



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
DOUTORADO**



**Djalma José Nunes Filho**

**A CIDADE E O RIO: A NAVEGAÇÃO FLUVIAL E O EXTRATIVISMO VEGETAL NA  
ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO DE FLORIANO-PI  
(1890 – 1950)**

**Belo Horizonte - MG  
2013**

**Djalma José Nunes Filho**

**A CIDADE E O RIO: A NAVEGAÇÃO FLUVIAL E O EXTRATIVISMO VEGETAL NA  
FORMAÇÃO DO ESPAÇO DE FLORIANO-PI  
(1890 -1950)**

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial para à obtenção do título de Doutor em Geografia.

Área de Concentração: Organização do Espaço.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Heloísa Soares de Moura Costa.



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA



## FOLHA DE APROVAÇÃO

**A CIDADE E O RIO: A NAVEGAÇÃO FLUVIAL E O EXTRATIVISMO VEGETAL NA ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO DE FLORIANO - PI (1890 - 1950)**

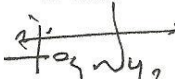
**DJALMA JOSE NUNES FILHO**

Tese submetida à Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em GEOGRAFIA, como requisito para obtenção do grau de Doutor em GEOGRAFIA, área de concentração ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO.

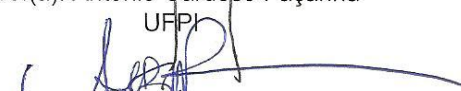
Aprovada em 28 de agosto de 2013, pela banca constituída pelos membros:



Prof(a). Heloisa Soares de Moura Costa - Orientador  
UFMG



Prof(a). Antonio Cardoso Façanha  
UFPI



Prof(a). André Velloso Batista Ferreira  
UFMG



Prof(a). Weber Soares  
UFMG



Prof(a). Angela Maria da Silva Gomes  
UNI-BH

Belo Horizonte, 28 de agosto de 2013.

*Dedico esta tese à memória dos meus pais:  
Djalma José Nunes e Solimar de Carvalho  
Nunes. À minha esposa Fátima, companheira  
de todos os momentos. Aos meus filhos:  
Daniel, Débora, Diego e Danielle. E às  
minhas netas: Maria Victória, Maria Eduarda  
e Maria Valentina*

## AGRADECIMENTOS

Os agradecimentos, embora sejam opcionais, considero-os muito importantes, pois é o momento em que estamos conquistando em nossa vida acadêmica uma etapa por demais significativa, o nosso Doutorado. Portanto é momento especial para agradecermos às pessoas que contribuíram para que ele acontecesse. Lembramo-nos das dificuldades, dos caminhos difíceis e das dúvidas que passamos ao longo de quatro anos até chegarmos à finalização da nossa tese. Lembranças dos momentos que tive que afastar-me um pouco do convívio da família e dos amigos para ler e estudar os muitos livros e textos que deram o embasamento necessário à minha pesquisa. Porém, foi com satisfação redobrada que finalmente cheguei ao fim do meu trabalho, podendo na formulação destes agradecimentos enumerar, com grande satisfação, as pessoas e instituições que me foram caras e fundamentais para a conclusão deste trabalho.

- À Prof<sup>a</sup> Dra. Heloísa Soares de Moura Costa, a quem devo meu maior agradecimento pela orientação segura, competente e atenciosa que sempre me dedicou ao longo deste percurso. Obrigado por cada encaminhamento, por direcionar os caminhos a serem trilhados para que chegássemos ao nosso objetivo.

- Aos professores membros da banca examinadora: Prof. Dr. Antônio Cardoso Façanha, Prof. Dr. Andre Velloso Batista Ferreira, Prof. Dr. Weber Soares, Prof<sup>a</sup> Dra. Ângela Maria da Silva Gomes, pela leitura atenta, comentários precisos e sugestões significativas que contribuíram no aprimoramento deste trabalho.

- Ao professor Prof. Dr. José Luis Lopes de Araújo, nosso coordenador na UFPI. Sempre amigo, conselheiro, e atencioso. Nunca se negou a resolver qualquer problema referente ao nosso doutorado. Minhas deferências.

- Aos professores do IGC, que tive o privilégio de tê-los como mestres, pela sua contribuição intelectual no embasamento do nosso trabalho: Prof. Dr. Ralfo Matos, Prof. Dr. Geraldo Magela Costa, Prof. Dr. Sérgio Martins e Prof<sup>a</sup>. Dra. Marly Nogueira.

- Ao Colégio Técnico de Floriano (CTF), escola onde tenho o prazer de trabalhar como professor e, onde sempre encontrei apoio e incentivo para minha ascensão intelectual.

- Aos amigos professores: Prof. Nelson Júnior, Prof<sup>a</sup>. Luzia Borges, Prof<sup>a</sup>. Luciene Rocha e Prof<sup>a</sup>. Isabel Monteiro que direta ou indiretamente foram fundamentais para que eu finalizasse este trabalho. Muito obrigado!

- Aos colegas amigos e amigas da turma do doutorado: Aderson Reis, amigo dileto e sempre prestativo. Mota Júnior, que infelizmente não chegou a concluir seu grande sonho, pois partiu para uma outra dimensão deixando muitas saudades. Wilson, amigo fraternal a quem devo

muita atenção e gentileza. Nícia Formiga, sempre muito atenciosa e amiga. Maria Majaci, nosso ponto de referência quando nos lembrávamos de nossas famílias. Bartira, a mais jovem integrante do grupo, sempre pronta a ajudar os colegas no que fosse possível. Iracilde Moura Fé, experiente e competente, sempre compartilhando seus vastos conhecimentos com os colegas.

- À professora Teresa Cristina Ferreira da Silva, o meu agradecimento especial. Sua inestimável e valiosa ajuda, tornou possível a conclusão deste trabalho. Pela sua generosidade intelectual, você foi o elo que faltava para a finalização da minha tese.

- Aos os meus irmãos: Zalina, Fátima, Zulma, Cintia e Marcelo (*in memoriam*). Divido com vocês as láureas de ter conquistado meu Doutorado.

- À UFPI, UFMG e CAPES, instituições que deram todo o apoio para a realização deste DINTER.

- Ao Diplomata Igor de Carvalho Sobral, pela sua gentileza e contribuição com seus conhecimentos de língua estrangeira.

- A todas as pessoas que, direta ou indiretamente contribuíram para a concretização desta tese de doutorado. Meu muito obrigado!

*É uma cidade igual a um sonho: tudo o que pode ser imaginado pode ser sonhado, mas mesmo o mais inesperado dos sonhos é um quebra-cabeça que esconde um desejo, ou então o seu oposto, um medo. As cidades, como os sonhos, são construídas por desejos e medos, ainda que o fio condutor de seu discurso seja secreto, que as suas regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas e que todas as coisas escondam uma outra coisa. (CALVINO, 2012).*

## RESUMO

Os estudos realizados possibilitam compreender a formação do espaço urbano de Floriano-Pi, apreciando sua gênese, evolução e consolidação, destacando que a estrutura urbana atual é resultante, pois, em parte, da localização inicial da cidade. O objetivo geral do presente trabalho é analisar o surgimento e a evolução da cidade de Floriano, tendo como foco a navegação do rio Parnaíba e o extrativismo vegetal ocorridos a partir do último quartel do século XIX até a primeira metade do século XX. Para tanto, foram delineados os seguintes objetivos específicos: descrever o processo histórico da ocupação e do povoamento do território piauiense e sua conexão cronológica para a gênese da cidade de Floriano; caracterizar a contribuição da navegação fluvial no rio Parnaíba para o desenvolvimento econômico da cidade de Floriano; e identificar a importância do extrativismo vegetal de produtos como maniçoba (*Manihot caerulescens Pohl*), carnaúba (*Copernicia prunifera*) e babaçú (*Orbignya martiana*) para a formação econômica da cidade de Floriano. Ficou evidente que, no período do recorte temporal da pesquisa, ocorreu a expansão da cidade no sentido leste do rio Parnaíba, marcada pelo planejamento da urbe e definindo a rede urbana envolta a Floriano, comprovado pelo reconhecimento dos liames com outras cidades piauienses e maranhenses. A pesquisa a ser desenvolvida é de cunho exploratório e se insere no campo da História ambiental, uma vez que busca entender as articulações entre formação do espaço e apropriação social da natureza. Os procedimentos metodológicos envolveram levantamento bibliográfico, documental e cartográfico, além de entrevista não-estruturada com agentes produtores do espaço florianense, além de registro fotográfico durante a pesquisa de campo, para coleta de dados e obtenção de informações para a escrita da tese. No entanto, no decorrer do desenvolvimento do estudo, constatou-se que a rede urbana polarizada por Floriano no recorte temporal da pesquisa confirma, através do aprofundamento das investigações, que a cidade se desenvolveu devido a fatores como a navegação fluvial do rio Parnaíba e o surto de extrativismo vegetal, destacando-se a maniçoba (*Manihot caerulescens pohl*), a carnaúba (*Copernicia prunifera*) e o babaçú (*Orbignya martiana*), o que impulsionou o dinamismo do espaço urbano de Floriano. Desse modo, pode-se destacar a importância da abundância de recursos naturais e a ação transformadora da sociedade, envolvendo dinâmica socioambiental. Analisar a cidade pressupõe dinamicidade e transformação, uma vez que ela possui dimensão histórica que pode ser lida através da sua própria arquitetura urbana, que através dos tempos amontoa paisagens que são (re) produzidas no transcorrer do processo histórico e, assim, constitui-se realidade objetiva para a concepção do espaço urbano.

**Palavras-chave:** Espaço Urbano. Floriano. Rio Parnaíba. Extrativismo vegetal. Navegação fluvial.

## ABSTRACT

The researches conducted allow to understand the formation of the urban space of Floriano - PI, reviewing its genesis, evolution and consolidation, highlighting that the current urban structure is a result, therefore, in part, of the initial location of the city. The overall goal of this work is to analyze the emergence and the evolution of the city of Floriano, focusing on the navigation on the Parnaíba River and the vegetable extraction occurred from the last quarter of the nineteenth century until the first half of the twentieth century. For this purpose, there were outlined the follow specific goals: to describe the historical process of occupation and settlement of the territory of Piauí and its chronological connection to the genesis of the city of Floriano; characterize the contribution of the navigation on the Parnaíba River to the economic development of the city of Floriano; and identify the importance of the extraction of vegetables such as maniçoba (*Manihot caerulescens pohl*), carnaúba (*Copernicia prunifera*) and babaçú (*Orbignya martiana*) for the economic formation of the city of Floriano. It was evident that, during the time frame of the survey, occurred the expansion of the city at the east side of the Parnaíba River, marked by the planning of the urban setting and defining the urban net around Floriano, evidenced by the recognition of the connections with other cities in Piauí and Maranhão. The research to be developed is exploratory and is within the field of environmental History, as it seeks to understand the links between forming space and social appropriation of nature. The methodological procedures involved bibliographical, documentary and cartographic materials, non-structured interviews with agents and producers of Floriano, besides photographic records during the field research, to collect data and obtain information for writing the thesis. However, during the development of the study, it was found that, on the time frame of the research and through the deepening of investigations, the city has developed due to factors such as the Parnaíba River navigation and the outbreak of vegetal extraction, highlighting the maniçoba (*Manihot caerulescens pohl*), the carnaúba (*Copernicia prunifera*) and the babaçú (*Orbignya martiana*), which boosted the dynamism of the urban space of Floriano. In this sense we can highlight the importance of natural resources abundance and the transforming action of the society, involving socio-environmental dynamics. To analyze the city requires dynamism and transformation, because it has a historical dimension that can be read through its own urban architecture that, as time goes by, acquires landscapes that are (re)produced in the course of the historical process and, thus, constitutes an objective reality to the conception of the urban space.

**Keywords:** Urban Space. Floriano. Parnaíba River. Vegetal extraction. River navigation.

## RESUMEN

Los estudios realizados permiten comprender la formación del espacio urbano de Floriano - PI, revisando su génesis, evolución y consolidación, destacando que la estructura urbana actual es resultante, por lo tanto, en parte, de la ubicación inicial de la ciudad. El objetivo general de este trabajo es analizar la aparición y evolución de la ciudad de Floriano, centrándose en la navegación del río Parnaíba y en la extracción vegetal ocurridas a partir del último cuarto del siglo XIX hasta la primera mitad del siglo XX. Para eso, se han señalado los siguientes objetivos específicos: describir el proceso histórico de ocupación y los asentamientos del territorio de Piauí y su relación cronológica con la génesis de la ciudad de Floriano; caracterizar la contribución de la navegación en el río Parnaíba para el desarrollo económico de la ciudad de Floriano; y determinar la importancia de la extracción de vegetales como la yuca (*Manihot caerulescens pohl*), la carnaúba (*Copernicia prunifera*) y el babasú (*Orbignya Martiana*) para la formación económica de la ciudad de Floriano. Se mostró evidente que, durante el período sobre el que se centra la investigación, la expansión de la ciudad se produjo en el margen este del río Parnaíba, marcada por la planificación de la urbe y por la definición de la red urbana alrededor de Floriano, comprobadas por el reconocimiento de los vínculos con otras ciudades de Piauí y Maranhão. La investigación a desarrollar es exploratoria y pertenece al campo de la historia ambiental en su intento de comprender los vínculos entre formación espacial y apropiación social de la naturaleza. Los procedimientos metodológicos utilizados fueron medios de características bibliográfica, documental y cartográfica, entrevistas no estructuradas con agentes productores de Floriano, además del registro fotográfico durante la investigación de campo, recopilación de datos y la obtención de información para la elaboración de la tesis. Sin embargo, durante el desarrollo del estudio, se constató que la red urbana polarizada por Floriano, durante el período investigado, a través de la profundización de la investigación, se ha desarrollado debido a factores tales como la navegación fluvial del río Parnaíba y el brote de la extracción de vegetales, destacándose la maniçoba (*Manihot caerulescens pohl*), la carnaúba (*Copernicia prunifera*) y el babaçú (*Orbignya Martiana*), lo que impulsó el dinamismo del espacio urbano de Floriano. Así, se puede destacar la importancia de la abundancia de recursos naturales y de la acción transformadora de la sociedad, en una dinámica socioambiental. Analizar la ciudad requiere dinamismo y transformación, una vez que la misma tiene una dimensión histórica que se puede leer a través de su propia arquitectura urbana, que, con el traspaso del tiempo, adquiere paisajes que se (re)producen en el curso del proceso histórico y, con eso, se constituye realidad objetiva para el diseño del espacio urbano.

**Palabras clave:** Espacio urbano. Floriano. Río Parnaíba. Extracción de vegetales. Navegación fluvial.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa da Capitania de São José do Piauí – 1760 .....	25
Figura 2 - Mapa Geohistórico da Capitania do Piauí – 1761 .....	31
Figura 3 - A malha hidroviária brasileira, Potencialidades e perspectivas .....	35
Figura 4 - Bacia Hidrográfica do Parnaíba.....	38
Figura 5 - Nascentes do rio Parnaíba.....	39
Figura 6 – Relação de Vapores e Lanchas.....	46
Figura 7 - Vapor no Rio Parnaíba.....	47
Figura 8 - Vapores no Rio Parnaíba .....	47
Figura 9 - Exportação piauiense na década de 1930 .....	49
Figura 10 - Barca do Sal no Rio Parnaíba .....	51
Figura 11 - Assoreamento no leito do Rio Parnaíba.....	53
Figura 12 - Obras paralisadas da eclusa na barragem de Boa Esperança no rio Parnaíba .....	54
Figura 13 - Projeto do Porto de Luis Correia-Pi.....	55
Figura 14 - Desmatamento da Mata Ciliar no rio Parnaíba.....	55
Figura 15 - Novo traçado da ferrovia Transnordestina.....	58
Figura 16 - Folha da maniçoba-do-piauí ( <i>Manihot caerulescens</i> Pohl).....	64
Figura 17 - Folha, fruto e inflorescência de <i>Manihot caerulescens</i> Pohl .....	64
Figura 18 - Sementes de maniçoba-do-piauí ( <i>Manihot caerulescens</i> Pohl). 1 - Vista ventral; 2- vista dorsal .....	64
Figura 19 - Sementes de maniçoba-do-ceará ( <i>Manihot glaziovii</i> Muell. Arg.); 2- Sementes de maniçoba-do-piauí. ( <i>Manihot caerulescens</i> Pohl) .....	64
Figura 20 - Distribuição da maniçoba-do-piauí ( <i>Manihot caerulescens</i> Pohl) no Estado Piauí .....	66
Figura 21 - Árvores da maniçoba na fazenda experimental do CTF de Floriano .....	68
Figura 22 - Praça da igreja matriz de Floriano, em destaque as palmeiras de carnaúba .....	71
Figura 23 - A paisagem no Piauí representa a formação de grês e vegetação de palmeiras carnaúbas, juazeiros e cactos .....	72
Figura 24 - <i>CORYPHA</i> cerifera, entre a Serra dos Dois Irmãos e Oeiras .....	72
Figura 25 - Fachada da residência e escritório da família Castro, construída em 1905 .....	79
Figura 26 - Interior da residência, com teto sustentado com caibros e ripas de carnaúba .....	79
Figura 27 - Babaçual e cacho com coco babaçu.....	80
Figura 28 - Quebradeira de coco babaçu .....	83
Figura 28 - Mapa da área de influência de Floriano/PI, nas cinco primeiras décadas do século XX .....	105
Figura 29 - Exportação para a Europa .....	108

Figura 30 - Exportação para a Europa .....	108
Figura 31 - Receitas do município de Floriano- 1927 .....	109
Figura 32 - Anúncio comercial de Floriano-1910 .....	110
Figura 33 - Mapa Geohistórico de 1889. O estabelecimento rural de São Pedro de Alcântara na área administrativa da vila da Manga .....	112
Figura 34 - Mapa Geohistórico de 1900 quando já aparece a cidade de Floriano – PI.....	114
Figura 35 - Área atual de polarização de Floriano .....	118
Figura 36 - Evolução Populacional de Floriano-PI .....	119
Figura 37 - Mapa de localização do município de Floriano/PI no estado do Piauí.....	122
Figura 38 - Casa Marc Jacob .....	125
Figura 39 - Casa Ingleza.....	126
Figura 40 - Moraes & Cia .....	127
Figura 41 - Habib Zarur Filho do Primeiro Imigrante Sírio.....	131
Figura 42 - Fachada do sobrado do sírio Adala Atem.....	133
Figura 43 - Fotografia da década de 1940 quando a beira rio era local de lazer.....	135
Figura 44 - Foto do Vapor Afonso Nogueira construído em Floriano na década de 1930 ....	136
Figura 45 - Firma João Luiz da Silva – Vapores.....	137
Figura 46 - A balsa como meio de transporte no rio Parnaíba .....	138
Figura 47 - Imagem de Floriano .....	140
Figura 48 – Empresa Bento Leão da Fonseca.....	141

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Quantidade anual de cargas transportadas no Rio Parnaíba.....	50
Tabela 2 - Receitas sobre exportação extrativista e do algodão .....	75
Tabela 3 - Produção da cera de carnaúba no Piauí em relação ao Brasil .....	76
Tabela 4 - Volume de exportações (t) de cera de carnaúba segundo o Brasil e principais Estados, 1990.....	77
Tabela 5 - Total de empregos diretos no extrativismo da carnaúba 1990-2006-Piauí .....	78
Tabela 6 - Evolução da população urbana - Brasil.....	91
Tabela 7 - Primeiro levantamento populacional do Piauí .....	93
Tabela 8 - Relação das pessoas, fazendas, sítios na Capitania de São José do Piauí .....	96
Tabela 9 - Relação das pessoas, fazendas, sítios na Cidade de Oeiras e distrito.....	96
Tabela 10 - Dados estatísticos- População da província de 1854.....	97
Tabela 11 - Fazendas que formaram o patrimônio da futura cidade de Floriano.....	106

## LISTA DE SIGLAS

AHINOR	Administração das Hidrovias do Nordeste.
ALICEWEB	Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior Via Internet
ANA	Agência Nacional de Águas
CDL	Câmara de Dirigentes Lojistas
CEPRO	Fundação Centro de Pesquisas Econômicas e Social do Piauí
CHESF	Companhia Hidro Elétrica do São Francisco
CTF	Colégio Técnico de Floriano
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EMATER	Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural
EMBRAPA	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
EXIMBANK	Banco de Crédito a Importação e Exportação dos Estados Unidos
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
JAICA	Agência de Cooperação Internacional do Japão
PECTON	Planejamento em Transporte e Consultoria Ltda
PEVS	Produção da Extração Vegetal e da Silvicultura
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S. A.
SEMAR	Secretaria Estadual do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos
SEPLAN-PI	Secretaria do Planejamento do Estado do Piauí
SUDENE	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	16
CAPÍTULO 1 - ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO:Natureza, colonização e cidade: caminhos da expansão de Floriano.....	20
1.1 - Formação territorial do Piauí .....	20
1.2 - Os primórdios da ocupação: o colonizador Domingos Afonso Mafrense .....	21
1.3 - A “Companhia de Jesus” e sua atuação no Piauí .....	27
1.4 - A Capitania de São José do Piauí .....	30
CAPÍTULO 2 -Importância da navegação fluvial para a rede de cidades .....	33
2.1 - O rio no desenvolvimento da humanidade .....	33
2.2 - A malha hidroviária brasileira, potencialidades e perspectivas .....	34
2.3 - O rio Parnaíba. ....	35
2.4 - A navegação fluvial no Parnaíba .....	40
2.5 - Navegação no Parnaíba: O fim de um ciclo .....	49
2.6 - A Ferrovia Transnordestina, uma nova perspectiva de transporte .....	56
CAPÍTULO 3 - O extrativismo vegetal e sua importância no espaço Piauiense .....	60
3.1 - Breve histórico do extrativismo .....	60
3.2 - O extrativismo vegetal no Piauí .....	61
3.3 - A borracha de maniçoba .....	63
3.4 - Carnaúba: A árvore da providência .....	71
3.5 - Babaçu: Do extrativismo à alternativa energética.....	80
CAPÍTULO 4 - Criação, evolução e organização do espaço de Floriano.....	85
4.1 - Uma breve história das cidades .....	85
4.2 - A urbanização no Brasil .....	88
4.3 - A urbanização piauiense .....	91
4.4 - O estabelecimento rural São Pedro de Alcântara: surgimento de Floriano.....	98
4.5 - Francisco Parentes: O Fundador .....	100
4.7 - Floriano: As migrações internas .....	121
4.8 - Floriano: A imigração árabe .....	128
4.9 - Floriano: A cidade e o rio.....	134
4.10 - Crescimento urbano de Floriano .....	139
CAPÍTULO 5 - Considerações finais.....	144
Referências .....	149
ANEXOS.....	155
APÊNDICE.....	170

## INTRODUÇÃO

A urbanização vem se consolidando como um fenômeno marcante do mundo atual, não apenas pelos fatores econômicos e ambientais, mas também pelo aspecto sócio-espacial. Este fenômeno mundial que perpassa diversas áreas de conhecimento – Economia, História, Sociologia, entre outras - tem grande interface com a Geografia.

A organização do espaço, que sempre foi influenciada por fatores histórico-geográfico, atualmente reflete as transformações ambientais presente na paisagem das cidades.

As políticas públicas, recentemente, têm lançado olhares para o estudo científico do urbano no Brasil. O aumento populacional acarretou problemas estruturais que remetem soluções sustentáveis para a cidade, a apropriação da natureza pela sociedade, gerou uma relação de dependência criando um palco para produção e reprodução do espaço geográfico. Assim, é importante que a apropriação conceitual do espaço considere a sua localização espaço-temporal, pois não podemos compreendê-lo enquanto totalidade dinâmica desconsiderando a dimensão espaço-tempo. Nesse contexto, o espaço que aqui consideramos é o espaço geográfico, que na perspectiva de Milton Santos (2008), é um fator da evolução social, sendo, dessa forma, também o espaço social, pois é produto da história humana.

Nessa condicionante, o espaço conecta-se à dinâmica social, englobando o espaço de todos os tempos e o espaço do nosso tempo, enquanto categoria histórica. Dessa forma a produção e reprodução do espaço no transcorrer do processo histórico se constituem em uma realidade objetiva. Assim sendo, Santos (2008, p. 67) assegura que:

Para expressá-lo [o espaço] em termos mais concretos, sempre que a sociedade (a totalidade social) sofre uma mudança, as formas ou objetos geográficos (tantos os novos como os velhos) assumem novas funções; a totalidade da mutação cria uma nova organização espacial.

Para conhecer a cidade é importante apreciar a sua gênese, o processo de estruturação do sítio urbano e as fases de ocupação e povoamento. As cidades se diferenciam uma das outras pelas funções que exercem no contexto geográfico. Um conceito trabalhado pelos geógrafos é a *rede urbana* partir de diferentes vias. “As mais importantes dizem respeito à diferenciação das cidades em termos de suas funções, dimensões básicas de variação, relações entre

tamanho demográfico e desenvolvimento, e hierarquia urbana, e relação entre cidade e região.” (CORRÊA, 1989, p.10).

A escolha da cidade de Floriano no Piauí para análise na tese envolve a contribuição para desenvolvimento de um trabalho de pesquisa sobre o crescimento da cidade a partir do extrativismo vegetal e da navegação fluvial no contexto do final do século XIX e da primeira metade do século XX. Esperamos dessa forma contribuir com o resgate da análise espacial na formação do urbano de Floriano, trazendo a realidade socioeconômica da época pesquisada com destaque nos aspectos da infraestrutura urbana gerada pelo extrativismo e na viabilidade da navegação do rio Parnaíba, por onde Floriano se desenvolvia, enquanto cidade polo para a região do médio Parnaíba.

Procuramos justificar este estudo pela necessidade de um maior aprofundamento sobre a criação e a evolução da cidade de Floriano, tendo como base a navegação do rio Parnaíba e os suportes econômicos ligados ao extrativismo vegetal, com destaque para a maniçoba (*M. caerulescens pohl*), a carnaúba (*Copernicia prunifera*) e o babaçu (*Orbignya martiana*).

Para sustentar uma argumentação coesa para o desenvolvimento da tese levantou-se a seguinte hipótese:

A evolução e o desenvolvimento da cidade de Floriano, a partir do final do século XIX até a primeira metade do século XX, estariam relacionados à navegação do Rio Parnaíba e à produção do extrativismo vegetal?

O objetivo geral foi analisar o surgimento e a evolução da cidade de Floriano, tendo como foco a navegação do rio Parnaíba e o extrativismo vegetal ocorrido a partir do último quartel do século XIX até a primeira metade do século XX. Foram delineados os seguintes objetivos específicos: descrever o processo histórico da ocupação e do povoamento do território piauiense e sua conexão cronológica para a gênese da cidade de Floriano. O segundo objetivo específico refere-se à caracterização da contribuição da navegação fluvial no rio Parnaíba para o desenvolvimento econômico da cidade de Floriano e o último objetivo procurou identificar a importância do extrativismo vegetal dos produtos: borracha da maniçoba, cera da carnaúba e do coco babaçu para a formação econômica da cidade.

Assim para alcançar os objetivos propostos na pesquisa, foram utilizados os seguintes procedimentos metodológicos: No primeiro momento realizou-se pesquisa bibliográfica,

documental e levantamento cartográfico, no segundo momento foram realizadas entrevistas, não-estruturadas, com indivíduos que detinham informações sobre a memória da cidade e registro fotográfico para ilustração da temática abordada. Essas etapas foram fundamentais na obtenção de informações, que posteriormente foram analisadas e compiladas, sistematizando os dados da pesquisa e auxiliando na redação da tese.

O levantamento bibliográfico adotado para construção do trabalho envolveu sistematização de literatura pertinente à organização do espaço, dessa forma pesquisamos autores como Abreu (1999), Carlos (1999), Corrêa (1989 e 1999), Mumford (1965), Andrade (2005) e Santos (1965, 1988, 2002 e 2008). E especificamente sobre a cidade de Floriano foram buscados os seguintes autores para caracterizar a historiografia piauiense: Alencastre (1981), Bandeira (2000), Baptista (1981 e 1986), Carvalho (1963), Dodt (1998), Iglésias (1958), Mott (1985), Nunes (1975), Pereira da Costa (1974a e 1974b), Queiroz (2006), Sampaio (1993), dentre outros. Dessa forma o referencial teórico teve o intuito de instrumentalizar o trabalho ora proposto.

Também foram pesquisadas fontes documentais como periódicos, jornais da época e atuais, almanaques, artigos científicos, documentos oficiais, assim como, acesso a pesquisa em acervos particulares.

A tese foi organizada em quatro capítulos integrados, conforme descrito a seguir:

O Capítulo I refere-se às bases conceituais e geográficas que fundamentam todo o arcabouço literário e documental para conhecimento do processo de ocupação e povoamento do território piauiense.

O Capítulo II é destinado à navegação fluvial do Parnaíba enquanto via de acesso e de integração do Estado do Piauí no contexto histórico-geográfico da segunda metade do século XIX e da primeira metade do século XX, quando o rio transformou-se na grande estrada fluída para o escoamento da produção agroextrativista da época, consolidando a uniformidade do território piauiense.

No Capítulo III indicamos a importância do extrativismo vegetal da borracha da maniçoba, da cera da carnaúba e do coco babaçu como engrenagem da economia que foi fundamental para o crescimento econômico das cidades ribeirinhas e consequentemente da sobrevivência da população ligada diretamente às referidas atividades extrativistas.

O Capítulo IV trata da criação, evolução e organização do espaço de Floriano, apresentando e discutindo os resultados da sistematização de dados literários, documentais e informações prestadas em entrevistas com pessoas idosas, detentoras de conhecimento referente à memória cidadina. Através da análise dos dados obtidos, buscou-se o reconhecimento da importância da navegabilidade e do extrativismo vegetal para o surgimento de Floriano, como polo atrativo na rede urbana da mesorregião do Sudoeste Piauiense e Leste Maranhense no recorte temporal da pesquisa.

No Capítulo V apresentam-se as considerações finais desta tese, norteadas pela hipótese pesquisada, confirmando com base em um quadro conceitual e procedimentos metodológicos que o espaço urbano de Floriano tem conexão direta com a navegação fluvial e com o extrativismo vegetal e, que a produção e reprodução espacial envolvem a ação dos agentes sociais pesquisados na construção e consolidação da cidade.

Entretanto para iniciarmos a discussão, veremos a seguir um aprofundamento dos estudos sobre os resultados dos objetivos propostos no trabalho da tese, de forma sistematizada, para ao longo dos capítulos abordados a seguir possamos compreender as relações entre a produção do espaço urbano e o contexto regional de Floriano.

## **CAPÍTULO 1 - ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO: NATUREZA, COLONIZAÇÃO E CIDADE: CAMINHOS DA EXPANSÃO DE FLORIANO**

### **1. 1 - Formação territorial do Piauí**

As primeiras notícias sobre as terras piauienses, no início da colonização portuguesa, estão direcionadas para o desbravamento de territórios no interior, despertado pela procura de novos caminhos entre as capitanias nordestinas da Bahia, de Pernambuco e do Maranhão. No início da segunda metade do século XVI o português Luis de Melo percorrendo o litoral, vindo do Maranhão, “deparou-se com a foz de um grande rio, tratava-se da foz do rio Parnaíba” (Alencastre, 1981. apud. Martins).

Outra referência sobre o Piauí é do cronista Pereira da Costa, que afirma ser de 1587 o primeiro contato com o rio, quando diz “tratar-se do seu mais notável rio, o Parnaíba, que na época tinha o nome de Rio Grande dos Tapuias” (Costa, 1974, p.25 apud. Sousa) na obra denominada Tratado Descritivo do Brasil de 1587 de autoria de Gabriel Soares de Sousa.

O processo de colonização e povoamento efetivo só ocorre a partir do século XVII pela expansão da pecuária através da Casa da Torre dos Garcia d’Ávila. Esta atividade econômica de criação de gado foi introduzida no Brasil pela referida Casa da Torre que passou a interiorizar a ocupação do território, haja vista que as terras da Zona da Mata eram destinadas à produção da cana-de-açúcar, sendo as boiadas de gado tocadas cada vez mais para o interior, desbravando novas terras e proporcionando a exploração de grandes pastagens naturais.

Da Casa da Torre, construída pelos d’Ávila saíram combatentes em defesa do território brasileiro contra os invasores estrangeiros e piratas. Foram organizadas as primeiras Bandeiras que iniciaram desbravamento dos territórios dos atuais estados da Bahia, Pernambuco, Piauí e Maranhão, transformando o Feudo dos d’Ávilas no maior latifúndio da história do Brasil e, posteriormente caracterizando a região Nordeste, ao longo das décadas seguintes, como uma região de grandes propriedades em que as famílias poderosas passaram a dominar todo o cenário econômico e político através da prática do coronelismo que exercia o poder de forma absoluta, sempre procurando ampliar sua influência e patrimônio. Esse povoamento baseado na colonização de exploração foi bastante evidente, pois nos dias atuais a região Nordeste ainda apresenta, principalmente na esfera política, o atraso de ser representada por descendentes destas famílias de grandes latifundiários do passado, que

continuam praticando políticas clientelistas em benefício dos seus próprios interesses particulares. Sobre o grande poder da Casa da Torre assim relata Bandeira (2000, p.25):

A Casa da Torre constituiu um caso emblemático, no qual a feudalidade essencial da colonização do Nordeste mais claramente se manifestou. Sucessivas gerações dos senhores da Torre de Garcia d'Ávila não apenas conquistaram os sertões como, por três séculos, detiveram o domínio econômico, político e militar sobre uma extensão territorial mais vasta do que a de muitos reinos na Europa: cerca de 300.000 km<sup>2</sup> de extensão. Esta vasta possessão era maior que a extensão territorial de todo o Piauí e superior à superfície total dos atuais estados de Sergipe, Pernambuco, Alagoas e Paraíba. Estendia-se por mais de 400 léguas, isto é, por mais de 2.600 km da Bahia à divisa do Piauí com o Maranhão.

Bastos (1994) também se reporta ao grande poder da Casa da Torre destacando a atuação dos seus principais componentes:

O feudo baiano de Garcia d'Ávila teve grande importância no desbravamento local. Entre 1674/95. Francisco Dias d'Ávila II, o maior estradista baiano, estendeu os domínios da casa aos sertões da Bahia, Pernambuco e Piauí e empreendeu a grande jornada do Mearim (MA). Em 1674 vieram ao sul do Piauí com Francisco Dias d'Ávila, Domingos Rodrigues de Carvalho e Domingos Afonso Mafrense. Receberam sesmarias nos rios Gurgueia, Piauí, Canindé e Parnaíba. BASTOS (1994, p. 117).

O Morgado<sup>1</sup> da Casa da Torre que existiu até o fim dos regimes de Morgados em 1835, foi conduzido por herdeiros do feudo ao longo de dez gerações da família, tornando-se um imenso latifúndio que compreendia 129 fazendas (BANDEIRA, 2000, p.201), com milhares de cabeças de gado ocupando vastas extensões de terras nos estados da Bahia, Pernambuco, Piauí e Maranhão tendo representação notável na história da colonização brasileira, durante os mais de três séculos, do Brasil colônia.

## 1.2 - Os primórdios da ocupação: O colonizador Domingos Afonso Mafrense

As primeiras incursões em território piauiense não tiveram o objetivo de povoamento, mas somente de exploração pelos estradistas que vinham da Bahia ou de Pernambuco em direção ao Maranhão. O Piauí a princípio não despertou interesse por parte da Coroa Portuguesa. A distância e o isolamento fizeram com que esta imensa área de terras ficasse à parte do processo de colonização e povoamento, que acontecia em capitânias

---

<sup>1</sup> Morgado: Propriedade vinculada ou conjunto de bens vinculados que não se podia alienar ou dividir (BUARQUE, 1990, p.443)

circunvizinhas ocupadas e povoadas a partir do litoral. A gênese do povoamento do Piauí foi iniciada do interior para o litoral, feita por iniciativa de desbravadores, principalmente da Casa da Torre, que tocavam suas boiadas à procura de novas pastagens, expulsavam, matavam e escravizavam os indígenas, fundavam novos currais e seguiram os cursos dos rios Piauí e Canindé até encontrarem o rio Parnaíba. Apossaram-se destas imensas áreas de terras, que somente depois foram doadas como sesmarias, tendo a posse da terra ocorrida antes da demarcação da propriedade. Por isso pode-se dizer que na colonização do Piauí a posse da terra deu-se antes da oficialização dessas pelas autoridades governamentais da época.

O início da ocupação de tão vasta área de terras começou pelo vale do rio São Francisco, no interior da Bahia, que oferecia as melhores condições naturais para a expansão pastoril. As terras davam todas as condições necessárias para o criatório do gado. A existência de depósitos de sal foi fator determinante para a fixação do gado na região. A pecuária estabeleceu-se de tal modo e em tal quantidade que o rio São Francisco passou a ser conhecido como “rio dos currais”.

Os rebanhos eram contados em milhares de cabeças, o pasto nativo precisava ser renovado para a alimentação das boiadas, e novos territórios deveriam ser conquistados para a expansão desta atividade econômica promissora de grandes lucros. Novas fronteiras eram conquistadas e a pecuária viabilizava a formação de novas fazendas, até as boiadas ultrapassarem as serras do norte da Bahia e penetrassem no sul do Piauí, dando início ao processo de colonização patrocinado pelos sesmeiros, reдеiros e os vaqueiros da Casa da Torre.

Para o geógrafo Manuel Correia de Andrade as terras do Meio-Norte do Brasil foram conquistadas e ocupadas em duas direções de povoamento e de ocupação do espaço:

O litoral, inicialmente disputado entre franceses e portugueses, foi ocupado por povoamento oriundo de Olinda, ponto de onde partiram os lusos para a conquista de todo o litoral setentrional e da própria Amazônia. Ao mesmo tempo, correntes de vaqueiros, de criadores de gado oriundos da Bahia, subiram os rios da vertente oriental Itapecuru, Vaza-Barris, Paraguaçu etc. -, atravessaram os interflúvios existentes entre as nascentes destes rios – Chapada Diamantina – e as nascentes dos afluentes da margem direita do São Francisco e, após conquistar o vale do grande rio, subindo os cursos de seus afluentes da margem esquerda, atravessaram as chapadas que separam o Piauí da Bahia e se espalharam pelas terras drenadas para o rio Parnaíba. Dominaram assim o espaço piauiense – ainda hoje o sul do Piauí recebe grande influência baiana – e a porção meridional do Maranhão. (ANDRADE, p. 223).

Foi então que no último quartel do século XVII, aconteceu realmente o início do processo de povoamento do Piauí como podemos constatar através de vários autores. Começamos com as referências de Alencastre (1981, p. 33): “1674. Domingos Afonso Mafrense e seu irmão Julião Afonso Serra, ajudados por Francisco Dias de Ávila e Bernardo Pereira Gago, descobrem o Piauí”. Em suas pesquisas sobre o Piauí, Mott (1985, p. 45) assim se reporta sobre o descobrimento:

Descoberto por volta de 1674 o Piauí é povoado de maneira diversa das demais Capitânicas: seu solo é conquistado partindo-se do interior para o litoral. Foi no vale do rio Canindé que Domingos Afonso Sertão, considerado como o descobridor destes sertões, funda várias fazendas de gado, sendo a mais importante a da Aldeia Cabrobó, que em 1712 é elevada à condição de vila, recebendo o nome de Mocha sendo instalada somente em 1717, ocasião em que o governador do Maranhão envia muitas famílias para a nova povoação, inclusive um magote de 300 degradados, com a finalidade de promover seu desenvolvimento. Desde os seus primórdios foram às fazendas de gado que definiram a forma de ocupação do solo e a distribuição dos colonizadores ao longo do sertão piauiense; já em 1697, apenas um ano após a criação de sua primeira freguesia, contava-se em 129 o número de fazendas de gados, situadas nas margens de 33 rios, ribeiras, lagoas e olhos d'água limítrofes com as terras dos gentios.

Bastos (1994, p.173) ainda sobre o início do povoamento do Piauí patrocinado pela Casa da Torre dos Garcia d'Ávila afirma que:

Domingos Afonso Mafrense, à frente de um troço de 120 combatentes da Casa da Torre, penetrou na terra piauiense pelos vales do Canindé e do Piauí onde fundou as fazendas de gado conhecidas por fazendas do fisco, fazendas nacionais e depois, fazendas estaduais. Em sua companhia e no comando da bandeira veio o capitão de infantaria Francisco dias d'Ávila. Sua primeira fazenda foi a Poções de Baixo, às margens do rio Canindé, 27 léguas a montante de Oeiras.

Nunes (1975, p.51) sobre os fatos relativos ao povoamento do Piauí e sobre o início da colonização relata dados e datas coincidentes com os outros autores anteriormente mencionados quanto a participação da Casa da Torre na conquista das terras piauienses:

Em 1674, Francisco Dias d'Ávila, tendo como imediato Domingos Rodrigues de Carvalho, à frente de poderosa tropa, busca o rio Salitre. Sua força topa com o gentio rebelde, põe-no a correr São Francisco acima, destroça-o em escaramuças contínuas em que, por vezes, tem de enfrentar índios canoieiros que se batem apoiados em parceiros de terra. Passa por Santo Sé, vadeia o rio Verde, leva tudo de vencida, transpõe o rio Grande. Na campanha comandava Domingos Afonso Sertão um troço de combatentes da Casa da Torre. Nessa ocasião talvez tenham penetrado no Piauí nos sertões de Parnaguá, os expedicionários dos Ávilas, pois os mananciais do rio Grande distam poucos quilômetros dos mananciais que fluem para o rio que viria a receber o nome dos Gurguéias.

A partir da doação das sesmarias, foi se acelerando o processo de ocupação. As fazendas que foram surgindo ao longo do território que iria constituir o Piauí expandiram-se

acentuadamente tornando-se um grande latifúndio dos sesmeiros pertencentes à Casa da Torre, como assinala Baptista (1986, p.14) citando-os nominalmente com as respectivas sesmarias:

Primeiros sesmeiros. – a) Domingos Afonso Sertão: Capitão de infantaria com patente de 1674; faleceu na Bahia e doou suas terras aos jesuítas (Origem das fazendas estaduais). b) Julião Afonso Serra: foram-lhe doadas quatro sesmarias – em 1676 às margens do Gurguéia; - em 1681, entre o Gurguéia e o Paraim; - em 1681, às margens do Tranqueira e em 1686, às margens do Parnaíba. Na primeira estabeleceu um arraial de índios domesticados. Deve ter conseguido outra, às margens do Mocha, pois, em 1736, um seu sobrinho requeria da Prefeitura de Oeiras, indenização por terras herdadas do rio, incluídas na zona urbana da cidade. c) Francisco Dias d'Ávila – capitão-mor das entradas para a zona do Gurguéia. Recebeu várias sesmarias: - em 1676, as margens do Gurguéia; - em 1681, às margens do Parnaíba; - em 1681, no rio Paraim e em 1684, às margens do rio Tranqueira. d) Bernardo Pereira Gago – recebeu várias sesmarias: - em 1676, às margens do Gurguéia; - em 1681, às margens do Paraim e Tranqueira (duas) e em 1686, às margens do Parnaíba.

