuguesa. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.
- ARRUDA, José Jobson de A. Atlas Histórico Básico. Rio de Janeiro: FENAME, 1960.
- BASTOS, Cláudio de Albuquerque. Dicionário Histórico e Geográfico do Estado do Piauí. Teresina: Fundação Monsenhor Chaves, 1994.
- BOBBIO Norberto, MATTEUCCI , Nicola e PASQUINO, Gianfranco. Dicionário de Política. 19 ed. Vol. I Brasília: UnB, 1997.

- FERNANDES, Francisco et all Dicionário Brasileiro Globo.. 7ª ed. Rio de Janeiro: Globo, 1988.
- FERREIRA, Jurandir Pires. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros Conselho Nacional de Geografia e Nacional de Estatística. Janeiro de 1958.
- HOLANDA, Aurélio Buarque. Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa. Rio de Janeiro: Nova fronteira, 1987.
- HOUAISS, Antônio e VILLAR, Mauro de Salles. Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa. Elaborado no Instituto Antonio Houaiss de Lexicografia e Banco de Dados da Língua Portuguesa S/C Ltda.- Rio de Janeiro:Objetiva, 2001.
- RONCAYOLO, Marcel. Território. In: Enciclopédia Einaldi: Região. Porto: Imprensa Nacional - Casa da Moeda, v.8., 1986.
- SIMIELLI, Maria Helena. GEOATLAS. São Paulo: Ática, 2000.
- NETO, Adrião. Dicionário Biográfico. Escritores Piauienses de Todos os Tempos. Teresina: Halley, 1995.
- Dicionário Enciclopédico Brasileiro
 - Dicionário Geográfico Brasileiro
 - Atlas do Brasil da Editora Globo.
 - Enciclopédia Universo. Rio de Janeiro: Ed. Três, 1973. Vol. 1 e 8.
 - Enciclopédia Brasileira dos Municípios, IBGE, vol.III e XV, 1959.
 - Enciclopédia Britânica
 - Enciclopédia Mérito

• CATÁLOGOS E CDs

- CATÁLOGO e CDs de Verbetes dos Documentos Manuscritos Avulsos da Capitania do Piauí Existentes no Arquivo Histórico Ultramarino Lisboa-Portugal 1684-1828 / SGC BRASIL, MINTER. DNOCS, Divisão de Documentação. Realizações do DNOCS até 1968. s.d. (Sociedade Goiana de Cultura – Goiânia)

• INTERNET

www.crl.du/content.asp? Projeto de Imagens de Publicações Oficiais Brasileiras do Center For Research Libraires e Latin American Microform Project. Center for Research Libraires. Relatórios Ministeriais de 1821 a 1960. - Relatórios Ministeriais da Agricultura, Fazenda, do Império, da Indústria, das Obras Publicas, do Interior, e da Justiça e Marinha do período Imperial e Republicano.

<http://www.bancodonordeste.com.br/content/>.

www.transportes.gov.br

<http://www.meionorte.com/blog.asp?>

www.horizontegeografico.com.br

www.portalaz.com.br

www.moraesbrito.com.br

[www.scielo. Br/pdf/mana/v3n1/2454.pdf](http://www.scielo.br/pdf/mana/v3n1/2454.pdf).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABRAMS, Charles. Habitação, Desenvolvimento e Urbanização. Rio de Janeiro, Ed. Cruzeiro, 1964.
- ABREU, J. Capistrano de. Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil. São Paulo: Briguet, 1960.
- ABREU, Capistrano de. Os caminhos Antigos e o Povoamento do Brasil. Brasília: UNB, 1982.
- ABREU, Capistrano de. Capítulos de História Colonial. 1500-1800. 7ª ed. São Paulo: PubFolha, 2000.
- ABREU, Maurício e FERNANDES, José Manuel. Rios de Portugal. Lisboa, Circulo de Letras, 1985.
- ALENCASTRE, José Martins Pereira de. Memória Cronológica, Histórica e Corográfica da Província do Piauí. Teresina -PI: Comepi, 1981.
- AMARAL, Ribeiro do. O Estado do Maranhão, 1896, p.40
- ANDRADE, Gilberto Osório de. O Rio Paraíba do Norte. João Pessoa: Ed. Universitária, 1997.
- ANDRADE, Eugénio de, RESENDE. Júlio, GONÇALVES, Dário. Canção do Mais Alto Rio, Antologia Literária do Douro. Lisboa: Edições ASA, 1990.
- ANTONIL, André João. Cultura e Opulência do Brasil por suas drogas e minas. São Paulo: Cia Ed. Nacional, 1967.
- ARANTES., Antonio A. (org.) O espaço da Diferença. São Paulo : Papyrus, 2000.
- ARGAN, Giulio Carlo. História da Arte como História da Cidade. Trad. Pier Luigi Cabra. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- ARRUDA, Gilmar. Cidades e Sertões: entre a história e a memória. Bauru -SP: EDUSC, 2000.
- _____. História Ambiental, a espacialidade e os Rios. In Processos de Territorialização entre a História e a Antropologia. Marlon Salomon et all (orgs.) Goiânia: UCG, 2005.

- ASSUNÇÃO, Matthias Rohri. Cabanos contra bem-Te-Vis: A construção da ordem Pós-Colonial no Maranhão (1820-1841) In Os senhores do Rio. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003
- AUBERTIN, Catherine. (org.) Fronteiras. Bertha Becher...et al. . Brasília, UNB, 1988.
- BACHELARD, Gaston. A água e os sonhos: ensaio sobre a imaginação da matéria. São Paulo: Martins Fontes, 2002.
- _____. A Poética do espaço. São Paulo, Martins Fontes, 1998.
- BAPTISTA, João Gabriel. Geografia Física do Piauí. (Revista e Aumentada) 3ª ed. Teresina: Academia Piauiense de Letras, 1989.
- _____. Geografia Física do Piauí. As Águas (Rio Parnaíba) 2ª. ed. Teresina: COMEPI, 1981.
- _____. A origem do rio Parnaíba; uma tese. Teresina: EDUFPI, 1986
- BARBOSA, Edson Gayoso C. Branco Babaçu. Companhia de Navegação. Parnaíba: COMEPI, 1907.
- BARBOSA, Edson Gayoso C. Branco. O Parnaíba: contribuição a história de sua navegação. Teresina: Projeto Petrônio Portella, 1986. 1ª Ed. Recife: 1978
- BARTH, FREDRICK. Grupos Étnicos e Suas Fronteiras (trad. Élcio Fernandes) São Paulo: Unesp, 1998.
- BARTHES, Roland. Elementos de Semiologia. São Paulo: Cultrix, 1997.
- _____. A Aventura Semiótica. São Paulo: Martins Fontes, 2001.
- BASBASUM, Leôncio. História Sincera da República. Das Origens até 1889 (Tentativa de Interpretação Marxista). Rio de Janeiro: São José, 1957
- BASTOS, Humberto. ABC dos Transportes. Coleção Mauá. Ministério da Viação e Obras Públicas, Serviço de Documentação, 1955.
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. Geografia Urbana. Trad. Raquel Soeiro de Brito Lisboa: F. Calouste Gulbenkian, 1980.
- BERMAN, Marshall. Tudo Que é Sólido Desmancha no Ar: aventura da modernidade. Trad. Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriatti. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- BENJAMIN, Walter. Obras escolhidas. São Paulo: Brasiliense, 1991.
- BENÉVOLO, Leonardo. História da Cidade. São Paulo: Perspectiva, 1997.
- _____. A cidade e o Arquiteto: método e história na arquitetura. São Paulo: Perspectiva, 2004.
- BETTANINI, T. Espaço e Ciências Humanas. trad. L. Laganá Fernandes. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- BÉTHEMOND, Jacques. De l'eau et des hommes. Paris: Bordas, 1977.
- BHABHA, Homi K. O Local da Cultura. Trad. Myriam Ávila e outros. 1ª Reimpressão. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2001.
- BLOCH, Marc Leopold Benjamin. Apologia da História, ou, O ofício de historiador. Trad. André Telles. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.
- BLOCH, Marc. Uma nova concepção de história social. In Aaron Guriêvitch, A síntese histórica e a Escola dos Anais. São Paulo: Perspectiva, 2003
- BOBBIO Norberto, MATTEUCCI, Nicola e PASQUINO, Gianfranco. Integração. In Dicionário de Política. 9ª ed. Vol. I Brasília: UnB, 1997.
- BOLLE, Willi. Fisiognomia da Metrópole Moderna: representação da História em Walter Benjamin. São Paulo: USP, 1994.
- BONFIM, Washington Luis de. E SANTOS JÚNIOR, Raimundo Batista. Formação Política. In PIAUÍ: Formação, Desenvolvimento, Perspectivas. R. N. Monteiro de Santana. (Org). Teresina: Halley, 1995.
- BOSI, Ecléa. Memória e sociedade: lembrança de velhos. 3 ed. São Paulo: Cia das Letras, 1994.
- BOURDIEU, Pierre. O Poder Simbólico. Trad. Fernando Tomaz. 3ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.
- _____. Ce que parler veut dire. Aris. Fayard, 1982.
- BOURDÉ, Guy e MARTIN, Hervé. As Escolas Históricas. Portugal: Europa-América, 1983.
- BRAEMER, François. La Coordination de La Voie D'Eau et de la Route Terrestre Dans L'Antiquité Romaine. Villes de Transbordament. In La Ville et la Fleuve. Paris: Editions du CTHS, 1989.
- BRANCO, Edson Gayoso Castelo. O Parnaíba: contribuição a história de sua navegação. Recife: UFP, 1978.
- BRANCO FILHO, Heitor Castelo, e BRANCO FILHO, Antônio Manoel Gayoso e Almendra Castelo – A Capela de Nossa Senhora do Livramento-Síntese Histórica. Teresina: Adufpi, 2000.
- BRANCO, Moyses Filho Castelo. A Habitação – Arquitetura Colonial do Piauí. Brasília: Cia Bras. de Artes Gráficas, 1984.
- BRASIL, Vanessa M. Tão Rico, Tão Pobre/ Desce e Sobe o Velho Chico/Da Canastra até o Mar... In Escritas da História: memória e linguagem. Goiânia: Ed. UCG, 2004.
- BRASIL, Vanessa. Caminho de Águas históricas. In RIO SEM HISTORIA? Leituras sobre o rio São Francisco. Aracaju: FAPESE, 2005
- BRASIL, Assis. Beira Rio, Beira Vida. In Tetralogia Piauiense. Rio de Janeiro: Nórdica; Brasília: INL, 1979.
- BRAUDEL, Fernand. O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico no Época de Filipe II. Vol. I e II. São Paulo: Martins Fontes, 1983.

