

Marcus Pierre de Carvalho Baptista

ENTRE O
Porto
E A
Estação

Histórias da Villa de Amarração no litoral do Paraná



1880-1930



cançãoeiro

ENTRE O PORTO E A ESTAÇÃO

MARCUS PIERRE DE CARVALHO BAPTISTA

**ENTRE O PORTO E A ESTAÇÃO:
HISTÓRIAS DA VILA DE AMARRAÇÃO NO
LITORAL DO PIAUÍ (1880 – 1930)**

cancioneiro

Copyright © 2023 by Marcus Pierre de Carvalho Baptista

Todos os direitos reservados.

Editoração, projeto gráfico e diagramação
Ronyere Ferreira

Capa
Mário Sérgio Pereira Olivindo

CANCIONEIRO

Editora chefe
Eva P. Bueno (St. Mary's University, Texas - EUA)

Conselho editorial
Antonio Ozaí da Silva (Universidade Estadual de Maringá, Brasil)
Diego Buffa - (Universidad Nacional de La Plata, Argentina)
Evaristo Falcão (Universidade Federal da Grande Dourados, Brasil)
Francisca Verônica Cavalcante (Universidade Federal do Piauí, Brasil)
Giselle Menezes Mendes Cintado (Université Paris-Est Créteil, França)
Héctor Fernández L'Hoeste (Georgia State University, EUA)
Henrique Buarque de Gusmão (Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil)
Johny Santana de Araújo (Universidade Federal do Piauí, Brasil)
Josenildo de Jesus Pereira (Universidade Federal do Maranhão, Brasil)
Kátia Rodrigues Paranhos (Universidade Federal de Uberlândia, Brasil)
Maria Simone Euclides (Universidade Federal de Viçosa, Brasil)
Nancy Yohana Correa Serna (Universidad Nacional de Colombia, Colômbia)
Sandra Melo (Universidade Federal de Ouro Preto, Brasil)
Silvia Coneglian (Universidade Federal de Santa Catarina, Brasil)
Silvia Glocer (Universidade de Buenos Aires, Argentina)
Vincent Spina (Clarion University of Pennsylvania, EUA)

Marcus Pierre de Carvalho Baptista.

Entre o porto e a estação: histórias da vila de Amarração no litoral do
Piauí (1880-1930). Teresina: Cancioneiro, 2023.
304 f.: il.

ISBN: 978-65-5380-097-7 (físico) / 978-65-5380-096-0 (digital)

CDD 900

EDITORA CANCIONEIRO
Teresina - Piauí
www.editoracancioneiro.com.br
contato@editoracancioneiro.com.br

SUMÁRIO

PREFÁCIO.....	7
APRESENTAÇÃO.....	11
INTRODUÇÃO.....	17
CAPÍTULO 1	
O COTIDIANO AMARRAÇONENSE NO FINAL DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX.....	29
1.1 EMBATES PELA VILA DE AMARRAÇÃO NO LITORAL DO PIAUÍ (1880 – 1884): O LITÍGIO ENTRE O PIAUÍ E O CEARÁ.....	36
1.2 A VILA DE AMARRAÇÃO E SEU COTIDIANO NO FINAL DO PERÍODO OITOCENTISTA E INÍCIO DO NOVECENTISTA.....	58
1.3 MODERNIDADE E SALUBRIDADE PÚBLICA NA VILA DE AMARRAÇÃO NO PIAUÍ NO FINAL DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO XX.....	80
CAPÍTULO 2	
MODERNIDADE, TENSÕES E TRANSFORMAÇÕES NA VILA DE AMARRAÇÃO NO FINAL DO SÉCULO XIX E NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX.....	109
2.1 “TUDO CONSPIRAVA PARA AUMENTAR O MEDO”: A MODERNIDADE ENTRE SUAS CONTENTAS E CONFLITOS EM AMARRAÇÃO.....	113

2.2	“UM RUMOR ALEGRE SE APODEROU DE TODOS OS PRESENTES”: A VILA DE AMARRAÇÃO ENTRE FESTEJOS E SOCIABILIDADES.....	134
2.3	“SOB A VISTA ENIGMÁTICA DO OCIDENTE”: O SURGIMENTO DE NOVAS PAISAGENS NA VILA DE AMARRAÇÃO.....	155

CAPÍTULO 3

	OUTRAS HISTÓRIAS DE AMARRAÇÃO: DAS CONDIÇÕES AMBIENTAIS ÀS QUESTÕES SOCIAIS NO FINAL DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO XX.....	179
3.1	NOVAS PRÁTICAS SOCIAIS E A PERCEPÇÃO DO “SER MODERNO” EM AMARRAÇÃO E PARNAÍBA.....	181
3.2	“TÃO PIAUIENSES COMO OS FILHOS DA PROVÍNCIA”: QUESTÕES DE IDENTIDADE NA VILA DE AMARRAÇÃO A PARTIR DO LITÍGIO ENTRE O PIAUÍ E O CEARÁ.....	202
3.3	A SECA DE 1888/1889 E SEUS EFEITOS SOBRE A VILA DE AMARRAÇÃO: DESLOCAMENTOS HUMANOS E CONFLITOS NO LITORAL DO PIAUÍ.....	219
3.4	CONFLITOS EM CONTINUIDADE: O HIDROAVIÃO E O AUTOMÓVEL EM AMARRAÇÃO NA DÉCADA DE 1930.....	239
	CONCLUSÃO.....	263
	REFERÊNCIAS.....	271
	FONTES.....	287

PREFÁCIO

Tratar sobre o litoral do Piauí remete-nos a pensar sobre um espaço historicamente permeado por reflexões relacionadas especialmente à sua extensão no conjunto total da zona costeira do Brasil, se constituindo no menor trecho desta com 66 km, bem como conjecturas sobre sua ocupação e inserção no território que atualmente se configura no estado do Piauí a partir das controvérsias a respeito do pertencimento em meio ao processo de permuta/retomada realizada com o vizinho estado do Ceará, a leste.

Certamente, os estudos sobre o litoral piauiense não se restringem a trabalhos datados deste século. Inúmeros estudos ainda que preliminares ou incipientes, em sua maioria essencialmente descritivos, estão registrados em documentos como por exemplo o *Relatório sobre o Delta do Parnaíba*, elaborado por Davi Moreira Caldas, em 1867 por solicitação do então presidente da província, D. Adelino Antonio de Luna Freire, publicado parcialmente em várias edições do jornal *Nortista*, de Parnaíba, de julho a dezembro do ano de 1901, que expressa de forma detalhada as características fisiográficas da região deltaica em questão, incluindo as localidades em seu contexto. Cita-se outro trabalho relevante que também nes-

te recorte temporal contribuiu para acrescentar informações sobre o espaço em tela se tratando da obra *Memoria Chronologica História e Chorographica da Província do Piauhy* (Sic) de José Martins Pereira de Alencastre de 1855 que atestava o pertencimento da vila de Amarração, foco desta obra, ao território piauiense em detrimento ao processo de ocupação posterior que levou as celeumas em torno desta situação só resolvida por volta de 1880.

Na sequência temporal até a contemporaneidade especificadamente a partir da segunda metade do século XX com o surgimento das faculdades e universidades de ensino superior no estado amplia-se significativamente as pesquisas sobre o litoral piauiense não somente em seus aspectos históricos ou componentes geográficos, mas em variadas perspectivas que abarcam diversas áreas do conhecimento, vertendo olhares sobre os diferentes territórios que compõem este espaço.

Entretanto, pouco se discute sobre o espaço que corresponde propriamente à vila de Amarração (atual Luís Correia) no período em que esta retorna ao território do Piauí, envolvida em debates relativos a projeto de desenvolvimento socioeconômico do estado que previa a construção de um porto marítimo exclusivamente piauiense na barra que leva o mesmo nome. Sendo assim, o texto que ora prefacio vem contribuir para ampliação do conhecimento sobre a história desta importante vila piauiense, considerando sua localização geográfica no litoral, e que perpassou por muitas atribulações em face ao processo de inserção na modernidade. Modernidade esta que trouxe aos seus habitantes aparatos importantes a exemplo da facilidade de locomoção, mas também proporcionou modificações expressivas tanto na paisagem natural da área como no cotidiano da população de Amarração.

Os capítulos que compõem este livro, em um total de três, têm como propósito possibilitar ao leitor um mergulho

na história do Piauí no que concerne ao contexto geográfico em foco, apresentando aspectos do desenvolvimento histórico de Amarração no recorte temporal entre o final do século XIX ao início do século XX, abordando a disputa litigiosa com o estado do Ceará, permeando temas como a salubridade pública, conflitos diversos provocados por diferentes situações, incluindo por exemplo a seca, transformações na paisagem, implicação da entrada de aparatos modernos como o automóvel, além de também versar sobre questões relativas a identidade no cenário em tela. Cada um deles trata destes aspectos a partir de uma criteriosa análise do olhar de um historiador preocupado em cingir perspectivas sobre um quadro descritivo / analítico das características de um contexto específico por meio da interpretação de fontes de época, como periódicos, documentos oficiais e livros de memórias, dentre outros.

