

O “velho monge” e suas rotas: o rio parnaíba e a navegação a vapor no Piauí oitocentista

Andreia Rodrigues de Andrade¹

Resumo: O presente artigo tem por objetivo analisar a navegação a vapor do rio Parnaíba e sua relevância para o desenvolvimento do Piauí na segunda metade do século XIX, ressalta-se a influência da natureza sobre os rumos do desenvolvimento econômico, político e social. Desde o período colonial, já havia a noção da importância do Rio Parnaíba para o território piauiense e a necessidade de preservar-se a costa. No fim da década de 1850, as águas do Parnaíba, através da navegação, mudaram a realidade social local, pois ampliaram as possibilidades de comunicação inter e intraregional, até aquele momento, dominada pelo uso de animais e vias terrestres. A metodologia utilizada envolveu análise do jornal *A Pátria*, Relatórios de presidentes de província e referencial bibliográfico, composto por autores como: Chaves (2013); Freitas (1988); Gandara (2010); Mendes (2003); Nunes (2007); Rego (2013), Santana (1965).

Palavras-chave: Século XIX. Piauí. Natureza. Rio Parnaíba. Navegação a vapor.

Abstract: This article aims to analyze the steam navigation of the Parnaíba river and its relevance to the development of Piauí in the second half of the 19th century, highlighting the influence of nature on the directions of economic, political and social development. Since the colonial period, there was already a notion of the importance of the Parnaíba River for the territory of Piauí and the need to preserve the coast. At the end of the 1850s, the waters of Parnaíba, through navigation, changed the local social reality, as they expanded the possibilities of inter and intra-regional communication, until that moment, dominated by the use of animals and land routes. The methodology used involved analysis of the newspaper *A Pátria*, reports of provincial presidents and a bibliographic reference, composed by authors such as: Chaves (2013); Freitas (1988); Gandara (2010); Mendes (2003); Nunes (2007); Rego (2013), Santana (1965).

Keywords: 19th century. Piauí. Nature. Parnaiba River. Steam navigation.

The “old monk” and its routes: the parnaíba river and steam navigation in 19th century Piauí

¹ Doutoranda em História pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Mestra em História do Brasil Universidade Federal do Piauí (UFPI). Especialista em Ensino de História pela Universidade Cândido Mendes (UCAM). Graduada em Licenciatura Plena em História pela Universidade Federal do Piauí (UFPI). E-mail: andreiaandrade525@gmail.com.

Introdução

*Aos que entram nos mesmos rios afluem outras e outras águas.
(Heráclito de Éfeso)*

A relação entre os homens e as águas produziram distintas metáforas para se pensar o contato com a natureza e as vias líquidas tão essenciais para a sobrevivência humana. Heráclito de Éfeso, no século VI a.C., descreveu o rio como imagem da história, uma abordagem ampla, ou seja, ele simboliza o próprio fluxo da existência, uma renovação constante. Distintas são as perspectivas de olhar para a natureza, bem como sua relevância para a o homem, sua vida em sociedade e desenvolvimento social. A História Ambiental, surgida na década de 1970, momento em que tornavam-se mais intensas as discussões sobre a crise global e os movimentos ambientalistas, com questões como lixo atômico e conflitos na Amazônia. Esse campo historiográfico permite aprofundar tal visão:

[...] nasceu portanto de um objetivo moral, tendo por trás fortes compromissos políticos, mas, à medida que amadureceu, transformou-se também num empreendimento acadêmico que não tinha uma simples ou única agenda moral ou política para promover. Seu objetivo principal se tornou aprofundar o nosso entendimento de como os seres humanos foram, através dos tempos, afetados pelo seu ambiente natural e, inversamente, como eles afetaram esse ambiente e com que resultados. (WORSTER, 1991, p. 200).

A abordagem da história ambiental, relacionada a outras disciplinas, é essencial para desconstruir as dicotomias nas relações entre natureza e sociedade. Conforme define Capilé

[...] as contribuições de áreas como geografia, ecologia, e até mesmo literatura, permitem estabelecer conexões mais complexas e ricas que ‘costuram’ essas duas entidades, que têm sido comumente separadas disciplinarmente pelas ciências da natureza e ciências sociais. (2015, p. 2).

No Brasil, destaca-se a obra pioneira “Nordeste”, de Gilberto Freyre, publicada em 1937. Trata-se de um estudo de aspectos como a ecologia social. Apresenta-se um Nordeste de fartura, de águas abundantes, região agrária onde se desenvolveu a cultura da cana-de-açúcar, com a aristocracia patriarcal de hábitos requintados, onde cada propriedade era um mundo à parte. Há, no livro, uma mescla entre natureza ao estudo da vida, da cultura e da história humana, em uma análise que investiga relações regionais de espaço e de alimentação. Nem fisicista, nem naturalista, Freyre afirma o desejo de privilegiar inter-relações: natureza que é expressão cultural, homem que é também natureza. Região que traz

no solo, na vegetação e na vida animal a marca do povo que a habita, sociedade que se constrói adaptando-se à região e transforma-a.

Ao examinar a interação entre o rio Parnaíba² e a sociedade piauiense, enquanto processo histórico, percebe-se uma via de mão dupla, ele aparece como integrante ativo na definição dos rumos econômicos, políticos e sociais piauienses, suas águas seriam também essenciais para a mudança da capital do Piauí e o encurtamento das relações com as demais regiões do território nacional e internacional. Para Capilé (2015), o ser humano não existe sem a dimensão da natureza, seja ela exterior a ele (água das chuvas, calor do sol, plantas alimentares, etc.) ou mesmo interior (calor humano, populações de bactérias benéficas ao nosso organismo, etc.).

A natureza e seus fatores, salienta Donald Worster, agem sobre como as pessoas vivem, pois, apesar de artefatos humanos, o ecossistema domesticado é “um rearranjo, não uma anulação dos processos naturais”. Deste modo, as sociedades “são forçadas a se adaptarem às condições locais do solo, do clima e da água” essas ditavam as formas de povoamento e uso do solo, as épocas de plantio e de colheita, a produtividade agrícola e a navegabilidade dos rios. Uma vez que “O manuseio da palavra água propicia construir narrativas que conectam um coletivo de interações que outros termos semelhantes não poderiam”. (WORSTER, 1991, 206).

Observa-se neste artigo a importância do Rio Parnaíba para o Piauí e o desenvolvimento da região. Tema discutido desde os tempos coloniais³, por exemplo: 1699 e 1789. A Carta Régia, de 1699, encaminhada ao governador de Pernambuco, recomendava que ele ordenasse ao Capitão-mor do Ceará, seu subordinado, ‘a realização de estudo sobre os rios Parnaíba e Paraim, tendo em vista o povoamento da região’. Existia a preocupação com a defesa da costa piauiense, assim foi proposta a construção de uma fortificação em Parnaíba⁴, mas tal edificação não foi realizada. Já em 1789, João de Amorim Pereira, então governador da Capitania do Piauí, dirigiu uma missiva à Metrópole reconhecendo a vantagem de deixar a navegação do rio Parnaíba desobstruída dos “estorvos que até agora desanimam o comércio, a

² Sua nascente fica na Chapada das Mangabeiras à altitude de 700 m e percorre 1.344 km até o Oceano Atlântico. Sua declividade é acentuada, da nascente até as proximidades da Vila Santa Filomena, sofrendo uma redução nos últimos quilômetros do seu percurso. Tem como principal afluente é o rio das Balsas, com 525 km. Cf. <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/aquaviario/old/hidrovia-do-parnaiba>. Acesso em: 20 nov. 2022.