Fica, portanto, evidenciada a primazia da colonização e do povoamento do Piauí pela Casa da Torre dos Garcia d'Ávila, especialmente através de Domingos Afonso Mafrense, seu irmão Julião Afonso Serra e Bernardo Pereira Gago, que tocando suas boiadas, foram se internando pelos altos sertões piauienses fazendo novas conquistas. Estes primeiros povoadores transportaram para as novas terras todo o gado que possuíam nas margens do rio São Francisco e, em poucos anos tornaram-se senhores de vastas e ricas fazendas de criação de gado..

Com eles vieram também os vaqueiros para cuidarem dos rebanhos, escravos para a construção dos currais e da estruturação das fazendas, assim contribuindo para aumentar a já vasta extensão das terras, baseada essencialmente, na pecuária de criação, visto que era uma atividade que empregava a mão de obra de poucas pessoas, sendo praticada apenas uma agricultura de subsistência complementada pela caça, pesca e frutos silvestres, constituindo para estas pessoas, uma sobrevivência precária e uma árdua labuta diária.

Para a época o mais importante era o desenvolvimento da criação do gado que em pouco tempo, pela multiplicação dos rebanhos, beneficiados pelas terras de boas pastagens e de fartos mananciais de água, tornou-se a principal atividade econômica. Nesse cenário, o boi do Piauí passaria a abastecer os mercados de outras capitânicas, como no dizer de Sampaio (1963, p. 262-263): “Desse modo, a Capitania do Piauí tornou-se um dos principais centros pecuaristas, mandando grandes boiadas para o consumo das capitânicas de Pernambuco, Bahia, Minas Gerais, Ceará, Maranhão e Pará”.



A estrutura fundiária, principalmente no sul do Piauí, que se iniciou com a ocupação da terra através da implantação de grandes fazendas de criar, posteriormente foram transferidas de geração para geração, sendo conseqüentemente fragmentadas pelas proles seguintes através de herança.

Atualmente herdeiros destas famílias continuam tendo privilégios, principalmente na política, constituindo pequenos “feudos” nas cidades menores e, mesmo em nível de Estado, onde a administração política passa de pai para filho como um negócio de família, caracterizando uma prática perversa largamente utilizada de não separar o público do privado.

A população do Piauí é relativamente pequena para a sua grande área, um reflexo do povoamento através da pecuária que utilizava um número pequeno de pessoas na administração das fazendas e de uma economia centrada no setor primário.

Para ilustrar o vazio demográfico existente, atualmente, da foz do rio Canindé, no município de Amarante, ao extremo sul do estado, numa extensão de mais de 500 km em linha reta, onde se situavam as fazendas do patrimônio pertencente aos d'Ávila e ao sesmeiro Domingos Afonso Mafrense, somente as cidades de Floriano e Picos têm mais de 50 mil habitantes, todas as outras são pequenas cidades com população variando de, pouco mais de 3 mil habitantes até 30 mil conforme os dados do Censo do IBGE de 2010. Fica evidente que o povoamento e a ocupação do espaço piauiense tiveram sua estruturação baseada na atividade da pecuária, que os cronistas denominaram de “Civilização do Couro”.

Era tão importante a presença do boi na vida piauiense, que dele existia uma total dependência para a sobrevivência das pessoas no seu dia a dia através da alimentação e dos acessórios que o boi oferecia e que se tornavam imprescindíveis no cotidiano doméstico, fornecendo utensílios que facilitavam a lida diária. Esta utilidade foi magistralmente interpretada nas palavras de Capristrano de Abreu quando ele enaltece a importância do boi e de seus derivados no cotidiano da população nordestina:

Pode-se apanhar muitos fatos da vida daqueles sertanejos dizendo que atravessaram a época do couro. De couro era a porta das cabanas, o rude leito aplicado ao chão duro, e mais tarde a cama para os partos, de couro todas as cordas, a borracha para carregar água; o mocó ou alforje para levar comida, a mala para guardar roupa, a mochila para milhar cavalo, a peia para prendê-lo em viagem, as bainhas de faca, as bruacas e surrões, a roupa de entrar no mato, os bangüês para curtir ou guardar sal, para os açudes, o material do aterro era levado em couros puxados por juntas de bois que calcavam a terra com seu peso; em couro pisava-se o tabaco para o nariz. (ABREU, 1963, p.147).

Desta forma, entendemos que de forma clara, evidenciando que, na ocupação das terras piauiense a pecuária foi à primeira atividade econômica desenvolvida com a fundação de fazendas de criar, nas quais os principais proprietários eram os potentados da Casa da Torre residentes na Bahia que não sabiam precisamente qual o tamanho de suas imensas posses.

Os latifúndios construídos no início da ocupação do Piauí, ao longo das décadas seguintes, passaram por confiscos governamentais, divisão por herança, grilagem e invasões, contribuindo para a formação uma elite agrária que passou a comandar os destinos político e econômico do estado, constituindo a prática do coronelismo, tão peculiar e onipresente na região Nordeste.

### 1.3 - A “Companhia de Jesus” e sua atuação no Piauí

De grande importância na formação do Piauí, foi à participação dos jesuítas no processo de ocupação territorial entre o século XVII até a metade do século XVIII, pois os padres percorriam o território piauiense em longas e penosas viagens, pregando a religião católica, fazendo casamentos e batizados, fundando capelas e dando um pouco de civilidade àquelas pessoas que viviam isoladas em fazendas, praticamente sem contato com outras pessoas. Foi importante também a ação dos jesuítas na proteção dos indígenas contra os maus tratos impostos pelos colonizadores. Neste relacionamento tanto a perseguição quanto a escravização foram amenizadas.

A forma utilizada, o aldeamento em comunidades e a evangelização; se por um lado protegia o indígena dos maus tratos, por outro lado contribuía para a destruição da cultura deste povo, que tinha sua própria religião considerada pelos jesuítas como pagã não devendo ser professada. A tática de convencimento dos padres era aplicada principalmente junto às mulheres e crianças que eram mais acessíveis ao seu contato.

Outro aspecto da presença dos jesuítas em território piauiense foi à influência que exerciam em nome da religião, porém foi no aspecto econômico, que a Companhia de Jesus tornou-se mais presente e influente, na medida em que foram se tornando mais poderosos e, aos poucos, detentores de grandes latifúndios com milhares de cabeças de gado, os quais administraram com grande competência, multiplicando-os e, com isso tornando o patrimônio da Igreja um grande e lucrativo negócio. Situação que perdurou até o governo do Marquês de Pombal, Primeiro Ministro de Portugal, quando então os jesuítas foram expulsos do Brasil, sendo o seu patrimônio confiscado pela a Coroa Portuguesa.

A presença dos padres jesuítas em solo piauiense segundo Chaves (1998, p. 415), tem início quando:

Os primeiros jesuítas que pisaram em solo piauiense vinham do Maranhão na fase da exploração fluvial ou trânsito para o Ceará. Além da viagem do Padre Antônio Vieira passando pelas areias do nosso litoral, tivemos a visita do padre Per Luigi Consalvi e do irmão Antônio Ribeiro, que faziam parte da expedição comandada pelo capitão Afonso Rui. Essa expedição foi enviada em 1676 para explorar o Paraguaçu (Parnaíba). Subiram o rio durante muito tempo e entraram em contato com uma tribo que lhes deu notícia de homens brancos que andavam sobre cavalos.

Bastos (1994, p. 329) assim se refere aos primeiros jesuítas da Companhia de Jesus que tiveram contato com as terras piauienses:

A História da Companhia de Jesus no Piauí começa bem antes da administração das fazendas de Mafrense. Em 1607 partem de Recife os dois primeiros irmãos com destino ao conhecimento das terras piauienses: Luis Figueira e Francisco Pinto. A maior influência dos jesuítas começaria na missão de São Francisco Xavier, na serra da Ibiapaba. Em 1656 os padres Antônio Ribeiro e Pedro Pedrosa atravessam o território do Piauí, tendo estes sido os primeiros portugueses a abrir caminho por terra entre o Maranhão e o Ceará.

Seguiram-se várias outras expedições dos jesuítas por terras piauienses, com destaque para o padre Felipe Bourel, jesuíta alemão, professor da Universidade de Coimbra que deixou a cátedra e veio para o Brasil, mais precisamente para uma missão no sertão dos rios São Francisco, Canindé e Piauí, onde pregava e administrava os sacramentos da Igreja. Fazia isso acompanhado do Padre Miguel de Carvalho, o primeiro cronista do Piauí. Nessa empreitada, percorreram terras piauienses no curso dos rios Canindé, Piauí, Parnaíba e Gurguéia e o maior êxito da missão foi à fundação da freguesia da Mocha dedicada a Nossa Senhora da Vitória a primeira igreja em solo piauiense. Essa freguesia depois viria a ser a primeira vila, a primeira cidade e a primeira capital do Piauí.

Inicialmente, a atividade dos jesuítas era apenas religiosa. Posteriormente, voltou-se para a atividade econômica da pecuária. Segundo Bastos (1994, p.329), esta participação é considerada a mais importante. Aconteceu em função do mais destacado colonizador do Piauí, o português Domingos Afonso Mafrense, rico latifundiário agregado à Casa da Torre que legou suas fazendas em número de 30 no Piauí para o morgado do Noviciado de Giquitaia, sob a administração do Superior Colégio da Bahia, com a condição de tais fazendas não serem alienadas, e que aplicasse a sua renda para a dotação de donzelas, vestimenta de viúvas e órfãos e esmolas para os pobres. De acordo com Costa (1974, p. 45), em seu testamento,

celebrado na cidade da Bahia (Salvador) em 12 de maio de 1711, Mafrense declara os seguintes termos:

Declaro que nas ditas terras, contidas nas ditas sesmarias, têm ocupado muitos sítios com gados meus, assim vacum como cavalar e, todos fornecidos com escravos e cavalos e, o mais necessário; o que tudo constará dos meus papeis, fábricas com a quantidade dos gados pelas entregas de cada uma das fazendas e assim mais muitos sítios dados de arrendamento a várias pessoas; e outros muitos estão ainda por povoar e desocupados, que também se poderão ir dando de arrendamento ou ocupando com gados meus, como melhor parecer ao meu sucessor.

Os padres jesuítas assumiram o controle das fazendas de Domingos Afonso Mafrense no ano do seu falecimento em 1711. Durante os quase 50 anos em que foram proprietários e administradores do legado de Mafrense, as fazendas tornaram-se altamente lucrativas, aumentando em muitos milhares as cabeças de gado, inclusive com o crescimento do patrimônio com a aquisição de novas terras, como é o caso da compra das fazendas Guaribas e Matos depois incorporados ao Departamento de Nazaré, sendo posteriormente retiradas desta inspeção e incorporadas ao patrimônio do Estabelecimento Rural de São Pedro de Alcântara que futuramente tornar-se-ia a cidade de Floriano.

O grande patrimônio dos jesuítas no Piauí serviu principalmente aos interesses da própria ordem, no sentido de enriquecimento e de poder, já que, durante todo o tempo em que permaneceram no Piauí a sua grande preocupação foi a exploração criteriosa das fazendas visando exclusivamente o grande lucro proporcionado pela venda do gado para várias outras capitanias. A respeito do comportamento dos jesuítas em espaço piauiense Alencastre (1981, p. 55/56) comenta de forma bastante incisiva que:

Progredia rapidamente a população do Piauí, porém a justiça era pessimamente administrada e, do mesmo modo, os dinheiros públicos. Os ricos e poderosos, outros tantos régulos, tratavam seus rendeiros e colonos como verdadeiros escravos. Os jesuítas, tanto mais detestáveis quanto mais obravam toda sorte de arbítrios sob a capa da religião, de posse de uma grande fortuna, e por isso poderosos na Capitania, gozando de grandes privilégios, que os reis imprudentemente lhes haviam concedido, eram os verdadeiros senhores da situação, eram a verdadeira justiça, decidiam de todos os pleitos, intervinham em todos os negócios, punham em antagonismo o povo com a autoridade, e indispunham os índios, sobre quem tinham poder de mando, contra os povoadores. Senhores e não administradores da grande fortuna de Domingos Afonso, das quais estavam de posse desde 1711, ninguém ousava contrariá-los.

Nunes (1975) em suas pesquisas sobre a atuação dos jesuítas no Piauí prefere não fazer comentários hostis sobre a atuação dos padres, quando afirma que “O comportamento

dos jesuítas é assunto polêmico que foge ao âmbito do nosso trabalho” (NUNES, 1975,1 v., p. 95).

A administração de todas estas fazendas por parte dos jesuítas, independente da maneira como foi conduzida por eles, segundo os historiadores piauienses, teve grande importância para a homogeneidade da futura capitania do Piauí, não permitindo dispersão administrativa e possível influência de outras províncias vizinhas, contribuindo de forma decisiva para a criação de uma futura capitania que recebeu a denominação de Capitania de São José do Piauí que aconteceu logo em seguida á expulsão da Companhia de Jesus do território brasileiro.

#### 1.4 - A Capitania de São José do Piauí

No ano de 1718. As fazendas de gado do Piauí sob a administração dos jesuítas progrediam e aumentavam os rebanhos. Não havia governo local, as terras piauienses faziam parte da Capitania do Maranhão. Chegavam famílias vindas de Pernambuco e da Bahia, fundavam-se novas fazendas e a povoação de Cabrobó, atual cidade de Oeiras, aumentava o seu número de habitantes em torno da Capela de Nossa Senhora da Vitória.

Neste mesmo ano de 1718, quando era Vice-Rei do Brasil D. Sancho de Faro,<sup>2</sup> Conde de Vimieiro, o então *el-rei* D. João V de Portugal baixou um alvará elevando o Piauí à categoria de capitania independente, separando-a da jurisdição do Maranhão, determinando como capital a aldeia de Cabrobó, elevando-a a categoria de vila com o nome de Mocha, porém este alvará de nada serviu, visto que durante os quarenta anos seguintes nenhum governo foi instalado na referida capitania, que se encontrava em total caos administrativo.

Esta situação somente foi alterada em 1758, quando *el-rei* D. José através de Carta Régia, mandou executar o alvará de 1718, quando por decreto de 31 de julho de 1758 e da carta do mesmo ano, foi nomeado governador João Pereira Caldas, conforme citação abaixo:

Foi nomeado para o posto de sargento-mor de Infantaria do Pará, no tempo que seu pai Gonçalo Lobato e Sousa exercia ali, em caráter de brigadeiro do Real Exército Português, o comando de um regimento de tropa de linha, passando depois a exercer o cargo de governador da capitania do Maranhão. Era João Pereira Caldas ajudante de sala do governador do Pará, Francisco

---

<sup>2</sup> Governou o Brasil como Vice-Rei de 21/08/1718 a 13/10/1719, segundo o Catálogo de Verbetes da Capitania do Piauí (1684-1828).

Xavier de Mendonça Furtado quando foi nomeado governador do Piauí. (FUNDAÇÃO CEPRO. 1993. p. 21).

João Pereira Caldas empreendeu viagem para assumir seu posto de governador da nova capitania, chegando à vila da Mocha em setembro de 1759. Esta vila foi designada para sede do governo com o título de Cidade de Oeiras, em homenagem a Sebastião José de Carvalho e Melo Conde de Oeiras e futuro Marquês de Pombal. A capitania recebeu o nome oficial de Capitania de São José do Piauí.

João Pereira Caldas governou a Capitania de São José do Piauí até o ano de 1769 e, além de criar a primeira cidade do Piauí – Oeiras, também a primeira capital – criou as primeiras vilas: Valença, Marvão, atual cidade de Castelo do Piauí, Campo Maior, Parnaíba, Jerumenha e Parnaíba (Figura 2). Realizou o primeiro censo oficial da população da capitania constatando a existência de 12.700 habitantes em 1759 (BASTOS p. 458), distribuídos pelas oito freguesias então existentes nessa época.



Figura 2 – Mapa Geohistórico da Capitania do Piauí - 1761  
Fonte: BAPTISTA, 1986.

Depois da administração de João Pereira Caldas a Capitania de São José do Piauí foi administrada por vários governadores e juntas governativas até as guerras da Independência, quando o Piauí tornou-se Província e as fazendas que foram de Mafrense, dos Jesuítas e da Coroa portuguesa passaram para o patrimônio da Coroa brasileira, com a denominação de fazendas do fisco ou fazendas nacionais. Tem início uma nova etapa administrativa na consolidação do espaço geográfico do Piauí.

Os presidentes da província que vieram em seguida observaram a decadência econômica existente, causada principalmente pelo isolamento da província e de sua capital localizada no interior, sem perspectivas de desenvolvimento econômico, precisando encontrar uma nova rota comercial para o escoamento de sua produção agrária e de suas riquezas naturais.

Os governantes, os comerciantes, os fazendeiros, passam a considerar o desenvolvimento, exploração e utilização do transporte hidroviário aproveitando as potencialidades oferecidas pelo rio Parnaíba para o escoamento da produção e contato com outros mercados, visualizando nesta perspectiva de transporte uma nova e promissora etapa para a economia piauiense, que se concretizou plenamente durante um século de atividade ininterrupta, tornando-se a principal via de comunicação e de comércio do Piauí com outras praças comerciais do Brasil e do mundo, principalmente a Europa e Estados Unidos, beneficiando cidades ribeirinhas como Parnaíba, a futura capital, Teresina e a cidade que ainda surgiria com o nome de Floriano.

## **CAPÍTULO 2: IMPORTÂNCIA DA NAVEGAÇÃO FLUVIAL PARA A REDE DE CIDADES**

### 2.1 - O rio no desenvolvimento da humanidade

Os rios estão intimamente ligados à história do desenvolvimento humano ao longo de todo o processo de evolução e progresso dos povos, a partir do momento em que o homem deixou o nomadismo para se tornar sedentário. Todas as grandes civilizações da antiguidade surgiram às margens de grandes rios como o Tigre e o Eufrates na Mesopotâmia, o Nilo no Egito e o Ganges na Índia, que além de um grande rio, é sagrado para a o hinduísmo, a terceira maior religião do mundo em número de seguidores. Mesmo rios menores marcaram a história de povos que contribuíram enormemente para o desenvolvimento da humanidade, como o rio Jordão que está ligado à história do povo hebreu e ao Cristianismo.

O Nilo é o exemplo do desenvolvimento e apogeu da civilização egípcia que o utilizava como via fluvial para o transporte de toda a riqueza, opulência e grandeza do antigo Egito. Três milênios antes de Cristo em suas margens existiam canais de irrigação, onde era utilizado o que de mais moderno existia na tecnologia da época, garantindo a sobrevivência de toda a população, pela produção agrícola em suas margens férteis, notadamente do trigo. Sua importância e generosidade ao povo do Egito ficaram perpetuadas nas palavras de Heródoto quando disse que: “O Egito é uma dádiva do Nilo”.

Na Europa os gauleses os germânicos e os eslavos usavam rios como o Danúbio, o Reno, o Elba, o Dnieper e tantos outros para desbravar novos territórios, habitar novas terras e fazer novas conquistas.

Do rio Tejo em Portugal as caravelas partiam para aumentar o mundo conhecido pelo ocidente e encontrar novas terras e riquezas no continente americano. Na América do Norte foi destaque para desenvolvimento do sul dos Estados Unidos o curso do Mississippi/Missouri como hidrovia que movimentava o comércio e trazia o progresso para um vasto território. Na região dos Grandes Lagos, entre os Estados Unidos e Canadá, encontra-se uma das áreas mais industrializadas do mundo, que tem no Rio São Lourenço uma das mais importantes hidrovias do planeta, escoando boa parte da produção industrial dos dois países.

Posteriormente com o desenvolvimento tecnológico da humanidade vieram outros meios de transportes como a ferrovia que trouxe novas perspectivas de expansão para a conquista de novas fronteiras e ocupação humana; as rodovias que fizeram a integração entre

milhares de cidades, formando uma grande malha viária, dando enorme contribuição ao processo de urbanização mundial.

Mesmo com a vantagem da economia de tempo, dos avanços tecnológicos no transporte de carga, a hidrovia nunca foi superada quando ao preço da mercadoria transportada e a preservação do meio ambiente.

No mundo atual, muitos países desenvolvidos principalmente os de grande área territorial utilizam os rios como vias de escoamento da produção agrícola e industrial, numa clara evidência da importância deste meio de transporte no escoamento da produção agrícola ou industrial devido aos custos ser mais baratos, em relação aos outros meios de transportes.

## 2.2 - A Malha hidroviária brasileira, potencialidades e perspectivas.

No Brasil os rios formam uma extensa malha hidroviária (Figura 3), totalizando 42.827,5 km de extensão (OLIVA, 2007, p.9), cobrindo todo o território com grandes rios que figuram entre os maiores e mais importantes do planeta. Temos a maior bacia hidrográfica e o maior rio do mundo, a Amazônica e o rio Amazonas, neste o transporte fluvial é ainda, na atualidade, o principal meio para o transporte de pessoas, de produtos industriais, e do escoamento extrativista nos estados do Pará e Amazonas.

O Rio São Francisco é outro exemplo de via de acesso utilizada para o desbravamento do Sertão de Dentro, o interior Nordestino. Desempenhou papel importante na ocupação interiorana da região, contribuindo decisivamente para o desenvolvimento da pecuária, povoamento e ocupação espacial, sendo, por isso mesmo, chamado rio dos currais e rio da Integração Nacional, sendo na atualidade o rio que ilumina o Nordeste.

É ainda indispensável citar a Bacia Platina, com todo o seu potencial hidrelétrico, na divisa do Brasil com a Argentina e Paraguai que foi e continua sendo um fator geopolítico importante de grande interesse nacional, tendo no passado gerado conflitos armados exatamente pela sua importância estratégica na região.

O Brasil explora de forma insignificante seu potencial hidroviário. É um meio de transporte muito mais barato do que o transporte rodoviário. O governo brasileiro, a partir da década de 1950, deu prioridade transporte rodoviário, construindo, rodovias paralelas ao curso dos rios atendendo aos interesses das grandes empresas transnacionais de montagem de veículos, principalmente as norte-americanas. Construiu várias hidrelétricas sem o levantamento do impacto ambiental, bem como, a falta de eclusas, que prejudicam de forma

acentuada o transporte hidroviário, como foi o caso da hidrelétrica de Boa Esperança entre o Piauí e o Maranhão.

REDE HIDROVIÁRIA BRASILEIRA					
BACIA	ESTADOS	EXTENSÃO APROXIMADA/ KM			MUNICÍPIOS HIDROVIÁRIOS
		NAVEGÁVEIS	POTENCIAIS	TOTAL*	
AMAZÔNICA	AM, PA, AC, RO, RR, e AP	18.300	723,5	19.023,5	AMAZONAS, SOLIMÕES, NEGRO, BRANCO, MADEIRA, PURUS, JURUÁ, TAPAJÓS, TELES PIRES e GUAPORE.
NORDESTE	MA e PI	1.740	2.975	4.715	MEARIAM, PINDARÉ, ITAPECURU, PARNAÍBA, e BALSAS.
TOCANTINS/ARAGUAIA	TO, MA e GO	2.200	1.300	3.500	TOCANTINS, ARAGUAIA e DAS MORTES.
SÃO FRANCISCO	MG, BA, PE e SE	1.400	2.700	4.100	SÃO FRANCISCO, GRANDE e CORRENTE.
LESTE	MG, ES e RJ	-	1.094	1.094	DOCE, PARAÍBA DO SUL e JEQUITINHÓIA.
PARANÁ	SP, PR e SC	1.900	2.900	4.800	PARANÁ, TIETÊ, PARANAÍBA, GRANDE, IVAÍ, e IVINHEMA.
PARAGUAI	MT, MS e PR	1.280	1.815	3.095	PARAGUAI, CUIABÁ, MIRANDA, SÃO LOURENÇO, TAQUARI e JAURÚ.
SUDESTE	RS	600	700	1.300	JACUÍ, TAQUARI, LAGOA DOS PATOS e LAGOA MIRIM.
URUGUAI	RS e SC	-	1.200	1.200	URUGUAI e IBICUÍ.
<b>TOTAL</b>		<b>27.420</b>	<b>15.407,5</b>	<b>42.827,5</b>	

Figura 3 – A malha hidroviária brasileira. Potencialidades e perspectivas.

Fonte: OLIVA, 2007.

Nos Estados Unidos, Canadá e no continente europeu a hidrovia é largamente explorada pelo baixo custo do transporte de mercadorias em relação a outros meios de transportes. O governo brasileiro precisa rever suas políticas de transporte, atreladas aos interesses de grandes capitais nacionais e internacionais, ligados ao transporte rodoviário e, incrementar de forma mais significativa a grande potencialidade de sua vasta rede hidrográfica, valorizando o transporte hidroviário objetivando uma maior participação deste, no escoamento da produção em função ao custo benefício e da preservação ambiental.

### 2.3 - O rio Parnaíba

O rio Parnaíba é o maior rio genuinamente nordestino, separa o Piauí do Maranhão em toda sua extensão, perfazendo um total de 1485 km. Ao longo do seu percurso divide-se em Alto Parnaíba – das nascentes até a foz do rio Gurguéia, Médio Parnaíba – da foz do rio Gurguéia até a foz do rio Poti em Teresina e, Baixo Parnaíba – da foz do rio Poti até sua desembocadura em forma de Delta no Oceano Atlântico. Em seu percurso, no sentido nascente/foz, drena vinte e seis municípios piauienses, dos quais dezesseis têm as sedes municipais em suas margens assim distribuídos: Alto Parnaíba – Barreiras do Piauí, Gilbués, Santa Filomena, Ribeiro Gonçalves, Uruçuí, Antônio Almeida, Porto Alegre do Piauí e

Guadalupe. Médio Parnaíba – Jerumenha, Floriano, Amarante Palmeirais e Teresina. Baixo Parnaíba – União, Miguel Alves, Porto Campo Largo do Piauí, Matias Olimpio, Madeira, Joca Marques, Luzilândia, Joaquim Pires, Murici dos Portelas, Buriti dos Lopes, Parnaíba e Luis Correia. Pelo lado maranhense banha os municípios de: Alto Parnaíba, Benedito Leite, Barão de Grajaú, Brejo, Buriti, Coelho Neto, Duque Bacelar, São Francisco do Maranhão, São Felix de Balsas, Loreto, Magalhães de Almeida, Matões, Milagres do Maranhão, Nova Iorque, Parnarama, Santa Quitéria do Maranhão, São Bernardo, Tasso Fragoso e Timon.

A importância do rio Parnaíba para o Piauí foi tão marcante que é impossível falar sobre a história, a geografia e a economia piauiense sem mencionar a participação do rio.

A respeito da importância do rio Parnaíba em relação ao Piauí, podemos fazer um paralelo com o trabalho de Trindade Júnior, Silva e Malheiro (2005, p.09) em “Belém, a cidade e o rio”, quando afirmam: “A relação histórica entre as cidades e os rios na Amazônia apresenta uma forte dimensão geográfica, responsável por expressar material e simbolicamente particularidades construídas através de uma multiplicidade de usos e de formas de apropriações”. Gandara (2010) enfatiza, “É possível encontrar os rios brasileiros cantados e narrados na literatura, tanto pela melancolia como por seus encantos. Eles demonstram personalidade, como se fosse gentes”, e acrescenta:

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), “atende-se ao fato de que diversas parcelas de nosso território receberam o nome de rios: 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. (GANDARA, 2010, p.33-34).

Muito maior inter-relação com o Piauí do que com o vizinho Maranhão, o rio Parnaíba, de acordo com Baptista (1981, p.136), citando outros autores faz a seguinte compilação:

A vida piauiense está de tal maneira presa ao Parnaíba, que se por um cataclismo este desaparecesse, não há dúvida que o Piauí também não poderia continuar a viver” (Baptista). “Serve de fronteira, em toda sua extensão entre o Piauí e o Maranhão. É o curso de água mais importante entre o São Francisco e o Tocantins” (Spix&Martius). “Representa o traço de união entre a região norte superúmida, coberta de florestas e a região nordeste, de vegetações pobres, castigadas pelo

sol inclemente” (Gicovate). “Rio Velho, que já se acomodou ao seu leito, o Parnaíba é indissolúvelmente ligado à economia e a todas as atividades do Piauí’ (Porto); mais adiante, eu seu roteiro do Piauí, uma das obras clássicas sobre o estado, o mesmo autor, acrescenta”. Vale, porém realce a circunstância de que o Parnaíba é mais piauiense do que maranhense”. “É o *pater nilus* dadivoso da região (Napoleão).

Concordando plenamente com o enunciado de Baptista (1981), onde fica notório que o rio Parnaíba teve grande magnitude representativa para o desenvolvimento do estado do Piauí. Por seu aproveitamento econômico, o Parnaíba é mais piauiense do que maranhense, pois desempenhou papel relevante na vida do estado. Considerando os aspectos da paisagem do Meio-Norte brasileiro e sendo o litoral maranhense mais extenso, os governantes do Maranhão, deram mais atenção para a região litorânea, não investindo tanto na potencialidade do Rio Parnaíba como meio de transporte fluvial e gerador de renda para o desenvolvimento comercial do sul e interior do estado.

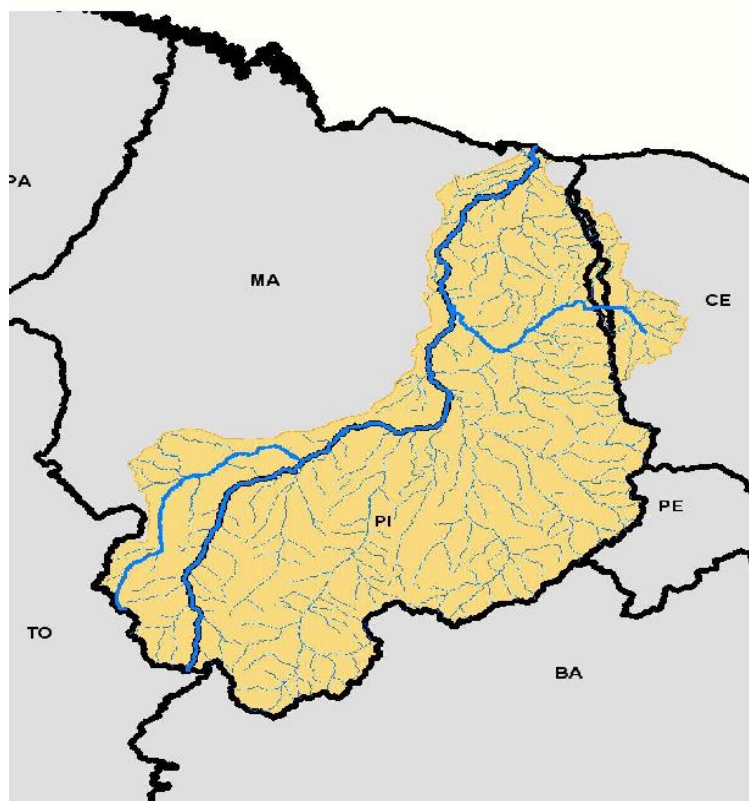
A relação entre o rio Parnaíba e o Piauí é também marcante no âmbito dos escritores e poetas piauienses, quando os mesmos fazem uma associação muito próxima entre o rio e o estado, colocando sua criatividade literária e poética para cantar e contar a beleza, a paisagem e a inter-relação do rio com o Piauí e sua história, como é o caso do mais destacado poeta piauiense, Antônio Francisco da Costa e Silva em sua poesia intitulada “Saudade”:

Saudade! O Parnaíba – velho monge  
As barbas brancas alongando...E, ao longe,  
O mugido dos bois da minha terra...

Em outro poema de sua autoria, o vate piauiense novamente coloca o rio em sua proximidade com a vida do estado, quando compõe o Hino do Piauí e, coloca uma majestosa estrofe, cheia de amor, carinho e reverência à sua terra querida:

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!

O Rio Parnaíba é um rio de planalto, localizado em uma bacia sedimentar, denominada de Planalto e Chapadas da bacia do Parnaíba de acordo com a nova classificação do relevo brasileiro feita por Jurandyr Ross (2005). Sua bacia hidrográfica de acordo com a Agência Nacional de Águas (ANA), abrange uma área total de 333.056.988 km<sup>2</sup>, equivalente a 3,99% do território nacional. Drena 249.274 km<sup>2</sup> (99%) do Piauí praticamente a quase totalidade do estado, parte do Maranhão (19%) e Ceará (10%), (Figura 4).



Maranhão, Piauí e Ceará.  
Área: 333.056.988 Km<sup>2</sup>

Figura 4 – Bacia Hidrográfica do rio Parnaíba  
Fonte: SEPLAN-PI, 2007.

Seus principais afluentes, todos piauienses são os rios: Gurguéia com 740 km de extensão e uma bacia hidrográfica<sup>3</sup> de 34.006 km<sup>2</sup>, Uruçuí com 300 km de curso e uma bacia de 16.017 km<sup>2</sup>, Canindé com 350 km e uma grande bacia de 89.587 km<sup>2</sup>, Poti que nasce no Ceará, mas que tem quase todo seu curso de 550 km em solo piauiense e uma bacia de 55.337 km<sup>2</sup>, e Longá com extensão de 300 km cuja bacia é de 23.100 km<sup>2</sup>. O único tributário do

<sup>3</sup> Nessa bacia localiza-se um dos maiores lençóis freáticos do Nordeste, denominado de Vale do Gurguéia, nos municípios de Bom Jesus e Cristino Castro, onde existe um poço jorrante denominado Violetto que chega a 50 m de altura

Parnaíba de expressão vindo do Maranhão é o rio Balsas com 525 km de curso e uma bacia hidrográfica de 19.810 km<sup>2</sup>.

As nascentes do rio Parnaíba (Figura 5), estão localizadas na Chapada das Mangabeiras entre os estados do Piauí, Tocantins e Maranhão no lugar denominado Água Quente a 700 m de altitude.



Figura 5 – Nascentes do rio Parnaíba  
Fonte: SEMAR, 2012.

As nascentes, até a segunda metade do século XIX eram desconhecidas, foi quando o governo da província contratou o engenheiro alemão Gustavo Luis Guilherme Dodt, assim descrito por Iglesias (1958, p. 485-486):

Em 1915, quando percorremos, o Dr. Agenor de Miranda e eu, o Alto Parnaíba Piauiense, tendo em mãos a “Descrição dos rios Parnaíba e Gurupi”, trabalho publicado em 1º. De maio de 1873, da autoria do Dr. Gustavo Luis Dodt, ficamos impressionados com o grande saber e descortino técnico revelados pelo notável engenheiro.

Dodt foi contratado pelo governo da Província do Piauí para fazer um levantamento do rio Parnaíba desde suas nascentes até sua foz em forma de Delta, o único em mar aberto das Américas, num percurso de mais de 1.400 Km, também para indicar onde seria

melhor lugar para a fundação de uma colônia agrícola. Sua contratação deu-se no governo de Augusto Olímpio Gomes de Castro (28/08/1868 a 03/04/1869), seus trabalhos prosseguiram até o ano de 1873. O próprio engenheiro comenta o trabalho que fez para o governo do Piauí:

Pelo ofício datado de 11 de dezembro de 1868, do Exmo. Sr. Dr. Augusto Olímpio Gomes de Castro, presidente da Província do Piauí, recebi ordem de apresentar uma planta do Rio Parnaíba desde suas cabeceiras até sua foz. Que devia representar com exatidão, não só o curso do rio, como suas ilhas, coroa, cachoeiras, recifes e outros obstáculos à livre navegação, mas também as embocaduras dos seus afluentes de ambos os lados, e que deveria tratar especificamente dos diferentes rios e riachos, que formam as cabeceiras do rio, de modo a conhecer-se qual deles devia ser considerado como? Sua verdadeira nascente (DODT, 1981, p. 19).

Realmente, o trabalho executado pelo engenheiro Dodt para o governo através do levantamento de todo o percurso do rio Parnaíba, inicialmente de Teresina à foz e, em seguida de Teresina às nascentes até então ignoradas foi de suma importância para a navegabilidade do Parnaíba nas décadas seguintes. As nascentes foram localizadas na Chapada das Mangabeiras no extremo sul na fronteira do Piauí com o Maranhão e do hoje estado do Tocantins, num lugar denominado Pau Cheiroso que não corresponde à verdadeira nascente do rio e sim a um seu afluente, o rio Corriola<sup>4</sup>. Este equívoco foi corrigido pela Comissão de Limites comandada pelo Cel. Renato Barbosa Rodrigues Pereira realizada em 1924, que localizou a verdadeira nascente do Parnaíba no lugar chamado Água Quente, assim chamado devido à termalidade de suas águas, confirmada pela expedição da Universidade Federal do Piauí sob a coordenação do Prof. João Gabriel Baptista na década de 1970, corroborando a veracidade das nascentes do rio feita pela Comissão de Limites em 1924 com o nome de Água Quente.

#### 2.4- A navegação fluvial no rio Parnaíba

Até a metade do século XIX a capital da província do Piauí era a cidade de Oeiras, fundada, conforme mencionado no capítulo I, na ocupação do território piauiense pela Casa da Torre através de um povoamento tocado pela expansão da pecuária, para a fixação do gado em fazendas que foram sendo criadas através da doação de sesmarias, ao longo do curso do rio Canindé.

---

<sup>4</sup>O Corriola nasce cercado de árvores, mais ou menos frondosas, que desprendem um aroma agradável que permanece ativo todo o ano. BAPTISTA, (1981, p. 142).

O Piauí tinha toda sua economia centrada na pecuária e os principais mercados para a exportação das boiadas eram respectivamente as capitanias da Bahia e de Pernambuco, ambas localizadas ao sul e a leste do estado, havendo até então, pouca exploração na direção oeste onde fica o rio Parnaíba, que em toda sua extensão, separa o Piauí do Maranhão.

A pecuária propiciou o crescimento da posse da terra, o aumento do número de fazendas, do rebanho bovino, e conseqüentemente a exploração das riquezas naturais.

Nesse contexto de expansão o poder público volta-se para viabilização de novas rotas comerciais através da utilização da navegação do seu principal rio, que oferecia em toda sua extensão a possibilidade da navegação fluvial como um promissor meio de transporte.

Desde que o Piauí foi transformado em capitania em 1758, todos os governadores constatavam a inviabilidade da capital continuar em Oeiras. Em 1728 o então governador do Maranhão e Grão-Pará, com jurisdição sobre a capitania do Piauí, Maia da Gama já sugeria a mudança da administração para a Vila do Poti às margens do Parnaíba. Outros governantes que se seguiram observaram a má posição geográfica da Capital que ficava distante 100 km do rio Parnaíba e 900 km do Oceano Atlântico.

Antes de a capital ser transferida para Teresina já havia várias referências sobre a utilização da navegação do rio. Na abertura da Assembleia Legislativa Provincial em 07 de julho de 1844 o presidente José Ildefonso de Sousa Ramos (RAMOS, 1844, p.38) refere-se ao assunto em sua mensagem à Assembleia Legislativa Provincial:

Banhada por hum dos maiores rios do Brasil, com cuja navegação podia estabelecer entre o Gorguêa e o Oceano Atlântico, dando assim exportação e por consequência valor aos thesouros abandonados sobre hum terreno de mais de 200 legoas de extensão, rico em madeiras, abundantes de gado, e fértil, deixa inúteis suas águas, e com hum caminho de muitas léguas por terra, e que só offerece dispendioso , e insufficiente transporte, vai no centro de outra província procurar as minguadas águas de hum rio menor, que a indústria de outros tem tornado aproveitáveis!

E conclui: “A navegação do rio Parnahiba he na minha opinião a necessidade mais urgente da Província, e o melhoramento mais importante em seus resultados, que ela pode obter” (RAMOS, 1844, p.40).

Em 1850, o baiano Antônio José Saraiva, renomado político do Império, chegou para presidir a província do Piauí, tendo antes ocupado várias funções importantes na política nacional como nos informa o *site* de biografias da Universidade Federal de Campina Grande-PB:

Político e estadista brasileiro nascido em Bom Jardim, município de Santo Amaro, BA, conselheiro do império notabilizado pela lei que tomou seu nome, destinada a aprimorar o sistema eleitoral vigente em sua época. Formado pela faculdade de direito de São Paulo (1846), elegeu-se membro da assembleia em sua província (1849) e foi nomeado (1850) presidente da província do Piauí, onde ganhou notoriedade por transferir, contra forte oposição, a capital provincial da cidade de Oeiras para Teresina. Eleito para a Câmara dos Deputados pelo Partido Liberal (1852), foi seguidamente nomeado presidente da província de Alagoas e da província de São Paulo, Ministro da Marinha, presidente da província de Pernambuco (1858) e ministro de várias pastas no império (1861) como a de Negócios Estrangeiros, da Fazenda e da Guerra e presidente do Conselho de Ministros (1881/1885) quando fez aprovar o projeto de lei que instituía as eleições diretas, a Lei Saraiva ou lei do censo (1885), e o projeto de sua autoria que declarava livres todos os escravos de mais de 65 anos. Passou então o governo ao líder do Partido Conservador, barão de Cotegipe, em cujo governo a referida lei foi sancionada, em 28 de setembro (1885) e, assim, ficou conhecida como Lei Saraiva-Cotegipe. Homem de confiança de D. Pedro II, com a proclamação da república (1889) retirou-se para a Bahia. Ainda foi eleito senador para o congresso constituinte (1890-1891), mas doente e frustrado com os rumos políticos da nação, renunciou em seguida e permaneceu em Salvador, BA, até morrer. (UFCG, 2012).

O presidente Saraiva, tinha como principal meta do seu governo providenciar a transferência da capital para outro local mais favorável e, verificou de imediato a localização pouco atrativa da capital no centro da província, em uma região semiárida, de poucas perspectivas para o desenvolvimento, considerando que, naqueles sertões isolados de todas as rotas de comércio, a província nunca teria um efetivo progresso e desenvolvimento.

Dois dias após sua posse, realizada em 07/09/1850, o presidente Saraiva externa, em documento oficial, o propósito de melhoramento moral e material da província como pensamento cardeal de seu governo (NUNES, 1975, p.96). Segue-se então à procura por um lugar adequado que atendesse seus objetivos para a fixação da nova capital da província.

Visitando em longas viagens, - montado em cavalo -, diversos locais onde seria mais apropriada a fundação da cidade que seria a capital da província do Piauí. Foi encontrado o lugar considerado mais adequado na localidade denominada Chapada do Corisco próximo à Vila do Poti entre dois rios, o Parnaíba e Poti.

A localização entusiasmou a todos que faziam parte da comitiva e o presidente Saraiva tratou de providenciar os trâmites legais visando o imediato início da construção da nova cidade, conforme Nunes (1975, p.104) comenta:

As promessas do empreendimento a todos animavam. Foi nessa atmosfera de otimismo que Saraiva apresentou seu primeiro relatório à Assembleia Legislativa. Já nesse documento em que anuncia que constrói um quartel de Polícia na vila Nova do Poti, pronuncia-se contra os melhoramentos das estradas de Caxias e da Bahia, bem como a construção da ponte sobre o Canindé, cujas despesas julga improdutivas, e opina que melhor seria gastar com a navegação do Parnaíba, com o fim de libertar nosso comércio da tutela do Maranhão.