Cabe ressaltar que o título dado ao livro: “ENTRE O PORTO E A ESTAÇÃO: HISTÓRIAS DA VILA DE AMARRAÇÃO NO LITORAL DO PIAUÍ (1880 – 1930)”, reflete de forma pertinente e consistente o percurso traçado pelo autor na narrativa dos três capítulos que o compõe, e que esta obra se constitui como a primeira incursão específica na história de Amarração, hoje Luís Correia, sendo assim de relevância para a historiografia piauiense no que diz respeito, principalmente, ao pouco que se sabe e ao muito que se especula sobre a história de nosso litoral.

Deste modo, acreditamos que esta obra, e em especial o esforço da pesquisa empreendida por seu autor, venha a contribuir para que se esclareça muitos pormenores ainda obscuros sobre nosso estado no que concerne à sua história, proporcionando aos leitores além da informação, o desejo de conhecer tão belo e ativo espaço piauiense, palco de inúmeras contendas no passado e referência para outras no presente e no futuro.

Para concluir o prefácio, gostaria de agradecer a oportunidade de poder estar também fazendo parte do ineditismo deste trabalho, convidando a todos e todas que se deleitem com a leitura do livro e busquem através dela valorizar ainda mais o pequeno, com seus 66 km apenas de extensão, mas valioso litoral piauiense. Conhecer a história de um lugar é apreciar seus mistérios, desvendar seus segredos, compartilhar suas dores e tristezas e abraçar suas conquistas e vitórias.

Expresso ainda, de forma particular ao autor, Marcus Pierre de Carvalho Baptista, agradecimentos pela escolha de minha pessoa para escrita deste prefácio, enfatizando que com esta obra o historiador e professor se sobressai na produção acadêmica piauiense no contexto dos estudos históricos sobre o litoral do nosso estado e parabenizo-o pela importante incursão nas páginas da história da vila de Amarração.

Portanto, para quem tem interesse em ampliar seu conhecimento sobre a história do litoral do Piauí a leitura deste livro é indispensável. Aproveitem!

Elisabeth Mary de Carvalho Baptista

Doutora em Geografia (UFSC).

Professora Adjunta do Curso de Geografia da UESPI
(Campus “Poeta Torquato Neto”).

Coord. do Núcleo de Estudos sobre a Zona Costeira do
Estado do Piauí (NEZPI/UESPI)

E-mail: baptistaeli@gmail.com

APRESENTAÇÃO

A história desta obra que ora vos apresento tem início no ano de 2016 quando ousei me aventurar após o fim de minha graduação na Universidade Estadual do Piauí (UESPI) pela pós-graduação ao concorrer ao mestrado em História do Brasil na Universidade Federal do Piauí (UFPI).

Defendi minha monografia em uma segunda-feira, entrei com o processo de colação de grau extraordinária, finalizei o projeto de pesquisa que há um tempo já vinha considerando e na sexta-feira, já formado e com o diploma em mãos, me inscrevi no prazo final para concorrer ao mestrado em História do Brasil da UFPI.

Meu projeto neste momento era referente à Estação Ferroviária de Atalaia construída em Luís Correia, litoral do Piauí, no decorrer dos anos 1955 e que teve um breve período de funcionamento até ser desativada tornando-se casa de veraneio da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA).

Após minha aprovação e em diálogo com o Prof. Dr. Francisco de Assis de Sousa Nascimento, meu orientador de mestrado na ocasião e, também, de doutorado, compreendemos que, ainda que o projeto fosse interessante, faltava-nos as fontes necessárias para historicizar e, assim, poder produzir uma narrativa a nível de mestrado.

Deste modo, o Prof. Francisco me direcionou para uma outra proposta. Ampliar o meu recorte espacial para Luís Correia e recuar a temporalidade para o fim do século XIX e início do XX quando ainda se tratava de Amarração. A pesquisa que montamos, então, a partir daí teve por objetivo refletir sobre as modificações que ocorreram nesta localidade à medida que a modernidade se fez presente no recorte temporal estabelecido.

Definido, então, minha nova temática, fazia-se necessário encontrar fontes, ainda mais porque até aquele momento existiam poucas pesquisas que tratavam especificamente de Amarração e as que existiam focavam no porto, como é o caso das investigações de Iweltman Mendes ou se limitavam a mencionar a pequena vila apenas com relação a Parnaíba ou sua futura suposta importância para a economia piauiense através do escoamento de produtos por meio de seu porto.

Com a ajuda de minha mãe, Prof. Dra. Elisabeth Mary de Carvalho Baptista, passamos a selecionar toda bibliografia que mencionasse de algum modo Amarração e começamos a vasculhar acervos em busca de documentação, especialmente a Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, assim como o Arquivo Público do Piauí.

Encontramos um material significativo de jornais publicados no recorte estabelecido, tanto em Teresina como em Parnaíba que, de um modo ou de outro, tratavam de Amarração. Estas fontes, juntamente com os relatórios dos governadores do estado, bem como alguns livros de memórias de sujeitos que viveram no litoral piauiense, foram os principais documentos que permitiram a elaboração de minha dissertação de mestrado e dos artigos produzidos posteriormente a minha defesa.

Este livro, então, não se trata apenas de minha dissertação de mestrado, mas de seu texto corrigido, além dos artigos

que publiquei entre 2018 e 2021 e que não puderam compor a versão final do texto dissertativo. É fruto de uma pesquisa que teve início em 2017, após minha aprovação no Programa de Pós-Graduação em História do Brasil (PPGHB) da Universidade Federal do Piauí (UFPI), mas que definitivamente não se encerra com a publicação desta obra, haja visto que as possibilidades de reflexões sobre a história de Amarração estão longe de se esgotar. A obra foi reorganizada e não seguirá a ordem definida na dissertação. No entanto, no início de cada capítulo haverá uma nota explicativa indicando o local de publicação original daquele trecho, caso tenha sido publicado.

Não obstante isto, nesta breve apresentação dos caminhos trilhados para a elaboração deste livro e, considerando a conjuntura atual, bem como a relevância dada ao conhecimento histórico em nossa sociedade, cabe ainda o agradecimento e reconhecimento das pessoas e entidades que não apenas tiveram importância para a realização e escrita deste livro, mas a meu ver entendem e valorizam o ofício do historiador.

Dessa forma, agradeço primeiramente à minha mãe, Elisabeth Mary de Carvalho Baptista. Se hoje estou concretizando esta obra é graças a senhora, ao seu apoio e incentivo para tentar a seleção no final de 2016, quando ainda era um recém-graduado. Sua ajuda na realização das pesquisas, as inúmeras leituras e correções, além do amparo nos momentos de dúvida e medo, foram essenciais para a finalização desta obra. Obrigado por toda a ajuda, por todo amor e carinho ao longo desses últimos anos. Obrigado pela ajuda nas disciplinas, nas correções e leituras de meus artigos, no Estágio Supervisionado do Mestrado e atualmente no Doutorado. Sem a senhora eu definitivamente não estaria onde estou hoje. Muito obrigado e espero ter cumprido as expectativas e esperanças depositadas em mim. Amo você.

Ao professor Francisco de Assis de Sousa Nascimento,

meu orientador, por ter aceitado orientar a minha dissertação. Obrigado pelas sugestões, leituras, correções e por estar disponível para tirar dúvidas sempre que precisei. Obrigado pelos incentivos contínuos, pela oportunidade de aprendizado, pelo auxílio e por todo apoio e amizade oferecidos ao longo dos últimos dois anos. Sem o senhor este sonho não teria sido possível e definitivamente não teria conseguido finalizar esta obra. Agradeço ainda por todo apoio que vem me oferecendo no Doutorado.

À minha companheira, Iris Victoria Montalvan Shica, por todo amor, carinho e ajuda ao longo destes últimos anos. Obrigado por compreender minhas ausências em momentos mais delicados e pelo apoio em momentos de angústias. Obrigado também pela sensibilidade na sugestão da ilustração da capa. Que compartilhemos essa conquista juntos, assim como muitas outras ao longo de nossas vidas. Que nosso amor continue a dar belíssimos frutos e momentos de alegria, como veio dando ao longo destes maravilhosos anos que passamos juntos. Eu te amo.

Aos professores Francisco Alcides do Nascimento, Cláudia Cristina da Silva Fontineles e Túlio Henrique Pereira pela participação em minha banca de qualificação, pelas correções e sugestões dadas para a realização e término deste trabalho. Um agradecimento especial ao prof. Alcides pelas indicações de leituras ao longo da disciplina de História e Cidade cursada no primeiro semestre do mestrado. Agradeço também por ter aceitado o convite de ingressar em minha banca de defesa final e pelas sugestões dadas para a versão definitiva da dissertação.