³ Naquele momento havia navegação marítima ligando o Piauí ao Maranhão e ao restante do Brasil, os navios preferencialmente penetravam no Parnaíba pela barra da Tutóia. Algo que teria ocorrido até a década de 30, do século XIX. Cf. NUNES, 2007, p. 131

⁴ João Pereira Caldas, em 1761, elevou à categoria de vila, seis das freguesias existentes: Parnaíba (São João da Parnaíba), Valença, Campo Maior, Jerumenha, Marvão e Parnaíba.

fim de se fomentar a agricultura, fazer crescer a indústria e promover a abundância de todos os produtos”. (MENDES, 2003. p. 39-67)

A pecuária não tinha, no Rio Parnaíba, no transporte ou mesmo na construção e manutenção de estradas, algo essencial para seu funcionamento, tendo em vista que os caminhos usados pela atividade pecuarista eram abertos pelo próprio gado, os quais foram mantidos por muito tempo. (SANTANA, 1965. p. 94). Assim, “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”. (NUNES, 2007, p. 166) Segundo Felipe Mendes (2003, p. 67) esse foi um dos motivos pelos quais a economia piauiense não utilizou até o Oitocentos o o transporte aquático para integrar-se ao restante do território. Algo que só ocorreu no fim do século XIX e início do XX, com a mudança nas atividades econômicas. Para Odilon Nunes, “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”. (NUNES, [1972]. p. 26). No século XIX, as questões ligadas aos transportes e a comunicações se tornaram mais intensas e o transporte fluvial ganhou atenção especial dos dirigentes públicos e foi de suma importância para a penetração no território.

O desenvolvimento através das águas do “velho monge”

*Saudade! Asa de dor do pensamento!
Gemidos vãos de canaviais ao vento...
As mortalhas de névoa sobre a serra...
Saudade! O Parnaíba – velho monge
As barbas brancas alongando... E, ao longe,
O mugido dos bois da minha terra...
(Da Costa e Silva)*

O poema acima apresenta o personagem que ganha vida nos versos do poeta Da Costa e Silva, o qual retrata através da literatura as vias líquidas do “Velho Monge”, com a personificação desta rota fluvial, um elemento natural imprescindível para discutir-se o Piauí, como papel fundamental para transformações comerciais, econômicas e sociais para a região. O território piauiense está em grande parte dentro do vale do Parnaíba⁵, que compõe a quarta

⁵ Esse rio, que na totalidade do seu trajeto faz divisa entre o Piauí e o Maranhão, é dividido em três bacias. A primeira do Alto Parnaíba, que se estende por 766 km da sua nascente até Santa Filomena, onde atinge 70 metros de largura. Nesse transcurso, apresenta cachoeiras, corredeiras e baixa profundidade em alguns locais durante a estação seca, impossibilitando a navegação. A segunda do Médio Parnaíba, com 308 km de extensão e poucas

maior bacia hidrográfica brasileira isolada, atrás do Amazonas, Paraná e São Francisco. Conforme apresenta o engenheiro Gustavo Luiz Guilherme Dodt:

A província do Piauí ocupa a maior parte do Vale do Parnaíba que se acha separado acima dos grandes vales 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 elas com as chapadas baixas por declives mais ou menos suaves. (1871, p. 41)

Na segunda metade do século XIX, as águas do Parnaíba, através da navegação, mudaram a realidade social piauiense, uma vez que ampliaram as possibilidades de comunicação – até então dominada pelo uso de animais e pedestres. O aproveitamento do rio trouxe a integração inter e intraprovincial, permitiu a movimentação de riquezas. Tendo em vista que:

[...] 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. (NUNES; ABREU, 1995, p. 94)

As discussões sobre a navegação fluvial do Parnaíba foram constantes durante o século XIX, sobretudo a partir de 1850. Os documentos analisados, a exemplo das mensagens governamentais, demonstram o interesse dos presidentes da Província em desenvolver a navegabilidade do rio, fato que contribuiria também para o desenvolvimento da agricultura. Havia, segundo Felipe Mendes, a compreensão de que o rio deveria ser o norteador da economia piauiense. (MENDES, 2003). Isso denota a influência da natureza sobre as relações políticas, sociais e o comércio, pois através da via fluvial seria possível dinamizar os contatos comerciais e ter-se um maior desenvolvimento para a região.

José Ildefonso Sousa Ramos, em 1844, mostrou-se surpreso quanto ao fato de os habitantes do Piauí não aproveitarem as águas de um dos maiores rios do Brasil e enfatizou a necessidade dos investimentos dos transportes e dos meios de comunicação, para o

cachoeiras, inicia na desembocadura do rio das Balsas em Guadalupe, com 100 m de largura, e atinge a foz do rio Poti em Teresina, com 350 m. A bacia do Baixo Parnaíba, não tem de cachoeiras, mas ilhotas e bancos de areia. Possui 411 km de curso, começando com uma largura de 300 m e finda na sua foz com variação de 500 a 600 m de largura. (BASTOS, 1994, p. 423)

desenvolvimento do Piauí. Para ele, os dirigentes públicos deveriam priorizar a navegação do rio Parnaíba, por meio de barcas movidas a remos e a varas, seguindo o exemplo da praticada no rio Itapecuru. (PROVÍNCIA DO PIAUÍ, 1844, p. 42). Deste modo:

Na classe dos melhoramentos materiais devem figurar em primeiro lugar as estradas, pontes e navegação dos rios do interior da Província, isto é, os meios de sua comunicação, que formam a sua necessidade. Pouco importará que seja a Província abundante em seus produtos, se não poder expô-los a venda. (PROVÍNCIA DO PIAUÍ, 1844, p. 42)

A navegação do Parnaíba supramencionado estabeleceria a comunicação entre o Gurgueia e o Oceano Atlântico. Com isso, seriam viabilizadas a exportação e as receitas ao tesouro público, pois no entorno do rio, existiam caminhos de muitas léguas de terras com: “um terreno de mais de 200 léguas de extensão, rico de madeiras, abundante de gados, e fértil [...]”. (PROVÍNCIA DO PIAUÍ, 1844, p. 38) Deste modo, por meio da navegabilidade, seriam solucionados os problemas de comunicação existentes no Piauí. Haveria, além disso, uma elevação do valor dos gêneros produzidos na Província, sobretudo o gado – principal fonte de receita dos cofres provinciais. A lei nº 129 sancionou a navegação do Parnaíba e autorizou o presidente da Província a conceder o seu privilégio exclusivo a qualquer companhia, por um período de 25 anos para estabelecer o efetivo uso das águas. Infelizmente, a referida lei foi inexecutável. A respeito de uma legislação sobre a navegabilidade, José Ildefonso de Sousa Ramos aventa que a mesma deveria ser providente em suas disposições e deixar largas a um regulamento executável.

Através do aproveitamento do rio, os gêneros produzidos pelo Piauí adquiririam o valor que até aquele momento não tinham para a exportação, pois seus preços no mercado não cobriam sequer as despesas de locomoção. Relativamente à pequena agricultura, o algodão poderia ser transportado pelo rio, mas era produzido em pequena quantidade. A sua produção estendeu-se por quase todo o período colonial, foi usado no fabrico de redes, tecidos e roupas para a maior parte da população. Depois da Independência, ocorrida em 1822, foi inserido no comércio, juntamente com o fumo, momento em que passou a fazer parte dos tributos do fisco. (REGO, 2013. p. 70; NUNES, 2007. p. 188)

Zacarias de Góis e Vasconcelos, em 1845, ressaltou a importância da navegabilidade do Rio Parnaíba para o Piauí, haja vista que a mesma seria capaz de mudar a face da Província, visto que traria a riqueza e a prosperidade de que o Piauí tanto necessitava. Não obstante, reconhecia que a Província ainda não tinha recursos suficientes para realizar esse empreendimento. Portanto, uma solução inicial seria o uso de barcas – como as que já haviam

existido –, mas, infelizmente, se arruinaram com a Balaiada, e, ainda, a cobrança de impostos na passagem do rio Parnaíba tanto na margem do Piauí quanto na do Maranhão. Segundo Zacarias de Góis e Vasconcelos, as barcas ofereciam uma passagem menos perigosa do que as canoas para as pessoas que tivessem que atravessar o rio. Além disso, as boiadas vendidas para o Maranhão começavam a dar prejuízos aos seus donos no momento da travessia do Rio Parnaíba. Para ele, não haveria oposições ao pagamento dos pequenos impostos para a travessia do rio.