Verifica-se que o presidente Saraiva, com a mudança da capital para as margens do rio Parnaíba, queria enfim solucionar de vez a dependência da tutela do Piauí pelo Maranhão, procurando uma solução para que a economia piauiense tornasse a província do Piauí autossuficiente no seu comércio, arrecadando seus próprios impostos para serem geridos em favor do Piauí, como explica Nunes (op. cit, p.105):

Quer antepor ao comércio de Caxias o da Vila de Parnaíba que já tem uma casa inglesa comprando e vendendo a Liverpool. Espera assim arrebatara de São Luis toda a produção do Piauí que vinha escoando através de Caxias e do Itaperucu. Denuncia o escandaloso contrabando do algodão ao dizer que a província produz mais de 120.000 arrobas enquanto o dízimo desse gênero só lhe rende e ainda como produção maranhense, pois era contrabandeado em quase sua totalidade. Se o Piauí não mudar sua capital, acrescentava ele, “não pode provincializar o seu comércio e consequentemente desenvolver sua agricultura”.

Em 20 de outubro de 1851 o presidente Saraiva transformou a Vila Nova do Poti na nova sede administrativa. Com a renovação dos membros da Assembleia Legislativa e a votação da Resolução nº 315 de 21 de julho de 1852, elevou a Vila Nova do Poti à categoria de cidade, com o nome de Teresina e autorizou a transferência da sede do governo da Província, que foi solenemente instalado no dia 16 de agosto do referido ano.

O presidente José Antônio Saraiva na abertura da Assembleia Legislativa Provincial já na nova capital, Teresina, em 03 de julho de 1854, assim se pronuncia em seu discurso de abertura referindo-se a questão da navegação do rio Parnaíba.

É rio Parnahiba, que banhando toda a parte septentrional da Província desde os seus limites com Goyas, na comarca de Parnaguá até a cidade, também denominada Parnahiba, oferece um curso navegável de mais de duzentas léguas, e possui confluências, como o Gorjeia, o Canindé, que cortando a província em diferentes direções se prestão, o primeiro em todas as estações, e o segundo da inverno, a uma navegação sumamente proveitosa. – Em 1844 diz n’esta mesma cadeira o Exmº. Sr. Dr. Sousa Ramos, que era para admirar, que os

habitantes do Piauí, deixando inúteis as águas de um dos rios maiores do Brasil, e que navegado, podia dar valor aos tesouros abandonados sobre um terreno de mais de duascentas leguas, fossem por meio de transportes dispendiosos, e insuficientes, procurarmos centros de outra Província as minguidas águas de um rio menor, que a industria de outros havia tornado navegável. (SARAIVA, 1854, p. 33-34).

Dando prosseguimento ao desdobramento da navegação, os presidentes seguintes foram tomando as providências cabíveis para tornar realidade esta aspiração do Piauí com relação à utilização de sua grande estrada natural que poderia integrar a província de norte a sul proporcionando um melhor aproveitamento econômico das riquezas que a terra oferecia para desenvolver e proporcionar mais rendas aos cofres do governo.

Em 1858 o presidente João José e Oliveira Junqueira na Assembleia Legislativa Provincial (JUNQUEIRA, 1858, p.16), informa que: “Prestes a realizar-se está navegação à Vapor no rio Parnaíba, estando quase prompto um barco à Vapor que mandei construir no Estabelecimento da Ponta da Areia, no Rio de Janeiro”. Novamente em uma exposição de 30 de dezembro de 1858, publicada em um relatório de 24 de janeiro de 1859, ele informa que: “O Vapor – Urussuhy – que mandei construir no Rio de Janeiro, partiu desse porto no dia 09 do mez passado e assim he de crer que brevemente chegue a esta Capital”.

Em 19 de abril de 1859 tem início a tão aguardada navegação do rio, patrocinada pelo governo provincial que durante um século, a partir desta data, proporcionaria ao Piauí explorar e comercializar seus produtos extrativistas principalmente para a Europa e para os Estados Unidos, já que nesta época o Brasil era como um grande arquipélago, Santos (1996), sem uma integração nacional, em que as províncias comercializavam diretamente com o exterior, vendendo seus produtos nativos e comprando produtos industrializados.

Sobre este acontecimento histórico para a província o presidente Antônio Corrêa do Couto se pronunciou:

À 19 de abril último sulcou as águas do porto d'esta capital o Vapor Urussuhy, comandado pelo 1º Tenente d'Armada Álvaro Augusto de Carvalho: a entrada deste poderoso agente de civilização e de progresso não podia ser indiferente aos habitantes desta capital que curiosamente o visitaram, examinando todos os seus cômodos. (COUTO, 1859, p. 22).

A festiva recepção ao vapor Uruçuí em Teresina mobilizou praticamente toda a população da cidade para as barrancas do rio Parnaíba, pois se tratava de um acontecimento

inédito, que viria a propiciar de forma definitiva, uma nova perspectiva econômica para a província. A chegada do vapor foi saudada com a banda de música e, muita alegria por parte da população, a bordo estava as pessoas mais representativas da cidade, autoridades e o próprio presidente da Província.

Começa uma nova era no desenvolvimento do Piauí que se prolongaria por praticamente um século. A iniciativa deste empreendimento que vinha sendo perseguida deste algumas décadas atrás se mostrou lucrativa e desempenhou papel relevante na história e na economia do Piauí provocando mudanças sociais, espaciais e políticas que muito influíram na vida piauiense.

Com a crescente movimentação do transporte fluvial, a quantidade de embarcações que percorriam, a hidrovia do Parnaíba aumentou de forma expressiva, como nos mostra Barbosa (1986) no seguinte enunciado:

Ao assumir o governo, Antonino Freire consegue da Assembleia Estadual, pela lei no. 549, de 30 de março de 1910, uma subvenção de 30 contos de reis para a navegação até Santa Filomena {...} Porém, somente no ano seguinte, com os vapores Joaquim Cruz e Antonino Freire, iniciava-se a navegação regular até Santa Filomena. Em que pesem as dificuldades, a navegação continuava em ritmo ascendente, circulando riquezas, entre os dois estados marginais, principalmente em território piauiense. Os seus efeitos não se faziam sentir somente no Piauí e Maranhão, alcançavam também até o estado de Goiás. (BARBOSA, 1986, p. 74).

Observa-se na citação acima que no ano de 1911 (Coleção de Leis e Decretos do Piauí, 1910 p. 9), a hidrovia do rio Parnaíba, passa a funcionar em toda extensão do mesmo, ou seja, do delta localizado na foz no Oceano Atlântico até o extremo sul do estado próximo ao estado da Bahia, na cidade de Santa Filomena com uma extensão de aproximadamente 1.400 km.

O aumento do fluxo de barcos e da quantidade de mercadorias transportados ao longo das primeiras décadas do século XX cresceu de forma acentuada. “Em vista da expansão do tráfego fluvial, foi criada a Agência da Capitania dos Portos em Teresina no ano de 1919, como consta no Livro de Estabelecimento da Agência Capitania dos Portos de Teresina, 2º. Vol. p. 4”, Barbosa (1986), o autor ainda ressalta que:

A navegação no Parnaíba, embora enfrentasse as dificuldades inerentes à própria atividade, bem assim as advindas das condições de navegabilidade que se agravavam por falta de conservação no rio, continuaria ainda por quase três décadas, levando passageiros e os produtos do fundo do vale para o delta, destacando-se a maniçoba, o babaçu, a cera de carnaúba, o algodão e peles, dentre outros.

Retornando traziam os vapores louça, tecidos, querosene, bebidas, sal e diversos produtos manufaturados. (BARBOSA, 1986).

A professora Nasi Castro em seu livro sobre Folclore e Memórias de Amarante, Castro (1994), relaciona os vapores, e lanchas (Figura 6), que percorriam o rio Parnaíba, (Figuras 7 e 8) através de depoimento colhido de pessoas ainda vivas, que se lembravam de memória o nome das embarcações relacionadas abaixo:

<p>“Relação feita por Raimundo Borges de Santana (de sua memória)”</p> <p style="text-align: center;"><b>VAPORES:</b></p> <p>Parnaíba  Uruçuí (naufragou)  Paranaguá  Teresinense  Lidador  Piauí (naufragou no lugar Setilha, acima de Amarante)  João de Castro – depois Europa  Manoel Tomaz – depois Parnaíba  Brasil  Santa Cruz  Quinze de Novembro  Chile – antes Netuno  Parnaibano – naufragou abaixo de Palmeirais, metido a pique pelos  Revolucionários (Coluna Prestes) em 1925  Igarassu  Parnaíba Velho  América  Afonso Nogueira  Rio das Balsas – de Feliz Pessoa</p> <p><b>RELAÇÃO DE LANCHAS</b></p> <p>Brasileira  Tamoio  Albatroz  Alneves  Amarantina  Santo Antonio  Tambo  Minerva  Rosicler  Parnaibana</p>	<p><b>VAPORES E LANCHAS</b></p> <p>“Relação feita por Luiz Ribeiro Soares (de sua memória)”</p> <p><b>VAPORES</b></p> <p>Parnaibano – afundou na barra do Riachão – de Marc Jacob  Barão de Grajaú  Parnaíba (velho) – Foi a pique entre Amarante e Floriano  Teresinense  Piauí –de Delbão Rodrigues &amp; Cia  João de Castro – depois Europa  Brasil – de Delbão Rodrigues &amp; Cia  Santa Cruz – de Delbão Rodrigues &amp; Cia  Manoel Tomaz – nome do dono. Depois Parnaíba de Roland Jacob  Joaquim Cruz – de Manoel Tomaz de Oliveira  Antonino Freire  Quinze de Novembro  Afonso Nogueira – de Afonso Nogueira  América – de Moraes &amp; Cia  Rio Balsas – de Feliz Pessoa  Chile – de João Luis</p> <p><b>LANCHAS</b></p> <p>Brasileira  Brejo – depois Franklin Veras  Floriano  Curumi – depois Amarantina  Rosicler – de Afonso Nogueira  Tamoio – depois Tamandaré  Alneves – de Almeida Neves  Lavínia – de Almeida &amp; Irmãos  Marabá – de Jackes  União – Roldão  Palmira – de Petrônio Oliveira  Albatroz  Estado de Goiás  Godofredo Viana  Princesa Isabel  Embaixador</p>
---	--

Figura 6 – Relação de Vapores e Lanchas  
Fonte: Castro, 1994



Figura 7- Vapor no rio Parnaíba.  
Fonte: DIAS, 2012.



Figura 8- Vapores no rio Parnaíba.  
Fonte: DIAS, 2009.

Nossa intenção em colocar um quadro indicativo com o nome de todas as embarcações citadas por pessoas que viveram o auge da navegação objetiva destacar o quanto essa atividade representava para a economia e integração do Piauí.

Percebe-se que alguns nomes das embarcações estão repetidos nas narrativas, entretanto, verifica-se também, que a quantidade de vapores e lanchas que singravam as águas do Parnaíba transportando passageiros, produtos do extrativismo e produtos manufaturados vindos do exterior, era em número bastante significativo, mostrando o quanto o transporte hidroviário dominava o comércio piauiense, interligando suas principais cidades ribeirinhas, Parnaíba, Teresina, Amarante, Floriano, Uruçuí e Santa Filomena, sendo que estas interligavam outras cidades do interior distantes do rio e, de difícil acesso por terra, formando uma rede, que mesmo com as dificuldades logísticas, tinham seus produtos comercializados e, recebiam por sua vez, as mercadorias vindas de locais longínquos, inclusive do exterior.

Em todo o tempo em que a navegação transformou-se no grande fator econômico do Piauí, gerando divisas para o estado, empregando direta e indiretamente milhares de pessoas, formou-se uma estrutura de empresas, nas quais os vapores, lanchas e barcaças, pertencentes a pessoas individualmente ou em sociedades, na formação de firmas comerciais, que se tornaram as mais expressivas economicamente do estado.

No ano de 1942, de acordo com Barbosa (1986), 16 empresas organizadas e dois convênios exploravam a navegação interior no Piauí:

- Parnaibana – Marc Theophile Jacob
- Salineira de Navegação Fluvial – Delbão Rodrigues & Cia
- Indústria e Navegação – Franklin Veras & Cia
- Indústria Salineira – Moraes & Cia
- Santo Antônio – Narcio, Machado & Cia
- De Navegação Fluvial – Poncion Rodrigues & Cia
- Delbão de Navegação Fluvial – Rodrigues & Cia
- Navegação de pessoa & Cia – Pessoa & Cia
- Salineira Piauiense – Gastão Neves Rodrigues
- Matos de Navegação e Comércio – Olavo Matos (Floriano)
- Florianense – Afonso Nogueira & Filho (Floriano)
- Comércio e Navegação Fluvial – João Luiz da Silva (Floriano)
- Fluvial Piauiense – Petrônio Oliveira & Irmão
- Demerval Rodrigues – Demerval Neves Rodrigues
- Booth & Company (Pará) – Agentes: Booth & Cia. (London) Ltda
- Companhia de Navegação das Lagoas – Agente: Roland Jacob

#### Convênios

- União Fluvial Limitada – Parnaíba-PI
  - Empresa Fluvial Limitada – Floriano-PI
- BARBOSA (1986, p. 78)

Portanto, constatamos que a partir da segunda metade do século XIX e da primeira do século XX, a hidrovia do rio Parnaíba foi a grande estrada existente para a integração econômica do Piauí, tendo possibilitado o surgimento e o desenvolvimento de cidades em

suas margens que cresceram e se desenvolveram, como é o caso de Floriano, tornando-se o terceiro maior município piauiense até o início da década de 1960, tendo perdido esta posição para a cidade de Picos, a partir do momento que se encerrou o ciclo da navegação fluvial, quando então o transporte de cargas rodoviário tornou-se o principal meio de escoamento de mercadorias a nível nacional.

## 2.5 - Navegação no Parnaíba: O fim de um ciclo

A partir da década de 1950, o governo federal através de uma política de incentivo à implantação da indústria automobilística no Brasil, intensifica a construção e expansão da malha rodoviária, tornando o transporte rodoviário prioritário no transporte de cargas, em detrimento do transporte ferroviário e hidroviário.

Fica claro o declínio da navegação do rio Parnaíba a partir da década de 1950, quando comparado ao volume financeiro ascendente da exportação na década de 1930, como mostra a (Figura 9), evidenciando uma queda na quantidade de mercadoria transportada. Observa-se uma diminuição bastante acentuada quando comparada aos dados da (Tabela 1) demonstrada por Barbosa (1986).

NOTA: — Estes dados foram coligidos da Cronologia Histórica do Piauí.

RENDA GLOBAL DO ULTIMO BIENIO:—

1935 . . . . .	2.157:894\$200
1936 . . . . .	2.688:687\$920

MOVIMENTO DE CARGA:—

IMPORTAÇÃO POR CABOTAGEM

1935 . . . . .	38.137:764\$832
1936 . . . . .	50.680:540\$359

EXPORTAÇÃO

1935

Para portos nacionais . . . . .	11.823:375\$720
Para portos estrangeiros . . . . .	55.758:301\$830

1936

Para portos nacionais . . . . .	8.312:171\$140
Para portos estrangeiros . . . . .	75.807:194\$700

DEMONSTRAÇÃO DA ARRECADAÇÃO DO 1º SEMESTRE DE 1936, COMPARADO COM IGUAL PERÍODO DESTE ANNO:—

1936

Janeiro a Junho	1.123:499\$600
-----------------	----------------

1937

Janeiro a Junho	1.520:358\$500
Diff. para mais	396: 858\$900
Aumento equivalente a	35, 3%

Figura 9- Exportação piauiense  
Fonte: Almanaque da Parnaíba 1938

<b>ANO</b>	<b>CARGA</b>	<b>TRANSPORTADA</b>
	1950	84.450 t
	1955	35.740 t
	1960	19.890 t
	1965	4.000 t

Tabela 1 – Quantidade anual de cargas transportadas no rio Parnaíba  
 Fonte: Barbosa, 1986, p. 80.

O autor finaliza suas considerações, colocando como os principais entraves encontrados pelas empresas, os custos muito altos enfrentados pelos armadores e, outros obstáculos, (Op. cit, 1986, p, 84):

Dentre as causas, cumpre destacar; embarcações antiquadas; ausência de serviços adequados de desobstrução e limpeza do rio, principalmente após o período das chuvas; legislação trabalhista onerosa que exigia dos armadores condições insuportáveis; advento do caminhão e a abertura de rodovias sem articulação com a via fluvial; grande numero de tripulantes em serviço em cada embarcação; declínio da navegação de cabotagem, com a diminuição do trafego nos portos de Tutoia e Amarração; má estivagem da carga a bordo, gerando faltas, avarias e a não aceitação dos risco pelas companhias de seguro; desmatamento das margens para a agricultura e produção de lenha destinada às caldeiras das embarcações; e a construção do porto de Mucuripe no Ceará.

Outros autores, como Gandara (2010), também fazem suas considerações em relação ao fim da navegação do rio Parnaíba, levantando os problemas que foram surgindo ao longo do tempo, como, a falta de modernização das instalações portuárias, dos equipamentos (maquinário operacional) em atividade, legislação trabalhista onerosa para os armadores. Outra dificuldade existente era a ligação das cidades ribeirinhas com outras do interior que passaram a enviar seus produtos primários para a comercialização via rede rodoviária sem articulação com as cidades ribeirinhas, fragilizando ainda mais o escoamento feito pelo transporte fluvial, como comenta a autora:

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 importadores/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 (GANDARA, 2010, p.365).

Em publicação da edição que circulou nos dias 09 e 10 de abril do ano de 1989, o jornal O Dia de Teresina, em matéria sobre uma possível revitalização da navegação do rio Parnaíba, focaliza uma entrevista com o historiador e presidente da Academia Piauiense de Letras, Arimathéia Tito Filho, na qual ele afirma que: “A navegação do rio Parnaíba para fins comerciais está ultrapassada e não serve mais aos interesses econômicos sociais, o rio Parnaíba está assoreado, e poluído”, entretanto ele não questiona a importância do rio em outra época, quando ele enfatiza que: “Em décadas passadas especialmente no início do século XX, a navegação demonstrava extrema relevância e eficiência como forma de transporte de cargas e comunicação ente os municípios que ficam à suas margens”.

A argumentação acima feita pelo historiador A. Tito Filho, foi uma crítica em função de um projeto do então governador Alberto Tavares da Silva (1987 - 1991) quando o mesmo, sem elaborar um estudo de viabilidade efetiva de uma nova navegação para o rio e, sem um planejamento prévio das dificuldades para a realização de uma obra de tamanha envergadura, fez construir uma embarcação denominada “Barca do Sal” (Figura 10) para a revitalização da navegação. Quando a embarcação adentrou o leito do rio para fazer o percurso entre Parnaíba e Teresina, não superou os bancos de areia formados no leito do rio devido ao assoreamento, redundando em um grande fracasso e um enorme prejuízo para o erário público, sendo o citado governador, duramente criticado pelos opositores e por vários segmentos da sociedade, quando no governo seguinte a “Barca do Sal” foi vendida como sucata e bastante danificada pela ferrugem.



Figura 10- Barca do Sal no rio Parnaíba  
Fonte: DIAS, 2009.

A partir da década de 1970, através da expansão da fronteira agrícola do país, o Piauí é posto diante de uma nova realidade econômica com o início da exploração do Cerrado para a produção de grãos, principalmente a soja, despertando muito interesse de produtores gaúchos e paranaenses que adquiriram grandes extensões de terras para a produção agrícola,

Acerca da relevância desse Ecossistema para o desenvolvimento socioeconômico do estado, Olimpio (2004), faz o seguinte destaque:

Em concordância com EMBRAPA (2002), o Piauí possui aproximadamente 11,5 milhões de hectares de Cerrado, tendo como área de domínio cerca de 70% e de transição em torno de 30%, o que o leva a ocupar o quarto lugar do País e o primeiro do Nordeste, apresentando, portanto, grande potencial a ser explorado. Sua área de abrangência espacial ocupa toda a região sudoeste e parte do extremo-sul piauiense, como área de domínio, além de manchas de transição ao norte e centro-leste do Estado. OLIMPIO (2004, p.31).

Com a nova fonte de divisas gerada pelo cultivo dos grãos, produzido nos Cerrados e o escoamento da produção que aumentava anualmente, a possibilidade da volta da navegabilidade passou a ser novamente cogitada, sendo que no governo de Antonio de Almendra Freitas Neto (1991 - 1994) contratado a JAICA - Agência de Cooperação Internacional do Japão, para um estudo detalhado sobre a viabilidade do retorno do transporte hidroviário, sendo que a referida empresa apresentou o seguinte conclusão sobre o estudo realizado, Dias (2012):

- Pelo relatório, ficou constatada a viabilidade da hidrovía, ressaltados: O fator custo benefício, Taxa interna de retorno econômico e, taxa interna de retorno financeiro.
- O nível do rio permite a navegação de Santa Filomena a Teresina, na estação chuvosa, quando o nível das águas está alto, coincidindo com a época da colheita.
- O volume de cargas disponível às margens do rio já justifica a hidrovía
- A diferença do frete hidroviário compensa os investimentos na retificação do canal, instalações portuárias, aquisição de frota de barcos
- Mesmo não contando com as eclusas, propuseram um sistema de esteiras para vencer esse obstáculo, e disponibilizaram financiamento para a obra através do Eximbank.
- Somente 10% da área dos cerrados representaria uma produção de 2,8 milhões de toneladas de grãos, com valor superior a 500 milhões de dólares. DIAS(2012, p. 51-52).

Um novo estudo sobre a reativação da hidrovía do Parnaíba foi realizado em 2001 desta vez pelo DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) através da

AHINOR (Administração das Hidrovias do Nordeste), que contratou a empresa PETCON para realizar um novo estudo de utilização da rede hidroviária do Parnaíba e levantar dados da produção de grãos da região dos cerrados na abrangência da hidrovia, foram posteriormente, apresentados os resultados do estudo realizado, confirmando a viabilidade da navegabilidade, como aponta Dias (2012):

O resultado foi um relatório dos mais esclarecedores, vindo a confirmar o que a JAICA já constatara; que a hidrovia é viável e que o volume de cargas na área de influência do rio justifica plenamente sua implantação, proporcionando frete quatro vezes mais barato que o rodoviário. {...} Foram contabilizados quatro polos agrícolas na área de influencia da hidrovia (Sudoeste do Maranhão, Sudoeste do Piauí, Noroeste da Bahia e Nordeste do Tocantins).DIAS (2012, p. 54).

De acordo com as informações acima fica comprovado tecnicamente que a hidrovia do rio Parnaíba poderia voltar a operar em uma extensão de mais de 1.200 km, escoando os grãos produzidos no Sudoeste do Piauí e Maranhão, de mais de 2 milhões de toneladas (IBGE, 2009), que posteriormente seriam esmagados e beneficiados em Teresina

Trata-se, em nossa opinião, de um projeto de difícil realização, quanto ao retorno do transporte hidroviário do rio Parnaíba voltar a operar nos dias atuais, em vistas de haver alternativas mais atrativas, em uma conjuntura de maior expressão econômica no âmbito do nordeste brasileiro através do transporte ferroviário, além dos problemas ambientais enfrentados pelo rio na atualidade como enumeramos a seguir:

-Seria necessário fazer um trabalho de dragagem em várias partes do leito do rio, onde o assoreamento (Figura 11) se encontra em estado avançado e, as áreas de sedimentação fluvial continuam mesmo no período chuvoso.



Figura 11 - Assoreamento no leito do rio Parnaíba.  
Fonte: Jornal Diário do Povo, 2011.

-Não existe um sistema de eclusas na hidrelétrica de Boa Esperança, o desnível atinge 47 metros, (Dias, 2012), não permitindo a interligação entre as partes superior e inferior do leito do rio, que ainda, segundo o autor citado acima, no caso de Boa Esperança o desnível teria que ser vencido por duas eclusas (Figura 12), para atender a questões técnicas, em relação à barragem e o acesso ao canal do rio.



Figura 12- Obra paralisada da eclusa na barragem de Boa Esperança no rio Parnaíba.  
Fonte: Dias, 2012.

-O Porto de Luís Correia (Figura 13) é um sonho acalentado pelo Piauí desde a primeira metade do século XIX, quando foi criada a Capitania dos Portos de Parnaíba em 1855 e a promessa da construção do porto. Quando o país passou a república, novas tentativas para a construção do porto foram envidadas, com altos investimentos de recursos federais, tendo sido iniciada e paralisada em vários momentos e nunca concluída. Atualmente a obra permanece parada sem nenhum cronograma para a conclusão do porto reivindicado pelo Piauí há mais de um século e meio.



Figura 13 - Projeto do Porto de Luís Correia-PI.  
Fonte: Dias, 2012.

-Pelos estudos feitos pelas duas agências anteriormente citadas o transporte de cargas somente seria possível na época das chuvas quando o canal do rio atinge uma maior profundidade, mesmo assim, permitiria apenas embarcações e barcaças de pequeno porte, pois a profundidade não permite grande calado para os barcos.

-Seria necessário um reflorestamento da mata ciliar (Figura 14) das margens do Parnaíba, como também, dos seus afluentes, pois a falta de vegetação favorece o processo erosivo das margens, que contribuem para o assoreamento, formando grandes áreas de sedimentação fluvial no leito do curso do rio.



Figura 14- Desmatamento da Mata Ciliar no rio Parnaíba  
Fonte: Fonte: Dias, 2009.

## 2.6 - A Ferrovia Transnordestina, uma nova perspectiva de transporte

O transporte ferroviário no Brasil é da época do Império e teve seu início quando foi fundada a Imperial Companhia de Estrada de Ferro, pelo Visconde de Mauá, na segunda metade do século XIX, tendo uma relativa expansão, notadamente em São Paulo, para o escoamento do café e, também no Nordeste, principalmente no Recôncavo Baiano, Pernambuco e alguns trechos no Piauí, com expansão até as primeiras décadas do século XX, quando entra em decadência e abandono, pelo avanço do transporte rodoviário, sendo que atualmente a ferrovia no Brasil está concentrada principalmente na região Sudeste, com quase metade da malha ferroviária brasileira.

Depois de várias décadas de pouca expressividade e abandono quase total, o governo federal está dando mais atenção ao transporte ferroviário, no sentido de colocar para o país uma opção de escoamento de cargas mais viável economicamente e condizente com o transporte de uma grande quantidade de grãos produzidos no interior, que precisam chegar aos portos.

Atualmente o escoamento de grãos no país, envolve o percurso de grandes distâncias, que é feito na maior parte em carretas, que tem um custo muito elevado, grande desperdício de parte da carga transportada, que provocam danificação e congestionando nas rodovias. Esse cenário demonstra claramente que o Brasil precisa direcionar-se para uma nova política de transporte, voltada para a estruturação e modernização, de vias de acesso, que possa atender de forma racional e eficiente ao aumento constante da produção de *commodities* voltadas para mercado internacional, notadamente os minérios e grãos.

Dentre os projetos ferroviários - visando aumentar o volume de cargas, transportado em trilhos - dos produtos agrícolas colhidos distantes do litoral, foi elaborado um projeto de construção de uma ferrovia no Nordeste, ainda na década de 1950 e, que só agora está em lento andamento, sem uma previsão concreta de conclusão.

Sobre o surgimento do projeto da construção da ferrovia Transnordestina, transcrevemos um trecho de um relatório elaborado pelo DNIT (2004), informando que:

Há mais de cem anos já existiam ferrovias no Nordeste. A reunião de ferrovias isoladas deu origem ao que pode se chamar de sistema ferroviário do Nordeste. Essas ferrovias isoladas eram utilizadas para transportar

produtos primários para a exportação por diversos portos do Nordeste, além da importação de produtos manufaturados. A história da ferrovia Transnordestina é curiosa. Ela é uma ferrovia que não existe, mas já é antiga. Essa história se inicia concretamente na mesma época da criação da Rede Ferroviária Federal S.A, a RFFSA. No ano de 1958 foi realizado no município de Salgueiro-PE o encontro do Nordeste, uma discussão de alternativas para o desenvolvimento social e econômico da região, a partir desse encontro, foi criada, em 1959, a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste - Sudene. (DNIT, 2004, p.15).

Ao longo dos anos seguintes foram sendo inseridos vários aditivos no projeto inicial, tais como, contrato de concessão, projeto de estudos ambientais, até que, no ano de 2007, um novo projeto foi elaborado, o qual incluiu um novo traçado para a ferrovia, que começa na cidade piauiense de Eliseu Martins, cujos trilhos ligarão o Piauí até o porto de Suape em Recife e, o porto de Pecem em Fortaleza, como nos informa Dias (2012):

Nesse novo projeto, o empreendimento está voltado para interligar a região sudoeste do Estado do Piauí com os portos marítimos de Suape-Pe e Pecem-Ce. No Piauí, o ramal ferroviário terá uma extensão aproximada de 400 km, passando por 19 municípios, contemplando diretamente uma população de 116 mil habitantes. Os números são expressivos, bastando citar a extensão contínua de 1.140 km entre Eliseu Martins-Pi ao porto de Suape em Recife e no trecho de Eliseu Martins ao porto de Pecem em Fortaleza. Dias (2012, p, 172).

A ferrovia Transnordestina (Figura 15), quando estiver construída e funcionando em sua plenitude, dará ao Nordeste e especialmente ao Piauí uma nova perspectiva econômica, pois a produção da agroindústria localizada nos cerrados terá um escoamento mais rápido e, bem mais econômico do que o atual, totalmente dependente do transporte rodoviário.

Ainda em território piauiense, a ferrovia passará pela cidade de Paulistana, local de uma reserva de minério de ferro, onde está sendo implantado um polo siderúrgico, sendo que parte do minério será exportado em estado bruto e outra parte será beneficiado para a produção de aço.

Futuramente, o governo federal tem planos para que a ferrovia Transnordestina atravesse o rio Parnaíba, interligando-se a ferrovia Norte Sul e a ferrovia dos Carajás, fazendo a ligação com mais um porto marítimo, no caso, o porto de Itaqui em São Luis-MA, possibilitando mais uma abertura para o comércio internacional de *commodities*. A ampliação da referida malha ferroviária, fará a interligação permanente entre os estados de Pernambuco, Piauí, Ceará e Maranhão.



exploração do extrativismo vegetal, associados ao que era nesse tempo, a grande estrada que unia todos os piauienses, o rio Parnaíba.

## **CAPÍTULO 3 - EXTRATIVISMO VEGETAL E SUA IMPORTÂNCIA NO ESPAÇO PIAUIENSE**

### 3.1 - Breve histórico do extrativismo

O extrativismo é praticado pela humanidade há milênios. A coleta de produtos oferecidos pela natureza sempre foi um manancial largamente utilizado na história da humanidade. Desde as civilizações da antiguidade, passando pela idade média até os dias atuais o extrativismo foi fator determinante na guerra e na paz, na abundância e na escassez, para os povos mais desenvolvidos e para menos desenvolvidos.

O colonialismo europeu em várias partes do mundo visava principalmente a exploração das riquezas que as colônias podiam oferecer para o engrandecimento das metrópoles, não respeitando a cultura, as tradições e os costumes dos povos explorados, situação que ainda prevalece em algumas partes do mundo.

A colonização no Brasil começou com o extrativismo. O Pau Brasil (*Caesalpinia echinata*) foi o primeiro produto extrativista explorado de forma indiscriminada, sendo levado quase à extinção pelos colonizadores portugueses, juntamente com o bioma Mata Atlântica, e a caça e pesca que alimentavam populações inteiras como se fosse algo inesgotável.

O extrativismo praticado de forma predatória tem sido ao longo do tempo, uma prática constante tanto por pessoas, mas, principalmente pelos grandes grupos econômicos em consonância com os próprios governos provocando grandes desastres ambientais que tem afetado todos os ecossistemas da Terra.

Um grande marco extrativista no Brasil foi, sem dúvida, o ciclo da borracha da Seringueira (*Hevea brasiliensis*) durante a última década do século XIX e a primeira do século XX na Amazônia. Este ciclo econômico mudou de forma expressiva, a arquitetura, os costumes, e o comércio das duas maiores cidades da região Norte, Belém e Manaus. Foi um ciclo que enriqueceu muitas pessoas, principalmente os proprietários de terras. Sua relevância teve um importante desfecho na geopolítica brasileira, através de um tratado bilateral entre o Brasil e a Bolívia, quando território do Acre foi anexado ao território brasileiro, justamente a área onde se encontrava a maior concentração de seringueiras e, por conseguinte, a maior produção de látex para a produção da borracha.

### 3.2 - O extrativismo vegetal no Piauí

No Piauí a exploração extrativista não foi diferente do restante do Brasil. O estado pela sua posição geográfica, servindo de transição entre grandes biomas como a Amazônia, o Cerrado e a Caatinga, apresenta uma grande riqueza e variedade em sua flora. O Engenheiro Antônio José de Sampaio em sua Descrição Geral do Estado do Piauí assim se refere à Carnaubeira, palmeira que o naturalista alemão Alexandre Von Humboldt chamou de Árvore da Vida e que ainda é uma das principais espécies do extrativismo piauiense:

A carnaubeira – Esta palmeira é uma das plantas mais úteis dos Estados do Norte do Brasil. Quando seu fruto atinge o tamanho de uma azeitona pequena, que passando pelo processo de cozimento e misturado ao leite, é uma refeição salutar. A medula dos talos das plantas tenras, batida em água, produz uma fécula nutritiva tão branca como a da mandioca. As palhas cortadas e postas a secar soltam escamas que ao calor do fogo transformam-se em cera. Com as folhas cobrem-se casas e os troncos são usados na construção de casas, cercas e redis. (SAMPAIO, 1963, p. 36).

O outro destacado produto do extrativismo local foi a Maniçoba (*Manihot caerulescens Pohl*) que produz látex para a fabricação da borracha. Suas propriedades são avaliadas pelo mesmo autor, quando destaca sua exploração comercial oferecendo inúmeras vantagens em relação ao cultivo de outras plantas:

A Maniçoba, ultimamente conhecida na Europa, é a segunda planta produtora de borracha, conhecida no mundo comercial. A borracha do Piauí alcança melhor preço do que a do Ceará, um fato que vem a demonstrar, ainda mais, o valor das terras piauienses. O cultivo dessa planta compensa muito mais do que o do café, açúcar ou algodão. A cultura dessa árvore, exigindo pouca atenção oferece um trabalho lucrativo aos colonos. Assim grandes rendas estariam asseguradas, sem nenhum prejuízo das pastagens nos campos de cultura. Reconhece-se, geralmente, que a borracha de maniçoba do Piauí possui propriedades melhores que qualquer outra exportada por outros estados, e que, por conseguinte, o seu valor é sempre maior, nos mercados da Europa. (SAMPAIO, 1963, p. 45).

Além das duas espécies citadas acima, que tiveram destaque especial na economia piauiense juntamente com o coco Babaçu (*Orbignya speciosa*,) e receberão um maior aprofundamento na sequência de nossas pesquisas, existem inúmeras outras árvores de madeira nobre que também eram e continuam sendo exploradas, algumas delas já em risco de extinção. Estas árvores, abaixo relacionadas, foram utilizadas na construção de casas, móveis

e até mesmo lenha e carvão sem a mínima preocupação quanto ao seu processo exploratório. A construção de vapores, balsas, canoas ao longo de quase um século de navegação, igualmente as caldeiras destas embarcações, movidas através da lenha, foram sustentadas pelas matas nativas. E para melhor ilustrar a riqueza e variedade destes espécimes vegetais, enumeramos as mais importantes e mais valiosas, pela qualidade de sua madeira, onde recorreremos mais uma vez a Sampaio (1963) em sua Descrição Geral do Estado do Piauí.

O Juazeiro (*Zizyphus joazeiro*) é uma árvore muito comum nos campos do agreste e do mimoso, permanece verde durante a estação seca e produz um fruto pequeno, mas polpudo e suculento. O Tucum (*Bactris setosa*) é uma palmeira que produz um fruto pequeno e saboroso, porém, sua principal utilidade é a produção de uma fibra extremamente resistente que serve para fabricar cordas e amarras de grande resistência. O Imbuzeiro (*Spondiat uberosa*) é uma árvore típica do sertão que produz um fruto de polpa muito apreciado na fabricação de doces e geleia. Na caatinga serve de alimento para o vaqueiro e sua raiz desenvolve tubérculo armazenando água que em outros tempos amenizava a sede do sertanejo. A Macambira (*Bromélia laciniosa*). Cresce frondosamente e sua raiz produz excelente ração para o gado. O Tingui (*Magonia pubescens*) é uma árvore cujo fruto é uma grande cápsula seca, esférico-triangular de amêndoas largas e achatadas das quais se faz uma espécie de sabão. O Buriti (*Mauritia flexuosa*) é uma palmeira que existe em exuberância no estado do Piauí, formando florestas de grande extensão, principalmente às margens do rio Parnaíba. Sua utilização foi intensa em um tipo de transporte fluvial denominado Balsa, que descia o rio transportando produtos agrícolas, animais domésticos para venda e famílias. Seu comprimento chegava a mais de trinta metros e, sua cobertura era da palha da própria palmeira. Jatobá (*Hymenaea courbaril*) é uma árvore de grande porte, cujo fruto fornece ótima ração para os suínos. Produz uma resina de aplicação medicinal e industrial para o fabrico de vernizes e lacre. O Pequi (*Cariocar brasiliense*) desenvolve-se nas clareiras arenosas, que se chamam chapadas no Piauí. Produz um fruto cuja polpa é oleosa, feculenta e muito nutritiva. O Bacuri (*Platonia insignis*) cuja madeira é de boa qualidade, muito empregada em construções, seu fruto é saboroso e produz um doce de excelente sabor. A Copaíba (*Copaifera cangsdorffii*) cujo tronco produz grande quantidade de óleo que é muito utilizado em males como úlcera e reumatismo. O Angico (*Anadenanthera falcata*) empregado no fabrico de móveis, pois o âmago da madeira é muito resistente e atravessado de belas e regulares manchas naturais. O Cajueiro (*Anacardium odidentale*) dá uma fruta muito saborosa, cujo suco é empregado no preparo de vinho e de uma bebida tipicamente piauiense

e de excelente sabor, a Cajuína, enquanto a polpa, cozida com água e açúcar produz excelente doce.

Outras árvores nobres de nossa flora, ainda segundo o engenheiro Sampaio, são: Aroeira (*Schinus antarthricus*); Candeia (*Gochnatia polimorpha*); Catinga de Porco (*Caesalpinia porcina*); Cedro (*Cedrella brasilienses*); Jacarandá (*Hacarabda brasiliiana*); Pau D'Arco ou Ipê (*Tabebuia serratifolia*); Peroba (*Aspidosperma peroba*).

Pelas informações acima, observamos que esta parte do Brasil conhecida como Meio Norte, por ser uma região de transição entre três grandes Biomas é muito rica em espécimes vegetais variadas. Possui uma flora bastante diversificada, caracterizada por uma variedade de paisagens geográficas nas quais é possível observar a floresta equatorial amazônica no Maranhão, a vastidão dos Cerrados com sua típica vegetação de árvores esparsas no sul do Piauí e outros estados, e a Caatinga semiárida, no leste do estado e boa parte da região, tão marcante na vida do nordestino. Nas proximidades do rio Parnaíba encontramos as palmeiras típicas da mata de cocais como: a carnaúba, o babaçu, o buriti, o tucum e outras.

Toda esta variedade de vegetais faz parte da paisagem natural de vários estados nordestinos, tendo grande importância no ecossistema da região, entretanto, como foco da nossa pesquisa, nos dedicaremos a uma explanação mais aprofundada dos três principais produtos extrativistas caracterizados na economia piauiense.

### 3.3 - A borracha da maniçoba

O primeiro produto do extrativismo que teve grande importância na economia do Piauí, tornando-se a maior fonte de renda para os cofres do estado, foi a Maniçoba, cuja denominação científica de acordo com Bastos, Maia e Figueiredo (1985) denomina-se “Maniçoba-do-piauí (*Manihot caerulescens Polh*)” (Figuras 16, 17 e 18) com as seguintes características, ainda segundo os autores:

Folhas: Pecíolo cilíndrico de cor vermelho-arroxeadado, comprimento de 06 a 18 cm, ligado à base da lâmina. Flor: inflorescência em cacho. Eixo floral com 08 a 14 cm de comprimento no qual se inserem as flores masculinas. As sementes da maniçoba-do-piauí são bem maiores do que a maniçoba-do-ceará. As áreas de maior concentração

encontram-se no leste e sudeste do estado; com clima semiárido, vegetando também em menor quantidade em áreas de transição da região semi-árida com a da sub-úmida. Os principais municípios produtores são: São Raimundo Nonato, São João do Piauí, Picos, Oeiras, Canto do Buriti, Simplício Mendes, Floriano e Bom Jesus. (BASTOS, MAIA, FIGUEIREDO, 1985, p. 39-49 e 56-57).



Figura 16 Folha da maniçoba-do-piauí (*Manihot caerulescens* Pohl) Figura 17- Folha, fruto e inflorescência de *Manihot caerulescens* Pohl.

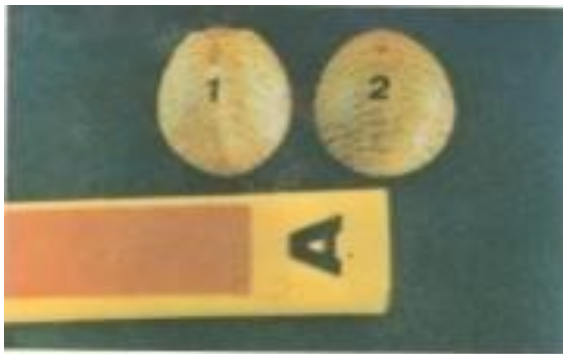


Figura 18- Sementes de maniçoba-do-piauí Figura 19- Sementes de maniçoba-do-ceará (*Manihot glaziovii* Muell. Arg.); 2- Sementes de 2- vista dorsal. maniçoba-do-piauí. (*Manihot caerulescens* Pohl).

Fonte: BASTOS, MAIA e FIGUEIREDO, 1985.

A denominação de maniçoba-do-piauí era porque existiam outras variedades como a maniçoba-do-ceará (*Manihot glaziovii* Muell. Arg.) (Figura 19) e, no Brasil, além da *Hevea brasiliensis* temos outras árvores produtoras de látex, como nos informa Dean (1989, p. 70):

Ainda havia outras variedades de borracha coletadas comercialmente no Brasil, que, segundo parece, respondiam melhor ao aumento dos preços que a *Hevea*. Havia a maniçoba, ou Ceará rubber levada para a Inglaterra por Robert Cross, e a *murupita* (do gênero *Sapium*), árvore alta que produzia borracha de boa qualidade, mas em pequena quantidade. A mangabeira (*Hancorniaspeciosa*), que crescia ao longo das costas até a Bahia. Produzia borracha de baixa qualidade. A maçaranduba, conhecida como batata no mercado britânico, deriva de várias espécies do gênero *Manilkara*, encontrado nas terras altas da Guiana; servia de substituta da guta-percha, de pouca elasticidade, mas muito apreciada para correias de máquinas.