- BRAUDEL, Fernand. Dans *Le Brésil Bahianais: Le Présent Explique le Passé*. In *Écrits sur l'histoire*. Paris: Flammarion, 1978.
- BRESCIANNI, Maria Stella M. *História e Historiografia das Cidades, em Percurso*. São Paulo: Contexto, 1998
- BRUAND, Yves. *Arquitetura Contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 2002.
- BURKE, Peter. *História e teoria social*. São Paulo: Unesp, 2002.
- _____. (org.) *A Escrita da História: novas perspectivas*. Trad. Magda Lopes. São Paulo: Unesp, 1992.
- _____. *Testemunha Ocular: História e Imagem*. Bauru, São Paulo: EDUSC, 2004
- _____. *A Revolução Francesa da Historiografia: A Escola dos Annales, 1929-1989*. São Paulo, UESP, 1991.
- CAMPOS, Humberto de. *Memórias*. São Paulo: Opus, 1983.
- CAPELATO, Maria Helena. *Os arautos do Liberalismo; imprensa paulista 1920-1945*. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- CAPELATO, Maria Helena Rolim. *Estado Novo. Novas Histórias*. In. *Historiografia Brasileira em Perspectiva*. São Paulo: Contexto, 1998.
- CARA, Roberto Bustos. *Territorialidade e identidade regional no sul da Província de Buenos Aires*. In. *Território, globalização e fragmentação*. São Paulo: HUCITEC/ ANPUR, 1997.
- CARDOSO, Ciro Flamarion e MALERBA, Jurandir Malerba (orgs.) *Representações: Contribuição a um debate transdisciplinar*. Campinas: Papyrus, 2000.
- CARDOSO, Ciro Flamarion e BRIGNOLI, Héctor Pérez. *A História Social*. In *Os Métodos da História*. Trad. João Maia. Rio de Janeiro; Graal, 1979.
- CARDOSO, Ciro Flamarion S. e Ronaldo Vainfas. *Domínios da História: Ensaio de Teoria e Metodologia*. Rio de Janeiro, Campus, 1997.
- _____. *Identidade, etnia e estrutura social*. Editora Pioneira, São Paulo, 1976.
- CARVALHO José Luis de. *A VALSA DO RIO*. In *A poesia parnaibana*. Teresina: FUNDEC/COMEPI, 2001.
- CARVALHO, Pe. Miguel de. *Descrição do Sertão do Piauí (Comentários e Notas do Pe. Cláudio Melo)*. Teresina: Instituto Histórico e Geográfico Piauiense, 1993.
- CARVALHO, Wilson Gonçalves. *Antologia da Academia Piauiense de Letras*. Teresina: Ed. do Autor, 2000.
- _____. *Roteiro Cronológico da História do Piauí*. Teresina: Edição do Autor, 1986.
- CARVALHO, Austriciliano de. *Brasil Colônia e Brasil Império. TOMO II*. Rio de Janeiro: Typog. Do jornal do Commercio, 1927.
- CASAL, Manoel Ayres do (1754-1821) *Chorographia Brazilica*, 1818.
- CASTELO BRANCO, Renato. *O Rio Mágico*. São Paulo: EDICON, 1987.
- _____. *O Piauí: a terra, o homem, o meio*. São Paulo: Quatro Artes, 1970.
- _____. *A civilização do Couro*. Teresina, 1942.
- _____. *A Conquista do Sertão de Dentro*. São Paulo: LR Editores Ltda., 1983.
- CASTRO, Francisco Ferreira de. *Cristino de Castro - Empresário Pioneiro em Floriano e na Região do Gurguéia*. Brasília: Verano Ed. & Comunicação, 1997.
- CASTRO, Hebe. *A História Social*. In *Domínios da História*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- CASTRO, Iná Elias de et all. (org.). *Brasil: questões atuais da reorganização do território*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.
- _____. *Geografia - conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 1995.
- _____. *O Mito da Necessidade. Discurso e prática do regionalismo nordestino*. Rio de Janeiro: 1992
- CASTORIADIS, Cornelius. *A Instituição Imaginária da Sociedade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- CERTEAU, Michel de. *A Invenção do Cotidiano*. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 1994.
- _____. *A Escrita da História*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1982.
- CHARTIER, Roger. *A história cultural: entre práticas e representações*. São Paulo: DIFEL, 1990.
- _____. *A Nova História Cultural. Entre Práticas e Representações*. Trad. Maria Manuela Alharido. Rio de Janeiro: Difel, 1990.
- _____. *Por uma sociologia histórica das práticas culturais*. in *A História Cultural*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1990.
- _____. Apud BURKE, Peter. *Variadas de História Cultural*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000
- CHAVES, Mons. Joaquim Raimundo Ferreira. *O Índio no Solo Piauiense*. Teresina: FCMC, 1995.
- CHAVES, Joaquim. *Como Nasceu Teresina*. 2º ed. Teresina: PMT/Fundação Cultural, 1987.
- CHAVES, P. Joaquim. *Subsídios para a História do Piauí*. Teresina: Papelaria Piauiense, 1952
- CHAUL, Nasr Fayad. *“CAMINHOS DE GOIAS: da construção da decadência aos limites da modernidade”*. Goiânia: UFG, 1997
- CHOAY, Françoise. *O Urbanismo: utopias e realidades, uma antologia*. São Paulo Perspectivas, 1979.
- CLARK, Antonio Castelo Branco. *Quando chegará enfim a hora e a vez do Piauí? s/d*