O Rio Parnaíba banhando toda a parte setentrional da Província, desde os seus limites com Goiás, na comarca de Parnaguá até a cidade de Parnaíba, com um curso navegável de mais de duzentas léguas e confluente como o Gurgueia, o Canindé, que cortando a província em diferentes direções se prestam, o primeiro em todas as estações e o segundo na internada – a uma navegação sumamente proveitosa. (PROVÍNCIA DO PIAUÍ, 1851, p. 33-34). No que tange à navegação do Rio Parnaíba, José Antônio Saraiva aventou que ela era imprescindível e, também, o primeiro passo para o aumento do comércio, da agricultura e da indústria.

Nós já chegamos a esse primeiro período. Nós já temos uma agricultura à margem, que começa a florescer; temos um comércio tutelado, é verdade do Maranhão; porém capaz de emancipar-se d'ele, se forem removidos os embaraços, os obstáculos, que se opõem a seu progresso.

É pois combatendo os obstáculos, que desviam as pequenas forças produtivas da Província de seu curso natural e as leva a alentar o comércio, e a navegação de outra Província, que nós chegaremos a encetar os grandes melhoramentos do Piauí, à navegação do seu rio.

E, falando a linguagem dos fatos, fazendo descer pelo Parnaíba os algodões, os couros, e mais produtos da Província, e não pelo Itapecuru, que nós chegaremos a dar as formas produtivas da Província a direção, que lhe é conveniente. Será isso uma cousa que se possa realizar sem o poderoso auxílio da administração? – Não o creio.

É mister portanto que eu e vós, Senhores, estejamos à margem daquele rio, e não vivamos a dezenas de léguas, n'estes sertões, uma vida estéril para os mais importantes melhoramentos materiais da Província. (PROVÍNCIA DO PIAUÍ, 1851, p. 34-35)

Saraiva entendia que eram incalculáveis as vantagens advindas da exploração do Parnaíba, e essa proposição estava, para ele, intrinsecamente ligada à mudança da capital. Para José Antônio Saraiva, era mais relevante gastar com a navegação do que dispendar proventos improdutivamente com os melhoramentos nas estradas da Bahia e do Maranhão. Posteriormente, encabeçou a transferência da capital, com a justificativa de que ela impulsionaria a navegação. (PIAUHY, 1851, p. 35; NUNES, 2007, p. 131). Fator indispensável para o desenvolvimento piauiense, a navegação do Parnaíba após a

transferência da capital para Teresina, passou a ser mais discutida. Aliás, a localização da nova cidade-capital à beira-rio Parnaíba, mostrou-se um estímulo ao início da navegação a vapor. Esta era uma medida de primeira necessidade para a economia piauiense, a qual lhe traria benefícios.

Contudo, para o desenvolvimento da navegação se fazia necessário o financiamento imperial e provincial, ou de empresários dispostos a investir capitais nessa iniciativa. Isto só seria viável se houvesse mercadorias para ser transportadas até a cidade de Parnaíba, por via fluvial, rota que não se aplicava ao gado e ao algodão. Ainda que houvesse excedente de mercadorias, o mercado interno sofria com o alto preço dos transportes, que na maioria das vezes, superava o preço da mercadoria. Entretanto, o aproveitamento do rio estava dissociado da função econômica que se apresentava como um empecilho para a navegação. Era imprescindível convencer os comerciantes locais para a relevância de seu uso. Em 1851, eles encaminharam um pedido a José Antônio Saraiva, cujos membros eram José Coelho de Miranda, José Francisco de Miranda Osório e um representante da firma inglesa *Andrew Miller & Co*, além de outros, solicitando a reabertura do Canal do Igararaçu, então, obstruído por bancos de areia. A falta desse canal provocou vários prejuízos, como exemplo: da perda de brigues ingleses, dois deles pertencentes ao inglês Andrew Miller, perderam-se. (REGO, 2007, p. 70-71). Os comerciantes parnaibanos ponderavam sobre a relevância do uso das águas do Parnaíba, posto que:

[..] a cidade era entreposto natural da Província, pois tinha um porto fluvial que precisava de ligação com a produção do interior e um porto de mar para escoamento da produção para o restante do Brasil e para o exterior. Os parnaibanos cobravam das autoridades solução para os problemas que atravancavam a chegada e a saída de mercadorias a seus portos. Estavam inclusive dispostos a resolver sozinhos o problema. (REGO, 2007, p. 70-71).

O governo imperial envidou esforços para fomentar a navegação a vapor, o desenvolvimento nacional dependia de um sistema fluvial com efetivo funcionamento. Assim, para a produtividade desse setor, necessitava-se de investimento financeiro, melhoria da navegação dos rios do território nacional e subvenção a empresas de navegação fluvial. Para tanto, estudos eram importantes, com o fito de conhecer os rios, por exemplo, no caso do Parnaíba, pesquisas foram desenvolvidas antes da implantação da navegação a vapor. A título de exemplo, segundo Gercinair Gandara, estão: o ofício n. 5 de 08 de julho de 1853 (relatório sobre o Parnaíba para navegação de barcos a remo e a vapor e exame da Barra do Igarauçu); Ofício de 05 de maio de 1854, enviado ao ministro do Império, sobre o relatório de João

Nunes Campos no rio Parnaíba, da Barra do Igaracu até Teresina, a fim de conhecer a navegabilidade do rio; Ofício de 19 de dezembro de 1855, com análise da boca do Igaracu até as Canárias e até a barra de Amarração. (GANDARA, 2010, p. 149).

O Decreto n. 632, de 18 de setembro de 1856, tinha a finalidade incentivar a navegação a vapor. Houve um contato entre o governo imperial e os presidentes de Província, visconde de Monte Alegre – Ministro do Império, escreveu ao Presidente do Maranhão sobre a incorporação de uma ou mais companhias para assumirem a navegação entre as províncias do Norte.

Os dirigentes públicos empregaram esforços em prol da navegação da Parnaíba, através de medidas variadas. Em fevereiro de 1853, o presidente da Província do Maranhão, executando uma determinação do Ministro da Marinha – visconde de Monte Alegre, de 03 de dezembro de 1852, encaminhou o brigue escuna Andorinha para analisar as barras do rio Parnaíba, e apresentar delas estava apropriada para receber o porto de escala dos vapores da companhia de navegação que se intentava criar.⁶ Neste caso, a localidade aventada pelo Tenente Pedro Tomé de Castro Araújo como adequada para receber o porto foi Amarração – mais próximo de Parnaíba. No ano de 1854, o então presidente da Província, Antônio Francisco Pereira de Carvalho⁷ apresentou sua opinião sobre a navegação, para ele, o rio guardava em si um livro em branco, em que seria escrita a história d’esta província, em relação à sua prosperidade e grandeza futura, e “só o entregará ao 1º vapor, que sulcar as suas águas e subjugar a sua corrente!” O vapor traria a civilização e riqueza e vitalidade para a Província, que destituída de meios de transportes jazia amortecida, sem possibilidades de desenvolver os elementos de sua grandeza. (PROVÍNCIA DO PIAUÍ, 1854, p. 17).