Ao professor Alcebíades Costa Filho por ter aceitado participar em minha banca de defesa final, pelas excelentes contribuições não apenas para a dissertação, mas também ao longo de toda minha trajetória acadêmica na Universidade Estadual do Piauí (UESPI) na qual tive a oportunidade e feli-

cidade de ser seu aluno.

Às minhas amigas, Amanda Gomes Lages, Daianny Karoline Ribeiro Moura, Ana Karoline de Freitas Nery, Camila de Macêdo Nogueira e Martins Oliveira, Jéssika Maria Lima e Alessandra Lima dos Santos pelo carinho, apoio e compreensão ao longo destes últimos anos. Obrigado por entenderem minhas ausências e pelas inúmeras palavras de incentivo. Obrigado também pelos incentivos oferecidos a mim ao longo destes últimos anos, essenciais para a realização da seleção do mestrado e doutorado.

Ao professor e agora amigo Fábio Leonardo Castelo Branco Brito, por me fazer perceber a História a partir de novos olhares, muitos dos quais completamente desconhecidos para mim. Agradeço também pela amizade e pelo apoio na realização desta escrita, sempre preocupado e disposto a ajudar.

À minha família, em especial minha tia, Maria do Socorro Baptista Barbosa pelo incentivo contínuo a minha formação acadêmica, bem como a realização da seleção do mestrado e doutorado.

Ao Ricardo Nogueira Albino Neto e Pedro Wenderson pelo companheirismo, momentos de alegrias, muitas risadas e auxílio nos mais diversos momentos, seja eles relacionados à vida acadêmica ou não.

A todos os professores do Programa de Pós-Graduação em História do Brasil da Universidade Federal do Piauí que fizeram parte de minha trajetória no programa, em especial à professora Elizângela Barbosa Cardoso, pelas sugestões e incentivos oferecidos ao longo da disciplina de Seminário de Linha I no segundo semestre de 2017 e ao professor Johny Santana de Araújo pelo apoio e incentivo, bem como pela frase de efeito repetida muitas vezes mentalmente e oralmente, “vai dar certo”, e deu mesmo.

À Universidade Federal do Piauí e ao Programa de Pós-

-Graduação em História do Brasil (PPGHB), por ter me acolhido e me dado estas oportunidades únicas de crescimento pessoal e profissional no mestrado e doutorado.

À Hemeroteca Digital da Fundação Biblioteca Nacional e Arquivo Público do Estado do Piauí pela disponibilização dos periódicos e documentos utilizados neste livro, tendo sido fundamentais para concretização da pesquisa.

Ao Blog “Estudos em História Social” da UESPI – Parnaíba pela digitalização dos Almanques da Parnaíba utilizados nesta pesquisa.

À Núbia Araújo Sena pela organização e geoprocessamento dos mapas constantes no livro.

Por fim, à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela concessão de bolsa durante todo o período de realização do mestrado e também no doutorado, que contribuiu significativamente para a concretização da pesquisa que ora se materializa enquanto livro através desta publicação.

Muito Obrigado!

INTRODUÇÃO

Ao longe, ao fim da tarde, na linha que corta o horizonte, o som da água na foz do Igaráu confunde-se com as ondas arrebatando-se na beira-mar, com o som do motor a vapor, fruto da modernização¹ que começava a tomar forma e ampliar sua influência na costa piauiense. O som da água sendo cortada pela madeira presente na embarcação, cada vez mais agitado pela proximidade com o mar, marca a chegada à pacata vila de Amarração, podendo ser vista agora sua Igreja, isolada, sem luz, sem fiéis e sem padre. Na distância é possível observar as folhagens dos coqueirais nos quais o pescador descansa sob a sombra enquanto aproveita a brisa do mar. Logo anoitece e com a chegada do luar reúnem-se as pessoas e os velhos práticos² ensinam os rapazes a dançar, ensaiam assim

1. A partir da perspectiva de Berman (1986), modernização corresponde aos processos sociais que mantêm na experiência da modernidade um espaço de contradições e mudanças contínuas, fazendo com que este permaneça numa condição quase que permanente de formação.

2. Profissional habilitado a desenvolver o Serviço de Praticagem que “é um conjunto de atividades profissionais de caráter técnico-especializado, realizadas com o propósito de garantir a segurança da navegação ao longo de trechos da costa, em barras, portos, canais, lagos, lagoas e rios do território nacional, onde ocorram particularidades locais ou regionais que dificultem a livre e segura movimentação das embarcações, em zonas de interesse para a Segurança Nacional ou para os Interesses Navais [...]” (BRASIL, 1986a). No

a chegança³, com o som da brisa, do rio e do mar ao fundo.

O trecho acima trata-se de uma representação de Amarração, vila situada no norte do Piauí, no início do século XX. No entanto, não me atrevo a dizer que a passagem acima se refere a uma narrativa fiel acerca desta. Trata-se da representação⁴ de um poema publicado em 04 de setembro de 1910 no jornal de tiragem semanal chamado “Semana”⁵. Embora a

Brasil, a fiscalização, regulamentação, coordenação e controle, bem como a seleção para o exercício da profissão é realizada pelo Ministério da Marinha. Em Amarração, no início do século XX, os práticos, além de serem responsáveis pela segurança dos vapores que ali aportavam, também realizavam sondagens diárias da Barra de Amarração para acompanhar o movimento das marés, em virtude da baixa profundidade desta.

3. A Chegança ao longo dos séculos tomou diversos significados no Brasil, variando de região para região. Trata-se, comumente, de celebração a chegada de marinheiros à costa e a episódios náuticos vivenciados por estes relacionados a portugueses e mulçumanos. Conforme Santos (2014, p.12) a Chegança é uma dança de roda que “[...] desenvolvendo temas vinculados à vida do mar e às lutas contra os mouros, [...] revivem no território brasileiro antigas tradições ibéricas celebradas em romances de inspiração marítima [...]” sendo “[...] representações populares cujo enredo desenvolvido à base de declamações e sobretudo cantos, estes acompanhados de música e dança[...]”.

4. Entende-se representação a partir da perspectiva de Chartier (2002), na medida em que esta é socialmente construída e, muitas vezes, pode não representar o real, mas sim a perspectiva de alguém ou de um determinado grupo sobre algo ou sobre o Outro, ou seja, é uma perspectiva sobre a realidade, mas não o real. Trata-se de uma relação estabelecida entre o símbolo e o significado dado a este, não necessariamente de caráter estático. Ao longo do trabalho algumas representações foram elaboradas, tanto textuais como imagéticas, para colaborar com a construção da narrativa.

5. Na foz do Igarassú, á beira mar,
No meio de alvas dunas encravada,
Demora a triste villa sossegada
Como a terra do lucto e do pesar!
Vindo-se pelo rio ou pelo mar
Logo a Igreja destaca-se isolada,
De antiga construcção desalinhada
Sem padre, luz, fieis, nem mesmo altar.
Distante o coqueiral mostra a folhagem
Em cuja sombra o pescador descança.

Literatura⁶ e nenhum outro campo do conhecimento, dê conta de retratar necessariamente o real ela nos ajuda a imaginar a partir de suas representações as possibilidades do ocorrido, nos ajuda a perceber os pensamentos, desejos, medos e, no caso, em questão, um dos possíveis imaginários sobre a vila de Amarração no início do século passado.

Localizada no litoral piauiense a vila de Amarração⁷ ao longo dos séculos XIX e XX foi palco de diversos acontecimentos. Surgida no início do século XIX através da ocupação de pescadores logo foi incorporada pela província do Ceará a partir da atuação de padres da freguesia de Granja. Por conta de suas relações políticas e econômicas com Granja, o povoado de Amarração foi elevado a distrito pela referida província pela Lei nº 1.177, de 29 de agosto de 1865 e nove anos depois em vila pela Lei nº 1.596, de 05 de agosto de 1874. Somente em 1880 o Piauí reivindica a posse de Amarração através da lei geral nº 3.012 de 22 de outubro de 1880, cedendo à província do Ceará as vilas de Príncipe Imperial⁸ e Independência (PONTES, 2010).

Ao mesmo tempo em que Amarração foi uma zona de

Gosando calmamente a branda aragem.

A noite se reúne a vizinhança

E o velho Lino, lá da praticagem

Ensaia os rapazes da *chegança*.

(SAN-SONCI, 1910, p. 2).

6. Deve-se esclarecer que se utiliza aqui a perspectiva adotada por Pesavento (2005) sobre como o historiador deve entender a Literatura ao utilizá-la enquanto fonte em sua narrativa.

7. Segundo a Fundação CEPRO (1992, p. 255) “Em 1931, o Decreto nº 1.272 suspendeu a autonomia administrativa de Amarração, passando a jurisdição de Parnaíba, sendo restabelecida em 1938, pelo Decreto nº 197. Em 1935, teve seu nome modificado para Luís Correia, em homenagem a Luís de Moraes Correia, político da localidade. A instalação oficial do município ocorreu em 1º de janeiro de 1939”.