- CLARK, Antonio Castello Branco. O Rio Parnaíba, Grandeza e Decadência, Almanaque da Parnaíba, 1969.
- COELHO, Marco Antonio Tavares. Rio das Velhas: memórias e desafios. São Paulo: Paz e Terra, 2002.
- COIMBRA, C. Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil. — Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1974.
- CORRÊA, Roberto Lobato e ROSENDHAL, Zeny (orgs.). Paisagem, tempo e cultura. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 1998.
- CUNHA, Euclides da. A Margem da História. PORTO: Livraria Chardon, 1909.
- _____. Os Sertões. São Paulo: Brasiliense; Pub.Folha, 2000.
- CUNHA, Edson. O Centenário de Teresina e o Parnaíba. Teresina-PI: s/l, 1952.
- DA COSTA E SILVA. Poesias Completas. São Paulo: Nova Fronteira, 1985.
- DAMATTA, Roberto. A Casa e a Rua. Espaço, Cidadania, Mulher e Morte no Brasil. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- DEECKE, HELMUT e LAPPLE, Dieter. Os portos marítimos no período de reestruturação. In SILVA, Geraldo & COCCO, Giuseppe (org).Cidades e Portos: os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999
- DEL PRIORE, Mary e GOMES Flávio. (org). Os senhores dos rios. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.
- DEMES, Josefina. Floriano: sua História, sua Gente. . Fornecido pelo arquiteto Nilson Coelho, via internet. No Prelo
- DOLES, Dalísia E. Martins. As Comunicações Fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX. GOIÂNIA: Oriente, 1973.
- DOSSE, François. A História em Migalhas; Dos Annales à nova História, São Paulo: Ensaio, 1992.
- ECKARDT. Wolf Von. Projeto Urbano. In O Desafio Urbano. Daniel P. Moynihan(org). São Paulo: Cultrix, 1984.
- ELIAS, Norbert. Sobre o tempo. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.
- ELIAS, Norbert. A Sociedade dos Indivíduos. Rio de Janeiro. Jorge Zahar Editor. 1994
- ERBES, Robert. Intégration économique internationale. Paris: P.U.F, 1966.
- ESCOBAR, Arturo La Invención del Tercer Mundo – Construcción Deconstrucción del Desarrollo. Santa Fé de Bogotá: Norma, 1996.
- ESPIRITO SANTO, Amauri. A Navegação no rio Parnaíba. Teresina, Ms. Chaves, 1943
- FABRIS, Annateresa (org.). Modernidade e Modernismo no Brasil. Campinas: Mercado de Letras, 1994.
- FALCON, Francisco J. Calanzas. Historia e Representação. In Representações: Contribuição a um debate transdisciplinar. Campinas: Papirus, 2000.
- FALCÃO, Maria do Carmo e NETTO, José Paulo. Cotidiano: Conhecimento e crítica. 2ª ed. São Paulo: Cortez, 1989.
- FAORO, Raymundo. Os Donos do Poder. Vol.2. São Paulo: Globo; Publifolha, 2000.
- FARR, Robert M. Representações sociais: a teoria e sua historia. In Textos em Representações Sociais. Petrópolis: Vozes, 1998.
- FEATHERSTONE, Mike (org.). Cultura Global. Petrópolis: Vozes, 1998.
- FEBVRE, Lucien. O Reno: história, mitos e realidades. Trad. Eliana Aguiar . Rio de Janeiro: Civ. Brasileira, 2000.
- _____. Combate por la historia. Barcelona: Ariel, 1970.
- FERNANDES, Florestan. A Revolução Burguesa no Brasil: Ensaio de Interpretação Sociológica. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.
- FERNANDES, José Nunes. Aspectos da Arquitetura de Floriano. Teresina: Gráfica Teresina, 1991
- FERRARA, Lucrecia D' Alessio. O mapa da mina: espaço e lugar. O Novo Mapa do Mundo: fim de século e globalização. São Paulo: Hucitec, 2002.
- _____. O mundo como imagem à imagem do mundo. In. Território, globalização e fragmentação. São Paulo: HUCITEC/ ANPUR, 1997.
- _____. Ver a Cidade. São Paulo: Nobel, 1988
- _____. A estratégia dos signos. São Paulo: perspectiva, 1981.
- FERRARO DE CARVALHO, O. Ensaio sobre a problemática dos transportes. — Rio de Janeiro: Ministério da Guerra/Biblioteca do Exército, 1957. v. 231.
- FERREIRA NETO, F. 150 Anos de transporte no Brasil, 1822-1972.— Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1974.
- FLORENCE, H.. Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1828. São Paulo, Ed. Cultrix, 1977.
- FRAMPTON, Kenneth. História Crítica da Arquitetura Moderna. Trad. Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes: 2003.
- FRANCO, José Patrício. O Município no Piauí. 1761-1961. Teresina: Fundação de Teresina, 1968.
- FRÉBAULT, Jean, DELLUS, Jean, RIVET, Martine. Lyon Ville Fluviale. In La Ville et la Fleuve. Paris: Editions du CTHS, 1989.

- FREITAS, Marcos Cezar. *Historiografia brasileira em perspectiva*. 2ª ed. São Paulo: Contexto, 1998.
- FREIRE, Antonio. *Limites do Piauí*. Rio de Janeiro: Imprensa Guanabara, 1921.
- FREYRE, Antonio. *Limites entre os Estados do Piauí e do Maranhão*. Teresina: Typografia da “Pátria”, 1907.
- FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil*. 2a. ed. Rio de Janeiro, José Olympio Editora, 1977.
- _____. *Casa Grande e Senzala*. Rio de Janeiro: Record, 1998.
- _____. *Nordeste*. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1960.
- _____. *Sobrados e Mocambos. Decadência do patriarcado rural e desenvolvimento urbano*. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1961.
- FRÉMONT, Armand. *A Região, Espaço Vivido*. Coimbra: Livraria Almedina, 1980.
- FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. Fundo de Cultura, 1959. 27 ed. Publifolha, 2000.
- FURTADO, L.G. *Terra e Água: Identidade Camponesa Como Referência da Organização Política Entre os Ribeirinhos do Rio Solimões*. In: *Amazônia – Desenvolvimento, Sócio-diversidade e Qualidade de Vida*. Belém: UFPA/ NUMA, 1997.
- GADDIS, John Lewis. “Tempo e Espaço” e “A perspectiva do historiador”. In *Paisagens da História. Como os historiadores mapeiam o passado*. Rio de Janeiro: Campus, 2003.
- GAMEIRO, Alvina. *A vela e o Temporal*. Rio de Janeiro: O Cruzeiro, 1957.
- GANDARA, Gercinair Silvério. *URUAÇU: Uma Cidade-Beira. Uma Cidade-Fronteira. (1910-1960)*. Goiânia: UFG, 2004.
- GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil*. São Paulo: USP, 1975
- GARNIER, Christian. *L'eau et la valorisation des milieux urbains*. In *La Ville et la Fleuve*. Paris: Editions du CTHS, 1989.
- GASKELL, Ivan. *História das Imagens*. In *A Escrita da História*. São Paulo: Unesp, 1992.
- GEERTZ, Clifford. *A Interpretação das Culturas*. Rio de Janeiro: Zahar: 1978, LTC:1989. Tribubais:1990.
- GEDDES, Patrick. *Cidades em evolução*. São Paulo: Papirus, 1994.
- GINSBURG, Carlo. *Mitos, emblemas, Sinais: morfologia e historia*. SP: Cia das Letras, 1989.
- GIUCCI, G. *Viajantes do maravilhoso*. São Paulo: Cia. das Letras, 1992.
- GOFFMAN, Erving. *A representação do eu na vida cotidiana*. Trad. Maria Célia Santos Raposo. Petrópolis, Vozes, 1985.
- GONÇALVES, Reinaldo. *O Brasil e o Comércio Internacional; transformações e Perspectivas*. São Paulo: Contexto, 2000.
- GOMES, José Airton Gonçalves et. alii. *O Legislativo no Piauí. 1835-1985*. Teresina: Ass. Leg. Piauí, 1985.
- GORENDER, Jacob. *O Escravismo Colonial*. São Paulo: Ática, 1978.
- GORENDER, Jacob. *O Escravismo Colonial*. São Paulo: Ática, 1978.
- GOTTDIENER, Mark. *A Produção Social do Espaço Urbano*. Trad. Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: USP, 1993.
- GRARESCHI, Pedrinho A. e JOVCHELOVICH, Sandra. (org.) *Textos em representações sociais*. Petrópolis: Vozes, 1995.
- GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1973.
- GRAZIANO DA SILVA, José. *A modernização dolorosa*. Rio de Janeiro: Zahar, 1981. p. 126-141.
- GUATARI, Félix. *Espaço e poder: a criação de territórios na cidade*. *Espaço&debates*, São Paulo: ano V, n. 16, 1985.
- GUATARI Félix; ROLNIK, Suely. *Micropolítica: cartografias do desejo*. Petrópolis: Vozes, 1996.
- GUIMARÃES, Humberto. *Nas Pegadas do Rio*. 2ª ed. Teresina: Academia Piauiense de Letras, 2001.
- GURIÊVITCH, Aaron. *A síntese histórica e a Escola dos Anais*. São Paulo: Perspectiva, 2003.
- GURIÊVITCH, A. Y. *O Tempo como Problema de História Cultural*, In *As Culturas e o Tempo*, co-edição. Vozes/Edusp, São Paulo, SP; 1975.
- GUTMAN, Robert. *Um sociólogo fala sobre habitação*. In *O Desafio Urbano*. Daniel P. Moynihan (org). São Paulo. Cultrix, 1984.
- HALL, Edward T., *A Dimensão Oculta*. 2ªed. Rio de Janeiro: Editora Francisco Alves, 1981.
- HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. São Paulo: Vértice, Revista dos tribunais, 1990.
- HANDELMAN, Henrique. *História do Brasil*. Rio de Janeiro IHGB. 1931
- HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Cia das letras, 1988.
- GUIMARÃES, Humberto. *Nas Pegadas do Rio*. 2ª ed. Teresina: Academia Piauiense de Letras, 2001
- HÉBETE, Jean et alii. (orgs.) *No mar, nos rios e na fronteira: faces do campesinato no Pará*. Belém: Edufpa, 2002.
- HEVÉT, André de. ‘Les Français em Amerique’, TOMO II, Presses Univeristaires de France, Paris, 1935.
- HOBBSAWN, Eric. J.. “A outra história: algumas reflexões”. In KRANTZ, Frederick (org) *A outra história: ideologia e protesto popular nos séculos XVII a XIX*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1990.