Durante o mandato de João José de Oliveira Junqueira⁸, em 1858, foi criada a Companhia de Navegação do Rio Parnaíba, com o fito de desenvolver serviços contínuos, de navegação entre Teresina e Parnaíba, passando pelos portos intermediários de União e Repartição. João José de Oliveira Junqueira fez uma reunião, na noite de 4 de outubro de 1858, no Palácio do Governo, com alguns dos homens abastados da capital, para tratar da criação da Companhia de Navegação a Vapor do Parnaíba. (CHAVES, 2013, p. 66) Foram recebidas mais de trezentas assinaturas para as ações, que seriam de 100\$000. Mas os

⁶ O Parnaíba se lança no mar através de seis barras ou embocaduras: Igaracu, Velha, do Meio, do Caju, das Canárias e Barra de Tutóia. A barra das Canárias foi preterida – embora fosse a mais funda – porque lá os navios chegavam longe da cidade e as cargas atravessavam légua e meia por terra, e no inverno é quase impraticável. (REGO, 2007, p. 74).

⁷ Presidiu o Piauí de 5 de dezembro de 1853 a 9 de agosto de 1855.

⁸ Presidiu a província do Piauí de 10 de junho de 1857 a 30 de dezembro de 1858.

opositores do governo não foram convidados para o encontro, apesar disso, “Alguns deles eram os pais da ideia, com capacidade financeira e administrativa para cooperarem valiosamente na vitória do empreendimento”. (CHAVES, 2013, p. 66) Então, foi marcada outra reunião, na noite de 6 de outubro, para a qual estavam convidados os homens teresinenses com posses, sem distinção de partido. Todavia, alguns dos nomes, excluídos na primeira reunião, não compareceram à segunda, outros – 2 ou 3 – mandaram fazer sua inscrição, a exemplo de Deolindo Mendes da Silva Moura⁹, que fez a maior inscrição da lista, com 50 ações.¹⁰ Como resultado dessa reunião, ficou estabelecido um plano que tinha como objetivo precípua evitar que a Companhia fosse beneficiada por incorporadores:

1º – que se criassem comissões nos municípios para agenciarem assinaturas; 2º – que devendo ser o fundo da Companhia de 150:000\$000 em (1.500) ações, logo que estejam distribuídas, ou hajam assinaturas para 800 ações se deverá incorporar a Companhia; 3º – que dado este caso se reunirão ao acionistas em assembleia geral para elegerem uma diretoria, e esta cuidar do contrato com a Presidência; 4º – que preliminarmente ficava estatuído ter o assinante de duas ações um voto e nesta razão até dez, não se concedendo mais de dez votos, qualquer que fosse o número de ações tomadas; 5º – que a assembleia geral se constituiria com a terça parte dos votos das ações tomadas. (CHAVES, 2013, p. 67).

O governo imperial já havia expedido a ordem de 15 de setembro de 1858 – a pedido de João José de Oliveira Junqueira - em que se responsabilizou por enviar dois contos de réis mensais para a Companhia.¹¹ João José de Oliveira Junqueira, após ponderar acerca dos estudos sobre o rio, obteve autorização de José Antônio Saraiva – na ocasião Ministro da

⁹ Filho de José Luís da Silva – cirurgião-mor do exército e de Raimunda Ferreira do Nascimento. Nasceu na cidade de Oeiras, em 5 de fevereiro de 1835. Estudou na Escola da Boa Esperança, do padre Marcos de Araújo Costa. Em 1851, foi para Pernambuco, chegou a Olinda a 22 de março daquele ano. Formou-se em Direito, a 3 de dezembro de 1857. No dia seguinte, embarcou para Teresina, onde chegou a 25 de dezembro, às 22:30 da noite. Por decreto de 13 de novembro foi nomeado procurador fiscal da Tesouraria da Fazenda. Foi deputado Provincial por três vezes. Em dezembro de 1863, foi nomeado inspetor da fazenda provincial, pelo vice-presidente da província, Dr. Antônio de Sampaio Almendra. Foi gerente e também diretor da Companhia de Navegação do rio Parnaíba. Casou-se com Maria Henriqueta Viana de Noronha Moura, em 20 de maio de 1861, com quem teve cinco filhos. Faleceu a 22 de outubro de 1872. (CASTELO BRANCO, 2012. p. 151-153)

¹⁰ A primeira diretoria, provisória foi composta por: Tomás de Aquino Osório, Deolindo Mendes da Silva Moura e Simplício Sousa Mendes. A 5 de dezembro, foi marcada uma reunião para tratar da organização dos estatutos da Companhia, que passariam pelo crivo do Governo Imperial. A diretoria provisória fez um projeto de estatutos, que foi discutido por títulos na Assembleia e aceito. Foram também escolhidos os acionistas que iriam administrar os recursos da Companhia. A assembleia foi formada por 211 de 382 votos em 1.001 ações passadas a 101 acionistas, incluindo 22 de Oeiras. Foram eleitos: Cândido Gil Castelo Branco (Presidente), com 114 votos; e os secretários, Deolindo Mendes da Silva Moura (Secretário), com 179 votos e o tenente-coronel José Maurício da Costa Pestana, com 110 votos. Em 8 de maio de 1859 a assembleia geral voltou a se reunir, presidida pelo capitão Lourenço Antônio Marreiros Castelo Branco, e os diretores: cel. José Cândido de Aguiar, major José Araújo da Costa, capitão José Ferreira de Vasconcelos, Simplício de Sousa Mendes e o tenente Firmino Alves dos Santos. Como presidente, foi eleito o major Araújo Costa. No dia 9 de maio foi nomeado o gerente da Companhia o tenente-coronel José Maurício da Costa Pestana. (CHAVES, 2013, p. 66-68)

¹¹ O reconhecimento imperial ao funcionamento da Companhia de Navegação a vapor ocorreu com o decreto 2.974 de 16 de setembro de 1862.

Marinha – e encomendou o vapor Uruçuí, no Rio de Janeiro, nos estaleiros da Ponta da Areia, de propriedade do Conde de Mauá. O vapor custou quarenta e nove contos de réis, o pagamento foi feito com recursos públicos e particulares. João José de Oliveira Junqueira começou os preparativos para receber o vapor Uruçuí, iniciou com a limpeza do rio, para tanto, foi composta uma equipe de homens livres e escravos, sob a supervisão de Diego dos Santos Cardoso. O combustível também foi providenciado, tratava-se de 50 toneladas de carvão. O vapor deveria usar carvão de lenha. Esse deveria vir da Inglaterra. A empresa responsável pela importação foi uma firma de Liverpool (Inglaterra), a *Singlehurst Nicholson & Cia.*, com sede em Parnaíba, do proprietário Paul Robert Singlehurst.