8. Atualmente refere-se à cidade de Crateús (CE).

litígio entre o Piauí e o Ceará, também foi o espaço⁹ no qual alguns setores das camadas piauienses no final do século XIX e no decorrer do século XX depositaram seus sonhos, projetos de “progresso” e desenvolvimento para a província e, depois, estado do Piauí, através da possibilidade da instalação da malha ferroviária, bem como a construção do porto de Amarração, considerado a melhor opção de porto marítimo para o Piauí na época.

É preciso lembrar que a segunda metade do século XIX até a primeira metade do século XX marca no Piauí a instalação de um projeto econômico, iniciado com a transferência da capital de Oeiras para Teresina, que visava a inserção do Piauí no mercado externo. Essa inclusão da economia piauiense em uma proposta internacional estava vinculada a um projeto nacional que seguia a mesma linha e acreditava-se que a resposta para a entrada do Piauí no mercado internacional só seria possível a partir do desenvolvimento das vias fluviais, principalmente com o rio Parnaíba, sendo a grande artéria fluvial a conectar a economia da província, e também da obtenção de um porto¹⁰ marítimo que possibilitasse o escoamento da produção¹¹. Amarração insere-se, então, nesse contexto.

9. Entende-se espaço neste trabalho considerando-o enquanto produto da ação humana a partir das relações existentes entre os objetos naturais e artificiais, sendo indissociável, solidário e ao mesmo tempo contraditório (SANTOS, 1999).

10. Existia em Amarração uma estrutura em forma de trapiche que servia de ancoragem para as embarcações que ali passavam. Ao longo do trabalho mais informações serão apresentadas sobre este espaço.

11. Segundo Queiroz (1998), Santana (2001) e Rego (2010) essa produção era principalmente relacionada ao gado bovino que vinha do interior para o litoral e outros produtos oriundos da atividade agrícola e do extrativismo vegetal, como a cera de carnaúba, borracha da maniçoba, algodão, coco babaçu, dentre outros. Para uma maior compreensão sobre o contexto econômico piauiense da segunda metade do século XIX e primeira metade do século XX ver os autores citados.

Esta percepção sobre Amarração está marcada nos diversos jornais¹² produzidos no final do século XIX e início do século XX, tanto em Parnaíba, vizinha de Amarração, como na capital do Piauí, Teresina. Está presente também nas mensagens dos governadores do estado para a câmara legislativa.

Nas palavras de João Vieira Pinto¹³, amarroçonense¹⁴ que vivenciou o início do século XX, ao escrever para a “Semana” em 1910, a ferrovia seria aquela capaz de trazer o progresso e esta ainda não havia chegado ao Piauí. Além disso, a Barra de Amarração, e, por conseguinte, seu porto marítimo¹⁵, seria o único capaz de atender as demandas do comércio parnaibano, bem como de todo o Piauí.

No entanto, evidencia-se que a cidade está além de suas manifestações políticas e econômicas. Ela só é capaz de existir graças ao ser humano e é este que a molda a partir de suas necessidades, desejos e vontades. Para além dos desejos de progresso e modernização para o Piauí contidos e evocados sobre Amarração através dos jornais impressos há também o registro de novas sociabilidades que surgem em virtude da experiência da modernidade¹⁶ e do processo de modernização

12. A Imprensa (1880 – 1889), A Época (1878 – 1889), A Reforma (1887 – 1888), A Phalange (1889), Estado do Piauí (1890), Nortista (1901 – 1912), Semana (1910 – 1912), Diário do Piauí (1911), O Apóstolo (1908 – 1912), Chapada do Corisco (1918), A Imprensa (1925 – 1930).

13. Colaborador do periódico a “Semana” e político do Partido Republicano Conservador de Amarração. (SEMANA, 1911).

14. Gentílico relativo aos nascidos em Amarração registrados segundo o periódico a “Semana”.

15. Para maiores detalhes sobre a história do Porto de Amarração/Luís Correia ver Mendes (2009).

16. De acordo com Berman (1986), a modernidade pode ser dividida em três períodos históricos: do início do século XVI até o fim do século XVIII, no qual as pessoas estão começando a experimentar a vida moderna e a experiência do ser moderno, sem, contudo, compreender exatamente o que significa isso; do final do século XVIII até o final do século XIX, marcado pelas grandes ondas revolucionárias, tem-se o sentimento de viver em uma

daquele espaço.

A chegada de vapores no porto de Amarração, muito mais do que um simples meio de transporte de carga e passageiros, torna-se sinônimo de festas, garantindo a presença de diversas

era de transformações tanto a nível político-social como pessoal e, de maneira similar, ainda existe o sentimento e a percepção do que significa viver em um mundo que ainda não é essencialmente moderno. Esse sentimento de viver em dois mundos diferentes e dicotômicos dá gestação as ideias de modernismo e modernização; o terceiro período tem início no século XX no qual o mundo todo é englobado pelo processo de modernização ao tempo que o modernismo, enquanto um novo tipo de cultura, produz significativa influência na arte e no imaginário social. A modernidade refere-se, então, ao conjunto de experiências compartilhada no tempo e espaço por um indivíduo e pelos outros. O ser moderno aqui denota vivenciar em um espaço dicotômico, o qual ao mesmo tempo pode trazer alegrias, poder, crescimento, inovações, transformações das coisas ao redor, mas também pode levar ao fim ou a destruição de tudo que o indivíduo sabe, conhece, tem e é. A modernidade, dessa maneira, pode ser vista enquanto um fator de unificação da humanidade, anulando as diferenças, como religiões, fronteiras, nacionalidades, mas ao mesmo tempo ela provoca a desunião. É uma unidade conflituosa que insere a todos em um espaço de contradições e constantes mudanças. Além disso, muitos aspectos influenciam e marcam a experiência da modernidade: inovações tecnológicas, a produção de novos espaços em função destas; novas formas de poder, bem como transformações nos modos de viver; explosões demográficas; crescimento urbano; surgimento dos sistemas de comunicação em massa que garantem uma integração cada vez maior entre os indivíduos e sociedades; Estados Nacionais que detêm mais poder; movimentos de massa melhor organizados; um mercado internacional capitalista mais influente e flutuante. Deve-se ter em mente ainda que essa expansão da experiência moderna a nível global acompanha uma fragmentação das pessoas que passam a vivenciar esse “ser moderno”, na medida que estas experiências serão diferentes, com cada pessoa se utilizando de uma linguagem e codificações próprias. A modernidade, assim, termina seguindo por múltiplos caminhos, perdendo sua capacidade de garantir e dar sentido a vida das pessoas. No século XIX, esta pode ser caracterizada por alguns aspectos que, de certa forma, indicarão o ritmo no qual essa experiência encontra-se permitindo assim identificá-la. Aspectos como as paisagens modificadas por essa nova experiência moderna, ferrovias, fábricas, engenhos a vapor, zonas industriais, crescente urbanização, novos meios de comunicação, como telégrafo, telefone, movimentos sociais que se colocam contrários a essa modernização imposta de cima para baixo e um mercado internacional cada vez mais integrado. Os modernistas dessa época se sentem acuados, da mesma forma que são fascinados por essa experiência.

pessoas de Amarração ou de Parnaíba no intuito de festejar a chegada de passageiros distintos que por ali passavam. Além disso, com a chegada da linha férrea em 1922¹⁷ facilita-se o transporte até Amarração e tem-se um aumento dos registros de viajantes que desejavam nada mais e nada menos do que banhar nas águas do mar. Desta forma, a praia de Atalaia¹⁸ a partir dos anos de 1920 perde sua monotonia e passa a receber banhistas (NOTÍCIAS de Parnahyba, A Imprensa, 1925).

Percebe-se, então, que não podemos entender a cidade enquanto um espaço singular, mas sim plural. Não apenas isso, mas também não é possível entendê-la apenas como um espaço físico, mas também como um espaço projetado, desejado, podendo-se afirmar que não existe uma cidade, mas sim várias cidades. A cidade torna-se, nesse contexto, a cidade-de-sejo, conforme nos lembra Calvino (1990)¹⁹ e ela se molda e se transforma a cada nova aspiração ensejada sobre si.

E é acerca dessas cidades que se pretende discorrer. Nesse sentido, para a produção deste livro questionou-se: como a experiência da modernidade influenciou Amarração? Quais os projetos e desejos gerados por ela? Quais os conflitos e tensões decorrentes desta experiência? Quais as práticas que surgem com a influência da modernidade sobre este espaço? Para tanto partimos da compreensão de que a cidade²⁰ não é um

17. De acordo com Vieira (2010) o primeiro trecho ferroviário da Estrada de Ferro Central do Piauí de Amarração a Bom Princípio foi inaugurado no dia 01 de maio de 1922.

18. Segundo Ferreira (1975) o nome Atalaia está relacionado a ficar de guarda, vigia ou sentinela. Também significa ponto alto de onde se vigia.

19. Trabalha-se aqui com as diversas formas que a Cidade pode assumir a partir da obra de Calvino (1990), relacionadas a memória, aos desejos, aos símbolos, dentre outras, ou seja, cidades multifacetadas.