O auge da produção da borracha da maniçoba no Piauí, ocorreu entre a última década do século XIX e a primeira década do século XX, correspondendo ao ciclo da borracha da Amazônia. Ainda não existia o transporte rodoviário, e toda a produção era transportada em lombo de animal até os locais de escoamento, que normalmente eram as cidades situadas às margens dos grandes rios navegáveis, o que as tornavam prósperas em função de suas posições geográficas.

As cidades piauienses maiores produtoras de borracha, com exceção de Floriano, estão todas localizadas na região semiárida (Figura 20) onde predominam os pequenos córregos e rios extensos como o Canindé e o Piauí que são intermitentes, sendo que o escoamento da produção obrigatoriamente seria feito através do estado de Pernambuco, Bahia ou o porto fluvial de Floriano, às margens do rio Parnaíba.

A atividade de exploração da borracha na última década do século XIX e início do século XX deram-se em decorrência da sua grande procura no mercado externo, principalmente na Europa e Estados Unidos, proporcionada pelo incremento da indústria automobilística a partir da qual a demanda na produção de pneus para os automóveis tornou o preço da borracha no mercado internacional bastante vantajoso. Isso fez com que a procura por árvores produtoras de látex, como a maniçoba, tornaram-se um comércio lucrativo.

No Piauí a produção da borracha, como citado acima, também teve seu início no final do século XIX alcançando seu ápice na primeira década do século XX quando o monopólio brasileiro na produção de borracha foi quebrado pela entrada no mercado internacional da borracha produzida na Malásia e outros países asiáticos, derrubando o preço do produto, decretando o fim do ciclo extrativista do comércio gomífero.

No Piauí onde prevaleciam os grandes latifúndios familiares, as propriedades geralmente eram grandes, contando com milhares de hectares de área. A oligarquia agrária era a mais beneficiada, dominava todos os setores da vida do estado tanto economicamente como politicamente, sendo que toda a produção extrativista provinha das fazendas pertencentes a estas famílias abastadas, havendo uma concentração de renda muito grande nas mãos de poucos.



Figura 20 - Distribuição da maniçoba-do-piauí (*Manihot caerulescens* Pohl) no Estado Piauí.  
Fonte: BASTOS, MAIA e FIGUEIREDO, 1985.

Quanto ao início da produção extrativista da borracha no Piauí, Queiroz (1994 p. 31), nas suas pesquisas sobre a importância da maniçoba na economia piauiense assim se manifesta sobre o começo da produção:

Existem inúmeras versões no que concerne ao início da exploração das maniçobas, tanto no Piauí, quanto na Bahia. Sampaio (1963. P. 46) afirma que a produção piauiense do período de 1895-98 teria sido comercializada no Ceará. Correspondendo a cerca de 350 toneladas; Lima Rebello

(1913c, p. 37) afirma que as maniçobas lactíferas já eram conhecidas de longa data no Piauí, entretanto, o método cearense de incisão no tronco adotado para a extração, não apresentava rendimento satisfatório. Em 1895, teria sido propagado o sistema de incisão na raiz, que aumentou o rendimento, viabilizando a indústria.

Ainda em relação as pesquisas de Queiroz, é importante citar informações a nível de Brasil, sobre a produção de borracha no Piauí, mostrando que a produção piauiense era bastante significativa no contexto nacional. (Queiroz, 2006,p. 36):

De acordo com a Estatística Comercial da República, entre 1903 e 1914, o Piauí teria contribuído com uma média anual de 38,1% da exportação brasileira. Deve-se ressaltar que essa fonte reflete apenas o comércio lícito. De acordo com os dados de Lima Rebello, a participação anual média do Piauí na exportação brasileira, numa série de dez anos, era de 35,7%. Eram frequentes as afirmações de que o Piauí, apesar das estatísticas federais não o demonstrarem, ocupava o primeiro lugar em termos da produção de maniçoba no Brasil. De qualquer forma, a participação do estado era expressiva, considerando-se as peculiaridades do comércio piauiense, em termos da dispersão dos gêneros produzidos e as condições efetivas de controle fiscal.

Com o aumento da produção da borracha e o preço convidativo do produto no mercado internacional o estado interessou-se em incentivar a produção e trazer pesquisadores para estudar a melhoria da produção, visto que o produto tornara-se a principal fonte de arrecadação de tributos estaduais, o que Bastos (1994. p.83), destaca nas considerações abaixo:

A borracha derivada da maniçoba foi descoberta em fins do século XIX. Lei Nº 184, de 17-07-1899, autorizou a concessão de prêmio de 1 conto de reis ao lavrador do Estado que tivesse plantado, pelo menos, 10 mil árvores. Em 1913 foi inaugurada a Estação Experimental da Borracha, sob a direção do francês Emille Charropin. Entre 1913 e 1918. Francisco de Assis Iglésias estudou o seu cultivo no Estado.

O mesmo autor em seguida coloca Floriano como um dos principais municípios produtores desde 1890 até 1913 e, em seguida enumera a produção estadual como se segue: “1903 – 945t, 1914 – 801t, 1905 – 934t, 1906 – 1.191t, 1907 – 958t, 1908 – 627t, 1909 –

1.012t, 1910 – 1.639t, 1911 – 1.382t”, quando a partir daí a produção começou a declinar em virtude da concorrência da borracha asiática.

Esta grande produção atribuída a Floriano, era da borracha produzida no município, (Figura 21), mas principalmente, da grande quantidade do produto que vinha de outras cidades como Oeiras distante 100 km e outras mais distantes, como afirma o entrevistado A de 103 anos, que nos informa “A borracha vinha principalmente de São João do Piauí (257km de Floriano) e São Raimundo Nonato (280km de Floriano)”, para serem embarcadas no porto local, em vapores que rebocavam grandes barcaças que seguiam para o porto de Parnaíba e Tutóia (MA), de onde eram transportados para os navios que levavam o produto para a Europa e Estados Unidos.



Figura 21- Árvores da maniçoba na fazenda experimental do CTF  
Fonte: Autor, 2012.

A partir da metade da segunda década do século XX o ciclo da borracha brasileira, com a entrada no mercado internacional, da borracha asiática. A produção do látex continua, porém em pequena quantidade pois os preços, devido à concorrência externa, caíram de forma acentuada tornando o produto inviável economicamente para a sua produção e comercialização. Esse período de declínio durou aproximadamente vinte anos, até o início da década de 1940, quando a Segunda Guerra Mundial mudou o cenário econômico global.

De acordo com as alianças firmadas pelos países envolvidos no conflito, onde a produção de alguns bens estratégicos passaram a ser dominados pelos inimigos da Aliança Ocidental, como foi o caso da borracha. Com a entrada do Japão na guerra e a ocupação pelo exército japonês de países do sudeste asiático produtores de látex, tornou-se indisponível a oferta da borracha ao Ocidente, principalmente aos Estados Unidos e seus aliados europeus, fazendo-se indispensável a viabilização da produção imediata do produto em algum território aliado, para suprir as necessidades prementes exigidas pela guerra.

O governo norte-americano voltou-se para Brasil, oferecendo grandes financiamentos ao governo brasileiro para que a Amazônia voltasse a suprir a demanda da borracha para o esforço de guerra contra o Eixo (Aliança político-militar entre a Alemanha, Itália e Japão), fazendo com que o governo Vargas alistasse e transportasse milhares de nordestinos para a Amazônia, onde muitos pereceram devido às doenças tropicais, exploração no trabalho, maus tratos, etc., em um episódio que ficou conhecido como “batalha da Borracha” que para Dean (1989, p.151) resultou em uma tragédia:

O desaparecimento de trabalhadores recrutados para a extração de borracha era uma questão levantada no Congresso Constituinte Federal, convocado após a queda da ditadura Vargas. Estimou-se que 17.000 a 20.000 trabalhadores não retornaram – perda maior do que a sofrida pela Força Expedicionária Brasileira na Itália. Lamentavelmente poucos jornais americanos comentaram o inquérito brasileiro ou sugeriram que os Estados Unidos tinham responsabilidade de ajudar a salvar os sobreviventes da “batalha da borracha”.

No Nordeste este novo crescimento pela procura do látex fez com que o crescimento da produção voltasse novamente a ter grande importância econômica. No Piauí não foi diferente, os maniçobais voltaram a produzir intensamente o látex, fazendo com que os fazendeiros passassem a se interessar novamente pela produção da borracha, gerando uma grande quantidade de empregos no campo, exclusivamente na extração do látex, como é o caso do produtor **B**, atualmente com 95 anos de idade, um dos maiores produtores de borracha não só do Piauí, como bem ilustra Melo e Nóbrega (2009, p. 34):

Era o ano de 1942 e o mundo estava novamente em guerra, assim como estivera no ano em que ele nasceu. O negócio com a carnaúba o mantinha em atividade, mas nosso menino tinha visão de lince e, aproveitando as necessidades inerentes em um período de conflito mundial e que envolvia todos os grandes países, viu numa cultura propícia e esquecida lá na região, uma grande oportunidade de aumentar o negócio, de prosperar e ganhar mais dinheiro. Então Casimiro entrou no ramo da maniçoba, planta que

produzia o látex, uma liga indispensável para a indústria bélica em todos os países envolvidos diretamente na segunda guerra mundial. Entrou no ramo e se deu muito bem usando sua experiência, conhecimento e tino para os negócios. Era tempo de guerra, o látex era precioso e necessário e os seringais da Amazônia não conseguiam dar conta da demanda. Rapidamente o empresário Casimiro se tornou o maior maniçobeiro da região, talvez um dos maiores do país, chegando a ter certa de 800 funcionários trabalhando para ele que produziam de cinco a seis toneladas semanais e sua produção alcançou a impressionante marca de 100 toneladas/ano, o que o transformou no rei da Maniçoba, título que, mesmo honorífico, bem lhe cabia pela obstinação e crença no trabalho e no empreender.

Durante nossa o entrevista não estruturada, em relação ao número de trabalhadores, o entrevistado **B** relatou que (600 homens) contrapondo a afirmação dos autores Melo e Nóbrega (2009), (800 homens), em relação à quantidade da mão da obra empregada na extração da maniçoba. Quanto à divergência do número de trabalhadores, entendemos que deve ser um dado referente a um determinado período da produção, onde pode ter havido mais trabalhadores ou menos trabalhadores na extração do látex.

Nesta explanação sobre a exploração da borracha da maniçoba no Piauí, verificamos que este produto do extrativismo foi essencial na economia piauiense, proporcionando grande arrecadação de tributos para o estado, gerando uma fonte de riqueza para os proprietários de terras e, que durante duas décadas foi o motor que impulsionou a economia piauiense.

Finalizando nossa pesquisa sobre o ciclo da borracha da maniçoba concluímos que sua importância na economia piauiense foi fundamental para a capitalização financeira estadual, registrando um marco no desenvolvimento das cidades ribeirinhas, e em outras cidades afastadas do rio, porém, interligadas pelo extrativismo, formando uma rede de comunicação e comércio bastante intenso para a época.

Em relação a Floriano, - que posteriormente nos deteremos em um capítulo específico -, a borracha da maniçoba proporcionou o primeiro grande fluxo comercial associado entre a cidade e o rio. O crescimento populacional e comercial aumentou expressivamente a partir do final do século XIX impulsionado pela exploração extrativista, quando a então Colônia de São Pedro de Alcântara iniciou um ritmo contínuo de crescimento, fazendo com que o governo estadual a transformasse em uma nova cidade piauiense pouco antes do limiar do século XX.

### 3.4- Carnaúba: A árvore da providência

Como já comentamos anteriormente, a atividade econômica do Piauí está intimamente associada ao aproveitamento que a flora local sempre ofereceu ao desbravador durante a ocupação territorial do estado. O acesso as suas riquezas naturais, ajudou na sobrevivência dos primeiros colonizadores que começaram a ocupar o território piauiense no início do século XVII, quando foram criadas as primeiras fazendas de criar.

Paralelamente à pecuária, o extrativismo vegetal teve grande importância na economia local, tornando-se a partir do século XIX no principal potencial econômico estadual, notadamente através da exploração da borracha da maniçoba – como foi posto anteriormente - e, em seguida, a cera da carnaúba, atividade que continua em plena exploração econômica, como podemos constatar em matéria publicada no jornal Meio Norte de 7 de dezembro de 2012: “O Estado do Piauí é o principal produtor de pó de cera de carnaúba, com uma produção de 12.569 toneladas, seguido do Ceará com 5.509 toneladas e, Rio Grande do Norte com 4.900 toneladas”.

Os dados acima, - informa o jornal -, foram coletados na pesquisa do IBGE referente à Produção da Extração Vegetal e da Silvicultura (PEVS) 2011, destacando-se o município de Campo Maior como o maior produtor nacional, com 1.119 toneladas.



Figura 22- Praça da Igreja Matriz de Floriano em destaque as palmeiras de carnaúba.  
Fonte: Autor, 2013.

A carnaubeira é uma palmeira (Figuras 22, 23 e 24) da sub-família das corifoideas (*Copernicia cerifera* – von Martius). O mesmo que carnaúba. Conhecida desde 1648, quando figurou na “História Naturalis Brasiliac” de Marcgrav e Piso. (BASTOS, 1994, p. 111)



Figura 23- A paisagem no Piauí representa a formação de grês e vegetação de palmeiras carnaúbas, juazeiros e cactos.  
Fonte: SPIX E MARTIUS, 1976.



Figura 24- CORYPHA cerifera, entre a Serra dos Dois Irmãos e Oeiras.  
Fonte: SPIX e MARTIUS, 1976.

A Carnaúba (*Copernicia prunifera*) nome científico atual é uma palmeira típica principalmente dos estados do Piauí e Ceará. Em sua fase adulta atinge aproximadamente 20 metros de altura sendo largamente utilizada em várias atividades de sobrevivência, pois tudo nela é aproveitado pelo sertanejo. O espique é ereto, cilíndrico até chegar às folhas de cor verde brilhante onde é produzido o pó que protege as mesmas da incidência dos raios solares. O fruto possui baga de cor roxo-escuro quando maduro, tem sabor adocicado e é utilizado como complemento alimentar na dieta das famílias onde existem os carnaubais.

Quanto à utilização das várias partes da carnaubeira, o espique fornece madeira para a construção da casa, sendo dividido em caibros, ripas e moirões. As folhas depois de secadas e extraído o pó, são utilizadas como cobertura das casas, fabricação de chapéus, esteiras, vassouras, cestos, além da extração de uma fibra muito resistente que serve para a fabricação de cordas.

Ainda em relação ao aproveitamento da carnaúba no que se refere à alimentação, no artigo “As riquezas da Carnaúba” o Almanaque da Parnaíba (1938, p. 63), destaca-se o seguinte:

[...] da resina do seu tronco pode extrair-se assucar, e pode fazer-se também com ela, comendo-a, uma bebida saborosa parecida com leite, ao passo que com as sementes da fruta se prepara um substituto do café. De modo que da mesma árvore pode-se, obter café com leite e o assucar com que se adoça.

Joaquim Nogueira Paranaguá, médico, proprietário, político, escritor e governador interino do estado (04\06\1890 a 23\08\1890), pertencente a uma das famílias mais antigas do sul do estado, registra no seu livro “Do Rio de Janeiro ao Piauí pelo interior do país”, em viagem realizada entre novembro de 1892 a fevereiro de 1893, em relação a importância da carnaúba, tece as seguintes considerações:

Para que o leitor possa avaliar o que são os carnaubais piauienses vamos transcrever da estatística publicada pela Junta Comercial do Ceará o seguinte tópico: “Muita gente, no sul, não sabe o que é essa maravilhosa planta, espécie de providência das populações de alguns estados do norte. A carnaubeira é uma belíssima palmeira, cujas folhas se abrem em forma de leque, muito regular. Há regiões, desde o Piauí até o Rio Grande do Norte, onde ela cresce em verdadeiras florestas. O atual diretor da Escola de Farmácia de Ouro Preto. Sr. Schwacke, que foi naturalista viajante do Museu Nacional, costume referir que, depois de ter visitado as florestas do Amazonas, se sentiu arrebatado no Piauí, quando penetrou um dos nossos vastos carnaubais”. (PARANAGUÁ 1984, p. 101).

E prossegue em sua narrativa sobre a utilização desta importante palmeira e sua utilização na labuta diária, contribuindo para a sobrevivência da população desta parte do nordeste brasileiro:

Nada se perde desta bela e utilíssima palmeira. As raízes são empregadas pela medicina como o melhor sucedâneo da salsa americana. A madeira é notavelmente resistente e de grande aplicação na construção de casas, cercados e pontes. As folhas são empregadas na cobertura das casas e no fabrico de esteiras e chapéus. Sendo muito novas, os olhos fornecem abundante cera, objeto de importante comércio do Piauí com os Estados Unidos da América e com a Inglaterra. O palmito fornece precioso alimento por ocasião das secas periódicas. Os frutos no estado natural são apreciados pelo homem e devorado pelo gado. As sementes são empregadas como sucedâneo do café e, incontestavelmente, um dos mais agradáveis substitutivos da preciosa rubiácea. (PARANAGUÁ, 1984, p. 101-102).

O discurso acima reflete a visão de um grande proprietário rural piauiense, avaliando o potencial da carnaubeira, como produto extrativista fundamental para a economia piauiense da época. Na perspectiva de latifundiário Paranaguá (1984), não enfatiza o trabalho árduo e insalubre do trabalhador braçal da carnaúba.

Na visão de Rocha (2002), existe todo um contexto social da inserção do palheiro na extração e produção da cera da carnaúba. A escritora faz um enfoque sobre a exploração do trabalhador na produção da cera da carnaúba, o sofrimento coletivo, os acidentes mutilantes, o barracão da fazenda como fornecedor dos alimentos básicos como moeda de troca, dias de trabalho por míseros grãos para a sobrevivência familiar, a exploração velada, a violenta humilhação por parte do proprietário dos palheiros, ou seja, uma reflexão diferente em relação à visão dos proprietários:

O labor nos carnaubais vai do quebrar da barra do dia até a Ave-Maria. Os palheiros encastoam as foices nas pontas de varas de bambus e tocam-se para os carnaubais para a derruba das palhas. A palha, quando vem caindo, variado no vento, é um perigo. As vezes cai de ponta mesmo no olho do palheiro, cegando-o. A foice quando desencastoa, onde cai, arranca pedaço, ou mata. Há palheiros que não têm os dedos dos pés, cortam braços, degolam, matam. Terminado o corte, os palheiros estendem as palhas ao sol para secar. Vigiam. Depois de secas ao sol, os palheiros trancam-se nos barracões e, principiam a bater as palhas. Passam o dia inteiro sem respirar ar puro. Quando saem assoam o nariz e saem tufos de pó. Batedor de palha em geral, morre de doença no peito. Principia a tossir e finda-se golfando sangue. Extraído o pó, levam-no a cozinhar em caldeirões até virar cerra

derretida. Depois levam para os espremedores, de pano. Quando rasga, a cera quente esguicha e queima quem está a espreme-la. Muitos ficam aleijados, outros morrem queimados em carne viva. Depois de espremida apartam a cera-flor da parda e da borra. A cera-flor é o ouro em pó. Depois de ensacada a cera é levada para a Mesa de Rendas de Floriano e daí para o resto do mundo. (ROCHA, 2002, p.193-194).

Em relação à economia a cera é o principal produto extraído da carnaúba, sendo que sua produção constituiu um importante ciclo na economia piauiense, podendo-se afirmar que juntamente com a borracha da maniçoba, foram os dois mais importantes produtos do extrativismo na formação de fortunas pessoais, arrecadação de tributos para os cofres do estado e, crescimento das cidades ribeirinhas. Sua utilização na indústria tornou-se importante no fabrico de velas, ceras, graxas, verniz, papel carbono, assim como na indústria bélica.

Sua utilização industrial é atribuída ao inglês, radicado em Parnaíba, James Frederick Clark (BASTOS, 1994, p.111), proprietário de uma das maiores firmas comerciais já estabelecidas no Piauí, denominada “Casa Inglesa”, cuja matriz ficava em Parnaíba, com filiais em Teresina e Floriano. Especializada em exportação de produtos extrativistas piauienses no mercado internacional, principalmente a Inglaterra. A partir deste momento, quando transcorria o ano de 1894, o produto começa a ser vendido em Londres e Manchester, a cera da carnaúba tem então sua expansão no comércio internacional.

Segundo Queiroz (2006), no início do século XX a cera passou a ter grande destaque na economia piauiense como demonstram as (Tabelas 2 e 3) a seguir:

ESTADO DO PIAUÍ				
RECEITAS SOBRE EXPORTAÇÕES (em mil réis).				
(1917-1920)				
Ano	Cera de carnaúba	Babaçu	Algodão	Borracha
1917	352:977\$182	94:475\$860	88:618\$235	100:813\$616
1918	412:660\$628	109:752\$480	103:604\$000	31:686\$176
1919	461:540\$114	122:750\$806	115:876\$955	45:534\$288
1920	389:630\$339	103:625\$668	97:822\$901	115:075\$740

Tabela 2-Receitas sobre exportação extrativista e do algodão  
Fonte: QUEIROZ, 2006, p, 40

PRODUÇÃO DA CERA DE CARNAÚBA (em toneladas) (1925-1939)							
Ano	Piauí	Brasil	P/B	Ano	Piauí	Brasil	P/B
1925	1.792	5.219	34,3	1933	3.828	8.559	44,7
1926	2.010	6.122	32,8	1934	2.917	8.059	36,2
1927	2.862	7.350	38,9	1935	2.958	7.785	38,0
1928	3.144	7.735	40,6	1936	4.009	10.676	37,6
1929	3.174	7.225	43,9	1937	4.452	10.527	42,3
1930	2.933	7.940	36,9	1938	3.920	9.924	39,5
1931	3.553	8.321	42,7	1939	4.500	11.476	39,2
1932	3.211	7.262	44,2	-	-	-	-

Tabela 3 – Produção da cera de carnaúba no Piauí em relação ao Brasil  
Fonte: QUEIROZ, 2006, P, 41

A valorização da cera também acompanhou as crises internacionais, notadamente as grandes guerras mundiais, quando o preço do produto atingiu níveis altíssimos, como nos informa Tavares (2000), “Durante a Primeira Grande Guerra (1914-1918), os preços subiram vertiginosamente. Antes, oscilavam entre 12\$00 e 25\$00 a arroba, em 1918 chegaram a 60\$00”. Com o fim da guerra a cotação da cera baixou muito. O mesmo autor informa que “Durante a Segunda Grande Guerra a cotação do produto que estava em CR\$ 179,00 passou nos anos seguintes para CR\$ 1.200,00 quando a carnaúba chegou a representar 70% da receita estadual”.

O Piauí ainda é um estado pouco industrializado. O setor primário continua sendo o pilar da economia local, empregando grande número de pessoas, em muitos casos, apenas como atividade de subsistência, onde ainda predominam métodos arcaicos de cultivo do solo contribuindo para a degradação do meio ambiente e, conseqüentemente provocando uma grande devastação nos biomas Cerrado e Caatinga.

No que se refere a extração do pó e cera da carnaúba, o Piauí aparece como segundo o maior produtor do Brasil, entretanto é necessário frisar que a maior produção referente ao estado do Ceará ocorre em função de grande parte da produção piauiense ser exportada pelo porto de Fortaleza, como mostrado abaixo (Tabela 4) referente a produção da última década do século XX e a primeira do século XXI:

Ano	Brasil	Ceará	Piauí	Rio Grande do Norte	Outros Estados*
1990	11.399	7.921	3.371	0	107
1991	12.840	8.450	4.353	0	37
1992	13.297	9.163	4.134	0	0
1993	13.426	9.303	3.980	119	24
1994	11.722	7.058	4.568	95	1
1995	10.863	6.124	4.707	31	1
1996	11.756	6.771	4.447	533	5
1997	13.798	7.933	5.516	338	11
1998	13.640	8.655	4.908	56	21
1999	14.247	7.979	5.618	637	13
2000	12.674	6.514	5.516	641	3
2001	15.104	6.554	6.130	1.647	773
2002	15.114	8.043	5.000	2.006	65
2003	13.629	6.090	4.882	2.553	104
2004	14.286	6.293	5.336	2.497	160
2005	14.885	8.255	4.380	2.117	133
2006	16.029	9.506	5.742	555	226

Tabela 4 – Volume de exportação (t) da cera de carnaúba no Brasil e principais estados Produtores, 1990-2006

Fonte: Revista Econômica do Nordeste, 2009, p.368

No trabalho da extração da palha da carnaúba até sua transformação em cera depois de passar por todo um processo de depuração, - ao longo de várias etapas de preparação -, mostra que esta atividade continua muito importante na geração de emprego temporário para o trabalhador rural, geralmente, muito pobre, analfabeto ou semianalfabeto, residente no campo como agregado do proprietário da terra.

A coleta da palha e a produção da cera começam no início da estiagem das chuvas a partir do mês de junho indo até meados de dezembro, neste período de tempo, o trabalhador assegura uma remuneração, que não ultrapassa um salário mínimo, pela produção obtida, ou através da empreita, constituindo uma fonte de renda para ele e sua família.

Para corroborar a informação sobre a geração de emprego informada acima, recorreremos ao mesmo artigo citado acima, com o total de empregos direto (Tabela 5) no extrativismo da carnaúba de 1990 a 2006 no Piauí.

Ano	Produção de pó de carnaúba (t)	Total de empregos diretos (1)
1990	5 771	32 481
1991	6 612	37 214
1992	6 649	37 422
1993	6 285	35 373
1994	6 972	39 240
1995	6 974	39 251
1996	3 765	21 190
1997	3 617	20 357
1998	4 036	22 716
1999	6 652	37 439
2000	7 366	41 458
2001	7 518	42 313
2002	9 994	56 249
2003	10 778	60 661
2004	11 997	67 522
2005	11 733	66 036
2006	11 809	66 464

Tabela 5 – Total de empregos diretos no extrativismo da carnaúba, 1990-2006, Piauí  
 Fonte: Revista Econômica do Nordeste, 2009, p.371.

Conforme entrevista não estruturada realizada com o entrevistado **E**, 45 anos, maior produtor de pó de carnaúba de Floriano, ele informa que: “Produzimos 180.000 kg de pó de carnaúba anualmente, onde são empregados uma média de 350 homens durante seis meses do ano, entre maio e outubro, sendo que a *batição* da palha vai de julho até novembro”. Continuando seu relato, ele informa que a produção do pó continua viável economicamente nos dias de hoje e gera emprego remunerado para a família dos aproximadamente 350 homens já citados acima, durante meio ano. Reforçando o dizer popular que denomina a carnaúba como a “Árvore da Providência”, pois tudo da carnaubeira é aproveitado, ele acrescenta “Inclusive a palha que foi batida para a retirada do pó é depois utilizada como excelente adubo para a lavoura”.

Ainda de acordo com **E**, a microrregião de Floriano produz aproximadamente um milhão de quilos de pó de carnaúba anualmente, sendo o produto enviado ao porto de Fortaleza-Ce, de onde é comercializado para o exterior.

Ele finaliza seu relato: “A exploração da carnaúba iniciada pelo meu avô Raimundo Mamede de Castro (Mundico Castro), começou no raiar do século XX, sendo seguido pelo meu pai e, agora administrado por mim, já na terceira geração”.

Registramos abaixo a residência que também funcionava como escritório e armazém (Figura 25) com mais de um século, da família Castro com seu teto feito de carnaúba (Figura 26), comprovando sua resistência e durabilidade.



Figura 25 - Fachada da residência e escritório da família Castro, construída em 1905.  
Fonte: Autor, 2013.



Figura 26 - Interior da residência, com teto sustentado com caibros e ripas de carnaúba.  
Fonte: Autor, 2013.

Para a preservação e proteção de uma palmeira tão presente na vida piauiense, atualmente, a Carnaúba, é protegida pela lei estadual Nº 4.854 de 10 de junho de 1996 que

instituiu a Política Estadual do Meio Ambiente, segundo a qual o abate somente é permitido depois de autorização da Secretaria Estadual do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos-SEMAR.

Ao finalizarmos nossa pesquisa sobre a Carnaúba e sua importância na economia piauiense, concluímos que esta palmeira de tão variadas utilidades no cotidiano do sertanejo é um espécime vegetal extraordinário, uma verdadeira dádiva da natureza, em uma terra que teve no extrativismo durante a segunda metade do século XIX e a primeira do século XX, a sua principal fonte de renda. Encerramos lembrando nossa entrevista não estruturada com o Sr. B, quando no final lhe perguntamos: Para o senhor, qual o produto do extrativismo piauiense foi o mais importante? Ele responde imediatamente, a Carnaúba!

### 3.5-Babaçu: Do extrativismo à alternativa energética

O terceiro produto dentro do contexto da economia extrativista do Piauí é o Babaçu (*Orbignya speciosa*) (Figura 27), planta da família das palmáceas, subfamília das *cocosóideas* (*Orbignya martiana*) (BASTOS,1994, p. 55), também chamado de Bauaçu, Baguaçu, Coco-de-macaco, Coco-de-palmeira, Coco-naia, Coco-pindoba e Palha-branca (FERREIRA, 1986, p.214). Tem ocorrência em várias partes do Brasil, onde existe a transição entre a Floresta Equatorial Amazônica o Cerrado e a Caatinga, sendo que entre Maranhão e Piauí recebe a denominação de Mata dos Cocais.



Figura 27- Babaçual e cacho com coco babaçu.  
Fonte: Enciclopédia Nordeste, 2013.

Os pesquisadores Silva, Araújo e Farias (2010), em artigo sobre o extrativismo do coco babaçu no Piauí, tecem as seguintes considerações:

A palmeira do babaçu apresenta ampla distribuição em países da América do Sul, como: Bolívia, Guiana, Suriname e Brasil. Segundo Santos (1979. P. 3), “o babaçu é uma planta nativa do Brasil”, disseminada por quase todo o interior do país, desde o estado do Amazonas até o estado de São Paulo. Contudo, conforme Lorenzi (2004) é no Mato Grosso, o Norte e parte do Nordeste do território brasileiro, nos estados do Maranhão, Piauí, e algumas áreas isoladas do Ceará, Pernambuco e Alagoas (possivelmente levada por indígenas, onde se localizam as principais ocorrências dessa palmeira. A ocorrência do babaçu em diversos estados brasileiros é justificada pela sua tolerância a climas com temperaturas elevadas e constantes, onde as precipitações pluviométricas apresentam-se acima de 1.000 mm anuais, condições verificadas nas regiões de cerrado, cocais e baixadas. No Piauí a maior ocorrência do babaçu está em ambiente de floresta subúmida, na chamada região Meio-Norte (área de transição – Floresta Amazônica, Cerrado e Caatinga.(ARAÚJO e FARIAS, 2010, p.12).

As características do babaçu segundo BASTOS (1994), referem-se à sua altura que pode alcançar vinte metros, coroada de folhas grandes que podem chegar a oito metros de comprimento, sendo de grande utilidade, quando secas, para servir de cobertura de casas, depósitos para armazenamento da produção, currais, etc. Os frutos são drupas em número variável em cada cacho (200 em média), chegando cada palmeira a produzir cerca de 2.000 cocos por ano (Figura 26). O epicarpo do fruto é fibroso e tem sua utilização no fabrico de escovas, tapetes e cordas. O mesocarpo é fibroso e seco que após lavagem produz uma espécie de farinha. O endocarpo e a amêndoa são as partes mais importantes do fruto e o aproveitamento industrial já vem sendo feito. O coco possui em geral três amêndoas podendo chegar a oito, contém uma elevada porcentagem de óleo finíssimo, que é o motivo especial de sua exploração. A casca, se industrializada, gera carvão ou coque, gases combustíveis, fenóis, alcatrões e produtos acéticos. A partir do óleo obtém-se ácidos graxos e glicerina dos quais são produzidos sabão e sabonetes.

A participação do extrativismo do babaçu na economia piauiense teve relevância no início do século XX quando o produto passou a ser exportado para a Europa, principalmente para a Alemanha em 1911 (QUEIROZ, 2006, p. 48), estendendo-se a outros países como Holanda, Dinamarca e Portugal. A partir da Primeira Guerra Mundial, de acordo com a

referida autora, tanto em quantidade como em valores monetários, o babaçu tinha sua produção superada apenas pela produção da cera da carnaúba.

A partir da década de 1930, os Estados Unidos começam a importar o óleo do babaçu para a utilização industrial na produção de graxas, ceras e glicerina, sendo que durante esta década e em seguida, com a eclosão da Segunda Guerra Mundial o interesse americano pelo babaçu aumenta consideravelmente, tendo o governo norte-americano enviado uma equipe de técnicos com a finalidade de levantar as reservas dos babaçuais, chegando-se a conclusão de haver aproximadamente 400 milhões de palmeiras no Piauí (BASTOS 1994. p, 55), que ainda enumera a produção estadual a partir de 1931 quando foram produzidos 6.800 t, sendo aumentada nos anos seguintes, atingindo 13.502 t em 1968, último ano informado pelo autor.

Atualmente a produção do babaçu no Piauí vem diminuindo de ano para ano. O Maranhão, responde por 94,41% da produção nacional, (IBGE 2008), embora a técnica de extração da amêndoa continue a mesma de décadas atrás, ou seja, utiliza-se um porrete de madeira e um machado com o corte para cima, o coco é colocado e quebrado liberando as amêndoas, entretanto esse método arcaico começa a mudar com o surgimento de novas tecnologias, como uma máquina de quebrar coco que facilitará a vida das comunidades de quebradeiras de coco babaçu.

De acordo com matéria publicada no jornal Meio Norte de 23 de junho de 2013 o pesquisador e microempresário florianense residente em Teresina, Demóstenes Cardozo Leite desenvolveu uma máquina, já patenteada, que separa todas as partes do coco – fibra, mesocarpo, endocarpo e amêndoa – fazendo o beneficiamento de cada uma destas partes.

Ainda segundo a matéria publicada, o Piauí possui 900 mil hectares de babaçuais, contudo devido à forma precária com que é realizada a extração das amêndoas, pouco é aproveitado das outras partes do babaçu, pois praticamente só óleo da amêndoa é retirado. Com o novo equipamento, é possível produzir vários produtos ecossustentáveis como o carvão vegetal, xaxis que são utilizados a partir da fibra para fazer vasos de plantas, ração animal, farinha para ser usada na multimistura que combate a desnutrição infantil, além de outros subprodutos.

A viabilidade técnica do projeto foi avaliada pela EMATER-PI, tendo concluído que cada uma máquina pode garantir o sustento de até cem famílias em assentamentos e pequenas comunidades

Enquanto a implantação de novas técnicas ainda está no início, normalmente são as mulheres, chamadas de “quebradeiras de coco” (Figura 28), utilizando instrumentos rústicos, como o machado e o cacete ou porrete, as responsáveis por toda a produção do babaçu do Piauí e Maranhão. Ganham muito pouco para o sustento de suas famílias, trabalham em condições insalubres e, estão sujeitas a mutilações pelo corte do machado.



Figura 28 - Quebradeira de coco babaçu.  
Fonte: Portal M. Piauí, 2013.

Além de ser um trabalho árduo, com baixa produtividade, as migrações do campo para a cidade, empreendidas pelos jovens que não se adaptam a tal trabalho braçal praticado ao longo de gerações, bem como, a dieta atual, com a utilização de várias outras oleaginosas, vem contribuindo para a diminuição da produção do óleo do babaçu, atividade extrativa que já foi representativa na economia piauiense e, hoje é praticada quase que exclusivamente, como complementação para a subsistência das famílias que ainda trabalham na extração da amêndoa do babaçu.

Assim, mesmo com todas as dificuldades encontradas, realçamos que o babaçu ainda é uma atividade que pode contribuir para a economia do estado. Sua importância não é só econômica, também é social, basta que as autoridades governamentais, desenvolvam políticas

públicas voltadas para a fixação destas populações no campo, praticando o extrativismo sustentável, dando-lhes condições dignas de sobrevivência, assistência na saúde, educação e, certamente, com os projetos tecnologicamente inovadores essa população não migrará para as cidades, continuando a trabalhar na atividade dos seus ancestrais.

## **CAPÍTULO 4 - CRIAÇÃO, EVOLUÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO DE FLORIANO**

### 4.1 - Um breve histórico das cidades

As cidades foram surgindo à proporção que humanidade evoluía na sociedade paleo-neolítica. A invenção da agricultura, a domesticação de animais, a utilização do fogo e o sedentarismo produziram uma transformação geral, proporcionando uma mudança na cultura da aldeia.

O surgimento de lideranças fortes, principalmente na figura do caçador acostumado a tomar decisões nos momentos cruciais, efetivamente promoveu transformações e desenvolvimento; desta forma os componentes da aldeia passaram por mudanças incorporadas por uma nova unidade urbana. Munford (1965) afirma que:

Nesse emergir da cidade, deve-se dar aos novos governantes o crédito que merecem, pois suas práticas de caça os haviam acostumado a um horizonte mais amplo do que o habitualmente divisado pela cultura de aldeia. A mobilidade exploratória do caçador, sua disposição para jogar e assumir riscos, sua necessidade de tomar decisões prontas, sua presteza em sofrer amargas privações e intensa fadiga na perseguição de sua caça, sua disposição para enfrentar a morte, tudo isso lhe dava aptidões especiais para a liderança. (MUNFORD, 1965, p. 48).

Ainda segundo Munford, (Op. Cit.) “A primeira implosão urbana teve lugar no limiar da história escrita. Na criação final da cidade, a pequena cidade, ou cidadela, alteou-se acima da aldeia e dominou seus humildes hábitos”, a partir destas mudanças, a cidade foi se tornando maior e mais complexa, com o desenvolvimento de novos parâmetros de administração, visando uma governabilidade eficiente e o domínio do meio rural.

No momento em que a humanidade torna-se independente do nomadismo, desenvolve técnicas de produção mais avançadas e, passa a realizar transformações na natureza, em seu próprio benefício, “A produção tornou-se social” Santos, (1988), sendo que em algumas partes, em que novas técnicas foram desenvolvidas de forma mais dinâmica, tornaram-se mais organizadas e mais prósperas e, as cidades definitivamente passaram a ter uma importância cada vez maior, tornando-se maiores e, exercendo sua influência sobre regiões cada vez mais amplas.

A partir do crescimento e da importância da cidade no cenário mundial, foram surgindo às grandes civilizações da humanidade, inicialmente na Mesopotâmia, onde desenvolveram novas técnicas de beneficiamento de produtos oferecidos pela natureza, ou seja, exercendo um controle cada vez maior da natureza, como nos informa Santos (1988)

Sucederam-se através da História diversas civilizações que, em diversos lugares, mostraram uma notável capacidade de comando da natureza, através das técnicas que descobriam e aperfeiçoavam. Tal sucessão não implicava forçosamente em herança, mas, frequentemente em recriação. Tratava-se de sucessão sem continuidade, nem relação de dependência. (SANTOS, 1988, p.37)

Estas civilizações tornaram-se dominantes em determinadas épocas, entrando em declínio ao longo do tempo e, sendo substituídas por outras civilizações que iam desenvolvendo novas técnicas de produção e, através da tecnologia, exerciam domínio militar e político em vastas regiões do mundo.

A partir do século XVIII o meio urbano cresce de forma acelerada à custa do meio rural, com o deslocamento de grandes contingentes populacionais em direção às cidades, esse processo denominado urbanização, é caracterizado por Burgess (Apud. Reis Filho, 2012, p. 29), conforme descrito abaixo:

De modo geral, a urbanização de uma cidade decorre de alguns processos, como refere, Burgess em 1925, que estudando sobre esta questão categorizou 05 (cinco) processos geradores da estrutura urbana: a expansão, entendida como aumento da área física ocupada pela cidade; a sucessão caracterizada como tendência de cada zona a estender sua área pela invasão externa vizinha; a centralização que é a convergência, para a área central, do transporte, da vida econômica, cultural e política; a descentralização - surgimento de centros secundários; e a organização e desorganização, pensadas como análogas aos processos metabólicos.

O processo de urbanização do mundo foi mais intenso nos países ocidentais, principalmente na Europa, onde foram surgindo grandes metrópoles, que tiveram seus crescimentos, tanto horizontal como vertical, baseados em uma conjuntura de planejamento urbano, saneamento básico, desenvolvimento tecnológico e, desenvolvimento do transporte interno através de redes rodoviária e ferroviária, interligando a grande cidade aos lugares mais distantes da região, favorecendo o comércio, principalmente através do transporte marítimo, a

partir do qual os produtos industrializados são vendidos, gerando as divisas fundamentais para a continuidade do crescimento urbano.

Para a formação do espaço urbano de uma cidade o homem apropria-se de uma determinada área, introduzindo diferentes usos da terra justapostos entre si, como Corrêa (1989. p. 7), explicita, informando que “tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais e, entre outras aquelas de reserva para futura expansão“, formando o que será o espaço urbano, como um todo, fragmentado, porem, esta fragmentação não é isolada, ela tem articulação e acesso com as outras.

Já Castells (2000, p,138) referindo-se a ideologia urbana, analisando as especificidades culturais nos diferentes meios sociais, faz a seguinte referência sobre a cidade:

A cidade – considerada, ao mesmo tempo, como expressão complexa de sua organização social e como meio determinado por restrições técnicas bastantes rígidas – torna-se, alternadamente centro de criação e local de opressão pelas forças técnicas suscitadas.

Ainda sobre a formação do espaço urbano da cidade Braudel (1995. p.441)) assim se posiciona:

Não há cidades sem poder simultaneamente protetor e coercivo, seja qual for a forma deste poder, seja qual for o grupo social que o encarna. E se o poder existe fora da cidade, adquire, nela, uma dimensão suplementar, um campo de ação de outra natureza. Enfim, não há abertura ao mundo, não há trocas a distância sem cidades. [...] O diálogo ininterrupto com o campo, necessidade primordial da vida cotidiana; a presença das pessoas, tão indispensável como a água para a roda do moinho; o orgulho citadino o desejo de as cidades se distinguirem umas das outras; a sua situação obrigatória no centro de redes de ligações mais ou menos longínquas; a sua articulação com seus arrabaldes e com outras cidades. Nunca uma cidade se apresenta sem o acompanhamento de outras cidades.

Em relação à Geografia o tema cidade, ou seja, a preocupação em relação às questões urbanas é relativamente recente, surgindo apenas na segunda metade do século XIX, quando a Geografia torna-se ciência e é introduzida nas universidades como objeto de estudo. Este acontecimento é comentado por Abreu (1999):

Ao analisar a evolução do pensamento geográfico mundial após a institucionalização da geografia como disciplina universitária, por volta de 1870, nota-se com certo espanto, que a cidade é um tema de atenção relativamente recente dos geógrafos, é somente a partir da década de 20, quase trinta anos depois do aparecimento da obra de Ratzel (*Antropogeografia*, 1891), que a cidade passa a ser um objeto sistemático de investigação da Geografia (ABREU, 1999, p.201).