- HOBBSAWM, Eric. Sobre História. Trad. Cid.Knipel Moreira. São Paulo: Cia das Letras, 1998.
- HOBBSAWM, Eric. Era dos extremos: O breve século XX: 1914-1991. São Paulo: Cia das Letras, 1995.
- _____. Era dos Impérios. 1875-1914. Trad. Sieni M. campos e yolanda Steidel de Toldeo.Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- HOBBSAWM, Eric. Introdução: A invenção das tradições. In: RANGER, Terence. A invenção das tradições. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. Raízes do Brasil. 26ª ed. São Paulo: Cia das Letras, 1995.
- _____. Visão do Paraíso: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil. São Paulo: Brasiliense; Pubfolha, 2001.
- _____. Caminhos e Fronteiras. Rio de Janeiro: Ed. José Olympio, 1994
- HOLSTON, James. A cidade modernista. São Paulo: Cia das Letras, 1994.
- _____. Monções. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- HOLZER, Werther. Um Estudo Fenomenológico da Paisagem e do Lugar: a crônica dos viajantes no Brasil do século XVI. São Paulo, FFLCH/USP, 1998.
- HUNT, Lynn. A Nova História Cultural. Trad. Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1992.
- IANNI, Octavio. Uma cidade antiga. Campinas.São Paulo. Unicamp, 1988
- IANNI, Octávio. Estado e Planejamento Econômico no Brasil. 5ª ed.. São Paulo: Civilização Brasileira, 2001.
- IANNI, Octavio. Nação: província da sociedade global. In. Território, globalização e fragmentação. São Paulo: HUCITEC/ ANPUR, 1997.
- IGLESIAS, Francisco de Assis. Caatingas e Chapadões. Serie 5 Vol.271. São Paulo:. Brasiliana., 1951.
- ISNARD, Hildebert. O espaço geográfico. Coimbra: Almedina, 1982.
- KEGEL, Wilhelm. Contribuição Para o Estudo do Devoniano na Bacia do Parnaíba. (Boletim 160). Rio de Janeiro: DNPM, Div. Geol. Min., 1933.
- _____.Águas subterrâneas no Piauí. (Boletim 156).Rio de Janeiro: DNPM, 1955.
- _____. As inconformidades na bacia do Parnaíba e zonas adjacentes. (boletim 160).Rio de Janeiro: DNPM, Div. Geol. Min, 1986.
- KOSTER, HENRY. Viagem ao nordeste do Brasil. São Paulo: Cia Ed. Nacional, 1942.
- KOHLSDORF, Maria Elaine. A Apreensão da Forma da Cidade. Brasília: UnB, 1996.
- KNOX, Miridan Brito. O Piauí na primeira Metade do Século XIX. Teresina: Projeto Petrônio Portela, 1987.
- KULA, Witold. Problemas y Métodos de la Historia Económica. Barcelona: Ediciones Península, 1973.
- Y-FU-TUAN. Espaço e lugar: a perspectiva da experiência. São Paulo: DIFEL, 1983.
- LABASSE, Jean. Réflexions d'un Géographe sur le couple Ville-Fleuve. In La Ville et la Fleuve. Comite des travaux Historiques er Scientifiques. Colloque tenu dans le cadre du 112e Congrès National des Sociétés savantes. Lyon 21-25 abril 1987. Paris: Editions du CTHS, 1989. Paris: Editions du CTHS, 1989.
- LA BLACHE, Vidal de. P. Principios de Geografía Humana. Lisboa: Cosmos, 1954.
- LAVEDAN, Pierre. Géographie des Villes. Paris: Gallimard, 1959.
- _____.Histoire de l'urbanisme. Paris: Henri Laurens, 1952.
- LEAL, Victor Nunes. Coronelismo, Enxada e Voto. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975.
- LE CORBUSIER. A Carta de Atenas. Trad. Rebeca Scherer. São Paulo: HUCITEC: EDUSP, 1993.
- LEFEBVRE, Henri. A vida cotidiana no mundo moderno. São Paulo: Ática, 1991.
- _____. Espaço y política. Paris: Anthropos, 1976.
- _____. A Revolução Urbana. Trad. Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 2002.
- _____. O Direito à Cidade. Trad. Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.
- _____. Introdução á Modernidade. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1969.
- _____. La production de l'espace. Paris: Antrophos, 1974.
- _____. La Presença e la Ausencia. Contribucion a la Teoria da las representaciones – México : Fondo de Cultura Economica, 1983.
- LE GOFF, Jacques et alli. A Nova História. Coimbra: Almedina, 1990.
- LE GOFF, Jacques. História e Memória. 2ª ed. Trad. Bernardo Leitão. Campinas: UNICAMP, 1992; Martins Fontes, 1993.
- _____. Memória-História. In: Enciclopédia Einaudi. V.1. Lisboa: Imprensa Nacional, Casa da Moeda, 1984.
- LE GOFF, Jacques. Uma vida para a história: conversações com Marc Heurgon. São Paulo: Fundação Ed. UNESP, 1998.
- _____.“Prefácio” e “Crítica”. In Apologia da História, ou, O ofício de Historiador. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.
- _____. A História Nova. São Paulo: Martins Fontes, 1993.
- LE GOFF, Jacques e Pierre Nora. História: novos problemas. Td. Theo Santiago. Rio de Janeiro: F. Alves, 1976.