20. É preciso ressaltar também que outros apontamentos teóricos nos ajudarão a pensar as diferentes formas de se olhar a cidade, como Pesavento (2002), entendendo a cidade não como algo dado, mas sim como um objeto de análise, reflexão e questionamento, podendo haver diversas maneiras de

som uníssonos, mas plural e que, embora muitas das aspirações para Amarração não tenham se concretizado terminaram moldando-a e nela se refletindo.

Dessa forma, o objetivo desta obra consistiu em compreender como a experiência da modernidade influenciou a vila de Amarração no final do século XIX e início do século XX, particularmente dos anos de 1880 a 1930. O recorte temporal estabelecido foi escolhido porque marca a retomada de Amarração pelo Piauí, ao tempo que delineia as mudanças provenientes neste espaço a partir da experiência da modernidade, em decorrência dos vapores e da construção da ferrovia em 1922. O recorte estendeu-se até a década de 1930 com a finalidade de perceber a influência que estes aspectos tiveram em Amarração e no cotidiano de sua população.

Além disso, objetivamos ainda compreender o cotidiano da vila de Amarração a partir de sua reinserção no território²¹ do Piauí, analisar as tensões e transformações que surgiram em Amarração decorrentes da experiência da modernidade, refletir sobre o que era ser moderno em Amarração no recorte temporal estabelecido a partir das práticas sociais, bem como questões específicas que modificaram ou configuraram-se enquanto parte do dia a dia dos habitantes da localidade, como problemas identitários, celeumas em função da chegada de

refletir sobre esta, tais como as metáforas expressas através do urbano e as representações construídas sobre a cidade. Neste trabalho também trabalhamos com a Cidade a partir de suas representações, refletindo sobre as interpretações produzidas acerca de Amarração a partir da produção escrita do recorte estabelecido e como o moderno e o tradicional tomam forma nessas representações. Além disso, Bresciani (1982), também nos possibilitou a refletir sobre a cidade enquanto múltipla, um espaço que agrega em si distintas camadas sociais e como a modernização à medida que vai incidindo sobre esta cidade provoca transformações, mas também tensões, que vão marcando e delineando uma escrita sobre a Cidade.

21. Trata-se de um espaço no qual evidencia-se a dimensão política das relações de poder nele constituídas (SOUSA, 2013).

doenças pelo porto e de condições naturais a exemplo da seca, além da possibilidade de acidentes aéreos e com veículos.

Por conseguinte faz-se necessário explicitar que a escolha desta temática se fez em decorrência das relações afetivas existentes entre o pesquisador e o litoral do Piauí, haja visto ser oriundo deste espaço, além de ter vivenciado inúmeras experiências nas praias de Luís Correia, ouvindo histórias sobre sua ocupação, sobre a época dos vapores, sobre a estrada de ferro e os trens, despertando assim, não só a curiosidade, mas a vontade de compreender como estes elementos se relacionaram à vida da antiga vila de Amarração.

Para a construção desta obra a metodologia empregada constou de pesquisa bibliográfica, utilizando autores que discutissem, principalmente, o contexto histórico do recorte temporal trabalhado a nível de Piauí, além daqueles que trazem o aporte conceitual que serviu de sustentação teórica no que se refere, principalmente, a modernidade, modernização e cotidiano. No que se refere à modernidade e modernização utilizamos os pensamentos, principalmente, de Berman (1986), entendendo a primeira como um conjunto de experiências compartilhadas pelas pessoas e sociedades ao viverem em um espaço dicotômico que ao mesmo tempo que gera fascínio em função das transformações e inovações também fomenta o medos e angústias frente ao desconhecido, ao novo; e entende o segundo enquanto processos sociais que dão origem a espaço de contradições e conflitos na medida em que viver essa experiência da modernidade significa envolver-se em um redemoinho de transformações geradas por novos conhecimentos, novas descobertas, dentre inúmeros outros que redefinem a forma do ser humano se relacionar consigo, com os outros e com seu espaço.

Com relação ao cotidiano buscou-se a perspectiva de Cer-teau (2014) empregando o conceito de cotidiano para tentar

compreender, minimamente, a partir das informações adquiridas nas fontes pesquisadas, como era viver em Amarração no final do século XIX e início do século XX, apontando depois como a experiência da modernidade gera um novo cotidiano com novas sociabilidades, conflitos e tensões nesse espaço, tratando ainda sobre as novas “maneiras de fazer” presentes em alguns aspectos deste, recorrendo sobre como os habitantes de Amarração através de suas práticas sociais ressignificavam ou reapropriavam o espaço cultural e social nos quais encontravam-se inseridos, especificamente os chapéus de coco e os banhos de mar.

Além disso, a pesquisa hemerográfica²² foi procedimento fundamental para o desenvolvimento dos capítulos através da análise das informações obtidas em periódicos publicados dos anos de 1880 a 1940, dentre eles: “A Imprensa” de 1880 a 1888 publicado semanalmente em Teresina; “A Época” de 1878 a 1884 publicado semanalmente em Teresina, “A Reforma” publicado em 1887 e 1888 em Teresina, “A Phalange” publicado em 1889 em Teresina, “Estado do Piauí” de 1890 publicado três vezes por semana em Teresina, “A Legalidade” publicado em Teresina em 1892, “Nortista” publicado semanalmente em Parnaíba em 1901, “Semana” publicado semanalmente em 1910 e 1911 em Parnaíba, “Diário do Piauí” entre 1911 e 1913 publicado em Teresina de segunda a sábado, “O Apóstolo” publicado em Teresina em 1911 e 1912, “Chapada do Corisco” publicado em 1918 em Teresina, “A Imprensa” de 1925 a 1928 com tiragem as terças, quintas e sábados em Teresina.

Também se procedeu com análise documental do “Alma-

22. Reconhecemos o cuidado necessário para se trabalhar com a imprensa enquanto fonte histórica, na medida em que esta, em cada época e local, mantém relações com grupos políticos e econômicos, representando, assim, determinados interesses em cada sociedade, sendo estes, geralmente, os dos grupos sociais dominantes (LUCA, 2014).

naque da Parnaíba” de 1926 a 1939 publicado na época em Parnaíba, além de mensagens dos governadores do estado do Piauí encaminhados para a câmara legislativa entre os anos de 1890 e 1925²³, bem como a coleção de leis do Império do Brasil de 1880, especialmente o Decreto 3.012 de 22 de outubro de 1880 que trata da definição dos limites entre o Piauí e o Ceará.

Este livro está estruturado em 3 (três) capítulos, sendo que o primeiro se organiza em 3 (três) seções, no qual a primeira seção discorreu sobre o litígio existente entre Piauí e Ceará até 1880 envolvendo a vila de Amarração; a segunda tratou acerca do cotidiano da vila em tela na medida em que esta é reincorporada ao território piauiense; e a terceira o foco passou a ser a questão sanitária da vila e a influência da modernidade nestes aspectos.

O segundo capítulo se apresenta também em 3 (três) seções, no qual estas trataram respectivamente a respeito das transformações e tensões que surgem em Amarração a partir da experiência da modernidade no final do século XIX e primeiras décadas do século XX, os novos tipos de festejos e sociabilidades decorrentes do processo de modernização da vila, e o surgimento de novas paisagens mediante as transformações em função da experiência da modernidade.

O terceiro capítulo, por sua vez, tem por estrutura 4 (quatro) seções. Na primeira analisou-se as práticas cotidianas em Amarração que vinculavam-se a uma percepção de ser moderno no recorte temporal adotado; na segunda interessou-se pelos problemas relacionados a conflitos identitários decorrentes da reincorporação do território ao Piauí; na

23. Trabalhou-se especificamente com estas mensagens por trazerem alguns aspectos referentes ao cotidiano de Amarração, como a questão da saúde, educação e segurança pública. As outras mensagens consultadas de 1890 a 1930 limitavam-se a discorrer sobre a importância do porto e a necessidade de instalação da malha ferroviária, além dos trabalhos que estavam sendo realizados para concretização destes elementos.

terceira abordou-se sobre os conflitos e celeumas provocados pela seca na localidade, especificamente a de 1888/1889; e na quarta e última seção discorreu-se sobre as prováveis querelas que existiram em Amarração/Luís Correia nos anos 1930 com a chegada do automóvel e a presença do hidroavião.

Então, já não se ouve mais o apito do trem, nem o som do motor dos diversos vapores que aportaram em Amarração. O que fica são as reminiscências destes elementos que marcaram o imaginário dos piauienses e que terminaram por moldar a relação do ser humano com o seu espaço, seja através da criação de novas sociabilidades ou velhos maquinários esquecidos e enferrujados num caminho de pedras e de ferro que deveriam trazer um futuro promissor para a filha do sol do Equador. E é sobre estas reminiscências que nos debruçamos e convidamos à leitura a partir desta obra.