A partir deste momento passa-se a tentar compreender as necessidades da cidade e da vida urbana. Suas complexidades vão-se tornando cada vez mais objeto de aprofundamento dos problemas urbanos

No decorrer do seu processo de surgimento e crescimento, a cidade é produto das contradições de classe e envolve interesses e necessidades diversas, sendo o espaço produzido através das lutas que ocorrem na cidade Carlos (1999). Fundamentalmente, a cidade, no que se relaciona aos seus processos de desenvolvimento, pode ser considerada como um produto social e histórico, reflexo das relações sociais e resultado de um processo de produção e não somente como objeto de consumo material e simbólico Topalov (1979). Assim o espaço urbano é constituído por diferentes usos da terra, que por sua vez, estão vinculados aos processos da própria sociedade, da estrutura social que demandam funções urbanas que se concretizam nas formas espaciais, tais como produção e venda de mercadorias ou prestação de serviços.

#### 4.2 - A urbanização no Brasil

O processo de urbanização no Brasil ganhou intensidade somente a partir da década de 1950 devido à industrialização e à modernização das atividades agrárias. Desde o início do processo de colonização, as cidades concentraram-se na faixa litorânea.

No Brasil, a grande maioria das cidades surgiu de forma espontânea a partir das Entradas e Bandeiras, no processo de colonização, ocupação e expansão territorial, com a formação de núcleos populacionais, em torno de algum ponto significativo como a localização de uma fazenda, uma igreja, ou de riquezas minerais encontradas no subsolo ou leito de um rio e, mesmo como um lugar de encontro de rotas comerciais.

A colonização lusa no território brasileiro deu-se principalmente ao longo do litoral, cuja ocupação começou com as Capitânicas Hereditárias que redundou em um grande fracasso. O português que veio para o Brasil inicialmente vinha com a intenção de construir fortuna e retornar ao seu país de origem, sendo o litoral o local mais próximo para o retorno ao seu país. Inicialmente não houve interesse no devassamento do interior que permanecia totalmente desocupado, caracterizando uma colonização de exploração.

Ao longo de três séculos como colônia portuguesa, o Brasil ficou estagnado, pois Portugal não tinha nenhum interesse que sua rica colônia prosperasse, vetando qualquer ação que representasse algum desenvolvimento intelectual e, por conseguinte algum progresso para a colônia, uma ação praticada por todos os países imperialistas em suas políticas de exploração, voltadas para a manutenção da ignorância e do analfabetismo do povo explorado, pra melhor dilapidar seus recursos.

Esta situação no Brasil permaneceu até o início do século XIX quando o país obteve sua independência política, porém, sua independência econômica, continuou totalmente dependente do capital externo, sendo que a nova nação permaneceu, como anteriormente, basicamente rural e agrária, com a primazia de uma privilegiada oligarquia de grandes latifundiários, situação esta, que permaneceu nas décadas seguintes até que as primeiras mudanças começaram a ocorrer a partir do fim da República Velha.

Como é comumente estabelecida, a urbanização ocidental é fortemente associada à Revolução Industrial e, a urbanização brasileira começou efetivamente com a industrialização iniciada a partir do final do século XIX. O Brasil, na época, era uma nação independente politicamente, porém, dependente do capital externo, principalmente da Inglaterra, que financiava a economia brasileira, visando principalmente seus próprios interesses, econômicos e políticos, quando nesta época ainda era a maior a potência mundial.

A partir da década de 1930 o governo brasileiro, passa a incrementar uma política de substituição das importações pela produção interna e de desenvolvimento de uma indústria de base, que desse suporte à expansão do sistema de transportes e da indústria pesada no país, o que provocou surtos migratórios, inicialmente de mão de obra estrangeira, posteriormente, nas décadas seguintes, a partir de um intenso processo migratório campo-cidade, em decorrência de pressões positivas, através da oferta de melhores empregos nas cidades, e negativas ou expulsadoras do campo.

Enquanto o mundo desenvolvido já estava com o processo de urbanização consolidado e uma industrialização efetivada há aproximadamente um século atrás, somente a partir da década de 1950, podemos afirmar que houve de fato, uma aceleração da urbanização brasileira, principalmente na região Sudeste, vinda da era Vargas com a indústria de base e, a implantação da indústria de bens de consumo no governo Juscelino Kubitschek, em grande medida mediante tecnologia importada, nesta época proveniente principalmente dos Estados Unidos.

A urbanização brasileira é uma decorrência do tipo de industrialização aqui implantado, típica do capitalismo dependente, refletindo em uma urbanização em que o planejamento urbano não teve a mesma força que teve nos países do primeiro mundo, em que as condições de extrema desigualdade contribuíram para gerar nas grandes cidades brasileiras problemas como: favelização, desemprego, subemprego e, principalmente uma grande devastação ambiental motivado pela especulação imobiliária, tornando necessário, de acordo com Costa (1988), “Uma reforma urbana que garanta aos cidadãos, de forma mais igualitária, o acesso à cidade, determinado principalmente pelo direito à moradia digna, em sentido mais amplo. Não só a casa em si, como também saneamento básico, transporte equipamentos coletivos em geral”.

A partir da década de 1960, o poder público passou a intervir decisivamente na organização do espaço brasileiro. O projeto desenvolvimentista tinha como objetivos, além da integração nacional, a modernização do território e o desenvolvimento da economia capitalista. Para tanto, era necessário expandir a indústria e construir uma sociedade de consumo predominantemente urbana. Esse processo, segundo DAVIDOVICH (2000), provocou uma dispersão das cidades:

Políticas espaciais explícitas, vultosos investimentos deram respaldo à urbanização, como estratégia do desenvolvimento do território; Um aspecto da questão urbana pode ser remetido a essa proposta de construir um Brasil urbano. Além da implantação de Hidrelétricas, portos, aeroportos, dutos e canais e de grandes projetos industriais, apoiados em financiamento externo, a expansão da rede de energia, de estradas e de comunicações foi um meio de eliminar barreiras à circulação do capital, que teve então um expoente na indústria automobilística

Para melhor ilustrar a intensidade da urbanização brasileira, a partir do século XX apresentamos as estatísticas do IBGE da década de 1940 e, das décadas seguintes que mostram o processo acelerado e desordenado da urbanização brasileira (Tabela 6):

**Censo demográfico 1940-2010. Rio de Janeiro**

Ano	Pop. Urbana	Pop.Rural
1940	31%	69%
1950	36%	64%
1960	45%	55%
1970	56%	44%
1980	68%	32%
1990	75%	25%
2000	81,2%	18,8%
2010	85%	15%

Tabela 6 – Evolução da população urbana e rural – Brasil  
 Fonte: IBGE, 2010.

Como pode ser observado pelos dados acima, atualmente o Brasil tem uma taxa de urbanização igual ou até superior aos países mais desenvolvidos, esta urbanização proveniente principalmente do êxodo rural, deslocou grandes contingentes populacionais do campo para a cidade. Estas pessoas, através da força do seu trabalho deram um impulso significativo na construção dos grandes centros urbanos brasileiros, desenvolvendo a economia e, contribuindo para a consolidação de grandes grupos empresariais, evidenciando um país urbano, com uma concentração de renda ainda bastante acentuada, cidades que cresceram de forma desordenada e de grande precariedade quanto a mobilidade urbana da população..

Atualmente verifica-se que o processo de urbanização no Brasil continua - não tão acentuado como em décadas passadas -, voltando-se mais para as cidades médias através de migrações urbano-urbano, em que as pessoas migram dos grandes centros a procura de melhor qualidade de vida oferecidas pelas cidades intermediárias, indicando que as grandes metrópoles exauriram seu poder de atração em decorrência dos grandes problemas urbanos enfrentados pela população em função de uma precária oferta de transporte urbano de massa para o deslocamento urbano da população.

#### 4.3 - A urbanização piauiense

O Nordeste foi a primeira região brasileira a ser ocupada pela colonização portuguesa quando teve início a primeira atividade econômica implantada através do cultivo da cana-de-açúcar na Zona da Mata, área compreendida entre o litoral de Pernambuco e o litoral da Bahia, quando foram formadas as primeiras vilas e povoados que posteriormente tornaram-se grandes cidades nordestinas como, Olinda, Recife e Salvador todos localizados na faixa litorânea.

Este procedimento só teve mudança no final do século XVII com o início da ocupação do Vale do São Francisco, pela Casa da Torre dos Garcia d'Ávila como já mencionado no capítulo I, que além do cultivo da cana-de-açúcar, fizeram da pecuária o instrumento de conquista e de posse de novas terras para a formação do maior latifúndio da história do Brasil.

No desbravamento de novos territórios à procura de novas pastagens para o gado, os rios eram considerados grandes empecilhos intransponíveis que impediam o avanço das conquistas do território e a captura dos índios. De acordo com Miranda (apud MARTINEZ, 2007, p.98), citando grandes rios do Sudeste, estes obstáculos tornaram-se aliados a partir do século XVII, o mesmo tendo acontecido com o rio São Francisco em relação ao Nordeste e o rio Canindé no Piauí que permitiu a ação dos colonizadores seguindo o seu curso e fundando fazendas:

Na história do bandeirantismo, em poucas ocasiões lançou-se mão dos rios para se alcançar aqueles territórios em que se encontravam grandes reservas de mão de obra indígena. Destarte, a conquista do Guairá dispensou os rios Tietê e Paraná, foi a via terrestre a forma preferida pelos bandeirantes para chegar àquelas remotas paragens. Foi somente a partir do século XVII, sobretudo, que as marchas paulistas foram beneficiadas pela utilização das “estradas móveis”, os rios, que permitiram o desvirginamento do território pela ação colonizadora.

O Piauí com o seu povoamento feito através da pecuária sempre teve uma baixa densidade demográfica, já que a atividade não requeria um maior contingente de pessoas no dia-a-dia da administração da fazenda, sendo que cada uma tinha o vaqueiro e um ou dois escravos que administravam a propriedade de vários milhares de hectares, pois todas elas tinham grande extensão já que foram doações de sesmarias, normalmente grandes latifúndios, que com exceção da pecuária, no mais eram todos improdutivos.

Sobre os primórdios do povoamento do Piauí, e sua escassa população Brandão (1995), tece as seguintes considerações:

O povoamento do Piauí inicia-se com atraso e prossegue vagarosamente. Não obedece a quaisquer diretrizes, nem controles. Faz-se assim, por obra do tempo. Seu curso normal é esse. O movimento tumultuário da conquista e da ocupação da terra, agravando pela insídia e agressividade do gentio, tira o sossego e a segurança do “branco”. Nessas condições o homem não leva consigo nem a mulher nem os filhos. Vai sozinho. Excepcionalmente, apenas excepcionalmente, isso não acontece. A família, núcleo da comunidade está ausente, fato negativo para o povoamento. Essas e outras circunstâncias explicam que, ao término do século XVII, a população do Piauí seja de 605

habitantes. Contudo, deve-se ressaltar que a única atividade da freguesia de Nossa Senhora da Vitória é a pecuária, pouco exigente de pessoas para labutarem nela. Mais uma razão, e muito séria, a demonstrar o pequeno aumento populacional no período ora estudado. (BRANDÃO, 1995, p.18).

O primeiro levantamento *in-loco* sobre a colonização do Piauí foi realizado pelo padre Miguel de Carvalho entre os anos de 1694/1697, quando o mesmo enviou um relatório ao Bispo de Pernambuco informando sobre a fundação da Freguesia de Nossa Senhora da Vitória.

É um documento feito em quatro anos de viagens pelo território piauiense no qual ele enumera as fazendas existentes com a quantidade de cabeças de gado, escravos e faz o primeiro recenseamento, informando a existência de 129 fazendas de gado, em que moram 441 pessoas entre brancos, negros, índios, mulatos e mestiços, acrescido de um povoado que ele denomina “Arraial dos Paulistas” perfazendo um total geral de 605 pessoas.

Sobre o documento do sacerdote informando a quantidade de fazendas e de pessoas Nunes (1975, V.I p.62) assim comenta, e ao mesmo tempo concorda com a quantidade de habitantes:

O Piauí tinha, então em seus principais rios, riachos, brejos e lagoas, cento e vinte e nove fazendas de gados, em que moravam 441 pessoas, entre brancos, negros e índios, mulatos e mestiços. Mais alagoas e olhos d’água tem, em que moram algumas pessoas que por todas as de sacramento fazem número de seiscentos e cinco em que entra um arraial de paulistas com muitos tapuias cristãos. Parece que o total é mesmo de 605.

Bastos (1994, p.458), detalha melhor a população e, informa que o levantamento (Tabela 7), feito pelo padre Miguel de Carvalho “teria sido o primeiro recenseamento feito no Brasil”.

**População residente no Piauí 1694-1697**

Cor	Homens	Mulheres	Total
Branco	154	1	155
Negro	204	7	211
Índio	37	27	64
Mestiço	5	38	43
Afazendados	400	38	438
Outros moradores do Arraial dos Paulistas			167
<b>Total de pessoas consignadas</b>			<b>605</b>

Tabela 7 – Primeiro levantamento populacional do Piauí

Fonte: CARVALHO, 1993.

O relatório enviado ao Bispo de Pernambuco é formado por uma introdução geral e uma delimitação geográfica, uma descrição das fazendas, dos moradores e da distância de uma fazenda para a outra. Descreve também os rios, riachos e os afluentes, encerrando com uma conclusão e um apêndice contendo os nomes das diversas tribos indígenas que habitavam a região percorrida por ele. Sobre as fazendas que posteriormente formaram o patrimônio de São Pedro de Alcântara, hoje Floriano, Carvalho (1993) apresenta a seguinte relação:

Riacho das Guaribas – corre do nascente ao poente. Entra no Parnaíba. – A primeira fazenda de sua cabeceira se chama as Guaribas; está nela Manuel Dias Braga com um negro; distada que se segue 3 léguas.  
- A segunda se chama Pico; está nela Domingos Gonçalves com 2 negros; dista da que se segue 4 léguas.  
- A terceira e última, perto da barra se chama o Mato; está nela Francisco Barros com um negro.(CARVALHO, 1993, p.31).

Com uma área de 250.000 km<sup>2</sup> observa-se que a população do Piauí no início do século XVIII, era extremamente escassa com uma densidade demográfica de apenas 0,002 h/km<sup>2</sup>.

Esta situação de desinteresse em relação ao povoamento do Piauí continuou nas primeiras décadas do século XVIII, quando a única atividade econômica era a pecuária. As fazendas, cujo número superava mais de trinta propriedades, com milhares de cabeças de gado, pertenciam aos Jesuítas da Companhia de Jesus, cuja sede era o Superior Colégio da Bahia na cidade de Salvador, os religiosos auferiam grandes lucros para a Companhia e não tinham nenhum interesse em que esse status fosse modificado, pois os mesmos praticavam toda sorte de desmandos, visando somente seus próprios interesses.

Em 1758 *el-rei* D. José através de Carta Régia, mandou executar o alvará de 1718 que elevou o Piauí à categoria de Capitania independente, separando-a da jurisdição do Maranhão, através de um decreto de 31 de julho de 1758, em que foi nomeado o português João Pereira Caldas, ajudante de sala do governador do Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, para ser o primeiro governador do Piauí, (CEPRO 1993, p.21).

João Pereira Caldas depois de uma longa viagem, chegou a Vila da Mocha em setembro de 1759, sendo a vila designada sede do governo com o nome de Oeiras em homenagem a Sebastião José de Carvalho e Melo, Conde de Oeiras e futuro Marquês de Pombal, sendo a capitania batizada com o nome oficial de Capitania de São José do Piauí.

Ainda de acordo com registro da Fundação CEPRO (1993, p.22) sobre a posse do primeiro governador do Piauí e, suas primeiras medidas administrativas, destacam:

Tão logo tomou posse do governo, Pereira Caldas ordenou ao Dr. Luís José Duarte Freire, ouvidor da comarca, a conclusão do sequestro dos bens dos jesuítas, efetivando a prisão e expulsão dos mesmos para a Bahia, em observância dos alvarás de 19 de janeiro e de 3 de fevereiro de 1759, que declaram os mesmos padres banidos e proscritos de Portugal e seus domínios. No inventário dos bens dos jesuítas se constatou a existência de 35 fazendas, contando 489 escravos, 1010 cavalos, 1860 bestas e 50670 cabeças de gado vacum. As fazendas ocupavam uma área de 145 léguas de extensão sobre 71 de largura. Todos os bens foram confiscados pela Coroa. As fazendas foram divididas em três inspeções: de Nazaré, do Piauí e do Canindé.

Pelas informações acima observa-se com exatidão o tamanho do latifúndio em poder dos padres jesuítas, pois 145 léguas correspondem 870 quilômetros de comprimento por 426 de largura, totalizando uma área total de 61.770 km<sup>2</sup>, ou seja, as terras da Companhia de Jesus no Piauí eram superiores em tamanho a de vários países europeus.

João Pereira Caldas governou a Capitania de São José do Piauí até o ano de 1769, período este em que teve início da urbanização piauiense, quando Oeiras tornou-se a primeira cidade e, também a primeira capital, ocorrendo também, o surgimento das primeiras vilas: Valença, Marvão (hoje Castelo do Piauí), Campo Maior, Parnaíba, Jerumenha e Parnaçuá, também foi realizado o primeiro censo oficial da população da capitania, constatando a existência de 12.700 habitantes distribuídos pelas oito freguesias então existentes, (BASTOS, 1994).

Com uma população bastante escassa e, predominantemente rural, fruto do tipo da colonização implantada pelos portugueses, Mott (1985, p.45), coloca que, “A Capitania do Piauí oferece-nos um ótimo exemplo desta tendência centrífuga de povoamento”, citando Sérgio Buarque de Holanda, em Raízes do Brasil:

Toda a estrutura de nossa sociedade colonial teve sua base fora dos meios urbanos... Os portugueses instauraram no Brasil uma civilização de raízes rurais. É efetivamente nas propriedades rústicas que toda a vida da Colônia se concentra durante os séculos iniciais da ocupação européia: as cidades são virtualmente, se não de fato, simples dependências delas.

Mott, em seguida nos informa a população urbana da Capitania do Piauí entre 1773 e 1774 na cidade de Oeiras e nas vilas fundadas pelo governador João Pereira Caldas (Tabelas 8 e 9).

## Capitania do Piauí

Até Dezembro de 1774

## Relação das Pessoas, Fazendas, Sítios que há nesta Capitania de S. José do Piauí

	FOGOS	ALMAS	HOMENS	MULHERES	FAZENDAS	SÍTIOS	CORES	IDADES	FAZENDAS QUE TÊM SENHORIO FORA DA CAP.			
Cidade	1002	5700	3202	2498	182	103	Branco Mulatos	1885 2150	Menos de 7	3330	No Reino	39
Parnaíba	329	2433	1333	1100	60	11	Mestiços Vermelhos	1554 556	De 7 até 14	2723	Na Bahia	50
Jeromenha	253	1531	869	662	69	46	Mamaluco Pretos	668 3856	De 14 até 70	12644	Em Pernambuco	4
Valença	369	2536	1356	1180	58	46	Somam	10669				
Marvão	190	1326	728	598	39	50	Branca Mulatas	1320 1900	De 70 até 90	436	No Ceará	6
Campo Maior	447	2971	1669	1302	91	49	Mestiça Vermelha	1554 575	De 90 até 100	45	No Maranhão	8
Parnaíba	444	2694	1512	1182	79	47	Mamaluco Pretas	686 2487	De 100 até 120	13		
SOMAM	3034	19191	10669	8522	579	352	Somam	8522	Somam	19191	Somam	107

Tabela 8 – Relação das pessoas, fazendas, sítios na Capitania de São José do Piauí

Fonte: MOTT, 1985.

Até Dezembro de 1773												
Cidade de Oeiras												
Relação das Pessoas, Fazendas, Sítios que há nesta Cidade de Oeiras e seu distrito												
	FOGOS	ALMAS	MULHERES	HOMENS	FAZENDAS	SÍTIOS	CORES	IDADES	FAZENDAS QUE TÊM SENHORIO FORA DA CAP.			
Cidade e Subúrbios	269	1252	652	600	—	64	Branco Mulatos	618 597	Menos de 7	987	No Reino	33
Riachão	31	138	80	58	10	4	Mestiço Vermelho	134 344	De 7 até 14	837	Na Bahia	21
Guaribas	53	362	213	149	14	2	Mamaluco Pretos	99 1410	De 14 até 70	3686	Em Pernambuco	—
Itaim	80	414	248	166	28	1	Somam	3202				
Talhada	66	445	227	218	10	5	Branca Mulatas	558 408	De 70 até 90	166	No Ceará	—
Canindé	229	1545	893	652	54	16	Mestiça Vermelha	134 359	De 90 até 100	16		
Piauí	274	1544	889	655	66	11	Mamaluco Pretas	945 94	De 100 até 120	8	No Maranhão	2
SOMAM	1002	5700	3202	2490	182	103	Somam	2498	Somam	5700	Somam	56

Tabela 9 – Relação das pessoas, fazendas, sítios na cidade de Oeiras e distrito

Fonte: MOTT, 1985.

No ano de 1777 a população total do Piauí era de 26.094 habitantes e, em 1799 atingiu a totalidade de 51.721 habitantes, Mott (Op. Cit).

Em 1831, o governo da província realiza um recenseamento geral, quando a população das dezessete cidades existentes somaram um total de 118.059 habitantes, (BASTOS 1994, p. 459), dos quais 22.657 na cidade de Oeiras, capital da província, sendo que desse total apenas 4.629 era população urbana.

Em 1854, como confirma Bastos (op. Cit), é publicado um mapa estatístico elaborado pelo chefe de polícia, João Lustosa da Cunha Paranaguá, especificando com detalhes a população total das dezessete cidades então existentes na província, inclusive a nova capital, Teresina, que tinha sido fundada dois anos antes. A população estava assim distribuída (Tabela 10):

<b>Cidade</b>	<b>Nacionais Livres</b>	<b>Escravos</b>	<b>Estrangeiros</b>	<b>Total</b>
Jerumenha	12.970	980	04	13.954
Parnaguá	11.535	1.104	15	12.654
Teresina	9.965	1.823	32	11.820
São Gonçalo (Regeneração)	9.598	1.380	03	10.981
Campo Maior	9.261	1.614	10	10.885
Príncipe Imperial	9.707	1.028	02	10.737
Marvão	10.142	9	-	11.058
Parnaíba	8.649	1.092	55	9.796
Oeiras	8.645	1.025	42	9.712
Barras	7.525	1.441	05	8.971
Piracuruca	7.431	490	03	7.924
Valença	6.235	1.369	-	7.604
Picos	5.972	991	19	6.982
Jaicós	5.841	629	23	6.493
São Raimundo Nonato	4.309	401	-	4.710
Matões	4.094	339	01	4.434
Gurgueia	3.932	246	08	4.186
<b>Total</b>	<b>135.811</b>	<b>16.868</b>	<b>222</b>	<b>152.901</b>

Tabela 10 – Dados estatísticos da população da província de 1854

Fonte: BASTOS, 1994.

Em 1872 foi realizado o primeiro recenseamento a nível nacional, no Brasil Império e o Piauí somou uma população de 202.222 habitantes tendo sua capital, Teresina 21.692 habitantes. Doze anos depois, em 1890, quando foi feito o segundo censo a nível nacional o Piauí tinha uma população total de 267.609 habitantes e Teresina 31.523 habitantes. (BASTOS, 1994).

A partir do Brasil República, quando muda o sistema político do país, nada muda nas relações sociais entre as elites dominantes que passam de monarquistas para republicanos, obedecendo as novas diretrizes políticas vigentes, entretanto, a grande maioria da população continua excluída da participação das riquezas produzidas nos grandes latifúndios, convivendo com a subnutrição, com as doenças endêmicas, e com o analfabetismo, constituindo uma população rural e agrária em sua grande maioria.

Entrando no século XX, a população piauiense praticamente dobra em duas décadas como informa o IBGE, registrando em 1900 uma população de 334.328 habitantes, sendo 45.316 habitantes em Teresina e, em 1920 registra uma população de 609.003 habitantes, com 57.500 habitantes na capital.

No censo do IBGE de 2010, o Piauí tem uma população total de 3.119.015 habitantes em um total de 224 municípios, sendo que a capital Teresina concentra 814.439 habitantes ou 26,11% da população, total caracterizando uma macrocefalia urbana, Santos (1965).

Quanto à distribuição populacional urbano rural, verifica-se uma diferença em relação à urbanização brasileira, pois a população urbana piauiense (IBGE, 2010), é de 2.051.316 habitantes correspondendo a 65,76% e, a população rural é de 1.067.699 ou 34,24% , portanto bem abaixo da taxa de urbanização do Brasil.

Em relação à Floriano com uma população total de 57.707 habitantes, (IBGE 2010), observamos que sua população é majoritariamente urbana com 49.978 habitantes ou 86,60% e, de apenas 7.729 ou 13,40% de população rural, caracterizando-se atualmente, como uma cidade onde o setor terciário é predominante na sua economia.

#### 4.4 - O Estabelecimento Rural de São Pedro de Alcântara e o surgimento de Floriano

Como mencionado anteriormente, as cidades brasileiras foram surgindo a partir das primeiras povoações implantadas pelos portugueses e pelos jesuítas ainda no século XVI, tendo seu início, sempre ligados aos interesses políticos, econômicos, religiosos, e estratégicos relacionados com a ocupação territorial da colônia.

Atualmente no Brasil existem mais de cinco mil e quinhentas cidades, a maior parte surgida de acordo com o processo de colonização, algumas poucas planejadas e, mais recentemente, a partir da Constituição de 1988, muitos povoados foram emancipados,

passando à condição de cidade, usualmente para atender aos interesses políticos, locais ou regionais.

Dentre as cidades brasileiras é muito raro encontrar uma que tenha seu marco inicial ligado a uma escola, como é o caso de São Paulo, fundada a partir do colégio fundado pelos jesuítas e, hoje uma cidade mundial e maior metrópole da América Latina.

Guardada as devidas proporções, porém com a mesma origem, a cidade de Florianópolis também tem como marco inicial uma escola. A criação de uma instituição de ensino foi a célula geradora da futura cidade.

Seu início, a partir de uma escola, teve nas décadas seguintes um crescimento continuado e decisivo na formação da sua gênese, que Lucien Febvre (1985) referindo-se às províncias, explica: “Como um ser vivo, tem um lento crescimento; que para compreender a sua existência e a sua história, não é preciso representá-la como sendo condicionada no seu desenvolvimento, mas procurar, por assim dizer no interior dela própria, a lei do seu desenvolvimento progressivo”.

A escola denominada “Estabelecimento Rural de São Pedro de Alcântara” (ANEXO A) tinha como finalidade educar (alfabetizar) e proporcionar uma qualificação profissional aos filhos dos escravos que foram beneficiados pela Lei do Ventre Livre de 28 de setembro de 1871. De acordo com Lopes (1997, p. 63):

A sede do Estabelecimento acolheria ingênuos, libertos e menores, que receberiam, nessa casa, educação física, moral e religiosa, instrução primária, artes técnicas industriais e zootécnicas, com a finalidade de introduzir na atividade pastoril da Província, os melhores métodos de melhoria genética de raças bovinas por cruzamento e seleção.

Com a nova lei, no ano de 1871 o governo imperial estimula a educação através do Ministério do Império na pessoa do ministro João Alfredo de Oliveira que ficou encarregado de fazer a divulgação das medidas necessárias de incentivo à educação. O aviso ministerial recomenda aos governos provinciais providências para a instalação de escolas públicas em prédios próprios que atendessem suas necessidades, visando um bom funcionamento. O Ministério do Império empossado em 1871 estimulou a educação em geral, como comenta Nunes (1975, V.4 p.297):

Em verdade o Ministério de 7/3/1871 despertou interesse pela educação em geral. É quando surgem tentativas industriais de Francisco Parentes e Adan Benaron ambos visando também a cultura popular, ministrando ensino profissional. Essas duas iniciativas tinham vinculação com a Lei do Ventre Livre cuja regulamentação exigia amparo dos ingênuos, como eram chamados os que nasciam de mães escravas.

Estava então lançada pelo governo imperial uma tentativa de reparação dos maus tratos impingidos aos escravos, - através da educação- com a criação de escolas agrícolas, para os filhos de escravos, para uma profissionalização que lhe dessem condições de obter melhores condições de trabalho, entretanto o mesmo governo que criava as escolas obrigava “os libertos, pelo prazo de cinco anos, a executar qualquer trabalho que lhe fosse determinado pelo governo imperial” (Cavalcante,1924, p. 06).

#### 4.5- Francisco Parentes: O Fundador.

No ano de 1839, no dia 10 de junho “numa casinha humilde do termo de Barras nascia uma criança que se tomou o nome de Francisco Parentes” Chaves (1998, p.473). Francisco Parentes (ANEXO B) era filho de Raimundo de Araújo Parentes e D. Maria Joaquina da Silva Parentes, tiveram quatro filhos, dois do sexo masculino, Francisco e Honório Parentes e, dois do sexo feminino, Ângela, que morreu ainda muito pequena e Joaquina que chegou à idade adulta.

Francisco Parentes vinha de família humilde, como resumiu o seu irmão, Honório Parentes em seu diário, escrito ao longo de toda a vida encerrada em 1915. Procurando melhorias a família Parentes mudou-se para a província do Maranhão, onde ainda pequenos, Francisco e seu irmão Honório frequentaram pela primeira vez uma escola.

Voltando ao Piauí, a família Parentes passou a residir em Teresina, a nova capital da província passando a estudar no Liceu Piauiense onde chegou a ser secretário deste conceituado estabelecimento de ensino, hoje uma escola centenária, por onde passaram grandes personagens da história e da política piauiense. Em 1857 empregou-se como Secretário da Câmara Municipal de Teresina, sendo nomeado através de portaria para exercer o cargo de escriturário, recebendo uma adição do Tesouro Nacional, que lhe proporcionaria uma vida mais digna e com melhores probabilidades de continuar seus estudos, fato este que aconteceu com sua ida ao Rio de Janeiro, a capital do Brasil e a mais importante cidade do país, como também o centro cultural mais importante do Império Brasileiro.

No Rio de Janeiro, Francisco Parentes teve uma visão mais ampla de tudo que acontecia a nível nacional, no aspecto político, econômico e cultural, o que reforçou mais ainda sua determinação: queria continuar os seus estudos no exterior, formar-se em Agronomia para servir ao seu rincão natal, o Piauí. Chaves (1998, p.473), sobre a estada de Francisco Parentes no rio de Janeiro, faz a seguinte colocação:

Na capital do Império eram maiores as facilidades para continuar os estudos e ele as aproveitou com afinco e seriedade. Já então uma ideia instalara-se em sua mente e já se apossara de seu coração: formar-se em Agronomia no estrangeiro, para melhor servir ao Piauí. Vejam que estávamos no ano de 1863, às vésperas da Guerra do Paraguai. Francisco Parentes só contava com o ordenado e falava apenas o português. Mas sua vontade era inquebrantável, ele tinha uma vocação irresistível para a Agronomia. Naquela conjuntura difícil lembrou-se de apelar para a sua terra. Obteve uma comissão e veio ao Piauí. Já havia arquitetado um plano: pedir uma subvenção em forma de bolsa.

Retornando a Teresina, Francisco Parentes procurou pessoas que pudessem ajudá-lo de alguma forma a concretizar seu objetivo de estudar no exterior, uma tarefa difícil, mas que ele encontraria alguma forma de solucionar-la. Dirigiu-se à Assembleia Provincial e sensibilizou alguns parlamentares como o deputado Antônio Sampaio Almendra, que empenhou-se junto aos seus pares, para que votassem uma lei para que Francisco Parentes tivesse uma ajuda de custo as expensas da Província que garantisse sua sobrevivência na Europa. Quando a lei foi votada e enviada ao executivo para ser sancionada, houve um rompimento político entre o deputado Antônio Sampaio Almendra e o presidente da província Meneses Dória, tendo este vetado a ajuda aprovada na Assembleia Legislativa, não se concretizando a tão esperada solução para o principal problema que afligia o jovem Francisco Parentes.

Foi aberta uma subscrição para ajudar financeiramente o futuro agrônomo a realizar os seus planos, entretanto, somente três pessoas assinaram: o próprio deputado Almendra que garantiu uma ajuda mensal de 80\$000 (oitenta mil reis), seu pai que garantiu uma importância de 20\$000 (vinte mil reis), e seu irmão Honório com 10\$000 (dez mil reis), totalizando uma ajuda mensal de 110\$000 (cento e dez mil reis), o que era insuficiente par as despesas mensais e, isso impossibilitava a sua partida.

O veto governamental da ajuda financeira, a subscrição disposta pelas três pessoas que assinaram e, a firme determinação de Francisco Parentes em levar seu projeto adiante

repercutiu em Teresina, sensibilizando outras pessoas que procuraram ajudar de alguma maneira. Esta ajuda veio em forma de empréstimo, que ainda de acordo com Chaves (1998. p.474):

Àquela altura, a tenacidade, a humanidade e o entusiasmo de Francisco já haviam contagiado outras pessoas que se dispuseram a ajuda-lo sob outra forma, sob a forma de empréstimo. Juntaram-se o vigário do Amparo, Pe. Mamede Antônio de Lima, José F. Alves Pacheco, Antônio José Araújo Bacelar, José Ferreira de Vasconcelos. Entre eles levantaram uma importância bem alta e a colocaram à sua disposição. Agora o problema financeira estava resolvido.

Aos vinte e cinco anos de idade, em 07 de março de 1864, Francisco Parentes viaja para a França afim realizar sua aspiração profissional de tornar-se engenheiro agrônomo, já que no Brasil ainda não existia uma escola de ensino superior para formação em Agronomia. A Europa do século XIX era o centro cultural do mundo e tinha dentre suas metrópoles a cidade de Paris como uma referência, pelas universidades de conceito internacional, museus repletos de obras de arte da história da humanidade, institutos de pesquisas que desenvolviam estudos em várias áreas do conhecimento e uma plêiade intelectual de notáveis cientistas, escritores e romancistas que colocavam a França na vanguarda da cultura mundial do século XIX.

Tão logo termina seus estudos no ano de 1871, formando-se em engenheiro agrônomo, Francisco Parentes, retorna ao Piauí com o projeto de instalar uma escola agrícola, de acordo com as determinações do governo imperial, de fundar escolas que proporcionasse aos filhos dos escravos uma educação básica e uma profissão técnica na área da agropecuária. Francisco Parentes apresenta seu plano de criação de uma escola agrícola no Piauí ao então presidente da província Manoel do Rego Barros Sousa Leão (25/12/1870 a 27/02/1872), que acolhe com entusiasmo o projeto para fundação da escola, ao mesmo tempo em que providencia a ida do agrônomo ao Rio de Janeiro para contatos com o Ministério da Agricultura, onde ele apresenta um Memorial expositivo do projeto a ser desenvolvido.

Bem acolhido, Francisco Parentes, teve autorização para prosseguir o seu trabalho através da homologação de um contrato no referido ministério, em aviso datado de 11 de janeiro de 1872, sendo sua iniciativa publicada no Jornal do Comércio do Rio de Janeiro, edição de sábado 13 de janeiro de 1872:

Ministério da Agricultura – Rio de Janeiro 11 de janeiro de 1872 – No empenho de melhorar os processos práticos de agricultura da Província do Piauí, resolvi, incumbir a Vm. de examinar as fazendas que a nação ali possui, e, a vista de suas condições locais, apresentar a este ministério, não só o plano para fundar-se em algumas dellas um estabelecimento de agricultura prática, em proporções modestas, no qual deverão ser colocados como trabalhadores alguns dos libertos em virtude de lei nº 2.040 fr 28 de setembro do ano passado. Deus guarde Vm. – Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, Ministro do Império da Agricultura – Dr. Francisco Parentes.

Retornando ao Piauí, Francisco Parentes, procurou o lugar que julgaria ideal para a instalação do estabelecimento. Viajou pelo rio Parnaíba subindo o mesmo em direção à sua nascente, observando a fertilidade do solo, a vegetação, os aspectos climáticos, os índices pluviométricos satisfatórios e uma localização propícia para a produção de gêneros agrícolas, pecuários e, facilidade para o escoamento através do rio Parnaíba, cuja navegação era a via de integração da província, que já era servida por vapores que transportavam mercadorias da sua foz, no norte, chegando até a cidade de Santa Filomena, no sul, formando uma hidrovia de aproximadamente 1.400 km de extensão.

Francisco Parentes escolheu como lugar adequado para a instalação da escola a fazenda Bom Jardim no local denominado Chapada da Onça, localizado 240 km ao sul de Teresina, com uma posição geográfica privilegiada entre as cidades de Amarante, Jerumanha, Oeiras e a Vila da Manga, 40 km acima, além de abrangência de vasta região do Maranhão. O rio Parnaíba neste local tinha fácil acesso ao transporte hidroviário, sendo o canal principal do lado piauiense, permitindo pela sua profundidade, o movimento de embarcações para o escoamento da produção da pecuária e do extrativismo vegetal.

Em relação à localização privilegiada da primeira escola agrícola de Floriano, Gandara (2010, p.261), faz a seguinte colocação:

Nota-se, 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 a 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 (Alto Parnaíba) e do interior do estado.[...] A Colônia rural de São Pedro de Alcântara, de localização estratégica à beira-rio Parnaíba {...}entre a cidade de Parnaíba e a capital Teresina, oferecendo um porto fluvial (rampa), tornou-se atrativo e logo iniciou uma migração constante para o local. Certificamos que o lugar tomou feição animadora, tornando-se ponto de partida para onde convergiam os olhares da população sertaneja, que para ali fluía à procura de trabalho, dedicando-se a atividades comerciais.

De acordo com Franco (1963, p.113 apud GANDARA, 2010, p. 261), “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”. Franco atribui ao porto fluvial a razão desta migração. Por isso, afirma que “Floriano, que era então uma colônia agropastoril, passou a chamar a atenção por ser um local que oferecia bom porto fluvial”.

Corroborando com a ideia de espaço geográfico privilegiado da cidade de Floriano às margens do rio Parnaíba e sua capacidade de polarização de uma vasta região do estado do Piauí e estados vizinhos, Castro (1997, p. 16-17), relata que:

Nas primeiras décadas deste século (XX), Floriano tornou-se pelo trabalho, competência e determinação de seus habitantes, de modo especial daqueles pioneiros que lograram distinguir-se como impulsionadores do seu progresso, em importante centro comercial. De certo, contribuiu para isso, também, não somente a invejável posição geográfica que Floriano desfrutava como porta de entrada dos caminhos que levavam ao sul do Piauí e do Maranhão, como o fato de ser cidade ribeirinha do rio Parnaíba, a qual tinha no transporte fluvial uma via mais fácil e barata para o escoamento dos seus produtos e a comercialização de mercadorias vindas de outras praças do país e do exterior.

Ainda sobre a posição geográfica privilegiada da cidade em relação à região, Rocha (1994, p. 19) ratifica que:

As administrações municipais continuavam progressistas e honradas, trazendo valiosos benefícios à cidade. Norte de Goiás (hoje Tocantins), sul do Pará e toda a imensa região sul do Maranhão e Piauí receberam influência do crescimento ordenado de Floriano. O nosso comércio, acreditando no desenvolvimento da terra tomou ritmo acelerado. Toda essa avantajada região que acolhia a influencia de Floriano era freguesia certa de rico e próspero mercado.

A área de influência que a futura cidade consolidaria nas décadas seguintes, pela navegação fluvial e o comércio extrativista fica evidenciada na (Figura 28), corroborando as palavras dos autores acima citados.



**Mapa da área de influência de Floriano/PI, nas cinco primeiras décadas do século XX**



Figura 28 – Mapa da área de influência de Floriano/PI, nas cinco primeiras décadas do século XX

Fonte: Autor, 2013.

Tendo encontrado o lugar apropriado para a construção do prédio do Estabelecimento Rural, na fazenda Bom Jardim, Francisco Parentes tomou posse das propriedades que formariam o patrimônio da colônia. Estas fazendas faziam parte do Departamento de Nazaré, que juntamente com os Departamentos de Canindé e Piauí, correspondiam às antigas fazendas de Domingos Afonso Mafrense, que após sua morte foram doadas aos Jesuítas da Companhia de Jesus. As fazendas retiradas do Departamento de Nazaré destinadas à formação da Colônia de São Pedro de Alcântara foram as seguintes: Guaribas, Matos, Olho-d'Água, Serrinha e Algodões. (Tabela 11), cada uma das fazendas com sua respectiva área de terras, como informa Costa (1974, p.137):

Guaribas	3 léguas de N. S. e 4 de L. O
Matos	4 léguas de N. S. e 2 de L. O
Olho-d'Água	2,5 léguas de N. S. e 1,5 L. O
Serrinha	2 léguas de N. S. e 3 L. O
Algodões	4 léguas de N. S. e 4 L. O

Tabela 11 – Fazendas que formaram o patrimônio da futura cidade de Floriano  
Fonte: COSTA, 1974.

Com a questão relativa à formação patrimonial do empreendimento resolvida, veio então a resolução legal que Santos (2002, p. 56) chama “sua data de nascimento jurídico e, daí por diante, sua data cívica”, foi quando através do Decreto Imperial Nº 5.392 de 10 de setembro de 1873, foi autorizada a fundação de uma Colônia Agrícola que receberia o nome de Estabelecimento Rural de São Pedro de Alcântara. O Decreto Imperial Nº 5.302 de 10 de setembro de 1873 (ANEXO C), em sua parte inicial diz o seguinte:

#### Decreto Imperial Nº 5.302 de 10 de setembro de 1873

Autoriza a celebração do contrato proposto por Francisco Parentes para a fundação de um estabelecimento rural na Província do Piauí compreendendo as fazendas nacionais denominadas – Guaribas, Serrinha, Mattos, Algodões e Olho d'Água – pertencentes ao departamento de Nazareth, sob as cláusulas que com este baixam, assignadas por José Fernandes da Costa Pereira Júnior, do Meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro 10 de setembro de 1873, 52º da Independência e do Império.

Com a rubrica de Sua Majestade o Imperador  
José Fernandes da Costa Pereira Júnior.

Tem início a construção do prédio do estabelecimento, às margens do rio Parnaíba, para que no mais breve espaço de tempo possível, estivessem funcionando as dependências

que acolheriam o diretor com seu escritório de administração, as salas de aula e o alojamento para os internos que seriam divididos em duas alas: uma masculina e outra feminina.

No dia 4 de agosto de 1874, uma comitiva chefiada pelo presidente da Província Adolpho Lamenha Lins, (27-04-1873 a 27-11-1874) fez o lançamento da pedra fundamental do Estabelecimento Rural de São Pedro de Alcântara, dando início à construção do prédio que já no ano de 1875 contava com duas turmas, uma do sexo masculino com 53 alunos matriculados e, outra do sexo feminino com 12 alunas. Francisco Parentes criou uma “Área” demarcada onde funcionaria o estabelecimento, sendo proibido a construções de casas residenciais dentro da referida área.

Com o falecimento precoce de Francisco Parentes, assume a chefia do estabelecimento o engenheiro agrônomo Ricardo Ernesto Ferreira de Carvalho, que muda a orientação do seu predecessor, permitindo que inúmeras famílias provenientes de outras localidades construíssem suas residências e comércio dentro da “Área”, dando início ao núcleo que seria o embrião da futura cidade de Floriano, atraindo muitas pessoas, como relata Cavalcante (1924, p.7):

Quando faleceu o Dr. Francisco Parentes, a construção do prédio estava quase concluída. Substituí-o na direção do Estabelecimento, em 1877, o Dr. Silveira, que aqui demorou pouco tempo, tendo a direção passado a um funcionário da fazenda, até a nomeação do Dr. Ricardo Ernesto Ferreira de Carvalho, em cuja gestão o Estabelecimento Rural tomou outra feição, tornando-se o ponto para onde se convergiam as vistas da população sertaneja, que para aqui fluía em procura do trabalho e do comércio.