A 9 de novembro de 1858, o vapor Uruçuí partiu do Rio de Janeiro – sob os olhos do ministro da Marinha, senadores, deputados e pessoas ilustres da capital do Império, para o Piauí, comandado pelo Tenente da Armada, Álvaro Augusto de Carvalho. O vapor chegou ao porto de Amarração e atracou em Parnaíba em 31 de março de 1859, onde ficou até 7 de abril, quando partiu para Teresina, fundeou em vários portos antes de chegar à capital: ilha de São Paulo, Pintadas, Malhada Alta, Barra da Corvina, Repartição, Curralinho e União, de onde saiu para Teresina, às 6h da manhã de 19 de abril e chegou à capital, às 15h.¹² De acordo com Monsenhor Chaves: “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”. (CHAVES, 2013, p. 68). O Uruçuí inaugurou a navegação a vapor no Piauí, “para tantos um sonho irrealizável”. A população teresinense ficou em festa para receber o vapor. Com longos silvos e penetrando lentamente as águas do rio e deixando para trás uma esteira de brancas espumas, o Uruçuí chegava a Teresina e, majestosamente, ancorava em frente à Praça da Constituição.¹³ Quanto ao seu potencial de carga: 80 toneladas, já a tripulação: 23 pessoas, respectivamente 1 comandante, 1 contramestre, 1 prático, 1 escrivão, 1

¹² Segundo Nunes, a viagem pelo litoral não foi tranquila e o Uruçuí esteve prestes a perder-se. Logo após sair do Rio de Janeiro, fundeou-se na enseada de Búzios no dia 10 de novembro, onde alcançou Macaé. Em seguida, fundeou na Ilha de Santana, Itapemirim, Guarapori e depois Vitória, onde chegou às 14h e 30 min do dia 19/11. De onde partiu para Caravelas, Morro de São Paulo, e em Salvador às 2h da manhã de 26 de dezembro, onde sob as ordens do presidente da Província da Bahia, foi rebocado pelo vapor Itajaí. A 12/02/1859, partiu para Pernambuco, onde ficou até 20/03. Chegou à Paraíba a 21/03, no dia 22/03 em Rio Grande, 24/03 Ceará, 28/03 em Jericocoara, chegou a Amarração às 16h. (NUNES, 2007, p. 145 e 146; GANDARA, 2010, p. 157; CHAVES, 2013, p. 69)

¹³ De acordo com Monsenhor Chaves: “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”. (CHAVES, 2013, p. 68)

despenseiro, 2 moços de câmara, 4 moços de convés, 4 marinheiros, 1 cozinheiro, 1 primeiro maquinista, 1 segundo maquinista, 3 foguistas e 2 carvoeiros. (APEPI, 1865)

Não há como descrever o frenesi que se apoderou de toda a cidade. Os sinos do Amparo batiam a rebate, foguetes estouravam por todos os lados e uma imensa mole humana corria pressurosa para o rio, descendo por toas as ruas. Até os aleijados e doentes, carregados em redes por escravos, demandavam o rio, apressados para verem de perto aquilo que mais lhes parecia um sonho. De fato, para muitos espectadores aquele gigante de ferro, daquele tamanho, boiando n'água, constituíam enigma insolúvel. Era preciso ver para crer.

Não houve mais como conter a multidão. O entusiasmo apossou-se do povo, e a noite entrou sulcada de passeatas, batuques, sambas, cachaçadas e comentários de rodinhas de famílias, que se prolongaram por toda a madrugada.

E era plenamente justificável toda aquela alegria. O povo sabe sentir nas grandes horas e sabe vivê-las. Aquele barco determinaria uma sensível mudança na vida da cidade, nos hábitos da população, na própria economia da Província. Dali em diante muita coisa se faria de modo diferente. (CHAVES, 2013, p. 69)

O Uruçuí foi anexado à companhia em 15 de maio de 1859, através de um contrato entre a Província e a companhia, de acordo com o qual seriam repassados anualmente quarenta e oito contos de réis aos cofres públicos. Além disso, a Companhia assumiu a obra de desobstrução de certas partes do rio, da construção de escritórios e armazéns, da montagem de uma fundição, uma oficina de marcenaria, compra de máquinas para serraria e tornos. (NUNES, 2007, p. 180).

No dia 11 de junho 1862, o vapor Uruçuí saiu, pela primeira vez, para Amarante, antigo porto de São Gonçalo. Levava a bordo o engenheiro José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, incumbido de estudar, embora perfunctoriamente, o estado do rio, sua profundidade, obstáculos, cachoeiras e apresentar um relatório das suas observações, bem como da viagem, proveitos ou prejuízos desta. A viagem teve bons resultados e ocorreu em menos de três dias. Reunindo-se a assembleia geral dos acionistas, em 31 de julho de 1862, o presidente Dr. Fernandes Moreira fez-lhes sentir a impossibilidade de serem cumpridas, pela presidência, as condições a que se obrigara, pelo contrato de 22 de setembro de 1859. Apesar de ter sido reduzida a 2.000\$ a subvenção mensal de 3.000\$000 durante os dois anos que findavam; exatamente, no mês de julho, a província não pudera honrar seus compromissos, senão emitindo apólices no valor de 20.000\$000, no preço do vapor Uruçuí. Não obstante, isto ficava ainda a dever a quantia de 12.000\$000, importância de subvenções recebidos e não pagas. (FREITAS, 1988, p. 190-191)

O Uruçuí teve papel importante na navegação do Parnaíba, destaca-se que por um período de nove anos ininterruptos, navegou de norte a sul, com atividades de transporte de passageiros, reboque de barcas cheias de mercadorias até os portos de escala, infelizmente, em 1867, o vapor naufragou na Coroa da Aurora. Houve transtornos para a navegação do referido vapor no Rio Parnaíba, visto que ele não foi planejado para a situação existente no rio, pois “além de ser muito comprido e calar mais água do que conviria, não tinha o eixo partido e não podia dar com facilidade as voltas do rio”. (FREITAS, 1988, p. 189)

Os discursos em torno do desenvolvimento da navegação como vetor de prosperidade para o Piauí são recorrentes nos documentos pesquisados, isso pode ser visualizado, dentre vários exemplos, no relatório governamental de 1860. 6Naquele momento, o presidente da Província Diogo Velho de Albuquerque¹⁴, mencionava que o progresso da Província e de Teresina dependiam da navegação a vapor, esta deveria ser auxiliada pelos cofres provincial e geral, o presidente enfatizava ainda que a Companhia de Navegação encontrava-se em “lisonjeiro aspecto e promete duração”. (FREITAS, 1988)

MESES.	Dia de entrada.	Quantidade de toneladas.	Nome.	Nacionalidade.	Nome do capitão.	Nome do porto.	Dia de saída.	Toneladas.	Quantidade de passageiros.	Quantidade de carga.	Carregamento.
Fevereiro.	3	3	Parache	Brasileiro	Maria	Maranhão	5	5	4	115	Maranhão
"	6	6	Hyate	Americano	R. B. Sumner	Cayenna	15	11	0	155	Salom
"	12	12	Vapor	Brasileiro	Camossim	Maranhão	2	28	2	150	Maranhão
"	13	13	Hyate	"	Novas	"	5	5	0	153	"
"	15	15	"	"	Rosa	"	5	5	2	120	"
"	15	15	Vapor	Americano	Young, Amer. ^o	Cayenna	13	10	0	152	Newport
"	25	25	Vapor	Brasileiro	Camossim	Ceará	2	26	2	150	Maranhão
Março.	8	8	Hyate	Americano	R. B. Sumner	Cayenna	15	10	0	155	Salom
"	10	10	Parache	Brasileiro	Maria	Maranhão	3	2	5	155	Maranhão
"	14	14	Vapor	"	Camossim	"	2	25	2	150	"
"	17	17	Hyate	"	Rosa	"	5	9	0	120	"
"	20	20	"	"	Novas	"	12	11	0	153	"
"	22	22	Vapor	"	Camossim	Cayenna	3	26	2	150	"
"	22	22	Vapor	Inglez	Throssina	Ceará	34	13	0	255	Liverpool
"	24	24	Hyate	Americano	Young, Amer. ^o	Cayenna	11	10	0	152	Newport
Abri.	11	11	Vapor	Brasileiro	Camossim	Maranhão	1	26	2	150	Maranhão
"	12	12	Parache	"	Maria	"	5	5	5	115	"
"	13	13	Vapor	"	Voador	Acaraçá	8	4	0	15	Paracourá
"	17	17	Hyate	"	Novas	Cayenna	15	11	0	155	Maranhão
"	17	17	Vapor	Americano	R. B. Sumner	Ceará	19	0	0	155	Salom
"	17	17	Vapor	Brasileiro	Camossim	Maranhão	3	26	2	150	Maranhão
"	22	22	Hyate	"	Urussuhy	"	8	20	0	80	Eberesina
Maio.	6	6	Hyate	"	Rosa	"	5	19	2	150	Maranhão
"	6	6	Vapor	Americano	Young, Amer. ^o	Cayenna	15	10	0	152	Newport
"	12	12	Vapor	Brasileiro	Camossim	Maranhão	2	26	2	150	Maranhão