CAPÍTULO 1

O COTIDIANO AMARRAÇONENSE NO FINAL DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX

Uma de nossas histórias começa no ano de 1900, a partir das lembranças do jornalista, político e escritor maranhense Humberto de Campos (1886-1934) que viveu durante sua adolescência nas paragens do litoral piauiense entre Parnaíba, praia de Pedra do Sal e Luís Correia (em sua época Amarração). A narrativa, no entanto, não é literal à memória do escritor, tendo sido elaborada a luz de nossa interpretação para introduzir este capítulo, mas mantendo o conteúdo do texto original.

No dia 18 de maio de 1900, um pequeno rebocador movido a lenha sai do porto de Parnaíba rumo ao porto de Amarração. Este pequeno rebocador trazia consigo várias barcas e em uma delas estava um menino de 13 anos, deixando a cidade onde vivera nos últimos 7 anos para ir estudar em São Luís.

Por volta da meia-noite aportavam em Amarração e agora deveria aguardar pela chegada do vapor que o levaria ao Maranhão. Ao desembarcar, seu cunhado tratou de acompanhar o menino pelos trapiches e ali mesmo estendeu lonas para que todos pudessem dormir.

Logo todos que estavam em trânsito e aguardavam a próxima embarcação para São Luís puseram-se a dormir. Tomaram a lona enquanto lençol ignorando o odor da maresia nela impregnado e rapidamente trataram de se embrulhar. A noite era longa, a viagem cansativa, e o *Continente* da Companhia Maranhense só estaria em Amarração pela manhã.

Em pouco tempo tudo que se escutava era o distante barulho das ondas, a brisa que vinha do oceano e o ronco de dezenas de embarcações que estavam dormindo. O menino de 13 anos, no entanto, não conseguia dormir, muitas coisas lhe tiravam o sono, dentre elas: a vontade de ser o primeiro a ver o navio que o levaria para longe, a saudade de sua casa e também de sua mãe e uma ansiedade de uma nova vida rodeada por desconhecidos.

Ao amanhecer, no crepúsculo matutino, o menino logo viu as luzes que o levariam para longe daquele lugar. Pouco tempo depois, as 8 horas da manhã, o *Continente* finalmente adentrava na Barra de Amarração, ancorando no porto, levantando âncora no final da tarde e levando consigo rumo ao vasto oceano o pequeno menino de 13 anos (CAMPOS, 2009).

Retrocedamos agora duas décadas, o ano é 1880, a data que marca a lei que garante a província do Piauí a vila¹ de Amarração em troca de Príncipe Imperial e Independência. No Senado, antes do projeto de lei ser aprovado e a troca efetivada, dois senhores de barba e terno digladiavam-se sobre a pauta, eram eles: João Lustosa da Cunha Paranaguá², senador

1. “Povoação de categoria superior à de aldeia ou arraial e inferior à de cidade” (FERREIRA, 1975. p. 1473).

2. 2º Visconde e Marquês de Paranaguá, João Lustosa da Cunha Paranaguá (1821-1912), foi deputado e senador com expressiva participação política no Piauí entre 1850 e 1889 (CASTRO, 2015).

pela província do Piauí, e Domingos José Nogueira Jaguaribe³, senador pela província do Ceará.

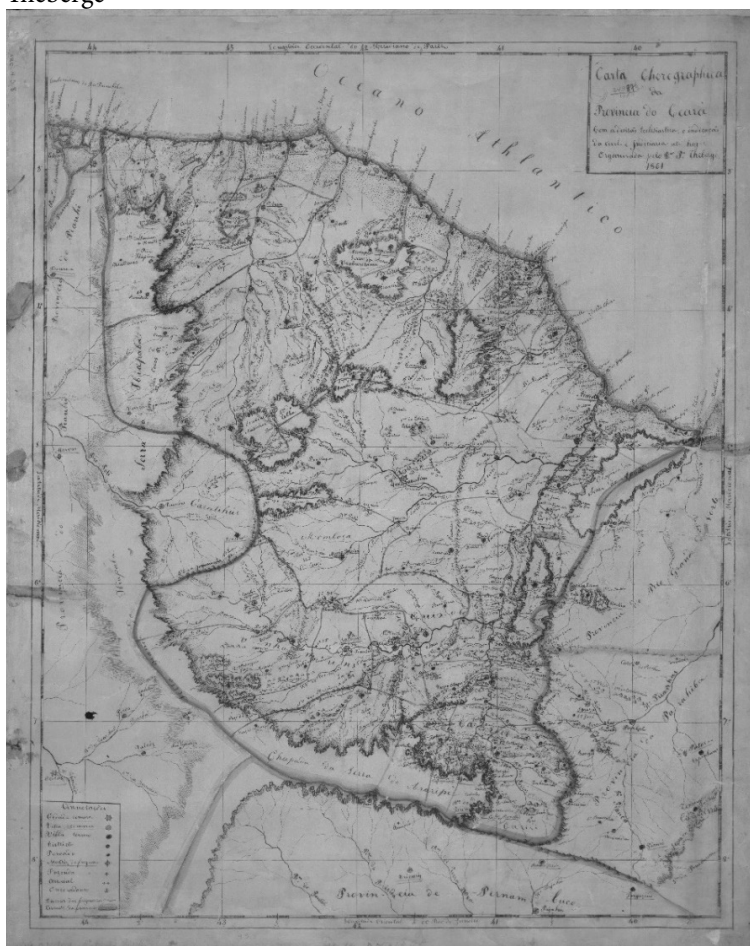
A discussão pautava-se, naquele momento, sobre a necessidade ou não da província do Piauí de reaver o território referente a Amarração em detrimento a província do Ceará. Amarração aqui é colocada enquanto uma saída para os produtos piauienses, necessária para o progresso do comércio e das indústrias piauienses.

Paranaguá enfatiza, durante sua fala, que a troca sugerida não traria prejuízo para a província do Ceará que, muito provavelmente, só teria a ganhar, considerando que estaria abrindo mão de 37 quilômetros de faixa litorânea e ganhando uma extensão territorial de 200 quilômetros com o vale do Crateús, além da criação de gado ali presente. Para facilitar a visualização geográfica do contexto do qual trata o senador Paranaguá apresenta-se a figura 1.

A partir da figura 1 pode-se observar, então a localização geográfica de Amarração na província do Ceará em 1861, bem como do Vale do Crateús ainda na província do Piauí, sendo que a esquerda do mapa a linha amarelada demarca o limite do Ceará com o Piauí. Considerando a forma como foi elaborado a representação cartográfica em seu tempo e a escala desta, para melhor se compreender a inserção de Amarração na província do Ceará e do Vale do Crateús na província do Piauí fez-se recortes ampliados deste mapa apresentados nas figuras 2 e 3.

3. Domingos José Nogueira Jaguaribe (1820-1890), político cearense, foi deputado provincial, deputado geral e senador pelo Ceará no período compreendido entre 1850 e 1889 (BRASIL, 2018).

Figura 1 – Carta chorographica da Província do Ceará com divisão eclesiastica e indicação da civil judiciária até hoje (1861) de Pedro Théberge⁴



Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira, 2018.

4. Médico francês nascido em 1811 e falecido em 1864 vítima do cólera na província do Ceará na qual desenvolveu estudos literários e científicos, entre eles o levantamento da Carta Corográfica da referida província em 1861 (REVISTA DA ACADEMIA CEARENSE DE LETRAS, 1898).

presentes nas edições de 10 de julho, 7 de agosto, 14 de agosto, 21 de agosto e 30 de agosto de 1880 de “A Imprensa”.

Assim, as lembranças de Humberto de Campos e o registro do embate político protagonizado no Senado Imperial por João Lustosa da Cunha Paranaguá e Domingos José Nogueira Jaguaribe são histórias de vida completamente diferentes separadas pelo tempo e pelo espaço, mas ambas versam e são atravessadas pelo mesmo aspecto em comum: uma Amarração que começava a ser marcada pela influência da modernidade.

Dessa forma, Amarração se torna o vínculo estabelecido entre ambas as narrativas na medida em que ela foi o palco de diferentes histórias e acontecimentos nas décadas que seguiram a sua retomada pela província do Piauí até os anos 1930, quando se torna a atual cidade de Luís Correia.

Propomo-nos, então, a versar sobre algumas dessas narrativas, tendo em vista que a História é um quadro inacabado e que, mesmo com os pequenos fragmentos e vestígios encontrados do passado, jamais conseguiremos completar esse quadro na íntegra⁵.

Além disso, para pensar como a experiência da Modernidade influenciou Amarração é necessário compreender como esse Moderno provocou transformações nas vidas das pessoas, como estas reagiram a este Moderno e como passaram a conviver no seu cotidiano com essas mudanças. Trata-se também de tentar entender, mesmo que minimamente, as diferentes maneiras utilizadas pela população para ressignificar essa experiência moderna. Sendo assim, primeiramente,

5. Sobre essa questão Certeau (2014) alerta para o cuidado ao trabalhar com os fatos históricos visto que estes não são verificáveis e sim apenas falsificáveis através do crivo crítico do pesquisador. A História seria então um quadro sempre em construção a partir de uma multiplicidade de pesquisadores travestidos de historiadores.

faz-se necessário ponderar sobre a própria influência desta no que tange a questão do litígio entre o Piauí e o Ceará.