A resolução da nova administração permitindo que fossem construídas residências dentro da “área” passou a atender as reivindicações das inúmeras famílias que chegavam procedentes de cidades vizinhas, cidades mais distantes e mesmo de outros estados como Ceará, Maranhão e Bahia, que vinham à procura de trabalho na agricultura, pecuária e extrativismo. A futura cidade de Floriano começava a mostrar-se como um polo de atração, tendo na migração de pessoas vindas de outros lugares, sua principal característica de crescimento demográfico. Nos anos seguintes, o Estabelecimento Rural foi perdendo seu crescimento, como colônia agrícola sem, entretanto deixar de continuar a funcionar como escola.

A população continuava a crescer de forma acentuada; o comércio desenvolvia-se de maneira consistente, o porto do rio Parnaíba, a cada dia, recebia mais embarcações, como os navios que traziam produtos industrializados provenientes da Inglaterra, Alemanha, Holanda, Portugal, (figuras 29 e 30), e levavam os produtos do extrativismo como a borracha da maniçoba, a cera da carnaúba, o óleo do babaçu, a fibra do tucum, a oiticica, a copaíba, o couro de boi, e também, penas e peles de animais silvestres que foram abatidos em enormes quantidades, ao longo de várias décadas, como podemos observar no relatório geral da receita e despesa da Intendência Municipal de Floriano do ano de 1927, publicado no Jornal O Popular (Figura 31):



**NORDDEUTSCHER LLOYD**  
**BREMEN**

Serviço regular e rápido de vapores para passageiros e cargas entre a EUROPA e o Norte do BRASIL

LINHAS REGULARES ENTRE

Hamburgo, Bremen, Antuerpia, Havre, Dunkerk, Porto, Lisboa, Madeira, Pará, Manaós, Maranhão, Ceará, e Parnahyba (Tutoya) também Iquitos com baldeação.

AGENTES:

**BOOTH & Co. (London) Ltd.**  
RUA Dr. JOÃO PESSÔA, 41  
CAIXA POSTAL, 60  
**PARNAHYBA - PIAUHY**

Figura 29- Exportação para a Europa  
Fonte: Almanaque da Parnaíba 1938



**BOOTH LINE**  
(THE BOOTH STEAMSHIP Co. Ltd.)  
**LIVERPOOL**

Serviço rápido e regular, com luxo e conforto, entre:

Europa, New York e demais portos atlânticos dos Estados Unidos, e o Norte e Sul do Brasil, tocando em Barbados

Cabines de luxo, camarotes para uma, duas ou três pessoas.

Esplendidas e modernas acomodações para passageiros de terceira classe.

LINHAS REGULARES ENTRE Liverpool, Antuerpia, Havre, Dunkerk, Porto, Lisboa, Madeira, Pará, Manaós, Maranhão, Ceará e Parnahyba (Tutoya), também Iquitos, com baldeação.

AGENTES:

**BOOTH & Co. (London) Ltd.**  
RUA Dr. JOÃO PESSÔA, 41  
CAIXA POSTAL, 60  
**PARNAHYBA - PIAUHY**

Figura 30- Exportação para a Europa  
Fonte: Almanaque da Parnaíba 1938

Balço geral da receita e despesa da  
Intendencia Municipal de Floriano,  
no anno de 1927

**RECEITA**

Saldo do exercicio de 1926 1:622\$001

**INDUSTRIA E PROFISSÃO**

Agencias de companhias de seguros	50\$000	
Idem de companhias de vapores	80\$000	
Armazens de kerozene	600\$000	
Advogado	30\$000	
Botequim	30\$000	
Agente de revistas	10\$000	
Bilhar	20\$000	
Casa commercial que comprar generos	1:095\$000	
Idem, idem, que cobrar letras	100\$000	
Deposito de sal	250\$000	
Dentista	50\$000	
Escriptorio de compras de generos	2:000\$000	
Engenhos	60\$000	
Lojas	4:330\$000	
Medico	50\$000	
Pharmacias	300\$000	
Quitandas	410\$000	
	<u>9:465\$000</u>	

**CONSUMO**

Aço, ferro, etc.	414\$600
Aguardente	177\$000
Assucar	98\$800
Azeite	22\$800
Alho	4\$000
Bebidas	12\$000
Café	280\$800
Cereaes	1:119\$500
Cebollas	8\$000
Cal	14\$000
Cerveja	21\$000
Cigarros	48\$400
Carne sêcca	35\$900
Chapéos	20\$000
Carne de porco	49\$300
Cevados vivos	186\$000
Drogas	1:038\$400
Fumo	154\$100
Fructas	14\$500
Gasolina	140\$000
Kerozene	1:440\$000
Phosphoros	85\$000
Peixe	6\$000
Polvora	774\$000
Rapaduras	234\$500
Requeijão	37\$000
Sal	459\$600
Sabão	80\$800
Tecidos	4:705\$500
Taboas	19\$000
Vigas	12\$000
Outros não especificados	<u>2:483\$900</u>

**EXPORTAÇÃO**

Couros	4:559\$500	
Cãra de carnaúba	6:628\$900	
Côco babassú	1:064\$640	
Crinas de animaes	462\$560	
Maniçoba	1:019\$600	
Mangabeira	48\$480	
Algodão	1:900\$326	
Penna de ema	275\$600	
Pelles de cabra	656\$950	
Idem de carneiro	494\$700	
Idem de mateiro	92\$200	
Idem de catingueiro	26\$960	
Idem de caiitú	89\$530	
Idem de gato	140\$200	
Idem de raposa	9\$540	
	<u>17:469\$686</u>	

**AFERIÇÃO**

Aferição e revisão de pesos e medidas	58\$000	58\$000
---------------------------------------	---------	---------

**MERCADO PUBLICO**

Alugueis dos açougues	1:340\$000	
Idem dos quartos	2:415\$000	
Taboleiros	700\$300	
Rezes abatidas	5:214\$000	
Cevados abatidos	754\$500	
Bodes abatidos	218\$500	
	<u>10:642\$300</u>	

**PATRIMONIO MUNICIPAL**

Demarcação de terrenos	18\$750	
Transtorta	18\$750	
	<u>53:453\$43</u>	

Figura 31- Receitas do município de Floriano -1927.

Fonte: Jornal O Popular, 1928. Arquivo Cultural Laboratório Sobral.

Em relação ao abate de animais silvestres, tratava-se de uma prática comum, pois era o meio de sobrevivência de inúmeras famílias que abatiam os animais sem nenhum controle e recebiam o incentivo de comerciantes e fazendeiros, que tinham nas peles e penas de aves, uma importante pauta entre os produtos de exportação (Figura 32).



Figura 32- Anúncio comercial de Floriano - 1910.  
 Fonte: Álbum Artístico Comercial do Estado do Piauí, 1910.

O abate indiscriminado de uma fauna abundante, que parecia infindável foi praticado durante décadas, sem nenhum tipo de controle, e reflete atualmente na quase extinção destes animais que proliferavam aos milhares na paisagem piauiense. Era um método comum, na época, os fazendeiros pagarem caçadores para abaterem os felinos que atacavam seus rebanhos, que de acordo com Paranaguá (1984, p. 61), “davam um terrível combate aos carnívoros destruidores que causavam prejuízos incalculáveis” e conclui, “apesar das constantes perseguições, movidas contra tão nocivos animais, continuam eles prejudicando consideravelmente a criação”

Com o continuado crescimento da povoação, de forma consistente, o comércio aumentando suas atividades e o porto com um volume cada vez maior de embarcações para o escoamento da produção pecuária e extrativista, o governo estadual através da Resolução nº 2 de 19 de junho de 1890 (ANEXO D), transforma o Estabelecimento Rural de São Pedro de Alcântara em Vila com o nome de Colônia de São Pedro de Alcântara.

A referida resolução leva em consideração o progresso do então estabelecimento agrícola, no que se refere ao crescimento de sua importância como um local mais atraente para as práticas comerciais realizados na época.

O significativo aumento da população verificado na já agora Colônia provém em grande parte da Vila da Manga (figura 33), que perdeu a condição de sede municipal através da citada resolução Nº 2 que destaca: “O povoado de S. Pedro de Alcântara, tem prosperado não só pelo lado comercial, como ainda no tocante a população, o que se explica, pelas suas condições fotográficas, visivelmente mais vantajosas que as daquela villa”.



Através dos dados acima, observa-se que entre 1875, quando começou a funcionar a escola, com pouco mais de uma centena de alunos e o ano de 1890, quando foi elevada a condição de Vila, ou seja, em 15 anos, a população cresceu para quase oito mil habitantes.

A Vila da Colônia, já no Brasil República, continuava a crescer tanto no aspecto econômico, como no aspecto populacional. É quando tem início o ciclo da borracha da maniçoba cuja produção iniciada entre o final do século XIX e o início do século XX proporcionou grandes lucros para o estado, que de acordo com Tavares (2000, p.23), “em 1903, a receita estadual proveniente da exportação de borracha já representava 51,54% do montante das receitas de exportações e 23,28% da receita total”, iniciando um período próspero da economia estadual com base no extrativismo.

A futura cidade seguia sua trajetória de crescimento. O porto recebia grande quantidade de vapores com suas barcaças, levando a borracha que era produzida em cidades distantes, a mais de duzentos quilômetros, como São Raimundo Nonato e São João do Piauí, que traziam sua produção, no lombo de animais de carga, para o embarque do produto que saindo do longínquo interior do Piauí seguia para a Europa e para os Estados Unidos.

Nos anos que se seguiram a população continuava aumentando e o comércio cada vez mais consolidado e em expansão. Em apenas sete anos após transformar-se em vila em 1890, com seu crescimento continuado a Vila da Colônia passa à condição de cidade, pela lei Nº 144 de 08 de julho de 1897 (ANEXO E), quando era governador do estado Raimundo Arthur de Vasconcelos, (01-07-1896 a 01-07-1900) recebendo o nome de cidade Floriano, em homenagem ao ex-presidente Floriano Peixoto. Quanto ao nome escolhido para a cidade, consideramos uma homenagem injusta, pois não conhecemos nenhuma ação do ex-presidente em relação à antiga Vila da Colônia, ou mesmo ao Piauí, quando o mesmo era presidente. Atribuímos a homenagem ao próprio governo do estado, no que seria uma forma de agradar aos mandatários do país agora em um regime republicano. Uma prática típica da política nacional de bajular aqueles que estão no poder.

Ainda em relação ao nome da cidade, consideramos que o mais correto seria que a mesma se chamasse Francisco Parentes, uma justa homenagem ao fundador do Estabelecimento Rural de São Pedro de Alcântara, a escola que em pouco tempo transformou-se em cidade, sendo atualmente a quinta maior (Fundação CEPRO, 2012) do Piauí em



No centenário da independência do Brasil, o Piauí contava com 42 municípios, sendo que Floriano de acordo com o mesmo autor, contava uma população de 19.676 habitantes, observa-se que a população da cidade dobrou em duas décadas.

Sobre o recenseamento de 1920, José Messias Cavalcante, advogado e juiz da comarca de Floriano na época, confirma os dados do parágrafo anterior, quando afirma que:

Apesar de pequeno e novo, dentre os 42 municípios que tem o estado do Piauí, inclusive os de Retiro de Boa Esperança, Marruas e Altos, ultimamente creados, o de Floriano ocupa 11º lugar em população, segundo o último recenseamento que se procedeu em 1920. A sua população é de 19.676 habitantes, tendo a cidade 5.102, quase toda de brasileiros, com exceção, apenas, da colônia syria, que é bastante crescida. A maior parte dos habitantes desta cidade é composta de adventícios, naturaes dos estados do Maranhão, Pará, Ceará, Pernambuco e Bahia, ou de outros municípios deste estado. (CAVALCANTE 1924, p, 17).

O grande crescimento populacional verificado em Floriano nestas duas décadas coincide exatamente com os ciclos da economia local, baseados na borracha da maniçoba e da cera da carnaúba, não havendo solução de continuidade para economia piauiense quando o preço da borracha caiu no mercado internacional, pois a cera da carnaúba ocupou seu lugar passando a se destacar como o primeiro e mais lucrativo produto de exportação, tendo nas décadas seguinte produzido riqueza para a cidade na forma de impostos, criação de emprego e desenvolvimento comercial.

Nas décadas seguintes, a navegação continuava seu ritmo constante de exportação, tendo como produtos principais a já citada cera da carnaúba e o algodão, produzido nas cidades de Bom Jesus e Nova Lapa (Atual Cristino Castro), no sul do estado, distantes 400 km, que escoavam sua produção pelo porto de Floriano.

A polarização exercida pela cidade, em uma vasta região, como um centro distribuidor das riquezas produzidas em locais distantes nos remete a Santos (1965) quando ele nos diz que:

Tanto do ponto de vista da organização regional, como do ponto de vista da organização interna, a cidade é, enfim, uma autêntica e total representação da região a que preside e do mundo com a qual comercia.[...] A cidade é antes de tudo, definida por suas funções e por um gênero de vida, ou, mais simplesmente, por uma certa paisagem, que reflete ao mesmo tempo essas funções e esse gênero de vida. (SANTOS, 1965, p, 14).

Quanto à população, pelo censo do IBGE de 1940, Floriano tinha 25.705 habitantes, sendo 12.208 homens e 13.497 mulheres, verificando-se um crescimento populacional de cinco mil habitantes em relação a 1920.

Dez anos depois, pelo censo de 1950, segundo a mesma fonte, o crescimento populacional foi bastante expressivo, pois a população passou para 33.786 habitantes, sendo 16.138 homens e 17.648 mulheres, um aumento populacional de 31% em relação a 1940.

Nos dados acima dos dois últimos censos, observa-se também um equilíbrio entre a população masculina e feminina, com uma diferença em torno de um mil indivíduos.

A década de 1950 marca o final da navegação fluvial do rio Parnaíba. Começa em grande escala a construção das rodovias em todo o país, muitas delas paralelas ao curso dos rios. É o incremento do transporte rodoviário que passaria a dominar o transporte de cargas no Brasil. Para Floriano foi o marco do fim de um ciclo entre a cidade e o rio que teve a duração de meio século.

Intensifica-se também a industrialização brasileira, com a implantação de grandes indústrias de bens de consumo, provenientes principalmente dos Estados Unidos, sendo a região Sudeste, principalmente São Paulo, a grande beneficiária desse fluxo industrial, impulsionando seu crescimento populacional, quando recebe um grande contingente de migrantes, provenientes do Nordeste, responsáveis em grande parte pelo desenvolvimento e riqueza da maior cidade brasileira.

Também nesta década inicia-se a construção de Brasília que atrai milhares de nordestinos, sendo o Piauí o segundo estado que mais envia trabalhadores para a construção da nova capital, ficando atrás em número de migrantes apenas do Ceará. Esta população que se desloca para o planalto central é em sua esmagadora maioria masculina.

No caso do Piauí, com o fim da navegação, a cidade de Picos, 200 km a leste de Floriano, devido à sua posição como entroncamento rodoviário, com acesso a diversas BR's ligando o Nordeste ao Centro-Oeste, Sudeste e Norte, passa a ser o eixo de ligação preferencial para a nova realidade viária regional. Floriano sem a movimentação proporcionada pela navegação, sentiria o impacto em suas atividades econômicas, levando algum tempo para adaptar-se à nova realidade de um meio de transporte assentado nas rodovias.

Na década de 1960 tem início a construção da Hidrelétrica de Boa Esperança, localizada a 100 km à montante de Floriano. Esta hidrelétrica que trouxe a energia elétrica tão carente no estado, não proporcionou o desenvolvimento industrial esperado, represou o rio e, determinou o final do já decadente transporte fluvial, pois as balsas que traziam os produtos do sul do estado não mais puderam fazer o seu centenário percurso, determinando o fim de um ciclo.

A cidade inicialmente não sentiu nenhum impacto econômico com o fim da navegação. O início da construção da hidrelétrica trouxe grandes construtoras e, centenas de trabalhadores para a obra. O abastecimento do canteiro de obras com gêneros alimentícios e outros produtos do comércio eram feitos por Floriano.

Para Floriano, foi um “boom” econômico que durou cinco anos, até o fim da construção da barragem. A partir de então, a circulação de dinheiro praticamente parou. Como explica Milton Santos “A cidade não tem poder para forçar a evolução regional de que depende o seu próprio desenvolvimento” (SANTOS, 1965) Muitos estabelecimentos comerciais faliram, pessoas migraram, pois não conseguiam emprego. Nos anos seguintes a cidade foi aos poucos se recuperando economicamente, evidenciando o fim de um longo relacionamento direto entre a cidade e o rio.

As informações acima são confirmadas pelo censo de 1960, quando a população de Floriano decresce para 23.556 habitantes, sendo 10.886 homens e 12.670 mulheres, evidenciando uma diminuição populacional expressiva de 33,28% em relação ao censo de dez anos antes.

Nos recenseamentos seguintes a população local voltou a crescer, depois dos fluxos migratórios para São Paulo e Brasília. Tem início um processo da volta de muitos migrantes. Floriano passa a receber novamente famílias provenientes de cidades de sua área de influência. O comércio, depois de um período de inércia começa a se revitalizar com a instalação de grandes lojas provenientes de outros centros, supermercados bem sortidos, agências bancárias e, um polo educacional e de saúde que atende toda a Mesorregião do Sudoeste piauiense e vários municípios do Centro Leste maranhense (Figura 35).

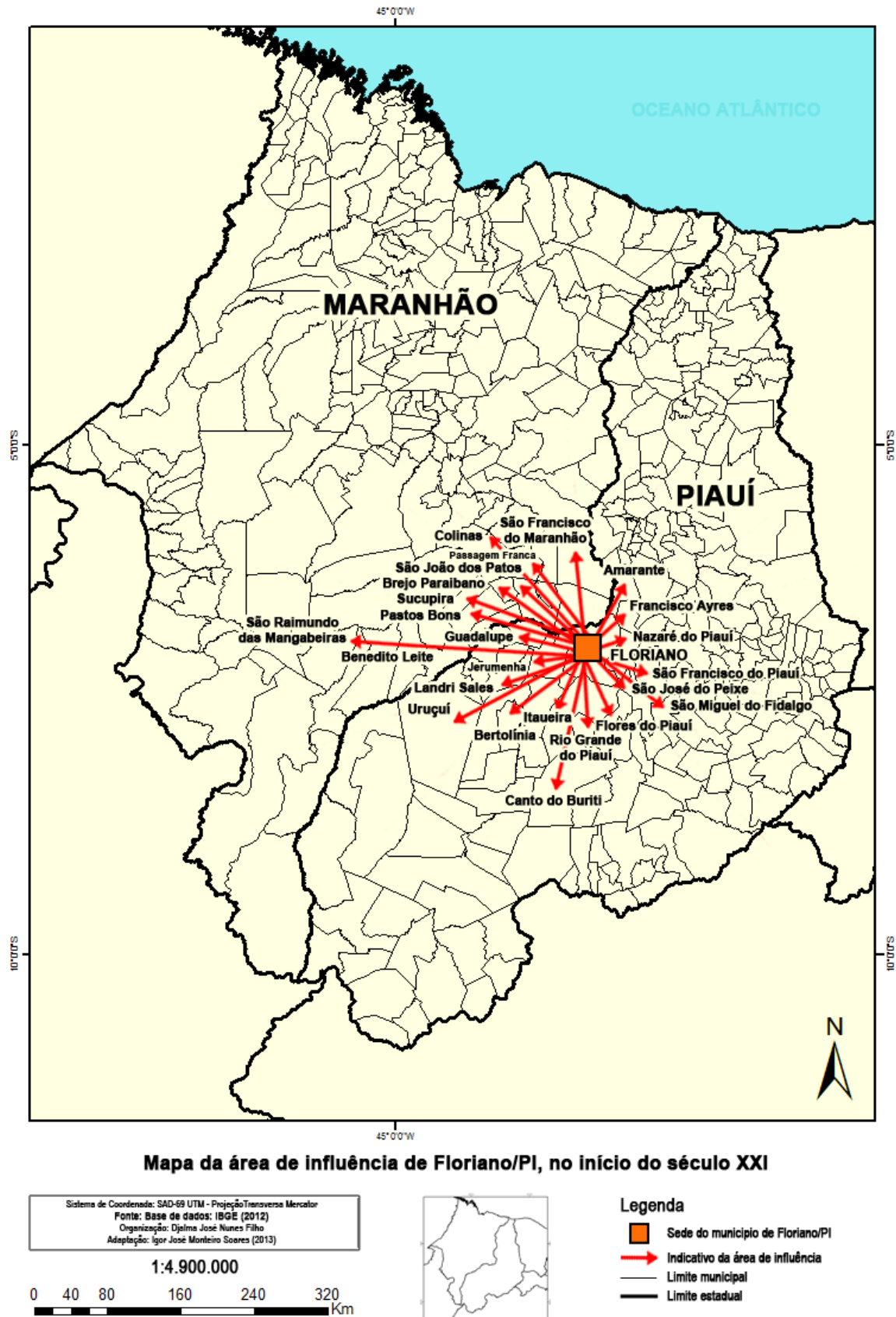


Figura 35 - Mapa da área de influência de Floriano/PI, no início do século XXI .  
 Fonte: Autor, 2013.

O censo do IBGE de 1970 mostra o expressivo aumento de quase doze mil pessoas em relação ao censo de 1960. A população residente atinge 35.850 habitantes, sendo 16.618 homens e 19.232 mulheres.

Em 1980, a cidade apresenta um crescimento significativo em que os números do IBGE apontam uma população de 43.137 habitantes, com 19.981 homens e 23.156 mulheres. Aumento de aproximadamente oito mil habitantes em relação ao censo anterior.

Em 1991 o censo aponta uma população de 51.495 habitantes, com 24.059 homens e 27.495 mulheres. Em 2000 a população atinge 54.591 habitantes, sendo 25.732 homens e 28.859 mulheres. Em 2010, último recenseamento oficial, (IBGE, 2010), temos uma população de 57.690 habitantes com 27.309 homens e 30.381 mulheres (Figura 36)

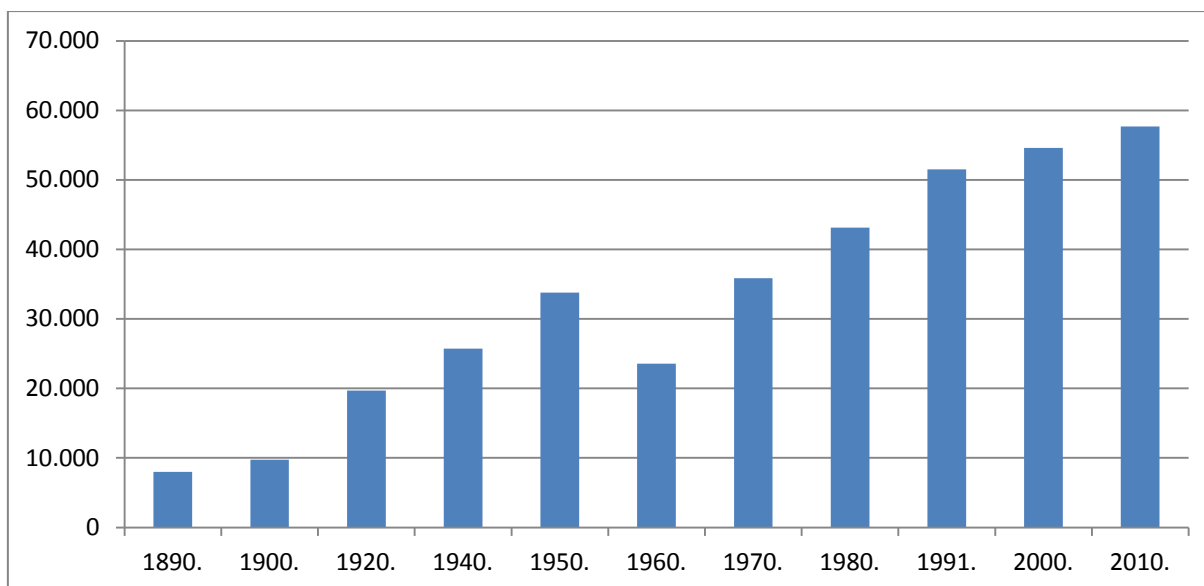


Figura 36 - Evolução Populacional de Floriano-PI

Fonte: Autor, 2013.

Outro dado observado a partir do censo de 1970 até o último de 2010, refere-se a população feminina sempre com um número de aproximadamente três mil indivíduos superior à população masculina. Isto se explica em função das migrações masculinas serem mais expressivas e, são realizadas notadamente para outras cidades do próprio estado, principalmente ao sul, nos cerrados, onde ficam as grandes plantações de soja, ou outros estados que precisam de mão de obra trabalhadora para setores da agricultura, pecuária, mineração que empregam normalmente homens.

Outra referência relevante sobre a população atual refere-se à população flutuante da cidade composta principalmente por estudantes vindos da região polarizada por Floriano, já que a cidade conta com três universidades, sendo duas federais e uma estadual além de várias faculdades particulares que oferecem cursos de terceiro grau em várias áreas do conhecimento. Também contam muito as escolas técnicas de nível médio, que atraem centenas de jovens a procura de cursos profissionalizantes.

Segundo a Prefeitura Municipal, esta população flutuante atinge aproximadamente cinco mil indivíduos (estudantes), que passam aqui quase todo o ano, durante o tempo necessário para a conclusão de seus cursos, movimentando todo um segmento comercial, voltado principalmente para a hospedagem e alimentação.

Outra característica importante da dinâmica urbana e demográfica da cidade refere-se à migração pendular realizada diariamente por dezenas de veículos de transportes de passageiros, que segundo a CDL – Câmara de Dirigentes Lojistas - traz diariamente aproximadamente duas mil pessoas para a cidade. Estas pessoas vêm para tratar de assuntos em instituições bancárias, comércio e saúde, retornando para suas cidades de origem sempre durante a tarde.

As informações acima, mostram a evolução da cidade, economicamente e populacionalmente, durante os mais de cem anos de sua existência, com destaque para importância que teve a hidrovía do rio Parnaíba juntamente com o extrativismo vegetal. Ficou evidenciado que o fim deste ciclo, remeteu a cidade a um breve tempo de decadência econômica, que foi superado nas décadas seguintes, voltando o município novamente a ter um ritmo sustentável de crescimento assentado no setor terciário, mantendo-a como a mais importante cidade do Médio Parnaíba depois de Teresina.

Quanto aos aspectos físicos, Floriano está situada na Mesorregião do Sudoeste Piauiense (IBGE, 2008), e o município tem uma área de 3.409,664 km<sup>2</sup>, limitando-se ao norte com o município de Amarante e o estado do Maranhão, ao sul, município de Itaueira e Flores do Piauí, a leste pelos municípios de Francisco Ayres, Nazaré do Piauí e São José do Peixe, a oeste com o município de Jerumenha e o estado do Maranhão.

A sede do município fica a 140m de altitude e tem sua posição geográfica determinada pelo paralelo 6° 46'01'' de latitude sul em sua intersecção com o meridiano 43°01'22'' de

longitude oeste (IBGE, 2002). O clima é Tropical, com duas estações definidas, o inverno seco e o verão chuvoso. O mais destacado acidente geográfico do município é o rio Parnaíba que banha a cidade e o município em toda a sua extensão.

#### 4.7 - Floriano: As migrações internas

Na condição de cidade bem localizada geograficamente, suprindo os mercados das cidades vizinhas, no próprio estado, em cidades do centro Leste maranhense e do norte de Goiás (atualmente Tocantins), conforme figura da pg. 106, Floriano nas primeiras décadas do século XX atrai cada vez mais famílias, que aqui se instalaram de forma definitiva.

No início da formação do nuclear de Floriano destacamos três personagens que aqui chegaram na última década do século XIX e muito contribuíram na consolidação da futura cidade. São eles:

- João Francisco Pereira de Araújo, proveniente de Amarante, ex-escravo que comprou sua própria alforria; tornou-se próspero comerciante, estendendo seus negócios até o sul do Piauí. Em 1892 foi nomeado intendente (prefeito) quando a futura cidade ainda era Colônia.

-Fernando Marques Drumond de Carvalho, natural da Bahia, migrou para São João do Piauí e posteriormente para Floriano nos anos de 1890. Fazendeiro, grande produtor de borracha de maniçoba. Deputado estadual entre 1896/1900 e intendente municipal da recém-criada cidade de Floriano, entre os anos de 1897/1901, “Situação que era permitida na época, a acumulação de cargos eletivos (DEMES 2002, p, 154). Foi em sua gestão que a vila ganhou foros de cidade.

-Raimundo Borges da Silva – Doca Borges- natural de São Raimundo Nonato, Coronel da Guarda Nacional, chefe político do sul do Piauí por quase cinco décadas. Foi por quatro vezes prefeito de Floriano, teve sete mandados de deputado estadual. Vice-governador em dois mandatos, tendo ocupado a chefia do executivo piauiense interinamente por mais de um ano. Durante cinco décadas tornou-se um dos mais importantes políticos do estado.

As cidades de onde mais vieram famílias para residirem em Floriano foram, Amarante, Oeiras, Jerumenha, Vila da Manga, São Raimundo Nonato e São João do Piauí, assim como muitas outras provenientes de Pernambuco, Bahia, Ceará, além do Maranhão.

Em relação a Amarante, tratava-se da principal cidade do médio Parnaíba e a terceira maior do estado no início do século XX, destacando-se pelo comércio muito intenso e um

porto fluvial que era o mais importante da região pelo fluxo de embarcações na exportação da borracha da maniçoba.

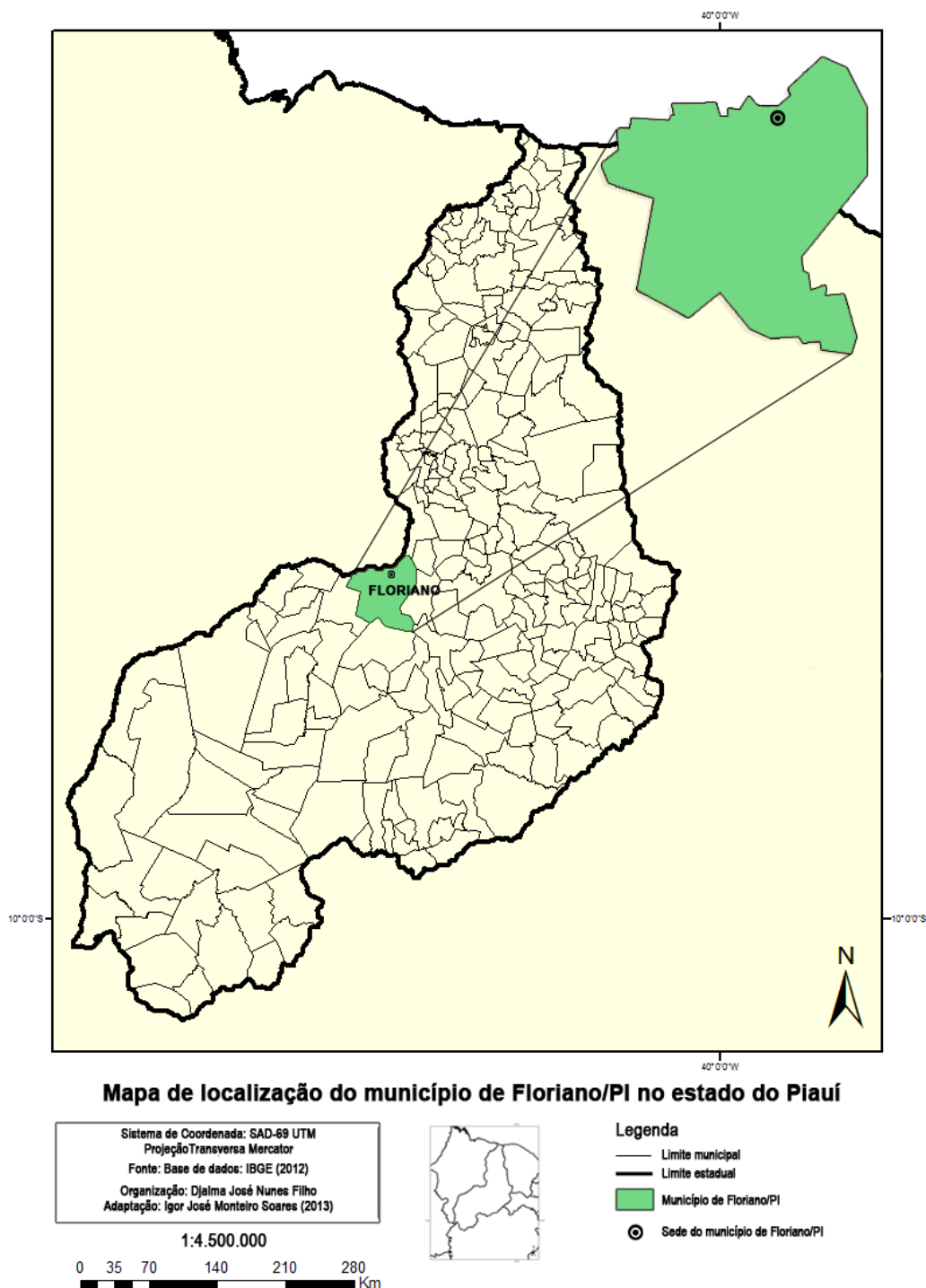


Figura 37 – Mapa de localização do município de Floriano/PI no estado do Piauí  
 Fonte: Autor, 2013.

Com o surgimento de Floriano, 80 km rio acima, mais uma vez comprovando-se sua posição geográfica privilegiada (Figura 37), Amarante começa a perder importância

econômica, uma vez que o comércio local passa a sofrer a concorrência da nova cidade. Em relação a esse fato a escritora Amarantina Nasi Castro, faz o seguinte relato do que ela chama “êxodo”:

A navegação a vapor teve início com a chegada do vapor Uruçuí ao porto da então Vila de São Gonçalo, ocorrida a 10 de junho de 1862. Foi um avanço para o progresso, o comércio desenvolveu-se rapidamente, em 04 de agosto de 1871, a vila passou a cidade com o nome de Amarante e seu porto fluvial logo se tornou de importância imediata ao da Parnaíba tornando Amarante o empório comercial da região sul do Piauí e Maranhão, estendendo sua influência a Goiás. Tudo ia bem, era o progresso, Amarante chegou a manter transações comerciais internacionais. Estava no seu apogeu. Não demorou a surgir Floriano que lhe arrebatou o comércio sulino. Houve um grande impasse. Comerciantes e famílias amarantinas acorreram ao novo Eldorado e Amarante aos poucos foi regredindo. Houve o primeiro êxodo para Floriano, mais tarde para outros lugares. (CASTRO 1994, p. 183-184).

Em seguida a autora enumera mais de 30 das mais importantes famílias amarantinas que vieram residir em Floriano, sendo as mesmas formadas de grandes comerciantes, proprietários de terras, gado e carnaubais, dentistas, farmacêuticos, médicos e profissionais como: barbeiro, artesão, padeiro, ferreiro, músico, além de professoras, como Estefânia Conrado uma das pioneiras da educação primária, que transfere sua escola para Floriano. Vale ressaltar também, a vinda de D. Aleluia, uma das mais destacadas professoras de Oeiras, a mais antiga cidade e a primeira capital quando foi criada a Capitania de São José do Piauí em 1758.

Em relação ao comércio, que se encontrava em grande expansão, Castro (Op. Cit, p.18/19) informa o que se segue:

Portanto, o cenário em que se desenvolveu a cidade de Floriano foi dos mais propícios, desde sua fundação até a primeira metade deste século (XX), não só em razão dos recursos naturais que dispunha o município, do qual faziam parte o rico vale do rio Itaueira, o Rio Grande e Nazaré. Também deve ter contribuído para isso, a dedicação e o amor ao trabalho daqueles que vieram para ficar, como autênticos pioneiros, cada um dando o melhor de si nas suas respectivas atividades.

Continuando nossa exposição sobre o crescimento do comércio florianense nas primeiras décadas do século XX e, contando ainda com as informações da autora citada anteriormente, consideramos importante enumerar os pioneiros, que vieram com suas famílias e empregados, contribuindo de modo significativo para o aumento populacional de Floriano, onde destacaram-se como comerciantes e empresários: Neto, Pires & Cia, com filial em

Parnaíba, tendo como sócios Pedro Vieira Neto e João Pires Ferreira; Hermano Brandão, comerciante vindo de Amarante; José Rodrigues Pereira de Carvalho; Fonseca, Borges & Cia, sucessores de Estrela e Borges; Luiz F. Ribeiro Gonçalves, grande armazém de tecidos, estivas, ferragens (veio de Amarante); Farmácia Marques de Fernando de Oliveira Marques, (foi prefeito Municipal); Diocleciano Ribeiro & Cia (agência de Vapores), de Diocleciano da Silva Ribeiro e Frutuoso Pacheco Soares; Bazar Estrela, de Felix Estrela; Elisiário F. de Souza; Francisco Castro & Filhos; Antônio Pereira Neto (Pernambuco); Raymundo Neves de Athayde; Merceria Lealdade, de João Pereira Lopes; Almeida Guimarães & Passarinho; Alfaiataria Castro, de Manoel Conrado de Castro; Gabriel Gomes Ferreira; José Guimarães (Construiu a primeira residência depois do prédio da escola no final do século XIX); Francisco Cavalcanti; Ourivesaria Franco, de Raimundo Pereira Franco; Francisco Antônio Nunes (Amarante); Antônio Zarur, Filho & Cia (sírio); Martinho Rocha.

Em seguida, a partir da década de 1920, como uma segunda etapa do desenvolvimento comercial, numa fase que consideramos como de consolidação e expansão de Floriano como centro polarizador do desenvolvimento desta parte do médio Parnaíba, destacam-se outros comerciantes, - inclusive os sírios, sobre os quais comentaremos mais detalhadamente -, como se segue: Bento Leão da Fonseca, (natural de São Francisco-Ma), instalou o primeiro cinema falado em 1938 e, produzia sua própria energia através de uma usina elétrica de sua propriedade; Cristino Castro & Irmãos (ANEXO F), ramo de exportação de algodão; Leônidas Leão & Cia (ANEXO G), (comerciante e fazendeiro); Raimundo Mamede de Castro (ANEXO H), o maior latifundiário entre o Piauí e Maranhão; Afonso Nogueira & Filho (agência de vapores. Construiu um vapor em estaleiro próprio); João Luis da Silva, (agência de vapores); Emidio Gabriel (comerciante e grande latifundiário); João Viana de Carvalho (ANEXO I), agente dos hidroaviões “Condor”; Andrade Conrado Sobrinho; Farmácia Sobral (Teodoro Sobral da cidade de Amarante, foi prefeito entre 1930-1934); Farmácia Rocha (Raimundo Alves Pereira da Rocha da cidade de Aparecida atual Bertolinia); Farmácia Coêlho de Abílio Coêlho e Marinho Queiroz, o qual segundo Demes (2002, p.581/582), “Sem sombra de dúvida o mais importante comerciante de sua época, natural do Maranhão, Coronel da Guarda Nacional e o mais abastado dentre todos os homens de negócios da Colônia e futura cidade de Floriano”.

Destacamos ainda, as grandes firmas comerciais com matriz localizada na cidade de Parnaíba, que instalaram filiais em Floriano, devido ao volumoso comércio proveniente do extrativismo aqui efetivado. Dentre as grandes firmas destacam-se:

- Casa Marc Jacob S.A fundada em 1878, de propriedade de Roland Jacob, judeu de origem francesa. Sua empresa foi durante as décadas de 1910/1950 uma das maiores do Piauí, atuando no comércio de exportação e importação, com sede na cidade de Parnaíba e filiais em Teresina e Floriano. (Figura 38).

**CASA MARC JACOB**  
**ROLAND JACOB**

END. TELEG. **JACOB**      (CODIGOS: A B C 5a. e 6a. ed.  
 Bentleys e Mascotte)

PARNAÍBA - PIAUÍ - BRASIL

**Comprador e Exportador em larga escala de**  
 Cêra de Carnaúba, algodão, couros de boi, babassú, tucum, mamona,  
 peles, crinas de animal, polvilho, folhas medicinaes de ja-  
 boradi, batatas de purga, fibras de pacopaco, cereais & &

**EMPRESA PARNAÍBANA**  
 Navegação no Rio Parnaíba  
 Vapor PARNAÍBA, Lancha BRASILEIRA, e Barcas MAGÚ,  
 UNIÃO, PROVIDENCIA, PROTETORA, PRODIGIO,  
 PROGRESSO E PARAÍBA

**SECÇÃO DE REPRESENTAÇÕES:**  
 Serviço bem organizado, a cargo de pessoal competente

Agente em Parnaíba de: **STUDEBAKER EXPORT CORPORATION**

Automoveis que se recomendam pela sua solidez inegualavel e  
 pela invejavel elegancia de linhas, Caminhões que têm causado  
 verdadeiro sucesso em todo o Brasil  
 Resistencia e economia comprovadas

**REPRESENTANTE DE**

S/A Industrias Reunidas F. Matarazzo	São Paulo
Coty S. A. B.	Rio de Janeiro
Nestlé and Anglo-Swiss Condensed Milk Co.	Rio de Janeiro
Companhia Antartica Paulista	São Paulo
Bhering. Co. S. A.	Rio de Janeiro
S/A Tecelagem de Seda Italo-Brasileira	São Paulo
e muitas outras firmas do Norte e sul do Paiz	

\*\*\*\*\*

Agente Geral para o Estado do Piauí de: **ANGLO MEXICAN**  
**PETROLEUM COMPANY LIMITED** Querosene **AURORA**, gasolina  
**ENERGINA** oleos lubrificantes **ENERGINA**, oleo-gaz **SOLARINA**.  
 Produtos de superioridade incontestavel

**COMPANHIA PHOENIX PERNAMBUCANA**  
 Seguros marítimos e terrestres

**FILIAIS:** União, Floriano e Teresina Estado do Piauí

Figura 38 – Casa Marc Jacob

Fonte: Almanaque da Parnaíba 1938

- James Frederick Clarck S.A. que em 1898 transforma-se em Casa Inglesa, uma das mais renomadas empresas do ramo de exportação e importação com destaque para as primeiras décadas do século XX, quando se transforma em um grande empório comercial (Figura 39).