Figura 1: Mapa das embarcações mercantes nacionais e estrangeiras, entradas no porto de Teresina de fevereiro a maio de 1864. Fonte: PROVÍNCIA DO PIAUÍ. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Piauí na sessão extraordinária de 1864 pelo 2º Vice-presidente o Dr. Antônio de Sampaio Almendra.** Teresina: Tipografia Progressista, 1864.

Na década de 1860, a conjunção da companhia de navegação apresentou melhores condição de funcionamento, com o crescimento da quantidade de embarcações. Além de navios em circulação, foram adquiridas duas barcas de ferro com capacidade de 80 toneladas de carga. (APEPI, 1866) Salienta-se ainda em 1865, a aquisição do vapor Conselheiro

¹⁴ Governou a província do Piauí de 5 de novembro de 1859 a 16 de maio de 1860 (vice-presidente).

Paranaguá, o qual adentrou na barra de Amarração em 29 de janeiro de 1865.¹⁵ O objetivo de sua compra foi suprir as necessidades do transporte de mercadorias. Em 1868, o terceiro vapor, feito com dimensões mais adequadas às condições de navegação do rio Parnaíba do que os demais da companhia. Tal navio tinha força suficiente para rebocar duas barcas. A sua encomenda ocorreu por intermédio dos negociantes Laurindo de Oliveira & Cia do Maranhão. O preço era 2.900 libras esterlinas e já tinha sido pago 1:300 libras.¹⁶ Suas peças foram importadas da Inglaterra, a sua montagem ficou a cargo do engenheiro João Robertson. A primeira viagem de experiência foi feita em 24 de janeiro de 1869 em que as máquinas funcionaram regularmente durante uma hora, percorreram-se cerca de duas léguas distante da capital.¹⁷

Em 1867, o presidente da Província Adelino de Luna Freire¹⁸ encarregou David Moreira Caldas¹⁹ de fazer uma viagem de estudo pelo rio Parnaíba, em que foi desenvolvido o Relatório de viagem feito de Teresina até a cidade de Parnaíba, inclusive todo o seu delta. Para ampliar a navegação do Rio Parnaíba, em 1868, o presidente da Província Augusto Olímpio Gomes de Castro²⁰ incumbiu o engenheiro alemão Gustavo Luiz Guilherme Dodt, a serviço do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, de elaborar a planta do Rio Parnaíba de sua cabeceira até a foz. Augusto Olímpio Gomes de Castro esclareceu que tinha a intenção de estender a navegação a vapor até onde o rio fosse navegável: “com este intuito ordenei o levantamento da carta do Parnaíba, incumbindo este ao hábil e laborioso engenheiro Dr. Gustavo Luiz Guilherme Dodt, que estou certo, o desempenhará com a sua reconhecida proficiência”.²¹ A navegabilidade no Parnaíba era irregular e apenas certos pontos de curso

¹⁵ Sua força era de 40 cavalos, calava 3 2/8 palmos. Tinha marcha de 12 milhas, rio abaixo, e 8, rio acima, por hora, com uma lotação de 98 toneladas; seu comprimento 95 pés, sobre 23 largura e 5 de pontal. (FREITAS, 1988, p. 221)

¹⁶ A força do Piauí era de 30 cavalos, calava 3 palmos d'água. Tinha uma macha de 60 milhas por hora, rio abaixo e 6, rio acima; sua lotação era de 98 toneladas, com 95 pés de comprimento, 23 de largura e 5 de pontal. (FREITAS, 1988, p. 214-221)

¹⁷ FREITAS, 1988, p. 220.

¹⁸ Presidiu a província do Piauí de 5 de outubro de 1866 a 5 de novembro de 1867.

¹⁹ Nasceu a 22 de maio de 1836, na vila de Barras. Filho do Capitão Manuel Joaquim da Costa Caldas e Manuela Francisca Caldas. Foi professor de Geografia e História no Liceu Piauiense, em fins da década de 1860 e início da década de 1870. Foi deputado provincial pelo Partido Liberal (1868-1869). Poeta e jornalista. Atuou em jornais como: **A Imprensa, O Amigo do Povo, Oitenta e Nove, O Papiro e Ferro em Braza**, entre as décadas de 1860 e 1870. (CHAVES, 2013, p. 469-472; ARAÚJO, UFPI/PPGHB, 2013, p. 13)

²⁰ Presidiu a província do Piauí de 28 de agosto de 1868 a 3 de abril de 1869.

²¹ Do estudo de Gustavo Dodt resultou um relatório no ano de 1871, em que o engenheiro determinou e descreveu as nascentes do rio, para ele, o “rio Parnahyba nasce de dous olhos d'água ao pé da serra da Tabatinga, que também é denominada às vezes Tungatinga ou Mangabeira. Compete com mais exactidão à chapada que forma a continuação daquela serra ao poente das cabeceiras do Riosinho, que é um confluente do Parnahybinha, como este do Parnahyba. Nas cabeceiras de uma destas baixas, bem ao pé do talhado da terra, em terreno enxuto, coberto em parte do pedregulho e das pedras soltas, com um mato rasteiro e muito trançado (carrasco) nasce o Parnahyba de dous olhos d'água”. (FREITAS, 1988, p. 220)

tinham uma navegação estável, nos demais, era mister fazer a limpeza ou conservação, em certas partes, obras de desobstrução, que exigiam gastos mais elevados.²² Sobre esses dissabores, vale frisar:

Os vapores nunca podem fazer a viagem entre esta capital e a cidade de Parnaíba seguindo na ida e na volta pelo mesmo canal. Sempre encontram em muitos lugares, onde acharam na descida um canal fundo, na subida águas tão baixas que não podem mais passar; felizes ainda se já se tem aberto um novo canal em outro lugar, por onde podem romper: muitíssimas vezes, porém, são eles, como também as outras embarcações, obrigados a passar estes baixos arrastados por meio de correntes, âncoras e guinchos, pois partes extensas do rio, onde suas águas se espriam, ficam tão secas que não se encontram mais do que 0,2m a 0,4m (1 a 2 palmos) de profundidade. (DODT, 1871, p. 70)

Para efetivar a navegabilidade do Rio Parnaíba, era imprescindível:

[...] regularizar o rio ou dar-lhe regime fixo, isto é, pô-lo em estado de permanência tal, que as suas margens nunca sofram a ação erosiva da água e o seu leito tenha sempre uma profundidade suficiente para a navegação. O rio, de maio a outubro, apresenta-se com pouca água em inúmeros trechos de seu leito de cascalho e pedra, de perigoso arriscar. (MIRANDA, 1938. p. 64).