1.1 EMBATES PELA VILA DE AMARRAÇÃO NO LITORAL DO PIAUÍ (1880 – 1884): O LITÍGIO ENTRE O PIAUÍ E O CEARÁ⁶

A compreensão desta situação requer uma breve exposição do processo de ocupação do espaço no qual hoje se assenta o litoral do Piauí, considerando, principalmente, os aspectos socioeconômicos. Essa discussão se faz necessária em função do espaço litorâneo do Piauí ser problemático e gerador de conflitos desde os primeiros apontamentos sobre sua ocupação.

Os primeiros relatos que temos do litoral piauiense datam do século XVI, a partir do naufrágio de uma embarcação portuguesa na qual se encontrava Nicolau de Resende. Nunes (2007a) afirma que, por volta do ano de 1571, Nicolau de Resende havia se perdido na região⁷ e relata a existência de comércio clandestino entre embarcações e os índios Tremembés, senhores do litoral na época.

De acordo com Nunes (2007a, p. 77) “[...] os Tremembés aí estavam desde os primeiros contatos do europeu [...]” e as relações estabelecidas com este último ocorriam em virtude da relevância do espaço geográfico para a conquista e devassamento do território. Era um espaço estratégico para o comércio e para a conexão entre a capitania do Maranhão e o resto

6. O conteúdo desta seção foi originalmente publicado como artigo na Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, tendo sido atualizado para esta obra.

7. De acordo com Gomes (2000, p. 51), a região trata-se de uma “[...] realidade concreta, física, ela existe como um quadro de referência para a população que aí vive”. Nesta obra, refere-se à delimitação geográfica dos locais, especificamente o litoral do Piauí.

da América Portuguesa. Para isso era necessário o contato com os Tremembés. “Sem a paz com os Tremembés, senhores do litoral entre os fortins do Maranhão e Ceará, impossível seria estabelecer ligações normais com o Brasil, porque a comunicação marítima, em certas épocas do ano, era quase impraticável [...]” (NUNES, 2007a, p. 68).

Em decorrência disso, o transcorrer do século XVII levou a diferentes relações entre o colonizador e os Tremembés, ora estabelecendo relações amistosas, ora hostis, terminando, por fim, na necessidade da conquista do Parnaíba a partir de alegações de interesses e necessidades econômicas (NUNES, 2007a).

Dessa forma, os anos que atravessaram o século XVI e XVII marcam os problemas que os portugueses tiveram para conquistar o território. No entanto, é preciso lembrar que a resistência dos Tremembés ao domínio português durou bastante e que por certo tempo os portugueses tiveram que aceitar a “Província dos Taramembes de Guerra” (BORGES, 2006), bem como estabelecer relações amistosas com tais indígenas, visto que não tinham a capacidade bélica para sua conquista. Sobre isso Borges (2006, p. 114-115) diz o seguinte:

Contudo, não foi fácil pegá-los “dos pés pra cabeça”. Eles resistiram bastante. Os portugueses tiveram que aceitar a “Província dos Taramembes de Guerra” por um bom tempo. Vários conflitos ocorreram entre esses povos da costa e os portugueses, episódios sangrentos, como o acontecido em 1679, quando a tropa de Vidal Maciel Parente, tomando vingança a uns naufragos mortos pelos tremembés em suas praias, quase acabou com uma tribo inteira da barra do rio Parnaíba, sem respeitar mulheres, velhos ou crianças [...] Foram selados e quebrados acordos de paz. Mas até fins do século XVII os tremembés ainda não haviam perdido sua autonomia, como fica claro na carta régia de 1687, que aconselha ao governador do Maranhão manter

“[...] bom tratamento com os Índios Taramambezes [...]”: sem dúvidas, quando os portugueses não tinham condições de um enfrentamento total com os indígenas, o melhor era mantê-los em relações pacíficas.

Sendo assim, até fins do século XVII o espaço do que viria a ser o litoral do Piauí ainda não havia sido apossado pelos europeus. É com a chegada do século XVIII e o surgimento da Capitania de São José do Piauí que este espaço é definitivamente conquistado pelos invasores.

Deve-se apontar que a proposta de Borges (2006) em parte refere-se a uma desconstrução de uma historiografia piauiense que aponta o indígena sempre como o conquistado ou vítima da história, tendo como desfecho final de sua história seu extermínio. A autora aponta que os Tremembés não foram exterminados, encontraram táticas para sobreviver e resistir a dominação dos brancos e assim eles

[...] não entraram com as mãos nuas no mundo do branco. Apesar de normalmente se salientar que adotaram a igreja, os santos e o deus branco; que se sujeitaram às suas leis, à sua tecnologia, à sua língua, os fragmentos de seu mundo estavam em suas próprias mãos: vestígios da língua, o ritual do torém, o mocororó, modos de pescar, de comer, ou seja, de viver, carregados de tradições, sobreviveram à hecatombe promovida pela colonização [...] (BORGES, 2006, p. 131).

Ao contrário do que diz a historiografia indígena piauiense até o início dos anos 2000⁸ nossos índios não foram exter-

8. Segundo Baptista (2017), a historiografia indígena piauiense pode ser dividida em três momentos: o primeiro indo dos anos 1950 a 1980, no qual o indígena é referido enquanto tendo uma cultura inferior à do branco, dando ênfase ao genocídio; os anos 1990 a 2000 corresponde ao segundo momento sendo que neste a cultura recebe o mesmo valor da cultura do conquistador, contudo, os trabalhos realizados continuam a focar na questão do genocídio e etnocídio, como se a história dos povos originários se resumisse a isso; já a partir dos anos 2000 através do “reaparecimento” de grupos indígenas no

minados, buscaram meios para resistir a dominação e sobreviver frente às sucessivas tentativas de dominação do invasor.

Na formação do espaço litorâneo piauiense, os estudos que tratam da constituição do território que hoje correspondem ao município de Luís Correia percorrem um caminho de conflitos. Se antes as disputas pelo espaço eram realizadas entre os Tremembés e os brancos, visando a posse da terra, ao longo do século XIX, estas foram travadas entre a província do Piauí e do Ceará.

Importa indicar primeiramente que o surgimento de Parnaíba, fato relevante para a construção da história do norte piauiense, tanto no sentido político como nos sentidos econômico e geográfico, ocorreu no século XVIII, no ano de 1761. “Logo após a fundação da vila, já era o porto visitado anualmente por mais de dez embarcações que comprovam carnes e couros de doze a treze mil bois que se carneavam em suas oficinas” (NUNES, 2007a, p. 154).

Segundo Nunes (2007a), Parnaíba logo adquiriu grande relevância econômica para a capitania do Piauí e, posteriormente, para a defesa do território de Portugal a despeito do conflito entre este último e a França no começo do século XIX.

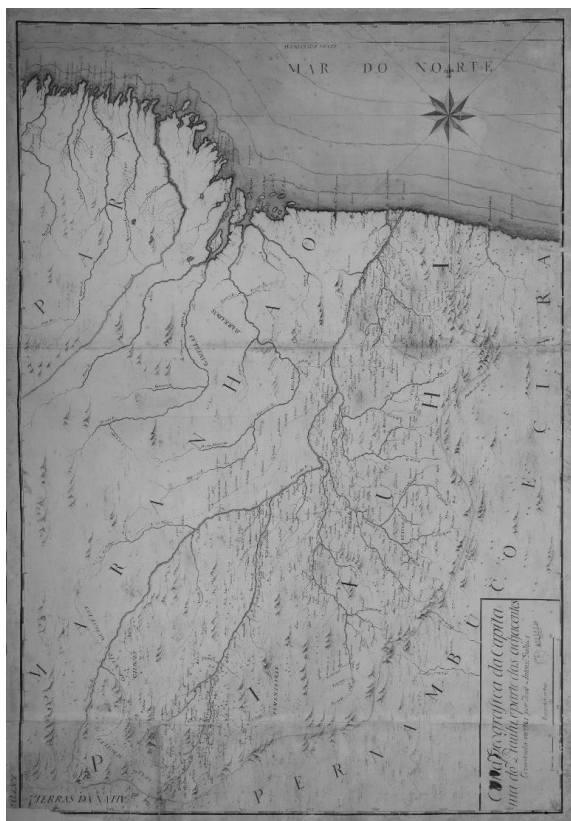
Nesse contexto conturbado do início do século XIX “[...] data de 1820 o povoamento do território de Amarração, [parte do] atual Município de Luís Correia, quando pescadores ali se instalaram [...]” (IBGE, 1984, p. 2). Com relação a estes pescadores, Baptista (1986) utiliza-se do mapa de Henrique Antonio Galúcio (Galluzzi)⁹ produzido em 1760 para registrar o

Piauí e também de revisionismo historiográfico, outros aspectos sobre a história e cultura destes começam a serem estudados, configurando o terceiro momento. O autor reforça ainda que as perspectivas não são excludentes, portanto, mesmo com o novo revisionismo historiográfico muitos autores ainda discutem a questão indígena no Piauí a partir de seu total extermínio.