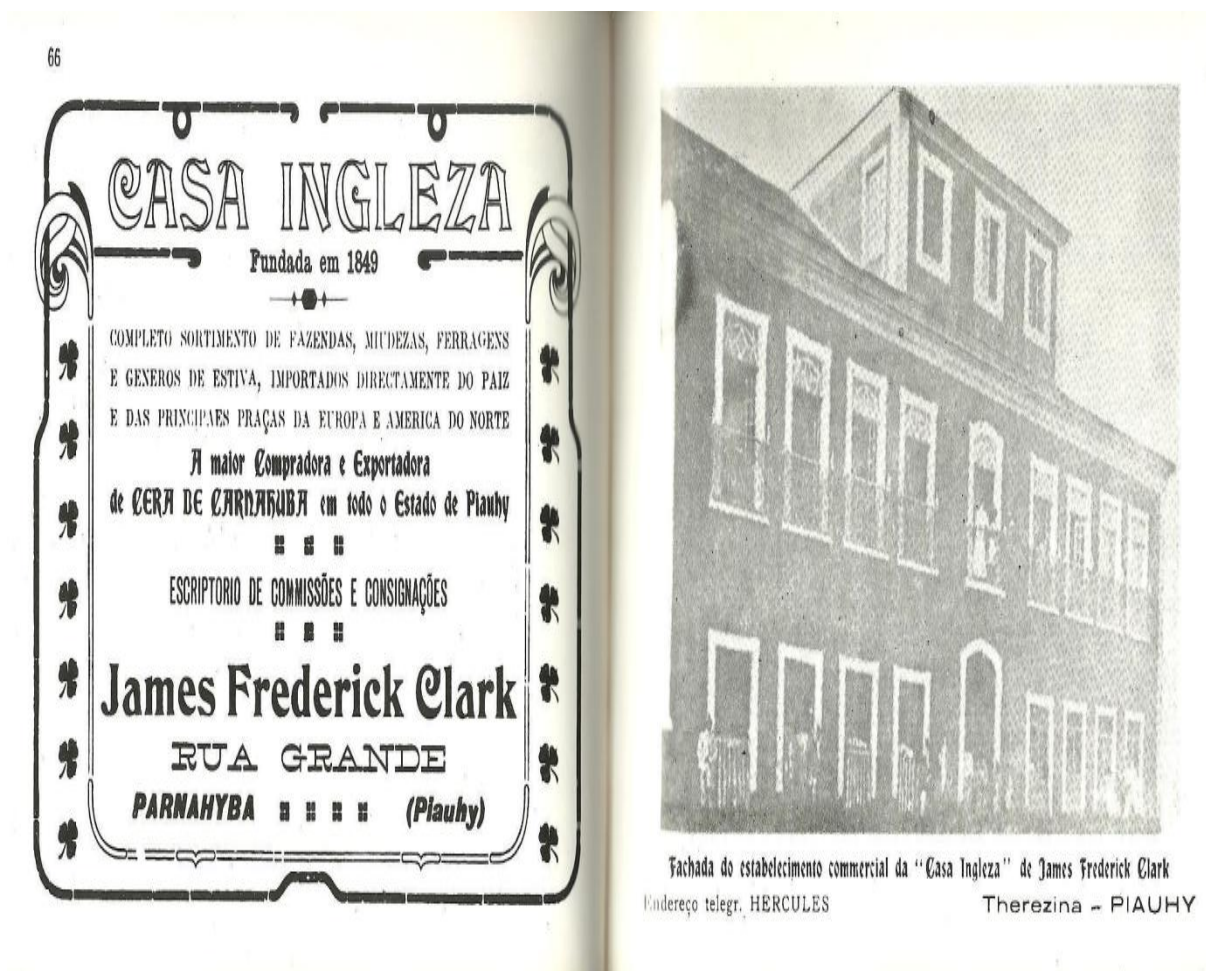


Figura 39 - Casa Inglesa  
Fonte: Almanaque da Parnaíba 1938

-Moraes S.A. – Celulose, Indústrias e Comércio fundada em 1904. Sua filial em Floriano era tão grande como a matriz em Parnaíba. Sua atividade principal era o comércio de exportação do extrativismo (Figura 40).

**Moraes & Companhia**

End. Telegr.: MORAES                      Rua Coronel Ribeiro, 30  
 Parnaíba — Piauí                              CAIXA POSTAL, 30  
BRASIL

**SECÇÃO INDUSTRIAL**

Empresa de Navegação no Rio Parnaíba  
 Usinas para beneficiamento e prensagem de algodão  
 Fabrica de oleos vegetaes e sabões diversos  
 Officina mechanica e serreria.

**SECÇÃO DE EXPORTAÇÃO:**

Algodão em pluma, linters. oleos vegetaes. sabões, residuos de caroco de algodão, etc.

**SECÇÃO DE IMPORTAÇÃO:**

Automoveis e caminhões "FORD"; motocycle-  
 tas "TRIUMPH"; radios "PHILIPS"; refrigera-  
 dores "ELECTROLUX"; kerozene, gazolina e  
 oleo "TEXACO"; pneus e camaras "GOOD-  
 YAR"; e artigos de electricidade em geral.

**SECÇÃO DE REPRESENTAÇÕES:**

AGENTES DA:

The Texas Company (S. A.) Ltd.  
 Ford Motor Company Exports, Inc.  
 The Goodyear Tire & Rubber Co. of South America  
 Companhia Electrolux S. A.  
 S. A. Philips do Brasil  
 Willy Borghoffe & Cia.  
 Triumph Werke Nürnberg, A-G.

Agencias proprias em Theresina e Floriano

Correspondentes em todas as localidades do interior do Estado.

Figura 40 - Moraes & Cia

Fonte: Almanaque da Parnaíba 1938

Enumeramos ainda como grandes empresas que aqui se instalaram as Casas Pernambucanas (Ludgren Tecidos), de Pernambuco, uma das maiores lojas de tecidos na época no Brasil; Machado & Trindade, do ramo de exportação da borracha e cera de carnaúba.

Todas essas considerações sobre o crescimento populacional e o desenvolvimento comercial de Floriano, em função das migrações internas, que trouxeram muitas famílias, provenientes de cidades vizinhas do próprio estado, e de estados adjacentes, aqui instalando empórios comerciais voltados para a exportação das riquezas naturais locais e a importação de produtos industrializados, que abasteciam a própria cidade e muitas outras afastadas do rio, caracterizou Floriano como centro de uma rede urbana geradora do deslocamento de pessoas e mercadorias, no espaço regional de sua influência, com periodicidade constante, intensidade, e não se pode negar que esse alcance espacial consolidou sua condição de cidade polo.

#### 4.8 - Florianópolis: A imigração árabe

No contexto populacional e de desenvolvimento comercial da cidade de Florianópolis, existe uma peculiaridade muito importante, constituída por pessoas que vieram de lugares longínquos, com língua e costumes totalmente diferentes da cultura portuguesa. Essas pessoas eram os sírios que chegaram entre o final do século XIX e início do século XX, adaptando-se a cultura local, trabalhando, prosperando, e adotando esta terra como sua nova pátria.

A Síria é um país de cultura milenar, localizada no Oriente Médio, foi sede do Califado Omíada (661 a 750). Tem como capital Damasco, umas das cidades mais antigas do mundo, a qual juntamente com outras cidades sírias guardam tesouros de valor inestimável tanto do cristianismo como do islamismo, e também dos cruzados, sendo ainda um país que se destaca como um dos mais importantes na história da humanidade, e é detentora de acontecimentos históricos que forjaram não só o mundo islâmico mas também a civilização ocidental.

Mesmo sendo um país dos tempos bíblicos, a República Árabe da Síria, a Síria atual, surgiu como um país soberano apenas em 1946. Os sírios são árabes, a religião predominante é o Islamismo de maioria Sunita, também existem minorias étnicas como os drusos e curdos.

Em sua longa história, conquistou outros povos, como também foi conquistada, em várias etapas históricas, sendo que nos últimos cinco séculos fez parte do Império Otomano, situação em que permaneceu até o final da Primeira Guerra Mundial, quando então passou a Protetorado da França, tornando-se um país independente no final da Segunda Guerra Mundial.

Em sua permanência sob domínio do Império Otomano, em uma sociedade patriarcal e tribal, além de muita pobreza, havia também as perseguições políticas e religiosas para as minorias não islâmicas. Devido a essas ocorrências, milhares de sírios tiveram que deixar sua terra ancestral à procura de novos horizontes. Essas imigrações intensificaram-se entre o século XIX e XX, quando se formaram as correntes migratórias de sírios que deixaram suas vilas e cidades, procurando melhoria de vida. Um dos horizontes que eles tinham era o que denominavam América, que incluía todo o continente americano de norte a sul.

Os sírios que vieram residir no Brasil eram majoritariamente lavradores em sua terra de origem. Entretanto, sabe-se que a grande maioria desses imigrantes ficou nas cidades,

trabalhando no ramo do comércio, mascateando nas vilas e fazendas, obtendo maiores lucros, que certamente, não conseguiriam em suas atividades de origem, ou seja, como lavradores e criadores.

O seu roteiro de imigração iniciava-se pelos portos de Beirute no Líbano e Alexandria no Egito, (DEMES, 2002), cruzavam o Mediterrâneo até o porto de Marselha na França ou Gênova na Itália, de onde tomavam outro navio em direção aos portos brasileiros, de São Luis, Belém, Salvador, Recife, Rio de Janeiro, Santos e até Buenos Aires, pois todos traziam em seus planos o lugar em que queriam desembarcar.

Os sírios pretendiam se estabelecer-se na Amazônia, atraídos pelo comércio da borracha, ficavam entre os portos de Belém e São Luis, e foi desses portos que muitos deles começaram a se deslocar em direção à Florianópolis. Isso acontecia porque os recém-chegados entravam em contato com imigrantes mais antigos que informavam sobre o perigo das doenças tropicais endêmicas na Amazônia, sugerindo Florianópolis, no interior do Piauí, ainda pequena, porém com grande circulação de dinheiro proveniente também da borracha, só que de outra árvore, a maniçoba.

Entre os milhares de imigrantes sírios que vieram para o Brasil, os que se fixaram em estados nordestinos eram minoria, porém como se estabeleciam em algumas cidades de pequeno porte, tornavam-se uma minoria expressiva, como foi o caso de Florianópolis.

Quanto à distribuição do imigrante sírio-libanês (O Líbano era parte da Síria até 1918 e os libaneses eram incluídos como sírios) pelo Brasil, a grande maioria fixou-se na região Sudeste, notadamente em São Paulo, que tem a maior colônia libanesa do mundo. Segundo Vianna (1999, p. 14), “No ano de 1920 já somavam 50.246, residindo a maioria deles em São Paulo, com 38,4%, seguido por Minas Gerais, com 17,3%, Distrito Federal com 12,2% e Rio de Janeiro com 6,4%”.

Em relação à escolha de Florianópolis por grupos de imigrantes sírios, colhi informações do entrevistado **F**, 66 anos, engenheiro civil, da primeira descendência dos sírios nascidos em Florianópolis, filho de uma imigrante que chegou na década de 1920.

O engenheiro **F** deu a seguinte explicação sobre o porquê dos sírios terem escolhido Florianópolis: “Foi um acaso, Antun Zarur deixou a família na Síria e chegou, no Brasil, provavelmente no Rio de Janeiro, e saiu mascateando Brasil afora, chegou no Maranhão de

onde se dirigiu para o interior, chegando em Floriano quando ainda era Colônia, notou o grande crescimento da vila e terminou se estabelecendo, mal falava o português”.

Continuando com sua narrativa, explica o que se segue: “Em 1906 chega à Floriano o meu tio Said casado com uma filha de Antun Zarur, acompanhada do irmão chamado Habib Zarur (Figura 43). A partir daí vieram os sírios mais antigos como Salomão Mazuad, Calisto Lobo, Adala Atem, José Demes e tantos outros”.

A outra fonte de informação de que dispomos é farmacêutica Josefina Demes, nascida na Síria e registrada em Salvador (Ba), como brasileira, quando contava oito anos de idade..

Demes (2002, p. 619/620), também, tem a mesma opinião em relação os sírios de Floriano:

Acredita-se que os primeiros imigrantes que chegaram ao Piauí, e por extensão a Floriano, se destinavam ao Pará, onde o dinheiro corria fácil com a comercialização da borracha. {...} Mas ao passarem por São Luis do Maranhão eram dissuadidos de seus propósitos pelos patrícios ali residentes sob a alegação de que aquela terra além de insalubre estava infestada de índios. Aconselhavam então o Piauí, terra de gente pacata e, que com suas opulentas fazendas de gado e sua insuperável produção de maniçoba era tão próspera quanto a outra.

E conclui assim “Encontraram aqui uma cidade preche de sol e farta de água, já que localizada às margens do Parnaíba, jovial, generosa e hospitaleira e, sem favor nenhum uma das mais progressistas do estado”.

O entrevistado **F** e Demes concordam que foi Antun Zarur o primeiro sírio que se estabeleceu em Floriano, quando cidade ainda era Colônia, na última década do século XIX. Antun Zarur se estabeleceu como comerciante tendo fundado uma padaria e introduzindo o pão de farinha de trigo na dieta da população, um alimento até então desconhecido dos habitantes da Colônia que se alimentavam da culinária típica da região como beju, cuscuz e bolos da farinha de mandioca e milho.

Segundo **F**, Antun Zarur conseguiu depois de muito tempo estabelecido na Colônia, enviar uma carta para os parentes na Síria que já o julgavam morto, devido ao longo tempo sem nenhum contato e, no ano de 1906, conforme narrativa acima, sua filha que ficara na Síria casou-se e veio com o esposo e um irmão, (Figura 41), residirem em Floriano,

estabelecendo-se como comerciantes, abrindo o caminho para que dezenas de famílias sírias nos anos seguintes, e principalmente depois da Primeira Guerra Mundial, viessem residir em Floriano.



Figura 41- Habib Zarur Filho do Primeiro Imigrante Sírio  
Fonte: Álbum Artístico Comercial do Estado do Piahy, 1910.

Um número expressivo de famílias sírias vieram residir em Floriano. Demes (Op. Cit, p. 634) enumera todas as famílias que residem ou residiram na cidade, são elas:

Antun Gibran Zarur	Elias Bonasse r	João Curirad
Abib Carnib	Elias Oka	João Frejat (Ghanem)
Abdo Bucar	Estevem Salem	Mamede Abu Arabi
HabibZarur	Faris Atem	Mamede Bucar
Abdala Lobo	Felipe Deme s	Michel Lobo
Abrão Baquite	Francisco Bargui l	Miguel Atem
Adala Atem	Gabriel Atem	Milad Kalume
Adala Carnib	Gabriel Zarur	Moises Kinaier
Alfredo Gaze	Hagem Mazuad	Neme Salustiano
Agle Mazuad	Hassan Oka	Nicolau Jadão
Assad Kalume	Ibraim Abu Arabi	Nicolau Waquim

Bucar Ahamad Bucar	Jacob Demes	
Calisto Alelaf	Jacob Frejat	Pedro Atem (Bedehan)
Calisto Demes	Jorge Fazah Salim	Abib Atem
Calisto Lobo	Jorge Tajra	Salim Atem Atemal
Constantin Salha	José Curirad	Salomão Atemal
David Demes	José Demes	Salomão Barguil
David Mazuad	José Lavrador (Fellah)	Salomão Demes
David Salem Kreit	José Salim	Salomão Mazuad
Dib Jorge Barguil	José Tajra	Tufi Lobo
José Kinaier	Wadhi Demes	

Os nomes mencionados acima refletem a representatividade da comunidade síria na cidade de Florianópolis, pois, cada um era chefe de família com esposa e filhos o que tornava os sírios uma parcela considerável na totalidade da população florianense.

Todos os sírios enumerados acima dedicaram-se ao comércio. Tornaram suas lojas uma grande atração no comércio local, devido à variedade de mercadorias oferecidas provenientes do exterior. Algumas dessas lojas, como a firma Assad Kalume e Filhos, que era a maior e mais sortida de produtos importados, citados pelo entrevistado F, "Tecidos como linho irlandês e casimira inglesa, calçados alemães, bebidas francesas e portuguesas, armas, joias, ferramentas, vindos principalmente da Europa".

Suas lojas ficavam nos sobrados (Figura 42) que construíram. Eram prédios grandes com o comércio na parte da frente, nos fundos funcionava o depósito e no primeiro andar era a residência da família. O horário de trabalho começava às cinco horas da manhã, indo até o início da noite, porém, a qualquer hora da madrugada que chegasse um freguês, o cliente seria atendido com toda atenção e deferência. Essa postura em relação ao atendimento, oferecido pelos comerciantes sírios, ficou como uma marca registrada, que muitas vezes incomodava aos outros comerciantes nacionais, que tinham o hábito de abrir suas lojas depois das sete horas, fechar às cinco horas e, no intervalo da hora do almoço, fechar o estabelecimento para uma reparadora sesta.



Figura 42 -Fachada do sobrado do sÍrio Adala Atem  
Fonte: O autor, 2013.

Os comerciantes sÍrios fizeram suas residências acima do porto, em volta de uma praça onde existia uma igreja, a partir da qual vieram a projetar as futuras ruas adjacentes no centro da atual Florianópolis. Os sÍrios não comercializavam gêneros de exportação, ocupavam-se da venda de manufaturas (tecidos, calçados, louças e etc.) que vinham do exterior. Dessa forma preferiram avançar a leste do rio, expandindo a cidade, quando foram delimitando novos quarteirões, que se tornaram relevantes na organização urbanística de Florianópolis.

Outra prática inovadora para a época, trazida pelos sÍrios, foi a venda a prazo que facilitava as compras das mercadorias. Seus fregueses residiam em cidades próximas, mas também de outras distantes, efetuavam suas compras, revendiam em seus locais de origem e, na próxima vinda, que muitas vezes acontecia depois de vários meses, pagavam a compra anterior e realizavam outras, tornando essa maneira de negociar uma forma de comércio que contribuiu para a afirmação de Florianópolis como uma cidade polo, formadora da principal rede de integração comercial e social dessa região do Médio ParnaÍba piauiense.

Decorrido mais de um sÉculo da chegada destes imigrantes vindos de terras distantes, que tiveram participação efetiva no desenvolvimento de Florianópolis, seus filhos, netos e bisnetos tomaram direções diferentes dos seus antepassados quanto à questão profissional, deixaram o

comércio e seguiram às profissões liberais, tornando-se médicos, engenheiros, advogados, professores, políticos, etc.

Ao contrário dos primeiros sírios, que mantinham contato permanentes com suas origens na Síria através de uma correspondência corrente com os parentes, informações constantes sobre os acontecimentos ocorridos, recebimento de jornais, que mesmo em edições bastante atrasadas, os mantinham a par dos fatos políticos do País. Com o decorrer do tempo, e da morte dos mais antigos, podemos afirmar que na atualidade, os descendentes dos primeiros imigrantes, não têm mais nenhum vínculo cultural aparente com a terra dos antepassados. Seu vínculo mais visível com o passado da antiga Síria, restringe-se ao sobrenome que carregam, passando de uma geração para outra, o que não deixa de ser importante, pois perpetua suas origens das terras do Levante.

#### 4.9 - Floriano: A cidade e o rio

O rio Parnaíba, na atualidade de Floriano e, também do Piauí, tornou-se apenas um acidente geográfico, importante quanto à geração de energia elétrica, abastecimento de água potável, agricultura e irrigação, sem, entretanto, ter nenhuma atividade ligada à sua antiga condição de grande via do escoamento do comércio piauiense.

Durante um século, desde a época da fundação do Estabelecimento Rural de São Pedro de Alcântara, o rio Parnaíba foi o elo de ligação entre Floriano, o Brasil e o mundo. Floriano no dizer de Gandara (2010) “É uma cidade-beira as margens de uma estrada líquida e fluída”, que juntamente com Teresina e Parnaíba – também cidades-beiras - formavam os três principais municípios piauienses no que se refere à economia, ao comércio e à atividade política do estado

A vida econômica e social da cidade se dava nas proximidades das margens do rio. A chegada e saída dos vapores, a movimentação de pessoas, o transporte de mercadorias, a vida boêmia, com os bares e cabarés, a movimentação intensa dos marinheiros dos vapores chamados de porcos d’água - estivadores, vareiros, homens que conheciam as profundidades do leito do rio, desviando as embarcações dos bancos de areia submersos -, pessoas que estavam na cidade tratando de negócios, e as chamadas mulheres damas, formavam um universo multicolorido, intenso e ininterrupto, que dava vida à cidade durante as vinte e quatro horas do dia.

A parte da sociedade local formada pelas famílias mais abastardas também fazia seus passeios pelas margens do rio entre as embarcações e mercadorias, as recatadas moças filhas da elite, trajavam seus melhores vestidos e, os homens envergavam terno e gravata, como podemos observar nas fotografias abaixo da década de 1940 (Figura 43).



Figura 43 - Fotografia da década de 1940 quando a beira rio era também local de lazer.  
Fonte: Acervo Cultural Laboratório Sobral.

O tráfego de embarcações, subindo ou descendo o rio era intenso no porto da cidade, segundo Lopes (1997, p. 32):

Os vapores que atracavam no cais de Floriano, naquela época chamado de rampa, eram vapores de passageiros, que além de levarem a reboque várias barças carregadas de mercadorias, viveres e outros produtos trazidos de Parnaíba a Teresina. Nosso porto era movimentadíssimo e em determinados dias poderiam ser vistos ancorados aqui, até dez vapores.

Tudo que ocorria na cidade estava ligado diretamente ao porto. O comércio, a movimentação de pessoas, a vida social e econômica. Alguns destes comerciantes estabelecidos na praça de Floriano, passaram a trabalhar diretamente no ramo do transporte fluvial, tendo seus próprios vapores, lanchas e barças, montando toda uma infraestrutura e logística necessária ao empreendimento de fazer funcionar uma empresa voltada para o

transporte hidroviário. Dentre os empreendedores locais voltados para a navegação, destaca-se Afonso de Macêdo Nogueira, vindo do vizinho estado do Ceará, proprietário da firma “Companhia de Navegação Florianense” tornou-se o principal armador da região, e juntamente com seu filho o engenheiro Ataliba Nogueira, entre as décadas de 1930 e 1940, montaram um estaleiro às margens do rio Parnaíba onde foi construído um vapor de grande porte denominado “Afonso Nogueira” (Figura 44), “Cujas peças e máquinas vieram de Liverpool, Inglaterra” (LOPES, 1997).



Figura 44 - Vapor Afonso Nogueira construído em Floriano na década de 1930.  
Fonte: Marcelo Guimarães, 1997.

A empresa acima citada era a maior da cidade, contando além do vapor, várias outras embarcações como: as barcas Crato, Baturité e Quixeramobim, além da lancha Rosicler. Estas embarcações segundo Lopes (Op. Cit), “vinham rebocadas do porto de Parnaíba carregadas de mercadorias como: sal a granel, querosene Jacaré, ferragens, tecidos e outros artigos, cada uma transportava uma carga de 120 toneladas”.

Outro empresário da navegação do rio Parnaíba em Floriano é o senhor João Luís da Silva, (Figura 45), que de acordo com o entrevistado C, 61 anos, ressaltou que: “Era proprietário do Vapor Chile e da Lancha Palmira, que rebocavam grandes barcaças, construídas de madeira e cobertas de palhas, transportando grandes quantidades de mercadorias”.

336 ALMANAQUE DA PARNAÍBA 1938

**João Luiz da Silva**  
 PROPRIETÁRIO DA EMPRESA COMÉRCIO E  
 NAVEGAÇÃO FLUVIAL.

Telegr. SALINEIRA || CODIGOS: (Mascote 1a. e 2a. Ed.  
 CAIXA POSTAL, 4 (Ribeiro, e Borges)



REBOCADORES: || ALVARENGAS: URUSSUL, NOVA-YORK,  
 CHILS e PALMIRA || PARAGUAY e PANAMA.

Faz a linha Parnaíba — Balsas e Parnaíba —  
 — Vitória do Alto Parnaíba —

Deposito de sal, compras de generos de expor-  
 tação, especialmente amendoas de coco 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 45 - Empresa de navegação João Luiz da Silva  
 Fonte: Almanaque da Parnaíba 1938

Segundo o entrevistado **D**, 80 anos, nascido em Floriano, que na juventude acompanhou de perto o movimento diário do porto, “os rebocadores que puxavam as barcaças, rio acima e rio abaixo, possuíam, na sua parte superior, espaço onde eram alojados os passageiros de cidade à cidade, em dias previamente determinados”. Continuando com narrativa de sua memória, ele conclui: “Dentre os rebocadores que navegavam por aqui, ainda está na nossa mente, os que possuíam os seguintes títulos: Joaquim Cruz, XV de Novembro, Chile, Piauí, Parnaíba, Afonso Nogueira, este fabricado aqui nos anos 30 e que adotou o nome do seu criador”.

É importante fazer uma referência, sobre um tipo de embarcação tipicamente nordestina, largamente utilizada no tempo da navegação do rio Parnaíba, que recebeu o nome de “Balsa”. (Figura 46) A balsa era um meio de transporte rudimentar, sem nenhuma

tecnologia mecânica, feita exclusivamente dos talos do Buriti juntos, amarrados formando o piso da embarcação, que tinha sua cobertura feita com as palhas do próprio babaçu ou da carnaúba; no piso era construído um fogão de barro. A balsa era construída já dentro d'água, tinha vários metros de comprimento e, quando pronta, levava além dos passageiros vários produtos para serem comercializados como: suínos, caprinos, ovinos, cereais e frutas diversificadas. Como não dispunham de motor, seu emprego era somente rio abaixo, ou seja, impulsionadas pela correnteza do rio até seu destino final sendo em seguida desmontadas e seus talos de buriti eram comercializados.



Figura 46 - A balsa como meio de transporte no rio Parnaíba  
Fonte: Luis Paulo Lopes

Francisco de Assis Iglesias, engenheiro agrônomo que esteve no Piauí a serviço do Ministério da Agricultura, fazendo pesquisa sobre a cultura da maniçoba para a produção do látex, em 1915, inicia uma viagem de balsa de Santa Filomena no extremo sul do Piauí rio abaixo, e faz um interessante relato sobre a fabricação de uma balsa:

A balsa é uma jangada feita com talos de buriti, e por sua vez o talo de buriti é o longo pecíolo da folha da palmeira que dá o nome – *Mauritia venifera*. O talo tem até 8 centímetros de diâmetro por 4 a 5 metros de comprimento. Para fazer uma balsa preparam-se feixes de 40-50 talos amarrados com embira; com estes feixes fazem-se um estrado de 50 centímetros de espessura por 6 metros de comprimento e quatro de largura, assim preparado é o embasamento flutuante da balsa; depois com caibros e ripas preparam-se a casa, que é coberta com couro de boi ou palha. Com um pouco de barro e algumas pedras, arruma-se o fogão; finalmente debaixo da coberta, de um caibro a outro, estendem-se as redes. Está pronta a balsa. (IGLESIAS, 1951, p, 263-264).

Ainda sobre a importância e o significado da balsa, como meio de transporte útil e prático, tão peculiar da vida piauiense, durante um século da navegação do rio Parnaíba, o poeta Da Costa e Silva, mesmo distante do rio, nunca deixou de contar em forma de poesia as coisas típicas de sua terra, dentre as quais a balsa:

#### A BALSA

Esfolha-se a manhã, em rosas de ouro,  
Sobre o rio caudal de águas ligeiras,  
A rolar em cachões, nas cachoeiras,  
Onde espuma rugindo como um touro,

Os barcos, a sonhar no ancoradouro  
Velas ao sol como asas e bandeiras,  
Agitam-se às canções das lavadeiras  
Que, pela riba, vão cantando em coro

E, rio abaixo, sobre as águas claras,  
À superfície móvel da corrente  
Desce uma tosca embarcação de varas

É a balsa - a leve habitação flutuante,  
Simples e boa, que transporte a gente  
Da minha terra, no sertão distante...

Este foi o ciclo da navegação do rio Parnaíba em Floriano, com suas particularidades, suas estórias e história, seus personagens e fatos que durante mais de meio século proporcionaram com intensidade todos os acontecimentos econômicos e sociais em uma cidade que tinha sua vida e seu cotidiano voltados para as barrancas do grande rio.

#### 4.10 - O crescimento urbano de Floriano

A proporção que o comércio e a navegação progrediam, a população aumentava, a cidade crescia (Figura 47) em outras direções, fora da “Área”, as margens do rio Parnaíba, demarcada inicialmente por Francisco Parentes, onde funcionava a escola agrícola.

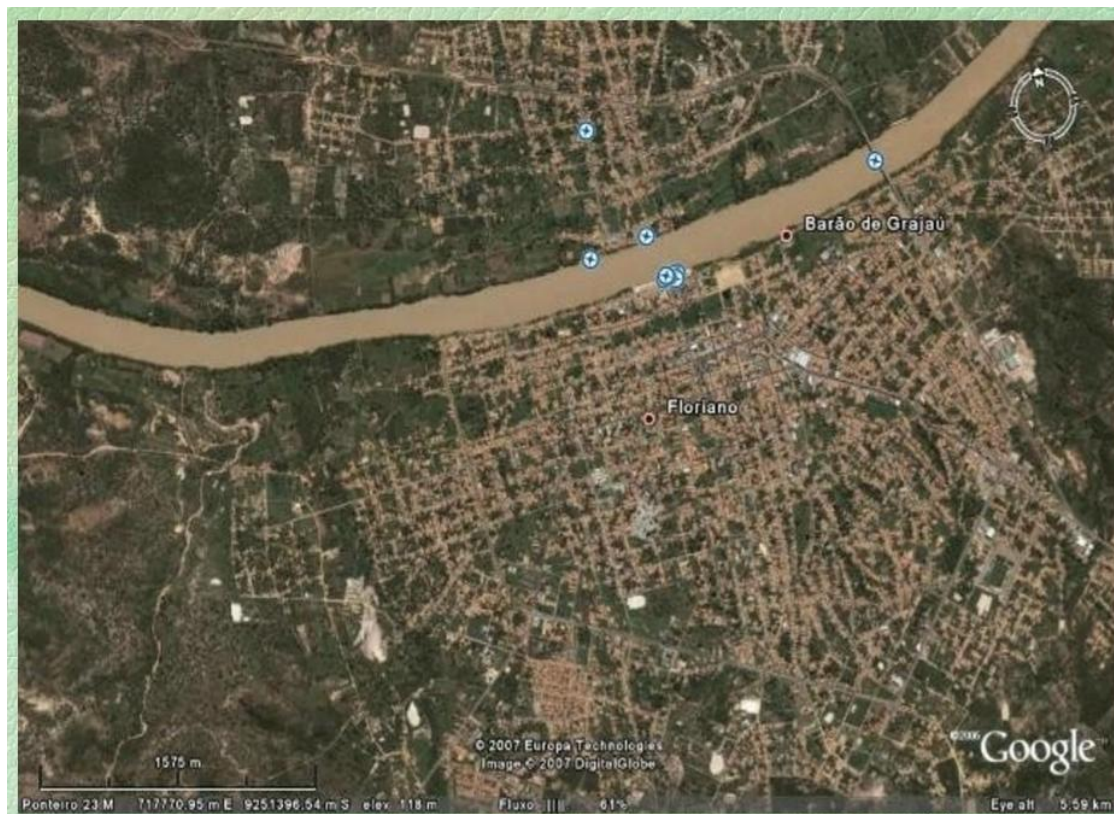


Figura 47 - Imagem aérea de Florianópolis  
 Fonte: SEPLAN, 2007.

Em franco crescimento, começam a surgir outras atividades de cultura e diversão que proporcionavam o lazer de forma mais aprimorada e agradável para a população. É quando na década de 1920, o senhor Hermano Brandão dotava Florianópolis de uma casa de espetáculos denominada Cine Theatro Polyteama, um grande prédio para os padrões da cidade que segundo Demes (2002), “surpreendia pela imponência de seu conjunto e de modo particular encantava pela beleza e originalidade de sua fachada”.

O teatro em apreço passou a receber importantes companhias teatrais procedentes dos grandes centros como o Rio de Janeiro, que passaram a movimentar a vida cultural da cidade, e nos anos seguintes, despertando na própria juventude local talentos que se destacavam em ótimas apresentações de dramas, peças teatrais, comédias, etc.

Em 1938 era inaugurado um grande complexo de diversões, de propriedade de Bento Leão da Fonseca, um arrojado empresário que presenteou a cidade com um cinema falado, denominado de Cine Natal, que juntamente com um moderno bar, sorveteria e um cassino, polarizaram a vida social da cidade por aproximadamente quatro décadas (Figura 48).

**Bento Leão & Cia.**  
 SOCIOS:  
 Capitalista BENTO LEÃO  
 ALBINO LEÃO DA FONSECA  
 Industria HONORATO DRUMOND DE CARVALHO  
 End. Electr.: BIN Û



**Empresa Cinematografica CINE NATAL**  
 funcionando em predio proprio dispõe de amplo e confortavel  
 salão, satisfazendo desta maneira ao mais exigente habitué.  
 Movido á electricidade por aparelhos da grande e conceituada marca  
 MOVIE-TONE, preenchendo assim as aspirações dos que lhe visitam.

**CONFEITARIA NATAL**  
 Na parte lateral do predio com farta iluminação, está localizada a sec-  
 ção supra servida convenientemente, por pessoal idoneo, aptos a  
 atenderem prontamente aos frequentadores do cinema.  
 O saboroso café que é servido e manipulado em aparelhos elctri-  
 cos, possui os requisitos de rigorosa hygiene.  
**PRONTIDÃO ABSOLUTA EM ATENDER A TODOS**

Escritorio: Av. ALVARO MENDES  
 COMISSÕES CONSIGNAÇÕES

Agencia dos vapores JOAQUIM CRUZ e 15 DE NOVEMBRO  
 Fabrica de gelo e beneficiar cereaes

FLORIANO Rua Delso Fonseca PIAUI

Figura 48 - Bento Leão da Fonseca, empresa cinematográfica e confeitaria Natal  
 Fonte: Almanaca da Parnaíba 1938.

Também na educação a cidade foi sendo dotada de várias escolas, como o educandário denominado “24 de Fevereiro” fundado pelo Monsenhor Lindolfo Uchôa, um grande educador, que projetou a educação da cidade para outras paragens distantes, de onde vinham jovens para fazer os “preparatórios” de ingresso no Liceu Piauiense.

Em 1928 é fundado o primeiro grupo escolar do município que recebe o nome de Agrônomo Parentes, na primeira e única homenagem, feita ao fundador da cidade. Na década de 1930 foi criado o primeiro ginásio da cidade, como também uma escola Normal municipal para a formação de professores. Em 1936 é fundado o ginásio Santa Teresinha, uma escola que se tornou uma referência regional, devido à qualidade do ensino que proporcionava, tendo funcionado de forma ininterrupta durante mais de cinquenta anos.

Em relação à saúde, foram chegando os médicos formados pela Faculdade de Medicina da Bahia, que na época, devido a carências desses profissionais, atuavam em uma vasta região, muitas vezes fazendo longas viagens para atender os pacientes. Estes médicos também contribuíram muito para a educação na cidade, pois juntamente com advogados, farmacêuticos, dentistas, engenheiros, formavam a elite intelectual da cidade e davam sua contribuição como professores das escolas do município.

Faz-se também importante, uma narrativa vista por outro ângulo. É visão de Rocha (2002) que focaliza a população pobre, segregada no primeiro bairro da cidade, no qual ela nasceu em 1916 no final da grande seca. Ela refere-se a rua do Bandeira como seu mundo, o mundo dos excluídos.

A princípio uma vereda, um caminho torto onde passavam as boiadas, os vaqueiros, os bandeirantes vindos de todo o Nordeste. Caminho torto margeando o riacho da Onça. Rodagem, virando rua do Bandeira, de onde foram partindo outros caminhos, outras ruas que pareciam mais costelas grudadas num espinhaço torto.

Na rua da Malva, aconteciam as novenas de São Sebastião; a rua do Curral era a do matadouro e dos zinidores, negros batuqueiros e valentes e a rua do Pau-Num-Cessa na curva do riacho, estava o “Dois de Ouro”, o seu principal cabaré, onde a polícia brigava com os porcos d’água.

A rua do Bandeira, entrada e saída da cidade para todo o Nordeste, tornou-se o principal bairro da cidade. Cada dia mais o Bandeira crescia. Os ricos moravam em suas casas de telhas do outro lado do riacho. O riacho da Onça era o limite, separava ricos e pobres. Uma ponte de tábua fazia a ligação de um mundo de miséria com o mundo dos ricos e poderosos. Era a segregação entre a pobreza e a riqueza. Atualmente a primeira rua de Floriano tem outro nome. Os Gestores e Edis da cidade mais recentes, pouco afeitos a história e aos acontecimentos históricos do município, mudaram o nome dos logradouros que tem tudo haver com a gênese da cidade, e desta forma, contribuíram desastrosamente para apagar a memória histórica de uma urbe centenária que conta (ou contava) sua história em ruas, praças e demais logradouros públicos.

Finalizando esta etapa sobre a consolidação de Floriano, enfatizamos que a estruturação do espaço urbano da cidade se deu em função do porto fluvial, como a porta de

entrada e escoamento da produção do extrativismo. Muitas famílias que aqui se estabeleceram, exploravam várias atividades comerciais ligadas ao porto; outras trabalharam na prestação de serviços, como a educação, a medicina, o direito, e o funcionalismo público; eram a elite. Outros vieram cavar a vida, eram os pobres, que construíam seus casebres a partir da rua do Bandeira, entretanto, tanto os ricos como os pobres, vieram em função do progresso da escola denominada de Estabelecimento Rural de São Pedro de Alcântara, que transformou-se em Vila da Colônia de São Pedro e depois, pelo progresso e desenvolvimento alcançado na exploração, comercialização do extrativismo vegetal e, pela pujança do seu porto fluvial, em uma das mais importantes cidades piauienses

## **CAPÍTULO 5 - CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Este trabalho refere-se à organização espacial e as transformações no urbano de Floriano, tendo como referência a hidrovia do rio Parnaíba e o extrativismo vegetal na organização sócio espacial da cidade, enfocando o seu desenvolvimento em mais de meio século, quando o rio e as riquezas naturais foram fundamentais nas perspectivas geográficas de espaço e tempo para a consolidação urbanística do município, tornando-o um dos mais importantes do Piauí.

No desenvolvimento do nosso trabalho, retomamos ao início do povoamento do Piauí no começo do século XVII quando os senhores da Casa da Torre dos Garcia D'Ávila iniciaram a ocupação da terra seguindo o curso do rio Canindé, instalando as primeiras fazendas de criação de gado através da doação de sesmarias, tendo a posse da terra ocorrido antes da demarcação da propriedade, com isso, podemos afirmar que no processo de colonização do Piauí, a posse da terra deu-se antes da oficialização dessas pelas autoridades governamentais da época.

Prosseguindo com a ocupação do território piauiense evidenciamos que a pecuária foi a primeira atividade econômica, tornando-se o ponto de partida para o início da fixação populacional, com a fundação de diversas fazendas de gado pelo português Domingos Afonso Mafrense, as referidas fazendas formariam um grande latifúndio, que passaram posteriormente aos padres jesuítas da Companhia de Jesus.

Continuando com a nossa trajetória histórico-geográfica, chegamos ao ano de 1758, quando finalmente o Piauí torna-se uma capitania, com o nome de Capitania de São José do Piauí. As fazendas dos jesuítas são confiscadas pelo estado português. Assume a chefia do governo provincial João Pereira Caldas que implantou uma estrutura administrativa, fundando a primeira cidade com a denominação de Oeiras, que se tornou capital. Também surgiram diversas vilas, que deu início ao processo de urbanização piauiense tardio, pois começou mais de meio século depois da ocupação da terra que formaria o território piauiense.

Quando alcançamos o século XIX, mostramos uma nova perspectiva de desenvolvimento para o Estado através da navegação do rio Parnaíba. Em um corte cronológico de um século, entre 1850 a 1950, nos fixamos na hidrovia do rio Parnaíba que se

tornou um grande diferencial no processo de desenvolvimento do Piauí, passando a constituir um elemento estruturador do espaço e das atividades econômicas e sociais no território.

A capital do Estado foi transferida da decadente cidade de Oeiras, localizada no semiárido para as margens do Parnaíba, com a fundação da nova capital denominada Teresina. O Piauí se integrou ao capitalismo internacional através da exportação de produtos do extrativismo vegetal. Surgiram novas cidades. Os fluxos migratórios cresceram, aumentando a população do estado.

Constatamos que a economia e, por conseguinte, a organização social: atividade política, cultura, educação e saúde, tiveram na navegação fluvial, sua bússola, seu horizonte, determinantes no aspecto geográfico referente à organização espacial do estado, principalmente, de suas cidades ribeirinhas, notadamente Floriano, Teresina e Parnaíba.

Ainda em relação a hidrovia do rio Parnaíba, deixamos bem explicitadas nossas considerações a respeito do fim deste ciclo ocorrido na década de 1950 devido às políticas governamentais de incentivo ao transporte rodoviário, a construção da hidrelétrica de Boa Esperança sem o sistema de eclusas. As degradações sofridas pelo rio em relação ao seu ecossistema: assoreamento, desmatamento da mata ciliar e, as agressões ambientais sofridas pelos seus principais afluentes, foram determinantes para marcar o fim desta atividade econômica que teve duração de um século.

Tecemos nossos comentários, no sentido de mostrar uma inviabilidade de recuperação do transporte hidroviário em função da perspectiva de construção de uma ferrovia denominada de Transnordestina que interligará o sul do Piauí aos portos de Pecem (Ceará) e Suape (Pernambuco), possibilitando o transporte da produção agrícola dos cerrados e o futuro escoamento dos minérios que começam a ser extraídos no Sudeste do estado, especialmente no município de Paulistana, o que torna inviável um grande investimento governamental na revitalização da navegabilidade do rio Parnaíba.

Em seguida procuramos mostrar o que representou o extrativismo vegetal na economia piauiense, principalmente através de três produtos: a borracha da maniçoba, a cera da carnaúba e o coco babaçu, com destaque para os dois primeiros, que representaram, nos seus respectivos surtos econômicos, grande parte da receita estadual, quando suas utilidades

industriais, tiveram grande aceitação no comércio internacional e na produção de bens industriais.

Ainda em relação à representatividade do extrativismo na economia piauiense, destacamos que o Piauí foi o responsável pela maior produção - tanto da borracha da maniçoba como da cera da carnaúba - individual em relação aos outros estados nordestinos. Nesse sentido enfatizamos que o extrativismo vegetal foi fundamental economicamente, durante cinco décadas, configurando mudanças sociais importantes e, abrindo juntamente com a navegação, novos espaços populacionais e econômicos, que proporcionaram a produção e reprodução do espaço geográfico piauiense.

Chegamos então ao principal foco de nossa pesquisa, a cidade de Floriano, com pouco mais de um século de existência, em que mostramos sua origem oficial, ocorrida através de um acontecimento relevante e inovador para época: a construção de uma escola denominada Estabelecimento Rural de São Pedro de Alcântara, destinada à educação dos filhos dos escravos beneficiados pela Lei do Ventre Livre. Evidenciamos que a posição geográfica escolhida para a edificação da escola foi o marco geográfico para a futura cidade, pois essa questão locacional mostrou-se fundamental no desenvolvimento do porto para o escoamento dos produtos locais e, principalmente, dos produtos vindos de outras localidades. Assim, Floriano formou um ponto de convergência regional na rede geográfica do Sudoeste piauiense e do Leste maranhense no Médio Parnaíba tanto de fluxo pessoas quanto da atividade comercial.