- _____. História: novas abordagens. Td. Henrique Mesquita. Rio de Janeiro: F.Alves, 1976.
- _____. História: novos objetos. Td. Terezinha Marinho. Rio de Janeiro. F. Alves, 1976.
- LEITE, Serafim. Historia da Companhia de Jesus no Brasil. Vol. V. e Vol. III, 1945
- LEMONS, Carlos A. C. História da Casa Brasileira. São Paulo: Contexto, 1996.
- _____. O Que é Patrimônio Histórico. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- _____. Arquitetura Brasileira. São Paulo: Melhoramentos, 1979.
- LEONARDI, Victor Paes de Barros. Entre Árvores e Esquecimentos: História social nos sertões do Brasil. Brasília: Paralelo 15 Editores, 1996.
- _____. Os historiadores e os rios: natureza e ruína na Amazônia brasileira. Brasília: Paralelo 15 Editores, 1999.
- _____. Rio de Histórias In Prefácio, RIO SEM HISTORIA? Leituras sobre o rio São Francisco. Aracaju: FAPESSE, 2005
- LEONEL, M. A morte social dos rios. São Paulo: Perspectiva, 1998.
- LEPETIT, Bernard. Por uma Nova História Urbana. São Paulo: USP, 2001
- LEPETIT Bernard e PUMAIN Denise. Le temps des Ville. In. Temporalités Urbaines. org Paris: Antropos, 2000.
- _____. Passe, Présent et Avenir des Modèles urbains D'Auto-Organization. In Temporalités Urbaines. (org) Lepetit Bernar e Denise Pumain. Collection VILLES. Paris: Antropos, 2000.
- _____. Histoire des pratiques, pratiques de l'histoire. In Les Formes de l'expérience: Une autre Histoire sociale. Paris, Albin Michel S.A., 1995.
- LÉVI-STRAUSS, Claude. A Obra de Marcel Mauss. In: MAUSS, Marcel. Sociologia e Antropologia. Trad. d'Lamberto Puccinelli. v. I. São Paulo: UNESP, 1974.
- LÉVI-STRAUSS, Claude (org.) L'Identité. Paris, Grasset, 1977.
- _____. Tristes Trópicos. São Paulo: Anhembi, 1957; Paris, Plon., 1955.
- LIMA, Rogério e, FERNANDES, Ronaldo Costa.(orgs) O Imaginário da Cidade. Brasília: UNB, 2000.
- LINS, Rachel Caldas. Bacia do Parnaíba: aspectos fisiográficos. (Série Estudos e Pesquisas). Recife: UNPS , 1978.
- _____. Rios e Trópico. Recife: Seminário de Tropicologia da UFPE, 1973.
- LOBATO, Roberto (orgs.), Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.
- LOPES, Luiz Paulo. Flagrantes de uma cidade. Teresina: Jolene, 1997.
- MACHADO, Paulo. As Trilhas da Morte. Teresina: Editora Corisco, 2002.
- Madeira, Armando. Interesses Piauienses. São Paulo: Associação Comercial de Parnaíba, 1920.
- MACHADO, Fernando da Matta. Navegação do Rio São Francisco. Rio de Janeiro: Todbooks, 2002.
- MAFFESOLI, Michel. A conquista do presente. Rio de Janeiro: Rocco, 1984.
- MAGRIS, Cláudio. Danúbio. Trad. Elena Grechi e Jussara de F. M. Ribeiro. Rio de Janeiro: Rocco, 1992.
- MAGRIS, Cláudio e ARA Ângelo. Trieste une Identité de Frontière. Éditions du Seuil, 1991.
- MAGNAM, José Guilherme & Torres, Lilian de Lucca. Na Metrópole: textos de antropologia urbana. São Paulo: Fapesp, 2000.
- MAIO, Celeste R. Relevo e Estrutura. In Geografia do Brasil; as grandes regiões meio-norte e nordeste. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, IBE, 1962.
- MALERBA, Jurandir. Para uma teoria simbólica: conexões entre Elias e Bourdieu. In Representações: Contribuição a um debate transdisciplinar. Campinas: Papyrus, 2000.
- MANDY, Francis. La navigation Saôniene. In La Ville et la Fleuve. Paris: Editions du CTHS, 1989.
- MANGHUEL, Alberto. Lendo Imagens : uma história de amor e ódio. São Paulo: Cia das Letras, 2001.
- MARIANI, Ricardo. A Cidade Moderna Entre a História e a Cultura. Trad. Anita Regina Di Marco. São Paulo: Nobel, 1986.
- MAVIGNIER, Diderot dos Santos. No Piauí, na terra dos tremembés. Parnaíba. Sieart Graf., 2005
- MARQUEZ, Gabriel García. Cem Anos de Solidão.. Trad. Eliane Zagury. 19ª ed. Rio de Janeiro:Record, 1975.
- MARTIN, André Roberto. Fronteiras e Nações. 3ª ed. São Paulo: Contexto, 1997.
- MARTINS, Agenor de Sousa.et all. Piauí: Evolução, Realidade e Desenvolvimento. Teresina: Fundação Cepro, 1979.
- MARTINS, José de Souza. FRONTEIRA: A degradação do Outro nos confins do humano. São Paulo: HUCITEC, 1997.
- _____. Capitalismo e Tradicionalismo. São Paulo: Pionier, 1975.
- _____. Os Camponeses e a Política no Brasil. Petrópolis: Vozes, 1990.
- _____. O Poder do Atraso: Ensaio de Sociologia da História Lenta. São Paulo: HUCITEC, 1994.

- MARX, Murilo. A Cidade Brasileira. São Paulo, USP, 1980.
- MATOS, Maria Izilda S. e SOLLER, Maria Angélica. A Cidade em Debate. São Paulo, 1999.
- MATOS, Maria Izilda S. Experiências Urbanas e Historiografia. In. Cidades Brasileiras: políticas urbanas e dimensão cultural. São Paulo: USP, 1998.
- MATORY, J. Lorand. Jeje: repensando nações e transnacionalismo *Mana* vol.5 n.1 Rio de Janeiro Apr. 1999
- MAUAD, Ana Maria e CARDOSO, Ciro Flamarion. História e Imagem: os exemplos da Fotografia e do Cinema. In *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- MEYERSON, Martin. Como ver uma cidade. In Moynihan, Daniel P. (org.) *O Desafio Urbano*. São Paulo: Cultrix, 1969.
- MELO, Pe. Cláudio. A Prioridade do Norte no Povoamento do Piauí. Teresina: Gráfica Mendes, 1985.
- _____. Os Primórdios de Nossa História. Teresina: Edição do Autor, 1983.
- _____. Duas Capitais. In PIAUÍ: Formação. Desenvolvimento. Perspectivas. R. N. Monteiro de Santana. (Org). Teresina: Halley, 1995.
- MELO, Leônidas de Castro. Trechos do meu caminho. Teresina: COMEPI, 1976.
- MELLO, Sílvia Gomes Bento de. Trilhos do Progresso: notas sobre a estrada de ferro Paranaguá-Curitiba. In *Processos de Territorialização entre a História e a Antropologia*. Goiânia: UCG, 2005.
- MENDES, Felipe. Formação Econômica. In PIAUÍ: Formação. Desenvolvimento. Perspectivas. R. N. Monteiro de Santana. (Org). Teresina: Halley, 1995.
- MENDES, Francisco Iweltman Vasconcelos. Parnaíba: Educação e Sociedade. Teresina, UFPI, 2001.
- MENDRAS, Henri. Sociedades Camponesas. Rio de Janeiro: ZAHAR, s/d.
- MIRANDA, Reginaldo. Piauí em Foco. Teresina: Comepi, 2003.
- MIRANDA, Agenor Augusto de. Estudos Piauienses. São Paulo: Cia Ed. Nacional, 1938.
- MOYNIHAN, Daniel P. (org.) *O Desafio Urbano (As Metrôpoles Analisadas por Peritos em assuntos Urbanos)*. Trad. Edilson Alkmim Cunha. São Paulo: Cultrix, 1980.
- MONTEIRO, Benedicto. A Terceira Margem. Rio de Janeiro. Coleção “Histórias do Pau-Brasil”. Rio de Janeiro: Ed. Marco Zero, 1983.
- MORAES, Padre Jose de. *Historia da Companhia de Jesus*. ed. Maranhense, 1866.
- MORAES, Herculano. *Visão Histórica da Literatura Piauiense*. Teresina: COMEPI, 1998.
- MORAES Antônio Carlos Robert. *Ideologias Geográficas*. São Paulo: Hucitec, 1991
- MORAES, Antônio Carlos Robert e COSTA, Wanderley Messias. *Geografia Crítica: A Valorização do Espaço*. 4ª ed. São Paulo: Hucitec, 1999.
- MORAES, Herculano. *Visão Histórica da Literatura Piauiense*. Teresina: COMEPI, 1998.
- MOSCOVICI, Serge. *Representações sociais: investigação em psicologia social*. Trad. Pedrinho A Graeschi. Petrópolis: Vozes, 2003.
- MOSCOVICI, S. “Prefácio de Textos em Representações Sociais”. Petrópolis: Vozes, 1984.
- MOTTA, Luis R.B. *Piauí Colonial, População, Economia e Sociedade*. Teresina: Projeto Petrônio Portela /Comepi, 1985.
- MOTA, Carlos Guilherme. *Brasil em Perspectiva: Corpo e Alma do Brasil*. Rio de Janeiro: Bertand do Brasil, 2001
- MUNIZ, Albuquerque Jr., *Durval A Invenção do Nordeste e outras artes Recife - São Paulo: Fundação Joaquim Nabuco - Ed. Massangana e Cortez, 1996.*
- MUMFORD, Levis. *A Cultura das Cidades*. Trad. Neil R. da Silva, Ed. Belo Horizonte: Itatiaia, 1961.
- MUMFORD, Lewis. *La cite à travers l’histoire*. Paris: Lê Seuil, 1964.
- NABUCO, Joaquim. *Um Estadista no Império*. Tomo II, 1936.
- NASCIMENTO, Francisco Alcides do. *Cronologia do Piauí Republicano 1889-1930*. Teresina: Fundação Cepro, 1988.
- NETO, Adrião. *Raízes do Piauí*. Teresina: Fundação Cultural do Piauí, 2003.
- NETO, Adrião, CANDEIRA FILHO, Alcenor e CARVALHO, Elmar. *A Poesia Parnaibana*. Teresina: FUNDEC/COMEPI, 2001.
- NEVES, Abdias. *Aspectos do Piauí*. Teresina: Tipografia do Piauí, 1926.
- NÓBREGA, Melo. *Historia do Rio Tietê*. 2ª ed. Coleção Paulística. São Paulo: Gov. do Estado, 1978.
- NORBERT, Elias. *Sobre o tempo*. Trad. Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: JorgeZahar, 1998.
- NUNES, Odilon. *Economia e Finanças. (Piauí Colonial)*. Teresina: COMEPI, 1972
- NUNES, Odilon. *Pesquisas para a História do Piauí*. Vol. I II III Teresina. Imprensa Oficial do Estado do Piauí, 1966.
- _____. *Pesquisas para a História do Piauí*. Vol. IV . Decreto 1416 de 17.01.1972. Teresina: Imprensa Oficial do Estado do Piauí, 1974.
- _____. *Súmula da História do Piauí*. Teresina: Cultura, PI, 1963.
- _____. *Devassamento e Conquista do Piauí*. Teresina: Comepi, 1972.
- _____. *Depoimentos Históricos*. Teresina: Comepi, 1981.