Durante o período chuvoso, o rio Parnaíba tinha um acentuado aumento no curso das águas e na velocidade. No ano de 1871, o então presidente da Província, Manoel do Rego Barros Souza Leão assinalava que esse fator contribuía para a obstrução do “seu leito, e este fato, repetindo-se anualmente, tornará muito difícil, senão impossível, a desobstrução do rio”. (FREITAS, 1988, p. 223). Esses dissabores para a efetivação da navegabilidade do Parnaíba foram solucionados, na medida em que o rio tornou-se o centro das discussões, com isso:

Seu leito foi desobstruído, coroas foram removidas e questão do canal do Igararaçu superada. O primeiro prático para o Porto de Amarração foi nomeado em 1854, e, para facilitar suas atividades, foram adquiridas catraias e escaleres. A Capitania do Porto foi estabelecida em 1855. As medidas oficiais tomadas para disciplinar e desenvolver a navegação surtiram efeito. O rio estava, assim, apto à navegação. (REGO, 2007, p. 75)

No ano de 1870, Manuel José Espíndola Júnior²³, esclareceu que a Companhia de Navegação colocou a província em fácil comunicação com o litoral e, além disso, oferecia

²² Na parte entre a Chapada das Mangabeiras e Santa Filomena, a navegação é inviável em virtude das cachoeiras. No trecho de Santa Filomena até Uruçuí havia a possibilidade de tráfego para embarcações de até 0,70 m de calado, enfrentando os empecilhos decorrentes da estiagem e das corredeiras. De Floriano ao início do Delta, em uma extensão de aproximadamente 750 km, com condições de navegabilidade, com embarcações de calado máximo de 1,50m. (REGO, 2007, p. 72)

²³ Governou o Piauí de 5 de maio de 1870 a 25 de dezembro de 1870 (Vice-presidente).

vantagens para o Piauí como o desenvolvimento comercial e, conseqüentemente, a civilização e o progresso para a província. Nesse sentido, observa-se que a navegação a vapor começava a trazer resultados positivos para a província. Ressalta-se ainda que a navegação atraiu também novos moradores para Teresina, visto que havia oportunidades de trabalho em atividades de conserto de navios e embarcações, nos escritórios comerciais e de navegação. Através da obra de memória familiar *Rua da Glória 1*, de Carlos Augusto de Figueiredo Monteiro (2015, p. 47). é possível ter-se uma representação da vinda de famílias, como os Monteiro e os Sousa, as quais estiveram empenhadas nas funções da navegação, bem como sua inserção na dinâmica de funcionamento da cidade-capital nascente. (MONTEIRO, 2015, p. 327) Não obstante as dificuldades, a navegação a vapor deveria ser incentivada, para que pudesse produzir no decorrer dos anos resultados positivos. A sua importância calcula-se pelos rendimentos da alfândega da Parnaíba, que sendo há quatro anos de 120.658\$826, subiram no exercício passado a 267.450\$138. (FREITAS 1988, p. 221)

Em 1871, o presidente da Província, Manuel Sousa Leão²⁴, esclareceu que a navegação do Rio Parnaíba era feita sem maiores dificuldades, desde as cabeceiras até a barra das Canárias, desde a Parnaíba até a Barra do Canindé (600 Km), e, ainda, até a barra do Parnaíba (1.263 Km), os vapores iam até a Manga. Pelo rio, eram transportadas as mercadorias, uma veia de desenvolvimento piauiense. Entretanto, segundo Manuel Souza Leão, era “de lastimar que, até o presente, não se tenha procurado facilitar a sua navegação, como tive ocasião de avaliar pessoalmente, vindo da Parnaíba até esta capital”. (FREITAS 1988, p. 223) Ele apresentou ainda a situação da Companhia de Navegação naquele ano:

[...] possui atualmente dois vapores, o ‘Conselheiro Paranaguá’ e o ‘Piauí’, empregados na navegação mensal até o porto da Parnaíba e de S. Gonçalo e duas vezes no ano até o da Manga. A viagem de ida e volta a Parnaíba tem lugar duas por vezes por mês, a 12 e 22, e é feita em 15 dias, tocando nos portos da União e Repartição (Maranhão), além de outros de menor importância para onde por ventura hajam mercadorias. A viagem de ida e volta é em 3 dias”. (FREITAS 1988, p. 223)

Posteriormente, em 1882, foi comprado o vapor Conselheiro Junqueira, o qual partiu de Teresina para Santa Filomena, em uma viagem de 32 dias. Outros vapores viriam posteriormente, a exemplo do Piauí, além das barcas Igaracu, Poti e Esperança. Com o desenvolvimento da navegação a vapor, ao fim do século XIX, as cidades de Teresina e Parnaíba se firmaram “como os principais entrepostos comerciais do Piauí, começando a

²⁴ Presidiu a província do Piauí de 25 de dezembro de 1870 a 27 de fevereiro de 1872.

retirar o Piauí, da dependência maranhense através da então próspera Caxias”. (TAJRA; TAJRA FILHO, 1995, p. 138).

Naquele momento, tentou-se fundar outro órgão de navegação, a Companhia de Vapores do Alto Parnaíba. “Dois vapores foram encomendados na Inglaterra: o Amarante e o Santo Estevão. Contudo, pela falta de informações técnicas adequadas, a Companhia fracassou”. (REGO, 2007, p. 79-80). Manoel Sousa Leão considerava excessivas as despesas da Companhia de Navegação, haja vista que o quadro de funcionários era superior às reais necessidades do serviço do estabelecimento, nem todas eram profícuas:

[...] havendo um pessoal excessivo em relação às necessidades do serviço. Convém, pois, que procure esta acabar com as despesas supérfluas, empregando os seus lucros na aquisição de novos meios de transporte, porque quanto mais vapores tiver, maiores serão os seus lucros, fazendo deste modo, um benefício, não tem poupado sacrifícios para dar-lhe a subvenção anual de 36.000\$000. (FREITAS, 1988, p. 224)

Em 1872, o periódico *A Pátria* apontava a necessidade de os governantes darem atenção à Companhia de Navegação do Parnaíba, pois aponta que sua administração atendia a interesses particulares:

[...] cuja subvenção anual é de oitenta e quatro contos de réis, só tem servido para uma facção política acomodar seus correligionários, com grave prejuízo para a província, que tem um número tão pequeno de ações, e para os acionistas em geral. Enquanto a Companhia de vapores continuar a ser dirigida com tem sido até agora, é não *laver les houtes* praticadas por aqueles que deviam zelar os seus interesses, o comércio gerará sob o peso do mais ingrato nepotismo. (*A Pátria*, 1872, p. 1) (Grifo do autor)

Gercinair Gandara aventa que até a metade do século XX, a economia piauiense teve nas águas desse rio o elo entre Teresina e Parnaíba e outras cidades, bem como a criação de cidades-beira tanto no Piauí quanto no Maranhão, as não devem ser identificadas apenas como base econômica, uma vez que as mesmas são principalmente resultados sociais desses influxos. (GANDARA, 2010, p. 210). De modo que, “Os navios a vapor passaram a percorrer assiduamente o rio, integrando comercialmente as cidades do seu vale à cidade de Parnaíba, e esta aos portos brasileiros e do Exterior”. (REGO, 2007, p. 74) Houve um maior tráfego de pessoas e a interpenetração de novas ideias e de novos hábitos, oriundos da costa brasileira, da Europa e dos Estados Unidos os quais foram apropriados pelos habitantes das cidades piauienses. Com isso, havia ganhos para o “comércio, as artes e os costumes dos habitantes, pelo atrito constante da civilização”. (FREITAS, 1988, p. 185).