Seguindo nossa linha de pesquisa, realçamos o interesse despertado em pessoas e famílias de cidades próximas, algumas mais distantes e, até de outros estados que recebiam informações sobre o crescimento deste novo núcleo populacional, formando um ciclo migratório consistente e crescente, conforme demonstramos nos levantamentos populacionais realizados a partir da última década do século XIX.

Ficou também destacado que o crescimento da cidade foi a partir das margens do rio (oeste) em direção ao nascente (este), quando foram surgindo novas ruas e edificações que serviriam de residências e pontos comerciais, dando novos contornos urbanísticos, principalmente onde atualmente é o centro da cidade, ressaltando a vocação comercial de Floriano, que viria se consolidar nas décadas seguintes, como uma das mais prósperas e importantes cidades piauienses, situação que se solidificou até chegar aos dias atuais.

Quanto ao extrativismo, constatamos sua real importância no desenvolvimento da cidade, quando observamos que sua comercialização formava uma rede de comunicação entre Floriano com outras vilas e cidades através de sua hierarquia, facilitando o escoamento pelo seu porto, através de embarcações que levavam a produção extrativista para a Europa e Estados Unidos, caracterizando uma fase próspera economicamente, dando o sustentáculo necessário para a sobrevivência de milhares de pessoas que tinham no extrativismo sua principal atividade subsistência.

Destacamos também, no desenvolvimento de Floriano a participação do povo sírio, que se estabeleceu na cidade, contribuindo para a atividade comercial, em suas lojas bem sortidas, que ofereciam um variado estoque de mercadorias vindas do exterior. Outra contribuição dos sírios foi na expansão urbana além da margem do rio, pois, delimitaram quadras de terrenos em que construíram edificações para a expansão da urbe, colaborando com o conjunto arquitetônico da cidade.

O aporte teórico utilizado foi embasado em referências geo-históricas para contextualizar o cenário da gênese do espaço territorial piauiense. Para o desenvolvimento do trabalho adotamos procedimentos metodológicos com levantamento bibliográfico, documentais, pertinente à temática, pesquisa de campo com aplicação de entrevista não estruturada e registro fotográfico para obter informações. A pesquisa adotou uma perspectiva histórico-geográfica para analisar as transformações espaciais e regionais da cidade de Floriano.

Evidenciamos que o crescimento citadino, alavancado pela navegação e o extrativismo, tornou a cidade um atrativo para a prestação de serviços, em setores como a educação e saúde através da fundação de escolas e hospitais tanto pelo poder público como pela iniciativa privada, dotando a cidade, nas décadas seguintes, de um sistema educacional e de saúde que se tornaram referência para a Mesorregião do Sudoeste Piauiense, incluindo-se também o Médio Parnaíba maranhense dentro de sua área de polarização.

Durante o desenvolvimento do trabalho outras vertentes poderiam ser pesquisadas como: a estrutura fundiária, as oligarquias rurais que modelaram o arcabouço político da época caracterizado pelo coronelismo da elite local; o processo migratório regional e a imigração internacional de sírios; o aprofundamento de estudos sobre a hidrovias piauiense na

bacia do Parnaíba e outras pesquisas sobre produtos do extrativismo como a tucum, a buriti, a mangabeira, a copaíba e outros espécimes da flora local.

Assim, a organização espacial e regional de Floriano, foi a partir de sua fundação, um polo de integração e articulação de desenvolvimento comercial, formando uma rede de influência no interior do Piauí. Durante as seis décadas pesquisadas na tese, estruturamos os alicerces que teceram o crescimento de uma cidade apoiada no que a natureza ofertava como uma dádiva: suas riquezas naturais.

Nosso trabalho visou o resgate da organização do espaço de Floriano com o foco direcionado para a navegação fluvial e o extrativismo vegetal. Esperamos através desse trabalho acadêmico despertar o interesse dos florianenses pela origem e desenvolvimento da cidade, e desse modo, contribuir para pesquisas futuras do cenário de Floriano e região no contexto do território piauiense. O interesse de estudiosos e pesquisadores pelo nosso trabalho, proporcionará a satisfação de termos contribuído para o reconhecimento e valorização da cidade, para entender as articulações, a formação do espaço, e apropriação social da natureza.

Enfim, temos consciência de que o nosso trabalho não é definitivo, existem falhas e limitações, porém, estamos convictos que se trata de uma pesquisa que irá servir para pesquisas futuras e, até reinterpretação de fatos e, acontecimentos que marcaram a gênese da cidade de Floriano.

## REFERÊNCIAS

- ABREU, Capistrano de. **Capítulos de História Colonial & Os Caminhos Antigos e o Povoamento do Brasil**. 5. ed. Brasília, DF: Editora Universidade de Brasília, 1963.
- ABREU, Maurício de Almeida. **O estudo geográfico da cidade no Brasil: Evolução e avaliação**. In: CARLOS, Ana Fani A. (Org.) **Novos caminhos da Geografia**. São Paulo: Contexto, 1999. P. 199-213.
- ALENCASTRE, José Martins Pereira de. **Memória Cronológica, Histórica e Corográfica da Província do Piauí**. Teresina: COMEPI, 1981.
- ALMANAQUE DA PARNAÍBA. Parnaíba-Pi, 1938.
- ALMANAQUE DA PARNÁIBA. Parnaíba-Pi, 1939
- ANA. Agência Nacional de Águas. **Bacia Hidrográfica do Parnaíba**. Disponível em<<http://www2.ana.gov.br/Paginas/portais/bacias/Parnaiba.aspx>>. Acesso em: 21 mar. 2012.
- ANDRADE, Manuel Correia de. **A terra e o homem no Nordeste**. São Paulo: Cortez, 2005.
- BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **O Feudo**. A Casa da Torre dos Garcia d'Ávila: da conquista dos sertões à Independência do Brasil. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2000.
- BAPTISTA, João Gabriel. **Mapas Geohistóricos**. Teresina: COMEPI, 1986.
- BAPTISTA, João Gabriel. **Geografia Física do Piauí**. 2. ed. Teresina, PI: COMEPI, 1981.
- BARBOSA, Edson Gayoso Castelo Branco. **O Parnaíba: Contribuição á história de sua navegação**. Dissertação de Mestrado. Teresina – PI. Projeto Petrônio Portela, 1986,
- BASTOS, Claudio. **Dicionário Histórico e Geográfico do Estado do Piauí**. Teresina, PI: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1994.
- BASTOS, José Alberto Magalhães; MAIA, Geraldo Arraes; FIGUEIREDO, Raimundo Wilane de. **Maniçoba produtora de borracha do nordeste brasileiro**. Brasília, DF: Ed. Editeria, 1985.
- BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo século XV-XVII**. São Paulo: Martins Fonte, 1995.
- BRANDÃO, Wilson de Andrade. SANTANA R. N. M. de (Org.). **Piauí: Formação-Desenvolvimento-Perspectivas**. Teresina: Halley, 1995.
- CARLOS, Ana Fani A. **O consumo do espaço**. In: CARLOS, Ana Fani A. (org) **Novos caminhos da Geografia**. São Paulo: Contexto, 1999. p. 173-186.

CARVALHO, Pe. Miguel de. **Descrição do Sertão do Piauí**. Comentários e notas de Pe. Cláudio Melo. Teresina, PI: Instituto Histórico e Geográfico Piauiense, 1993.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CASTRO, Francisco Ferreira de. **Cristino Castro**. Brasília. Verano Editora & Comunicações: 1997.

CASTRO, Nasi. **Amarante Folclore e Memórias**. Projeto Perônio Portela. Teresina: 1994.

CATÁLOGO DE VERBETES. **Documentos manuscritos avulsos da Capitania do Piauí**. Arquivo Ultramarino Lisboa-Portugal (1684 -1828). Goiânia, GO: Ministério da Cultura, Sociedade Goiana de Cultura, 2002.

CAVALCANTE, José Messias. **Notícias Histórico-Geográfica do Município de Floriano**. Floriano, PI: Tipografia o Popular, 1924.

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. Cia das letras, São Paulo, 2012.

CHAVES, Monsenhor Joaquim. **Obra completa**. Teresina: Fundação Monsenhor Chaves, 1998.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A Rede Urbana**. São Paulo: Editora Ática, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E. et al (Org.). **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 4. ed. São Paulo: Ática, 2003.

COSTA, Francisco Augusto Pereira da. **Cronologia histórica do Estado do Piauí**. Rio de Janeiro, RJ: Artenova, 1974 a. 1 v.

COSTA, Francisco Augusto Pereira da. **Cronologia histórica do Estado do Piauí**. Rio de Janeiro, RJ: Artenova, 1974b. 2 v.

COSTA, Heloísa Soares de Moura, **A reforma urbana e a busca da cidadania**. In: INDICADOR, n. 27, out./dez. 1988. Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais.

COUTO, Antônio Corrêa do. **Relatório da Assembléia Legislativa do Piauí**. Oficializando a navegação do Rio Parnaíba. Therezina-Pi, 1859

DAVIDOVICH, Fany. **A questão urbana**. In: IBGE, Atlas nacional do Brasil, 2000.

DEAN, Warren. **A luta pela borracha no Brasil**. São Paulo, SP. Editora Nobel, 1989.

DECRETO IMPERIAL Nº 5.302 – 10 DE SETEMBRO DE 1873. Autorizando a criação do Estabelecimento Rural de São Pedro de Alcântara. Biblioteca Nacional. Rio de Janeiro.

DEMES, Josefina. **Floriano: Sua história, sua gente**. Teresina. Gráfica Halley, 2002.

DIAS, Cid de Casto. **Piauí: Obras que desafiam**. 1ª edição, Teresina. Nova Expansão Gráfica e Editora Ltda: 2012.

DIAS, Cid de Casto. **Rio Parnaíba-navegabilidade**. Palestra, maio, 2009.

DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. RIMA. Relatório de impacto ambiental. Ferrovia Transnordestina, 2004.

ENCICLOPÉDIA NORDESTE. Coco babaçu. Disponível em: <[http://www.onordeste.com/onordeste/enciclopediaNordeste/index.php?titulo=Baba%C3%A7u+&ltr=b&id\\_perso=1974](http://www.onordeste.com/onordeste/enciclopediaNordeste/index.php?titulo=Baba%C3%A7u+&ltr=b&id_perso=1974)>. Acesso em: 04 abr. 2013.

FEBVRE, Lucien. **Combate pela história**. 2 ed. Lisboa: Presença, 1985.

FERREIRA, Sérgio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990.

FOLGUEIRA, Manoel Rodrigues. **Álbum artístico comercial do Estado do Piauí**. Teresina. Gráfica Mendes: 1987.

FUNDAÇÃO CEPRO. **Fundação Centro de Pesquisas Econômicas e Sociais do Piauí**. 1993.

GANDARA, Gercinair Silvério. **Rio Parnaíba... Cidades-Beira**. Teresina. Editora da UFPI: 2010.

GOMES, Jaira Maria Alcobaça, CARVALHO, José Nataniel Fontenele de. **Pobreza, emprego e renda na economia da carnaúba**. Fortaleza: Revista Econômica do Nordeste (REN), 2009.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Produção da extração vegetal e da silvicultura**. 2008, 2011.

IBGE. **Levantamento Sistemático da Produção Agrícola**. Piauí, 2009.

IBGE. **População do Piauí**. Censo do IBGE. 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.

IGLÉSIAS, Francisco de Assis. **Caatingas e chapadões**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.

JORNAL, do Comércio do Rio de Janeiro, edição de 13/01/1872, Rio de Janeiro

JORNAL, Diário do Povo, edição de 24/09/2011, Teresina-PI.

JORNAL, Meio-Norte, edição de 23/06/2013, Teresina-PI.

JORNAL, O Dia, edição de 09 e 10/04/1989, Teresina-PI.

JORNAL, O Popular, edição 31/03/1928, Floriano-PI.

JUNQUEIRA, João José de Oliveira. **Relatório do Presidente da Província para a Assembléia Legislativa**. Typografia Constitucional: Maranhão, 1858.

LOPES, Luiz Paulo. **Flagrantes de uma cidade**. Teresina, PI: Jolene Gráfica e Editora, 1997.

MELO, Marcos Rezende e NOBREGA, Itamar Gonçalves. **O menino Casimiro**. Brasília: Gráfica do Povo, 2009.

MIRANDA, Lilian Cássia Lisboa. In: MARTINEZ, Org. **Historia ambiental paulista**. São Paulo: Editora Senac, 2007.

MOTT, Luiz R. B. **Piauí Colonial: Economia e sociedade**. Teresina, PI: Projeto Petrônio Portela, 1985.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na História**. Belo Horizonte, MG: Itatiaia, 2 v. 1965.

NUNES, Odilon. **Pesquisas para a História do Piauí**. Rio de Janeiro: Artenova, 1 v., 3v., 4v. 1975.

OLIMPIO, José Adauto. **A agricultura comercial e suas conseqüências sobre o ambiente nos municípios de Palmeira do Piauí e Currais**. 2004. (Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente)- Universidade Federal do Piauí, Teresina, PI, 2004.

OLIVA, José Alex Botelho de. **A malha hidroviária brasileira potencialidades e perspectivas**. 2007. Seminário Internacional sobre hidrovias Brasil. Flandres-Bélgica. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/palestras/Mar0728Seminario>>. Acesso em: 12abr. 2012.

PARANAGUÁ. Joaquim Nogueira. Do **Rio de Janeiro ao Piauí pelo interior do país**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional: 1ª Ed.1905. 2ª atualizada: 1984.

PARENTES, Honório. **Diário Íntimo**. Documento Manuscrito

PIAUI. Lei estadual Nº 4.854 de 10 de junho de 1996. **Política Estadual do Meio Ambiente**. Secretaria Estadual do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos SEMAR. Teresina-PI, 1996.

PORTAL MPIAUI. Quebradeira de coco babaçu. Disponível em: <[http://mpiaui.com/noticias.php?pageNum\\_nt=20&totalRows\\_nt=1050](http://mpiaui.com/noticias.php?pageNum_nt=20&totalRows_nt=1050)>. Acesso em: 04abr. 2013.

QUEIROZ. Teresinha de Jesus Mesquita. **A importância da borracha de maniçoba na economia do Piauí 1900-1920**. Teresina. Editora da UFPI: 1994 a.

QUEIROZ. Teresinha de Jesus Mesquita. **Economia Piauiense**. Teresina. Editora da UFPI: 2006 b.

RAMOS, José Ildefonso de Sousa. **Relatório de abertura da Assembléia Legislativa Provincial**. Tipografia da Província. Oeiras-Pi, 1844.

REIS FILHO, Antônio Aderson. **Análise integrada por geoprocessamento da expansão urbana de Teresina com base no estatuto das cidades: Estudo de potencialidades, restrição e conflitos de interesses.** Tese de Doutorado. Belo Horizonte, 2012.

REVISTA ECONÔMICA DO NORDESTE. **Documentos técnicos e científicos.** Banco do Nordeste: Fortaleza. Volume 40. Nº 02. Abril – Junho.2009,

ROCHA, Rafael da Fonseca. **Floriano de tão belas recordações.** Brasília. Editora Thesaurus: 1994.

ROCHA. Odete Viera da, **Maranduba.** Rio de Janeiro: Ed. Gráfica Sindical Ltda, 2002.

ROSS, Jurandy Luciano Sanches (Org.). **Geografia do Brasil.** 5. Ed.rev. e ampl. São Paulo: EDUSP, 2005.

SAMPAIO, Antônio José de. **Descrição geral do Estado do Piauí.** Tradução de Maria Cacilda Ribeiro Gonçalves. Teresina: Oficinas Gráficas da Imprensa Oficial, 1963.

SANCHEZ, Fernanda. **Políticas urbanas em renovação:** Uma leitura crítica dos modelos emergentes.Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 1, p. 115-132, 1999.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método.** 1ª reimpressão. São Paulo. Livraria Nobel,1988.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização - do pensamento único à consciência universal.** São Paulo: Record, 2008.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira.** 3 ed. São Paulo: Hucitec Editora, 1996.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica, tempo, razão e emoção.** São Paulo. Editora EDUSP, 2002.

SANTOS, Milton. **A cidade nos países subdesenvolvidos.** Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1965.

SARAIVA, Jose Antonio. **Documento enviado a Assembleia Legislativa Provincial.** Oeiras-Pi, 1854

SEMAR. Secretaria Estadual do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos. **Parque Nacional das Nascentes.** Disponível em: <<http://www.semar.pi.gov.br/noticia.php?id=2165>> Acesso em:19set. 2012.

SEPLAN-PI. Secretaria do Planejamento do Estado do Piauí. Governo do Estado do Piauí. 2007.

SILVA, Antônio Francisco da Costa e. **Poesias completas** Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1985.

SILVA, Antônio Joaquim da. ARAÚJO, José Luis Lopes. BARROS, Roseli Férias Melo de. **Agroestrativismo em área de babaçual piauiense: o duro caminho do desenvolvimento local sustentável.** V encontro nacional da ANPPAS: Florianópolis, 2010.

SPIX e MARTIUS. **Viagem pelo Brasil**. 3 ed. v. II. São Paulo: Melhoramentos, Brasília: INL, 1976.

SOUSA, Gabriel Soares de. **Tratado Descritivo do Brasil em 1587**. Recife-PE: Editora Massangana, Fundação Joaquim Nabuco, 2000.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade**: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

TAVARES, Zózimo. **100 fatos do Piauí no século XX**. Teresina, PI: Harley S. A. Gráfica e Editora, 2000.

TOPALOV, Cristian. **La urbanization capitalista**: algunos elementos para su análisis. México, 1979.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair da e SILVA, Marcos Alexandre Pimentel da. (org) **Belém a cidade e o rio na Amazônia**. Belém: EDUFPA, 2005.

UFCG. **Antônio José Saraiva-biografia**. Universidade Federal de Campina Grande. PB: Disponível em: <[www.dec.ufcg.edu.br/biografias/joseASar.html](http://www.dec.ufcg.edu.br/biografias/joseASar.html)> Acesso em: 16mai. 2012.

VIANNA, Glória Regina Della Méa. **Floriano e o imigrante Sírio-Libanês**. Monografia. Floriano-Pi, 1999.

## **ANEXOS**

**ANEXO A**

**PRÉDIO DO ESTABELECIMENTO RURAL DE SÃO PEDRO DE  
ALCÂNTARA: A ESCOLA QUE DEU ORIGEM A CIDADE DE FLORIANO**



Foto atual

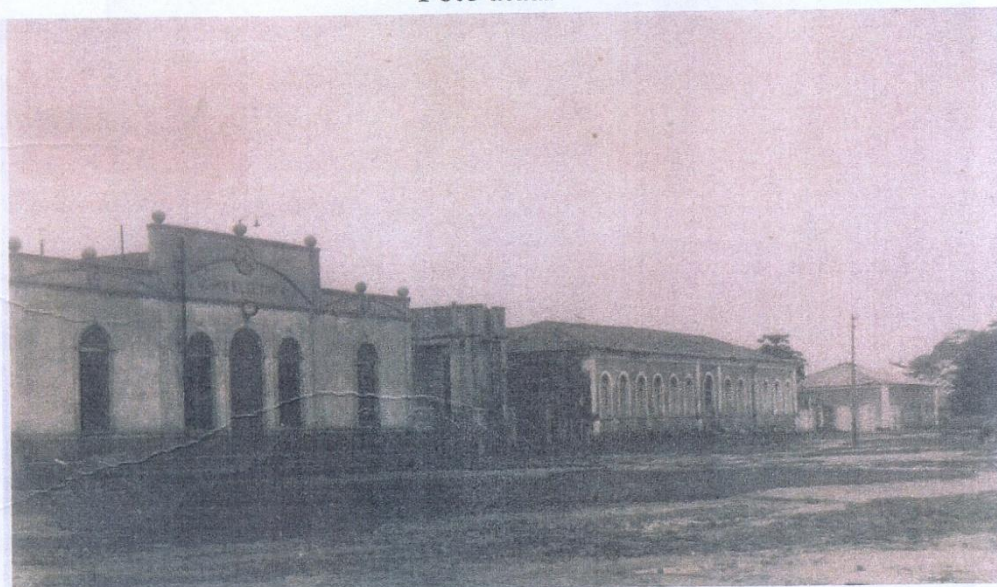


Foto da década de 1920

Fonte : Marcelo Guimarães 1997.

**ANEXO B**

Francisco Parentes: O fundador do Estabelecimento Rural de São Pedro de Alcântara.



Fonte: Acervo Laboratório Sobral

## ANEXO C

RETO IMPERIAL DE CRIAÇÃO DO ESTABELECIMENTO RURAL  
PEDRO DE ALCÂNTARA

DECRETO N. 5302 — DE 10 DE SETEMBRO DE 1873

Autoriza a celebração do contrato proposto por Francisco Parentes para a fundação de um estabelecimento rural na Provincia do Piahy, comprehendendo as fazendas nacionaes denominadas — Guaribas, Serrinhas, Mattos, Algodões, e Olho d'Agua —, pertencentes ao departamento de Nazareth.

Hei por bem Autorizar a celebração do contrato proposto por Francisco Parentes para a fundação de um estabelecimento rural na Provincia do Piahy, comprehendendo as fazendas nacionaes denominadas — Guaribas, Serrinhas, Mattos, Algodões e Olho d'Agua —, pertencentes ao departamento de Nazareth, sob as clausulas que com este baixam, assignadas por José Fernandes da Costa Pereira Junior, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 10 de Setembro de 1873, 52º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

*José Fernandes da Costa Pereira Junior.*

*Contrato entre o Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas e o Agronomo Francisco Parentes para fundação de um estabelecimento rural na Provincia do Piahy, comprehendendo as fazendas nacionaes Guaribas, Serrinhas, Mattos, Algodões e Olho d'Agua, pertencentes ao departamento de Nazareth.*

O contratante Francisco Parentes obriga-se a observar as seguintes condições:

I

Fundará, á margem do rio Parnahyba, na Provincia do Piahy, um estabelecimento de agricultura pratica, empregando como tra-

## ANEXO C

## CONTINUAÇÃO

ACTOS DO PODER EXECUTIVO

221

trabalhadores os libertos da nação, existentes nas fazendas do Estado, que forem aptos para o trabalho e não estiverem empregados por conta do Governo; podendo também contratar na Provincia ou fora della trabalhadores que não sejam libertos da nação, si o numero destes fór insufficiente ou não forem aptos para o serviço.

## II

Educará physica, moral e religiosamente os libertos das ditas fazendas, que forem menores, e os filhos das libertas nascidos depois da promulgação da Lei de 28 de Setembro de 1871, não podendo, porém, os menores ser separados da companhia de suas mães, nem entrar para o estabelecimento a que se refere a condição 1ª, antes de completarem cinco annos de idade, salvo os orphãos de pai e mãe.

Proverá, outrossim, a educação moral e religiosa dos adultos.

## III

Prestará os necessarios soccorros e alimento, vestuario e habitação aos libertos das ditas fazendas, que forem invalidos e quizerem-se asyilar no estabelecimento, sujeitos ao regulamento e policia do mesmo.

## IV

Estabelecerá lavouras de algodão, de canna de assucar, de cereaes e quaesquer outras que forem proprias do clima e do solo; fabricas de queijos e de sabão, charqueadas e cortume em que se empreguem os processos mais aperfeiçoados e compatíveis com os recursos do estabelecimento.

## V

Construirá predio de residencia, casa de oração, enfermaria, aula, cemiterio, edificios com proporções para as fabricas e cortume, para depositos, para engenho de assucar e suas dependencias, para prensa e descaroço de algodão e para quartel das praças encarregadas da policia do estabelecimento e fazendas de gado, devendo também preparar um campo para estudos agronomicos.

## VI

Construirá curraes, cercados e estabulos apropriados para o melhoramento e aperfeiçoamento das raças de gado; formará açudes e prados artificiaes e fará applicação do systema de *cruzamento* ou do de *selecção*, segundo a especie de gado e os resultados de um ou de outro systema.

## ANEXO C

## CONTINUAÇÃO

222

ACTOS DO PODER EXECUTIVO

## VII

O estabelecimento terá o seguinte pessoal: um Director, que será o contratante acima referido, um Escripturario, um Sacristão, um Professor, uma Professora, uma Directora dos trabalhos domesticos, um carpinteiro, um ferreiro, um enfermeiro, uma enfermeira, seis criados, trinta trabalhadores para a lavoura da cana de assucar, trinta ditos para a do algodão, quatro ditos para o costume, quatro para as charqueadas, quatro para a fabrica de queijos, dous para a de sabão, seis eucarregallos da direcção das industrias, cinco vaqueiros e os fabricas necessarios, seis praças e um Sargento, e, finalmente, todos os menores e invalidos de que tratam as condições 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup>

Fica entendido que, além do numero fixado nesta clausula, deverão ser admittidos, como trabalhadores, todos os libertos da nação que forem aptos para o serviço rural e outros a que se destinam ao estabelecimento.

## VIII

Ao Director compete admittir e despedir livremente todo o pessoal do estabelecimento e marcar-lhe os respectivos vencimentos e salarios, salvo, porém, o disposto na condição 16.<sup>a</sup>; organizar e sujeitar à approvação do Governo o regulamento interno do estabelecimento, no qual poderá impor penas correccionaes; fazer todas as despesas necessarias ás construcções, regimen e bom serviço do mesmo estabelecimento; vender todos os productos naturaes e industriaes deste, comprehendidos os bois de talho das cinco fazendas que ficam sob sua direcção; e remetter à Thesouraria de Fazenda, no fim de cada trimestre, os saldos liquidos existentes, depois de deduzidas as mencionadas despesas.

Durante os cinco primeiros annos, em que o contratante terá de receber consignações do Governo, serão encontradas nestas as quantias liquidas que possam existir em seu poder, producto do estabelecimento, constantes dos balancetes trimestraes.

## IX

A escripturação da receita e despesa do estabelecimento ficará a cargo do Escripturario respectivo.

O Director remetterá trimestralmente à Thesouraria de Fazenda balancetes explicativos e os documentos da sua receita e despesa, que as comprovarem, para que a mesma Thesouraria possa exercer a fiscalização que lhe compete.

A vista desses balancetes se fará tambem a escripturação devida naquella Repartição, de modo que no fim de cada exercicio, apresentado o balanço annual do estabelecimento, se possa tomar a conta da Directoria e dar-se-lhe quitação.

Na liquidação das contas e nos balanços annuaes e trimestraes se discriminará a renda do estabelecimento e a despesa propria da fundação, bem como a do custeio.

A Thesouraria dará conta ao Ministerio da Agricultura dos resultados da liquidação das contas annuaes.

## ANEXO C

## CONTINUAÇÃO

224

ACTOS DO PODER EXECUTIVO

## XV

A inexecução, devidamente comprovada a juízo do Governo, de alguma das condições do presente contrato, determinará a sua rescisão com audiência prévia do contratante Director.

## XVI

O estabelecimento fica sujeito à inspecção immediata do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas ou do Presidente da Provincia, sempre que necessario fór.

Ao mesmo Presidente compete nomear o Escriptuario do estabelecimento e marcar-lhe o vencimento que ha de perceber pelo encargo e responsabilidade da escripturação.

## XVII

O Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas aceita as condições acima estipuladas e obriga-se :

§ 1.º A mandar entregar ao contratante Director do estabelecimento as fazendas denominadas Guaribas, Serrinhas, Algodões, Mattos e Olho d'Água, pertencentes ao Estado, no departamento de Nazareth, Provincia do Piahy, as quaes foram concedidas pelo Ministerio da Fazenda por Aviso de 10 de Junho deste anno para fazerem parte do estabelecimento, com todo o gado nellas existente, e as casas, terras, curraes e logradouros.

As ditas fazendas e utensilios que lhes pertencem serão entregues ao contratante por meio de inventario, a que se procederá pela Thesouraria de Fazenda.

§ 2.º A mandar entregar ao mesmo Director os libertos da nação precisos para os trabalhos do estabelecimento, e todos os menores e invalidos, os quaes deverão ser conservados nos logares em que actualmente se acham, até que possam ser transferidos para o estabelecimento; o que se entenderá até que seja concluido o predio que deve saylar-os, nos termos da clausula 12ª, predio que deverá ser concluido, de preferencia a outra construção, dentro de um anno, o mais tardar.

Os invalidos que precisarem de promptos soccorros e os orphãos de pai e mãe serão immediatamente transferidos para as cinco mencionadas fazendas a fim de receberem os auxilios de que necessitarem.

§ 3.º A fornecer ao contratante, para a fundação do estabelecimento, no primeiro anno a quantia de 30:000\$ em quatro prestações iguaes de tres em tres mezes, no segundo a quantia de 20:000\$ pela mesma forma, e 30:000\$ em prestações, á proporção que forem requisitadas pelo mesmo contratante até completar o prazo de cinco annos, tendo-se sempre em vista o disposto na ultima parte da condição 8.ª

## ANEXO C

## CONTINUAÇÃO

ACTOS DO PODER EXECUTIVO

225

Fica entendido que, enquanto o estabelecimento não produzir renda sufficiente, as despesas de seu custeio correrão por conta das consignações convencionadas.

§ 4.º Toda a receita e despesa do estabelecimento, quer seja relativa ás consignações recebidas do Governo, quer á renda do mesmo estabelecimento, será escripturada em livros abertos, rubricados e encerrados por empregados da Thesouraria. Estes livros serão recolhidos annualmente á mesma Thesouraria para a tomada das contas.

Além desses livros, haverá um destinado á entrada e sahida de generos, incluidos os bois de talho de que trata a condição 8ª, e outros objectos que sejam do uso e serviço do estabelecimento.

§ 5.º A abonar ao contratante, pelo trabalho da fundação e direcção do estabelecimento, o honorario annual de 6:000\$ durante os cinco annos de que trata a condição 12ª, e d'ahi em diante, annualmente, o de 5:000\$ e uma percentagem, deduzida do rendimento liquido do estabelecimento, a qual será marcada pela Presidencia de accôrdo com o contratante, com tanto que a sua importancia não seja superior a 3:000\$, não sendo tambem menor de 1:000\$000.

§ 6.º A garantir ao contratante a direcção do estabelecimento por tempo de 15 annos, salvo o caso previsto na condição 15ª, não podendo o mesmo contratante, durante este prazo, exercer nenhum ramo de industria ou de commercio por conta propria ou de terceiro.

Palacio do Rio de Janeiro em 10 de Setembro de 1873. — José Fernandes da Costa Pereira Junior.

Fonte: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro-RJ

## ANEXO D

RESOLUÇÃO Nº 2 ELEVANDO A CATEGORIA DE VILA, COM O NOME DE COLÔNIA, O POVOADO DENOMINADO COLÔNIA DE SÃO PEDRO DE ALCÂNTARA E TRANSFERIDA PARA ELA A SEDE E MUNICÍPIO DA VILA DA MANGA.



GOVERNO DO ESTADO DO PIAUÍ  
Secretaria de Cultura, Desportos e Turismo  
FUNDAÇÃO CULTURAL DO PIAUÍ

CÓPIA AUTÊNTICA

RESOLUÇÃO Nº 2

PUBLICADA EM 19 DE JUNHO DE 1890

*Elava a cathegoria de villa com o nome de Colonia o povoado denomina do Colonia de S. Pedro de Alcantara e transfere para ella a sede e municipio de Vila da Manga.*

Joaquim Nogueira Paranaguá, doutor pela faculdade de medicina na Bahia e 1º vice-governador do Estado do Piauí, por nomeação do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brazil.

Attendendo que a villa da manga, neste Estado, creada pela Resolução provincial nº 543 de 20 de Julho de 1864, não tem progredido e ao contrario vai em completa decadencia, não manifestando nenhuma vida industrial e comercial, e decrescendo em população;

Attendendo mais que o povoado denominado Colonia de S. Pedro de Alcantara, fundado em Agosto de 1874, tem prosperado não só pelo lado comercial, como ainda no tocante a população o que se explica pelas suas condições photographicas, visivelmente mais vantajosas que as daquella villa;

Attendendo alem disso que por mais de uma vez as extintas assembleas principiaes cogitaram da necessidade de collocar a sede do municipio da Manga no referido povoado, tanto que por duas vezes apresentaram projectos neste sentido;

Attendendo, finalmente, ter sido essa collocação reclamada por proprietarios e commerciantes do referido povoado-Colonia de S. Pedro de Alcantara perante o Governo do Estado, em representação de 24 de Dezembro do anno proximo passado, sem que nenhum pretexto ou contestação tenham apresentado os habitantes da villa da Manga;

Resolve, fundado na disposição do art. 2º § 1º do decreto nº 7 de 20 de Novembro de 1889:

Art. 1º - Fica elevado a cathegoria de villa, com o nome de Colonia, o povoado denominado Colonia de S. Pedro de Alcantara, e transferida para ella a sede e municipio da villa da Manga.

Art. 2º - A nova villa continua pertencendo a jurisdicção civil e criminal da comarca de Jeromenha, constituindo o termo um districto de paz e policial com a classificacão de 1º.

Art. 3º - Constituem o territorio do termo da Colonia, alem do de que trata a Resolução Provincial nº 502 de 7 de Agosto de 1860 com os limites nella traçados e posteriormente fixados pela de nº 543 já citada, o que se acha comprehendido entre a margem esquerda do rio Itaueira até encontrar com a linha divisoria das freguezias da Manga e Amarante, mais aquelle em que estão encravadas as fazendas nacionaes Guaribas, Rio Branco, Olho d'agua, Nova Fazenda, Algodões e Nazareth, expectuando desta ultima as terras que ficam a direita da lagoa de Nazareth, e do rio Piauí, territorios estes que ficam assim desmembrados do municipio de Amarante, ao qual pertenciam.

## ANEXO D

## CONTINUAÇÃO



GOVERNO DO ESTADO DO PIAUÍ  
*Secretaria de Cultura, Desportos e Turismo*  
FUNDAÇÃO CULTURAL DO PIAUÍ

Art. 4º - Enquanto o governo federal não resolver sobre as desapropriações dos predios existentes na area destinada pelo fundador do Estabelecimento Rural, dr. Francisco Parentes, e que consta da planta levantada por ordem do governador deste Estado, expedida em 30 de Janeiro do corrente anno, mandada proceder pelo Ministério da Agricultura em Aviso expedido ao ex-diretor e ao ex-presidente da provincia, hoje Estado, em data de 25 de Fevereiro de 1885, ficará completamente interdicta a construcção de predios na referida area, que fica à disposição do governo, salvo direito de terceiro.

Art. 5º - Revogam-se as disposições em contrario.

Determina, pois, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução desta Resolução pertencer, que a cumpram e façam cumprir fielmente.

O secretário do governo a mande imprimir, publicar e correr.

Palacio do Governo do Estado do Piauhy, em Theresina 19 de Junho de 1890.

*Joaquim Nogueira Paranaguã*

Publicada a presente resolução nesta secretaria do governo do Piauhy, aos 19 dias do mez de Junnho de 1890.

*Theodoro Alves Pacheco*

(in DECRETOS DO GOVERNO DO PIAUHY - 1889 - 1891 - pag. 228)

## ANEXO E

LEI Nº 144 ELEVANDO A CATEGORIA DE CIDADE, COM A DENOMINAÇÃO DE  
CIDADE FLORIANO A ATUAL VILA DA COLÔNIA.

Governo do Estado do Piauí  
Secretaria de Cultura, Desportos e Turismo

CÓPIA AUTÊNTICA

LEI N. 144

Publicada em 8 de Julho de 1897

Eleva a cathegoria de cidade com a denominação de-Cidade Flori  
ano-a villa da Colonia.

Raymundo Arthur de Vasconcellos, Bacharel em mathematica,  
sciencias physicas e naturaes, engenheiro militar e Governador  
do Estado do Piauhy.

Faço saber a todos os seus habitantes que a Camara decre  
ta e eu promulgo a seguinte lei:

Art. Unico. Fica elevada a cathegoria de cidade, com a de  
nominação de-Cidade Floriano, a actual villa da Colonia, revo  
gadas as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conheci  
mento e execução da referida lei pertencerem que a cumpram e  
façam cumprir tão inteiramente como nella se contém.

O Secretario de Estado do Governo a faça imprimir, publi  
car e correr.

Palacio do Governo do Estado do Piauhy, em Theresina, 8 de  
Julho de 1897, 99 da Republica.

(L. do S.)

Raymundo Arthur de Vasconcellos.

João Augusto Rosa

Sellada e publicada a presente lei nesta Secretaria do Go  
verno, aos 8 dias do mez de Julho de 1897.

O Director,

João da Cruz Monteiro

(in LEIS DO PIAUHY, - 1896 a 1898 - pag. 37)

## ANEXO F

Firma de exportação Christino Castro &amp; Irmão

**Christino Castro & Irmão**

---

End. Telegr.— CHRISTINO

Conferido "Grande Diploma de Honra" pelo Instituto Agrícola Brasileiro

FILIAES EM  
NOVA-LAPA e BOM-JESUS deste Estado

Especialistas em ferragens, Fazendas grossas, Armarinho e Estivas em geral

Compra pelos melhores preços, todos os generos de exportação, especialmente

**Algodão, Cêra de carnaúba, Couros de boi e Pelles de cabra e de ovelha**

---

BANQUEIROS DA GRANDE CIA. SUL AMERICA

---

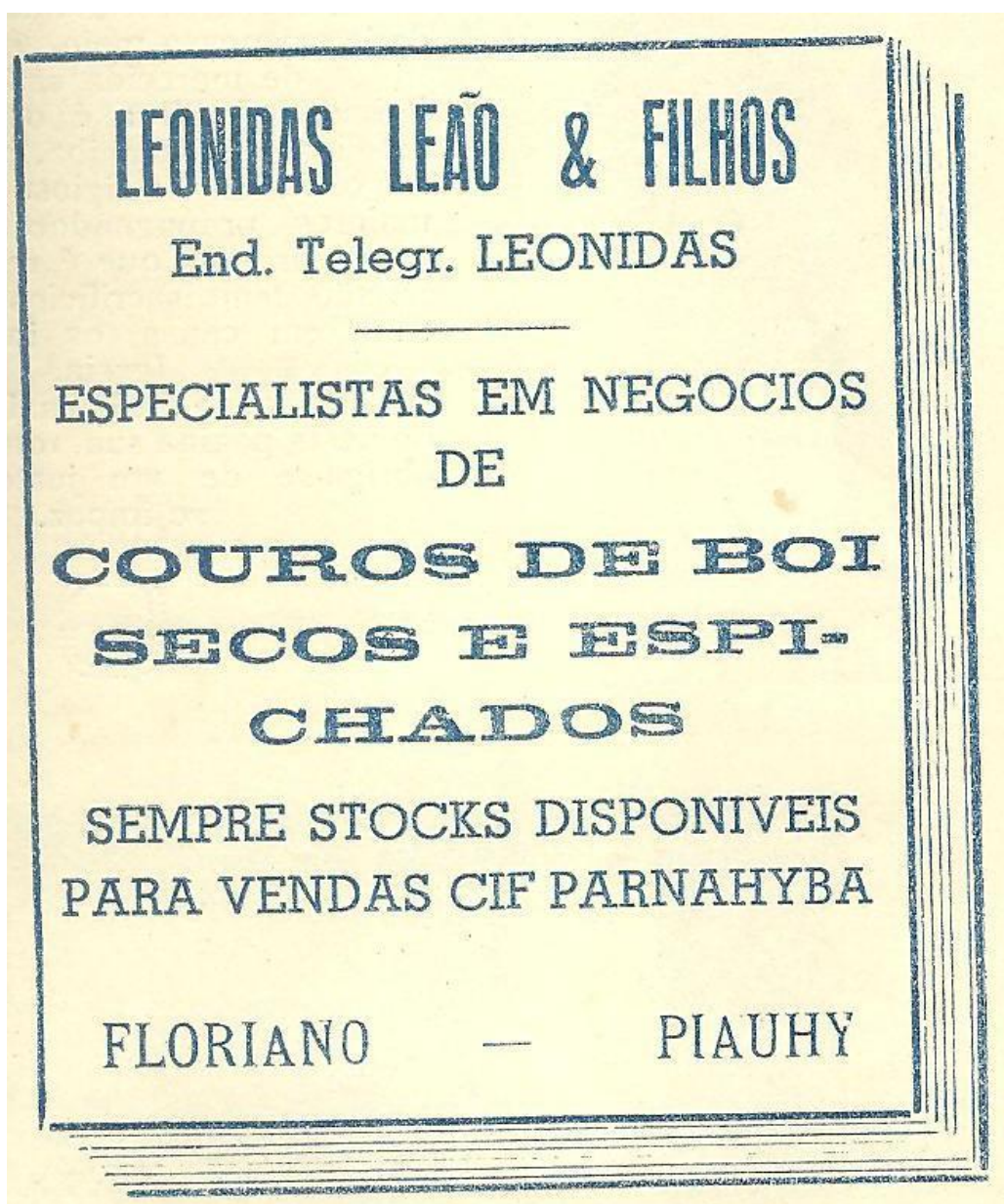
PRAÇA JOÃO PESSÔA

**FLORIANO — PIAUHY**

Fonte: Almanaque da Parnaíba 1938

## ANEXO G

Comércio Exportador Leônidas Leão &amp; Filhos



**LEONIDAS LEÃO & FILHOS**  
End. Telegr. LEONIDAS

---

ESPECIALISTAS EM NEGOCIOS  
DE  
**COUROS DE BOI  
SECOS E ESPI-  
CHADOS**

SEMPRE STOCKS DISPONIVEIS  
PARA VENDAS CIF PARNAHYBA

FLORIANO — PIAUHY

Fonte: Almanaque da Parnaíba 1938

## ANEXO H

Comércio exportador importador Raimundo Mamede de Castro

**Raimundo Mamede de Castro**

---

End. Telegr. CASTRO  
 Codigos — MASCOTTE 1a. e 2a. ed. e RIBEIRO

**Importador — Exportador**

---

Compra todos os generos de produccão do Estado, especialmente Cêra de carnauba, Algodão e Couros de boi

USINAS :

CANTO DO BURITY — beneficiamento e prensa-  
 gem de Algodão

Acceita algodão para beneficio mediante taxas  
 compensadoras

PROMPTIDÃO ABSOLUTA NA ENTREGA DOS GE-  
 NEROS CONFIADOS PARA TAL FIM

RIO GRANDE — beneficiamento de arroz em  
 conta propria e por conta de terceiros

ESCRITORIO

**Praça João Pessoa**

**FLORIANÓ — PIAUHY**

BRASIL

Fonte: Almanaque da Parnaíba 1938

## ANEXO I

## Transporte Aéreo em Hidroavião



Fonte: Almanaque da Parnaíba 1938

## **APÊNDICE**

**APÊNDICE-A****Entrevistados da pesquisa não-estruturada**

<b>Entrevistado</b>	<b>Nome</b>	<b>Data da entrevista</b>
<b>A</b>	Celso José da Costa	08 de dezembro de 2012
<b>B</b>	Casimiro Mendes de Carvalho	12 de janeiro de 2013
<b>C</b>	Nilson Coelho	05 de maio de 2013
<b>D</b>	Nelson Oliveira	09 de janeiro de 2013
<b>E</b>	Filadelfo Freire de Castro Filho	25 de março de 2013
<b>F</b>	Antônio de Pádua Francis Kalume	09 de maio de 2013