- _____. Um Desafio da Historiografia do Brasil. Teresina: Comepi, 1979.
- NUNES, Manoel Paulo. Tradição e Invenção. Discursos Acadêmicos. Teresina: FUNDEC, 1998.
- NUNES, Maria Célia Portella e ABREU, Irlane Gonçalves de. Vilas e Cidades do Piauí. In PIAUÍ: Formação. Desenvolvimento. Perspectivas. R. N. Monteiro de Santana. (Org). Teresina: Halley, 1995.
- ODILON, Marcus. O Livro Proibido de Padre Malagrida. João Pessoa: Unigraf, 1986.
- PANKOW, Gisela. O Homem e seu Espaço Vivido, Campinas: Papirus, 1988.
- PARK, Robert Ezra. A Cidade: sugestões para investigação do comportamento humano no meio urbano In O Fenômeno Urbano. VELHO, Otávio Guilherme Velho (org). Rio de Janeiro: ZAHAR, 1967.
- PASSOS, Arthur. Lendas e Fatos. Teresina: s/e., 1964.
- Pádua Santos. A Carnúba. In A Poesia Parnaibana. Adrião Neto et all. (orgs) Teresina. FUNDEC/COMEPI, , 2001.
- PEREIRA, Verênildes S. Um rio sem fim. Brasília: Thesaurus, 1998.
- PEREIRA DA COSTA, F. A.. Cronologia Histórica do Estado do Piauí, (1ª ed. 1909). 2ª Edição, vol. 1. e vol. 2 Rio de Janeiro: Artenova, 1974.
- PERROT, Michele. Maneiras de Morar. In História da Vida Privada no Brasil. Vol. 4 São Paulo: Cia das Letras, 1991.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. O Imaginário da Cidade: visões literárias do urbano. Rio de Janeiro/Porto Alegre: Ed. UFRGS, 1999.
- _____. História & História Cultural. Col. História & Reflexões. Belo Horizonte: Autêntica, 2003.
- PESEZ, Jean-Marie. A História da Cultura Material. In: LE GOFF, Jacques. A Nova História. São Paulo: Martins Fontes, 1993.
- PITTA, Sebastião Rocha. História da América Portuguesa. Livro II nº. 49, 1727.
- POHL, J. Emanuel. Viagem no Interior do Brasil. São Paulo: USP, 1975.
- PONTE, Ailton Vasconcelos. O tombamento municipal e sua relevância para Parnaíba. Teresina: Sistema Fecomércio Piauí, 2004.
- PORRO, A. O Povo das Águas: Ensaios de Etno-história Amazônica. Rio de Janeiro, Vozes, 1995.
- PORTELLA NUNES, Maria Célis e ABREU, Irlane Gonçalves de. Vilas e Cidades do Piauí. In SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de (org.). PIAUÍ: Formação-Desenvolvimento-Perspectivas. Teresina: Halley, 1995.
- PORTO, Carlos Eugênio. Roteiro ao Piauí. Rio de Janeiro. MEC. Serv. Doc., 1955; Artenova, 1974.
- PRADO JR Caio. Formação do Brasil Contemporâneo. São Paulo: Brasiliense, 1981; Pub.Folha, 2000.
- PRADO JR. Caio. História Econômica do Brasil. 14 ed. São Paulo. Brasiliense, 1971 e 2000.
- PRIORE, Mary Del e GOMES, Flávio. Os Senhores dos Rios.(orgs.) Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.
- RAFESTIN, Claude. Por uma geografia do poder. São Paulo: Ática, 1993.
- RAMINELLI, Ronald. História Urbana. In Domínios da História: Ensaios de Teoria e Metodologia. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. Economia Piauiense da Pecuária ao Extrativismo. Teresina: Fundação Mons. Chaves, 1993.
- _____. A Importância da Borracha de Maniçoba na economia do Piauí: 1900-1920. Teresina: UFPI/Academia Piauiense de Letras, 1994.L
- RÉCLUS, Elisée. Estados Unidos do Brasil, Geographia, Ethnographia, Estatica. Rio de Janeiro: H Garnier, 1900 (ed. Francesa, 1983).
- REIS FILHO, Nestor Goulart. Os núcleos urbanos e a organização espacial dos núcleos urbanos, in Evolução Urbana do Brasil (1500-1720). São Paulo: Pioneira, 1968.
- _____. Quadro da Arquitetura no Brasil, São Paulo: Perspectiva, 1987.
- RÉMOND, René. O Século XIX. 1815-1914. Introdução a História do e nosso tempo. Trad. Frederico Passos de Barros. São Paulo: Cultrix, 1974.
- RIBEIRO, Gustavo Lins. A Condição da Transnacionalidade. SÉRIE ANTROPOLOGIA, 1997.
- _____. Empresas Transnacionais. Um Grande Projeto por Dentro. SP: Marco Zero, 1991.
- RIBEIRO, Wagner Costa, Relação Espaço-Tempo: Considerações sobre a Materialidade e Dinâmica na História Humana. São Paulo: AGB/Marco Zero, 1988.
- RICARDO, Cassiano. Marcha para Oeste (A Influência da “Bandeira” na formação social e política do Brasil) 3ª ed. Vol. I e II, Rio de Janeiro: José Olympio, 1959.
- ROCHA, Lucia. Solimões. Diário de uma viagem. Manaus: EDUA, 2000.
- ROLNIK, Raquel, SEGAWA, Hugo e DIÉGOLI Leila R. Preservação e Modernidade. In O Direito à Memória: patrimônio histórico e cidadania. São Paulo: DPH/SMC, 1992.
- ROSA, João Guimarães. A Terceira Margem do Rio. In Primeiras Estórias. Rio de Janeiro: Ed. José Olympio S. A, 1962.
- ROSSI, Aldo . A arquitetura da Cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

- SÁ, Antonio Fernando de A. e BRASIL, Vanessa Maria. (orgs.) Rio Sem História? Leituras sobre o Rio São Francisco. Aracaju: FAPES, 2005.
- SALGUEIRO, Heliana Angotti. Prefácio. In LEPETTIT, Bernard. Por uma Nova História Urbana. São Paulo USP, 2001
- SALOMON, Marlon. O Movimento Entre Duas Tecnologias de Produção do Espaço. In Processos de Territorialização entre a História e a Antropologia. Goiânia: UCG, 2005.
- SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de. Perspectiva Histórica do Piauí. Teresina: Ed. Cultura, 1965.
- _____. Evolução Histórica da Economia Piauiense. 2ed.Teresina: Academia Piauiense de Letras, 2001.
- _____. Evolução Histórica da Economia Piauiense. (Movimento de Renovação Cultural). 1ª ed.Teresina: Cultura, 1964.
- _____.(org.).PIAÚÍ:Formação-Desenvolvimento-Perspectivas.Teresina: Halley, 1995,
- SANTOS, Milton e et alli. Território, globalização e fragmentação. São Paulo: HUCITEC/ ANPUR, 1997.
- SANTOS, Milton. Espaço e Método. São Paulo: Hucitec, 1987.
- _____. Metamorfoses do Espaço Habitado. São Paulo: Editora Hucitec, 1988.
- _____. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.
- _____. A Noção de Tempo nos Estudos Geográficos. IN: Por Uma Geografia Nova. São Paulo: Hucitec, 1986.
- SACK, Robert David, Human territoriality: Its theory and history. Cambridge: Cambridge University Press. 1986
- _____. Conceptions of space in social thought: a geographic perspective. Minneapolis: University of Minnesota Press., 1980.
- SCHOPENHAUER, A. O Mundo como Vontade e Representação. Rio de Janeiro: Contaponto, 2001.
- SERRANO, Carlos. Os Senhores da Terra a os Homens do Mar. Antropologia Política de um Reino Africano, São Paulo: FFLCH-USP, 1983.
- SILVA, Geraldo & COCCO, Giuseppe (org). Cidades e Portos: os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
- SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. História das Paisagens. In Domínios da História. Ensaio de Teoria e Metodologia. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- SILVA, Helenice Rodrigues da Silva. FALCON. Representações: Contribuição a um debate transdisciplinar. Campinas: Papirus, 2000.
- SILVA, Moacir M.F. Geografia dos Transportes no Brasil. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, Serie A, n.07, 1949.
- SIMMEL Georg e outros. A Metrópole e a Vida Mental. In. O Fenômeno Urbano. Org. Otávio Guilherme Velho. Rio de Janeiro, Zahar, 1967.
- SINGER, Paul. Desenvolvimento Econômico e evolução Urbana. 2ª ed. São Paulo: Nacional., 1974.
- SOARES, José Carlos de Macedo, Prefácio In SILVA, Moacir M. F. Geografia dos Transportes no Brasil. Rio de Janeiro: IBGE/CNG, Bib. Geográfica Brasileira. Serie A, Pub n. 07, 1949.
- SOARES FILHO, Antônio Reinaldo. Oeiras Municipal. Teresina: Graf. e Editora Júnior Ltda., 1992.
- SOARES, Gabriel. Tratado Descritivo do Brasil. Brasileira, 1587. vol. 117, 3º ed. São Paulo: Comp. Ed. Nacional, 1938
- _____.Noticia do Brasil. In Coleções de notícias para História das Nações Ultramarinas. 1587, Tomo III.
- SOBRAL NETO, Teodoro Ferreira. Floriano de Hoje e de Ontem. Teresina: Halley, 1997.
- SOBRINHO, Barbosa Lima. O Devassamento do Piauí. Teresina, 1946.
- SODRÉ, Muniz. O terreiro e a cidade: a forma-social negro-brasileira. Rio de Janeiro. Imago Ed., 2002 .
- SOUZA LIMA, Raimundo de. Vareiros do Rio Parnaíba & outras histórias. Parnaíba: Fundação Cultural do Piauí, 1987.
- SOUZA, Fernando Teixeira Reis de. A navegação do rio Parnaíba. Teresina: SUNAMAN, 1971.
- SOUZA, Maria do Carmo Campello de. O Processo Político-Partidário na Primeira República. In MOTA, Carlos Guilherme. Brasil em Perspectiva: Corpo e Alma do Brasil. Rio de Janeiro: Bertand do Brasil, 2001.
- SPINK, Mary Jane. Desvendando as teorias implícitas: uma metodologia de análise das representações sociais. Textos em Representações Sociais. Petrópolis: Vozes, 1998
- SPIX E MARTIUS. Viagem pelo Brasil (1817-1820). TOMO II Vol. II. 3ªed. Trad. Lucia Furquim Lahmeyer e Basílio de Magalhães. São Paulo: Melhoramentos, 1976.
- TAJRA, Jesus Elias e TAJRA FILHO, Jesus Elias. O Comércio e a Indústria no Piauí. In PIAÚÍ: Formação. Desenvolvimento. Perspectivas. SANTANA, R. N. M. de. (org.).Teresina: Halley, 1995.
- TÁVORA, J. Uma política de desenvolvimento para o Brasil. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1962.
- THEVÉT, André. Les Français em Amerique, TOMO II, Paris: Presses Univeristaires de France, 1935.