A partir de 1860, a cidade de Parnaíba tornou-se polo de atividades comerciais com o exterior “o 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 do contato com o resto do mundo”. (MENDES, 2003, p. 73) Isto se deveu ao empenho dos líderes empresariais da cidade. Além disso, a partir dessas relações comerciais, havia maiores possibilidades de contato com o restante do território nacional e com a Europa. O Relatório do Inspetor da Alfândega de Parnaíba, no ano de 1866, explicita a situação do comércio parnaibano:

[...] 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 são exportados em diminuta escala por cabotagem e se dirigem às praças do Maranhão, e Ceará, já por conta de negociantes desta cidade, ou pela maior do comércio daquelas praças. (APEPI, 1866)

A transferência da capital e a navegação a vapor do Parnaíba desencadearam o crescimento da “população beiradeira”. Pois, “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) Algumas cidades-beira, surgidas às margens piauienses do Rio Parnaíba são: Palmeirais, Amarante, Floriano, União, Buriti dos Lopes, Miguel Alves, Matias Olímpio, Guadalupe e nas margens maranhenses: Timon, São Francisco do Maranhão e Barão de Grajaú. Elas podem ser percebidas e ditas como espaços urbanos que tiveram sua dinâmica histórica intrinsecamente ligada à navegação do Parnaíba. Deste modo, os núcleos urbanos à beira-rio não devem ser pensados somente sob a ótica econômica, pois, são, primeiramente, resultado social. Eles trazem em si o resultado de uma região, com elementos culturais e sociais. (GANDARA, 2010, p. 210-268)

A despeito disso, para que o processo de reestruturação econômica tivesse êxito e a nova via fluvial se tornasse economicamente viável, era mister que as áreas produtivas da Província respondessem positivamente e aumentassem de forma significativa a atividade econômica. Em resposta a tais anseios, a produção de algodão alcançou, nos anos 70 do século XIX, números animadores. Contudo, somente com a produção extrativista do final do século XIX em diante, o projeto de José Antônio Saraiva mostrou-se verdadeiramente viável e vitorioso.

Considerações finais

A proposta deste trabalho foi mostrar a notoriedade do rio Parnaíba para o desenvolvimento piauiense e sua importância, enquanto elemento natural capaz de influenciar as relações socioeconômicas e políticas da região. A navegação a vapor mostrou-se desde os tempos coloniais uma alternativa importante para viabilizar o comércio e diminuir as distâncias e relações do Piauí com o território brasileiro e internacional. Tal asserção viabilizou-se nos anos seguintes à mudança da capital piauiense para Teresina, um projeto associado ao aproveitamento das águas do rio Parnaíba, conseqüentemente, maior desenvolvimento urbano e financeiro para a província. Através da via aquática, na segunda metade do Oitocentos grande parte das propostas discutidas desde o Período Colonial tornaram-se, de fato, exequíveis com os vapores que cruzavam as águas do “velho monge” com o transporte de pessoas e mercadorias variadas. Esse cenário corporificou o êxito do beneficiamento aquático, com as cidades beiradeiras e o impulso, não apenas econômico, mas também social da navegação a vapor associada ainda ao crescimento extrativista no fim do Oitocentos.

Referências:

Fontes:

COMÉRCIO e navegação. **A Pátria**. Teresina, ano 2, n. 100, 11 maio 1872.

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 26 de janeiro de 1865 – APEPI.

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 03 de dezembro de 1866 – APEPI.

DODT, Gustavo. 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).

PROVÍNCIA DO PIAUÍ. **Fala com que o Ex.^{mo} Sr. Presidente da Província do Piauí Dr. José Ildelfonso de Sousa Ramos a Assembleia Legislativa Provincial no dia 7 de julho de 1844**. Oeiras: Tipografia Provincial, 1844.

PROVÍNCIA DO PIAUÍ. **Fala que o Presidente da Província do Piauí Dr. José Antônio Saraiva dirigiu a Assembleia Legislativa Provincial no ato de abertura de sua sessão ordinária em 3 de julho de 1851**. Oeiras: Tipografia Saquarema, 1851.

PROVÍNCIA DO PIAUÍ. **Falla com que o Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Presidente da Província do Piauí Dr. Antônio Francisco Pereira de Carvalho abriu a Sessão Ordinária da Assembleia Legislativa Provincial no dia 1º de julho de 1854.** Maranhão: Tipografia do Observador, 1854.

RELATÓRIO de 15 de março de 1866 do Inspetor de Alfândega de Parnaíba – APEPI.

Bibliografia:

ARAÚJO, Vinícius Leão. **História e imprensa:** a cultura política em jornais piauienses de 1868 a 1875. Dissertação – Mestrado em História do Brasil. Teresina: UFPI/PPGHB, 2013.

BASTOS, Cláudio de Albuquerque. **Dicionário Histórico e Geográfico do Estado do Piauí.** Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1994.

CAPILÉ, B. R. Rios urbanos e suas adversidades: repensando maneiras de ver as cidades. *Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña (HALAC)*, v. 5, p. 81-95, 2015.

CASTELO BRANCO, Miguel de S. Borges Leal. **Apontamentos biográficos:** de alguns piauienses ilustres e de outras pessoas notáveis que ocuparam cargos importantes na província do Piauí. 2. ed. Teresina/Brasília: APL/Senado Federal, 2012.

CHAVES, Joaquim Raimundo Ferreira. **Teresina:** subsídios para a história do Piauí. Teresina: FCMC, 2013.

FREITAS, Clodoaldo. **Histórias de Teresina.** Teresina: FCMC, 1988.

FREYRE, Gilberto. **Nordeste.** 4. ed. São Paulo: Editora José Olímpio, 1967.

GANDARA, Gercinair Silvério. **Rio Parnaíba...cidades-beira (1850-1950).** Teresina: EDUFPI, 2010.

HIDROVIA do Parnaíba. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/aquaviario/old/hidrovia-do-parnaiba>. Acesso em: 20 nov. 2022.

MENDES, Felipe. **Economia e desenvolvimento do Piauí.** Teresina: FCMC, 2003.

MIRANDA, Agenor Augusto de. **Estudos Piauienses.** São Paulo: Nacional, 1938.

MONTEIRO, Carlos Augusto de Figueiredo. **Rua da Glória:** rumo à cidade nascente (1850-1896). v. 1. Teresina: EDUFPI, 2015.

NUNES, Maria Célis Portella; ABREU, Irlane Gonçalves de. Vilas e Cidades. In: SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro (org.). **Piauí:** formação, desenvolvimento e perspectivas. Teresina: FUNDAPI, 1995.

NUNES, Odilon. **Súmula da História do Piauí.** Teresina: Cultura, 1963.

NUNES, Odilon. **Economia e Finanças: Piauí Colonial**. Teresina: COMEPI, [1972].

NUNES, Odilon. **Pesquisas para a História do Piauí**. v. 1. 3. ed. Teresina: FUNDAPI/FCMC, 2007.

NUNES, Odilon. **Pesquisas para a História do Piauí**. v. 4. 3. ed. Teresina: FUNDAPI/FCMC, 2007.

REGO, Junia Motta Antonaccio Napoleão do. **Dos sertões aos mares: história do comércio e dos comerciantes de Parnaíba – Piauí**. Teresina: EDUFPI, 2013.

SANTANA, R. N. Monteiro de. **Perspectiva Histórica do Piauí**. Teresina: Cultura, 1965.

TAJRA, Jesus Elias & TAJRA FILHO, Jesus Elias. O comércio e a Indústria no Piauí. In: SANTANA, R. N. Monteiro de (org.). **Piauí: formação, desenvolvimento, perspectivas**. Teresina: FUNDAPI, 1995.

WORSTER, Donald. Para Fazer História Ambiental. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro: FGV, 4 (8): 198-215, 1991.

Enviado: 08 de janeiro de 2023

Aprovado: 15 de agosto de 2023