- THOMPSON, E. P. *A Miséria da Teoria: ou um planetário de erros*. Rio de Janeiro: ZAHAR, 1981.
- THOMPSON, E. P. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Cia das Letras, 1998.
- TITO FILHO, A. *Governos do Piauí*. 2ª ed. Rio de Janeiro, Artenova, 1975.
- _____. *O Poder legislativo do Piauí*. Teresina: Comepi, 1980.
- _____. *O Piauí no Congresso Nacional*. Teresina, Comepi, 1980.
- TONELLARE, L. F. de. *Notas dominicais*. Salvador: Progresso, 1956.
- TOCANTINS, Leandro. *O Rio Comanda a Vida: uma interpretação da Amazônia*. Rio de Janeiro. CEA- Cia. Editora Americana, 1972.
- TRAVASSOS, Mário. *Introdução à Geografia das Comunicações Brasileiras*. José Olimpio Ed., 1942.
- TUAN, Yi-Fu. *Espaço e Lugar*. São Paulo: Difel, 1983.
- UGARTE, Auxiliomar Silva. *Margens Míticas. A Amazônia no imaginário europeu do séc. XVI*. In: *Os Senhores dos Rios*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.
- VAINFAS, Ronaldo. *História das Mentalidades e História Cultural*. In *Domínios da História*. Rio de Janeiro: 1997.
- VELHO, Otávio Guilherme. *Capitalismo Autoritário e Campesinato. (Um estudo comparativo a partir da fronteira em movimento)* 2ª ed. São Paulo: Difel, 1979.
- VIDAL, Laurent. *A Fundação de Brasília ou a Refundação do Brasil (1956-1960)*. La Rochelle: Espace Nouveaux Mondes Université de La Rochelle. 2001. mimeo
- VIDAL e SOUZA, Candice. *A Pátria Geográfica: Sertão e Litoral no Pensamento Social Brasileiro*. Goiânia, UFG, 1999.
- VOVELLE, Michel. *A História de Longa Duração*. In *A História Nova*. São Paulo: Martins Fontes, 1993.
- WAGLEY, Charles. *Uma Comunidade Amazônica: estudo do homem nos trópicos*. Trad. Clotilde da Silva Costa. São Paulo: Ed. Nacional: Brasília, INL, 1977.
- WAIBEL, Leo. *Capítulos de Geografia Tropical e do Brasil*. Rio de Janeiro, IBGE, 1958.
- WAIBEL, Leo. *Geografia Tropical do Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1979.
- WALLE, Paul. *Êtatas de Piauí et de Maranhão*. Librairie Orientale & Americaine, 1912.
- WALLERSTEIN, Immanuel. *Cultura como campo de batalha ideológica do sistema mundial moderno*. In: FEATHERSTONE, Mike (org.). *Cultura Global*. Petrópolis: Vozes, 1998.
- WEYNE, Paul. *Como se Escreve a História*. Trad. Alda Baltar e Maria Auxiliadora Kneip. 3ª ed. Brasília, UNB, 1995.
- WHITROOW, G.J. *O TEMPO NA HISTÓRIA: Concepções do tempo da pré-história aos nossos dias*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.
- ZEVI, Bruno. *Saber ver arquitetura*. São Paulo, Martins Fontes, 1992.

• ARTIGOS

- AB'SÁBER, Aziz Nacib. *Contribuição a geomorfologia do Estado do Maranhão*. Anu. Fac. Fil. "Sedes Sapientiae" São Paulo, 13:66-78, 1956.
- ALCÁZAR i GARRIDO, Jaon Del. *As fontes orais na pesquisa histórica: uma contribuição ao debate*. In *Memória, História, historiografia. Dossiê Ensino de História, Rev. Brasileira de História*. v.13, nº25/26 São Paulo, Marco Zero, set.92/ago./93 p.33-54.
- AMADO, Janaína. *Região, Sertão, Nação*. Estudos Históricos. Rio de Janeiro, vol.8, n.15, 1995, p.145-151.
- BARBOSA, Rodolpho Pinto. *Rios Brasileiros com mais de 500km de extensão*. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, 24 (1):126-34, 1962.
- BARRETO, Paulo Thedim. *O Piauí e Sua Arquitetura*. Revista do SPHAN. Rio de Janeiro, 2, 1930.
- BERTRAN, Paulo. *Houses of The Savanas*. 7º Conferência Internacional Sobre o Estudo da Conservação da Arquitetura da terra. 24 a 29 de outubro, 1993.
- BLACHE, Jules. *Sites urbains et rivières françaises*. Revue de Géographie de Lyon, 1959, nº. 1, p.17-55.
- BERTRAN, Paulo. *Houses of The Savanas*. 7ª Conferência Internacional Sobre o Estudo e Conservação da Arquitetura da Terra. 24 a 29 de outubro/1993.
- BETENDORF, João Felipe. *Crônica da Missão dos Padres da Companhia de Jesus no Estado do Maranhão*. In *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, TOMO LXXII. Parte I, 1909.
- BORGES, Geraldo Almeida. *Carta CEPRO*. Teresina. *O Capital Estrangeiro no Piauí (1850-1945)* v. 7 n.2, julho/dezembro, p.78-86, 1981.
- BRASIL, Vanessa Maria. *Passagem, Travessia e Mistério. O rio São Francisco na Literatura Brasileira*. In *História em movimento: temas e Perguntas*. Coletânea. 2 ed. Revista Ampliada. Brasília: Thesaurus, 1999.
- _____. *Opará! Rio-Mar*. In. *UnB Revista*. Ano I, n 4, out./nov./dez 2001.
- CHARTIER, Roger. *O Mundo como Representação*. Estudos Avançados. N.11, v.5, jan - abr, 1991.
- CLAVAL, Paul. *O território na transição da pós-modernidade*. Geographia. Revista de Pós Graduação em Geografia da UFF, Niterói/RJ, UFF/EDD, ano 1, n.º 2, 1999.

- CORREIA, João Rosado. Espaço e Memória. Revista de Patrimônio, Universidade Portucalense, n.1, 1996, p.295-310.
- CUNHA Higino. David Moreira Caldas sua vida e sua obra. Revista da Academia Piauiense de Letras Ano XX. Outubro/1937.
- D'Alencastre, José Martins Pereira. Memória Cronológica e Geográfica da Província do Piauí. In Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Tomo XX, 1º trimestre, 1857.
- FENELON, Déa Ribeiro. Cultura e História Social: Historiografia e Pesquisa. In Projeto Historia. São Paulo: n. 10, dez./93.
- FERRARA, Lucrécia d'Alessio. Um olhar entre vizinhos espaço social: linguagem e interpretação. In Leituras da Cidade. Ver. Espaço e Debates, nº. 29, ano X, 1990.
- FREITAS, Lucídio. Literatura Piauiense. Rascunho Histórico. Revista da academia Piauiense de Letras nº. 70.
- GALVÃO, Marília Velloso. Regiões bioclimáticas do Brasil. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, 29(1): 3-36, jan./mar, 1967.
- GANDARA, Gercinair Silvério. Rio Parnaíba: velho monge entre a história e a imagem. rev. Fragmentos de Cultura. V.1, n. 1 (1991) Goiânia: IFITEG, 1991.
- GONÇALVES, Carlos Walter Porto. A territorialidade Seringueira: Geografia e movimento social. Revista de Pós Graduação em Geografia da UFF, Niterói/RJ, UFF/EDD, ano 1, n.º 2, 1999.
- GUATARI, Félix. Espaço e poder: a criação de territórios na cidade. Revista Espaço & Debates, São Paulo: ano V, n. 16, 1985.
- HANSEN, Gilvan Luiz. Espaço, Tempo e Modernidade. Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFF. Niterói/RJ, UFF/EGG Ano II – N.3. (2000)
- HOLZER, Werther. Uma discussão fenomenológica sobre os conceitos de paisagem e lugar, território e meio ambiente. Território, Rio de Janeiro, ano II, n. 3, jul. / dez. 1997.
- HOLZER, Werther. Memórias de Viajantes: Paisagens e Lugares de um Novo Mundo. Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFF Niterói/RJ, UFF/EGG Ano II nº. 3, 2000.
- JANSEN, Justo. Revista do Norte, ano II, nºs 36 e 37.
- LIMA, Jorge da Cunha. Fragmentos de discurso Urbano. Dossiê... Cidades. Revista USP. Março/Abril e maio/1990
- REZENDE, Murilo Ferreira de. Transportes Agora: O rio Parnaíba e o Ministério dos Transportes. Ministério dos Transportes. www.transportes.gov.br.
- MARTINS, Elcias Ribeiro. AMARANTE: Aspectos Históricos. www.portalaz.com.br.
- MARTINS, José de Souza. O tempo da Fronteira: retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira. Rev. Sociologia, USP, São Paulo, 8(1):25-70, May, 1996.
- MATOS, Maria Izilda S. Cidade: experiências urbanas e historiografia. In: Cidades brasileiras: políticas urbanas e dimensão cultural. São Paulo: Instituto de Estudos Brasileiros, 1998.
- MENDES JÚNIOR, Biágio de Oliveira e MENDES MESQUITA, Arlan Perfil Econômico do Piauí. Banco do Nordeste/ Fortaleza (2002) <http://www.bancodonordeste.com.br/content/>.
- MENEZES, Ulpiano Bezerra de. Morfologia das cidades brasileiras; introdução ao estudo histórico da iconografia urbana. Revista USP (Dossiê Brasil dos Viajantes), São Paulo, Jun./jul./ago., 1996.
- _____. O Museu na Cidade? A cidade no Museu: para uma abordagem histórica dos museus da cidade. P.197-211. In Cultura e Cidade. Rev. Brasileira de História, ANPUH, Ed. Marco Zero, V.5 8/9 set.1984/abr.1985.
- MICHELOT, Jean-Louis. Espaces Naturels et Influence urbaine dans le lit majeur du Rhône a proximité de Lyon. In La Ville et Le Fleuve. Colloques du CTHS: 3 p.49-60,1989.
- MORAES, Adolfo Martins de. Rio Parnaíba, um rio em busca de norte. Carta CEPRO. Teresina v. 18, n. 11 nov. 1974, p.07-35.
- NETO, Paulo Souza. A Cidade e Seus Desafios. In Fragmentos de Cultura. Ver. IFITEG, Goiânia, ou t. Ano.6, nº. 21, 1996
- OLIVEIRA, Lúcia Lipp. Modernidade e Questão Nacional. LUA NOVA: Cultura e Modernidade. Revista de Cultura e Política. Maio/1990 nº. 20
- ORTIZ, Renato. Advento da Modernidade? LUA NOVA: Cultura e Modernidade. Revista de Cultura e Política. Maio/1990 nº. 20
- PRAZERES, Frei Francisco de. N.S. dos. Paranduba Maranhense. Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil, p.119 TOMO LIV, Parte I, 1891.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. Em Busca de uma Outra História: Imaginando o Imaginário. Rev. Bras. de História. V. 15, nº. 29, São Paulo, 1995. pp. 9-27
- ROCHA, Leandro Mendes. A Marcha para o Oeste e os índios do Xingu. Rev. Índios do Brasil nº. 02, Junho/1992. Brasília-DF, Deptº Documentação FUNAI.
- _____. Culturas de migração, projetos de integração e fronteiras: Algumas reflexões teórico-metodológicas. Goiânia, UFG, 2001.mim.

- ROSANVALLON, Pierre. Por uma história conceitual do político. Trad. Paulo Martinez. In revista brasileira de História. Historiografias. Propostas & Práticas. São Paulo, ANPUH/Contexto, v.15, n°. 30, 1995.
- SALES, Elias, ANJOS, Lílian dos e ROCHA, Sileli. “Velho monge” pede socorro! (O maior rio genuinamente nordestino morrerá em alguns anos, se nada for feito).
- SANTOS, Telma Ferreira Nascimento. A Cidade Hoje e seu Impacto no homem. In Fragmentos de Cultura. Revista do Instituto de Filosofia e Teologia de Goiás. IFITEG. Goiânia, ano 6 n°. 21 (especial, 1996).
- SILVA, Romão da. Parnaíba: breve historia de um rio. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, 3(25):38-40. abril/1945.
- SOUZA, Nali de Jesus de. Regiões: Chave na Integração Econômica Regional. Economia UFRGS. Análise Econômica, ano 14/ Mar-Set 1996, p.16-24
- STUDART. PINTO, Francisco e FIGUEIRA, Luiz. Studart. O mais antigo documento sobre a história do Ceará. Revista do Instituto do Ceará. Tomo XVII 1903. p.51-96
- VAZ, F. A. Ribeirinhos da Amazônia: Identidade e Magia na Floresta in: Cultura Vozes, n.2, março-abril/1996, (p. 47-65).
- VIDAL, Laurent. A Fundação de Brasília ou a Refundação do Brasil (1956-1960). Espace Nouveaux Mondes Université de La Rochelle. 2001. mim.
- Questão de Limites no Alto Parnaíba. Artigo publicado no Jornal “Piauí” – 1ª fase, n°. 200 de 6.12.1873
- Roteiro do Maranhão a Goiás pela Capitania do Piauí. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Tomo LXII. Parte I. 1900.
- Ulf Hannerz, Fluxos, Fronteira E Híbridos. Palavras-Chave da Antropologia Nacional. Mana 3 (1): 7-39, 1997. [www.scielo. Br/pdf/mana/v3n1/2454.pdf](http://www.scielo.br/pdf/mana/v3n1/2454.pdf).

• DISSERTAÇÕES E TESES

- BARBOSA, Edson Gayoso C. Branco. O Parnaíba: contribuição a historia de sua navegação. Dissertação de Mestrado em História - Universidade Federal de Pernambuco Recife-1978. Dissertação de Mestrado.
- BRASIL, Vanessa M. Margens e Veredas do São Francisco: As Vozes do Rio. Programa de Pós-Graduação em Historia Social. Rio de Janeiro: UFRJ. Outubro-1999. Tese de Doutorado.
- GANDARA, Gercinair Silvério. Vida Privada e Doméstica da Mulher na Casa Vilaboense. Goiânia, UCG, 1998. Monografia.
- _____. MUSEU PEDRO LUDOVICO: “Sob Um Novo Olhar”. Goiânia, UCG, 1999. Monografia de Especialização
- QUEIROZ, Teresina. A Importância da borracha de maníçoba na economia do Piauí – 1900-1920. Programa de Pós-Graduação em Historia do Brasil Universidade Federal do Paraná, 1997. Dissertação de mestrado.
- NUNES, Heliane Prudente. A Era Rodoviária em Goiás: Impactos na Estrutura Rural e Urbana. (1930-1961) Goiânia, UFG: 1984. Diss. de Mestrado.