9. Aparecem várias grafias do nome Galluzzi em diferentes referências, adotando-se para esta obra “Henrique Antonio Galúcio”.

pertencimento do território de Amarração ao Piauí, apresentado na figura 4 e na figura 5 um recorte ampliado do trecho que corresponde a este território. Em sua análise, Amarração, além da ocupação feita pelos pescadores que transitavam no litoral, também foi ocupada, posteriormente, pelos padres da Freguesia de Granja do Ceará. Segundo Baptista (1986), o Ceará utilizou-se do pretexto de proteger os moradores dos portugueses para anexar este local a seu território.

Figura 4 – Mappa Geografico da Capitania do Piauihy – Galúcio, 1760¹⁰.



Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira, 2018.

10. O mapa foi gerado a partir da solicitação do governo do Estado do Grão-Pará e Maranhão visando a identificação dos núcleos de povoamento e dos espaços ocupados pelas ordens dos jesuítas e carmelitas em função da demarcação das fronteiras do Norte da América Portuguesa a partir do tratado de Madri, por uma comissão de especialistas da qual fez parte Henrique Antonio Galúcio, engenheiro militar ajudante mantuano (Mântua, Itália). Publicou-se primeiramente em 1759 o *Mappa Geral do Bispado do Pará* e no ano seguinte, em 1760, o *Mappa Geografico da Capitania do Piauihy*, considerada a primeira carta geográfica do Piauí, com o registro de capelas, lugares, freguesias e vilas, bem como as diversas fazendas de gado existentes na época (NOGUEIRA, 2002; ASSIS; CINTRA, 2016).

Figura 5 – Localização da Barra do Igarauçu e Barra do Timonha¹¹ em 1761 na Capitania do Piauí



Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira, 2018.

Na figura 5 apresenta-se uma ampliação do mapa de Henrique Antonio Galúcio indicando a partir da seta vermelha à esquerda a localização da entrada do rio Igarauçu, Barra de Amarração, e a seta vermelha à direita a entrada do rio Timonha. Por sua vez, a linha vermelha à direita, demarca a divisa da Capitania do Piauí com a do Ceará.

Cabe ressaltar que, ainda no século XIX, existe um mapa sem autoria datado de 1826 que traz a localização das desem-

11. O espaço que no século XIX corresponde a vila de Amarração encontra-se localizado no mapa de Galúcio de 1760 entre as Barras do rio Igarauçu e do rio Timonha destacados pelas setas. Observa-se no mapa também a linha vermelha do lado direito indicando a Serra da Ibiapaba como divisor entre a Capitania do Piauí e a Capitania de Pernambuco e Ceará.

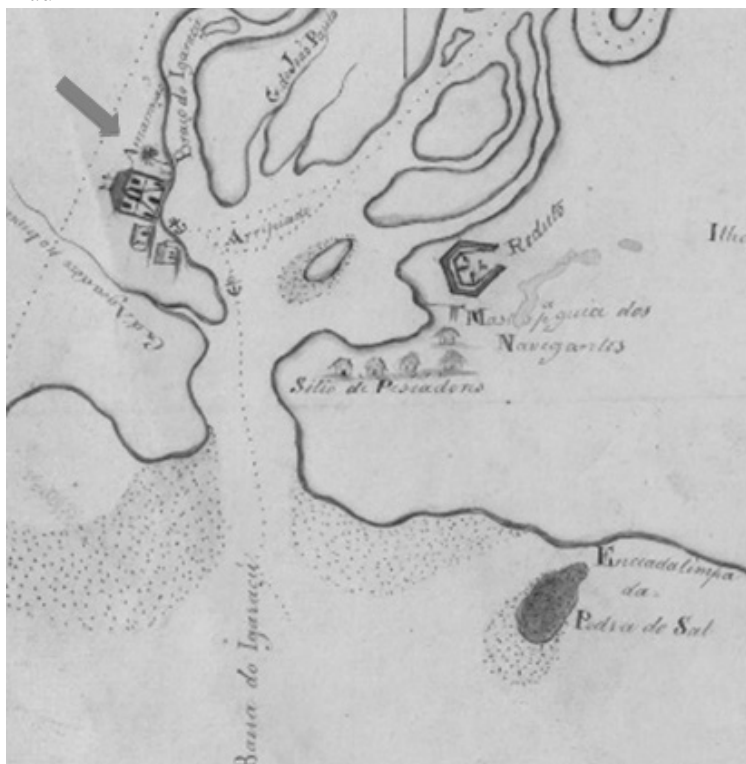
bocaduras do rio Parnaíba, das barras da província do Piauí até a barra de Tutóia no Maranhão, registrando também a presença de várias localidades, dentre elas a recém-criada Amarração, ainda pertencente a província do Piauí. A figura 6 traz o mapa em questão e a figura 7 um recorte ampliado para permitir melhor visualização de Amarração no referido produto cartográfico.

Figura 6 – Planta que mostra as fozes do rio Parnahiba e barras da provincia do Piauihy até a barra da Tutoia, da provincia do Maranhão suas communicações por garapés e as habitaçoens colocadas nos lugares que o autor vio – 1826



Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira, 2018.

Figura 7 – Identificação de Amarração¹² em 1826 na Província do Piauí



Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira, 2018.

Observa-se na figura 7 a indicação da seta vermelha de Amarração e do braço do rio Igarapé ainda pertencente a província do Piauí, tendo em vista que a linha rosa demarca esta província. Ainda sobre o povoamento e ocupação do território de Amarração, Pontes (2010) nos diz o seguinte:

12. A construção presente no mapa de 1826 refere-se, provavelmente, ao Reduto de Amarração edificado em função da defesa do território alguns anos antes, na época da Independência, pelo Piauí e Ceará, tendo um forte no mesmo lugar, visando a proteção da Barra de mesmo nome. Nos anos que se seguiram os Redutos existentes no Piauí foram demolidos ou não resistiram a ação do tempo (COSTA, 1974).

O povoado de Amarração foi uma estratégia de ocupação territorial que partiu da Igreja, por meio da ação dos padres, em 1823, que ampliou sua freguesia com a realização de batizados e casamentos, passando a exercer influência direta sobre seus habitantes. Como desdobramentos políticos e econômicos, fundados na relação comercial do povoado com a cidade de Granja, a Assembléia Provincial do Ceará elevou o povoado à categoria de distrito (Lei nº 1.177, de 29 de agosto de 1865). Após nove anos, o distrito foi transformado em Vila (Lei nº 1.596, de 5 de agosto de 1874), sendo instalada somente em 23 de julho de 1879 pelo presidente da Câmara Municipal de Granja, de cujo território havia sido desmembrado. Contudo, em 1880, a província do Piauí reivindicava a sua posse e seu território foi então anexado ao desta província, mediante a lei geral nº 3.012 de 22 de outubro de 1880, na ocasião de anexação das Vilas de Crateús e Independência ao Estado do Ceará.

Assim, ao final do século XIX e início do século XX após a anexação definitiva de Amarração à Província do Piauí, a vila teve autonomia política até 1931 quando por força do Decreto Estadual nº1279 é elevada a distrito do município de Parnaíba. Quatro anos depois em homenagem a Luís de Moraes Correia¹³, teve seu nome alterado para Luís Correia através da Lei Estadual nº 6 de 04 de setembro de 1935, voltando a ser autônoma politicamente quando foi elevada a município pelo Decreto-lei Estadual nº107 em 26 de julho de 1938 (ANDRADE; SANTANA, 1986).

Dessa forma, data de 1880 (BRASIL, 1880) a lei que trans-

13. Nasceu em 1881 em Amarração e faleceu em Fortaleza em 1934. Foi bacharel em Direito, magistrado, professor, jornalista, dramaturgo, político, tendo sido no Piauí chefe de polícia e promotor público em Parnaíba. No Ceará foi juiz federal e professor catedrático da faculdade de Direito do Ceará. Foi membro da Academia Piauiense de Letras, tendo escrito sobre sociologia, filosofia, literatura e jurisprudência, publicando entre outros, o livro “O Porto de Amarração” (GONÇALVES, 1997).

fere efetivamente a vila de Amarração para o Piauí em troca de Príncipe Imperial e Independência cedidos ao Ceará. Nesse contexto, pensar em Amarração no final do período oitocentista implica em considerar as disputas litigiosas naquele espaço e de que forma elas estão vinculadas a uma ideia de progresso pelo governo provincial do Piauí¹⁴.

A questão litigiosa, no entanto, nos serve como ponto de partida para iniciar a discussão de como a experiência da modernidade se reflete no litoral do Piauí. Para além do projeto de lei que garantiu a troca dos territórios entre a província do Piauí e Ceará é interessante apontar as calorosas discussões geradas no Senado em função dessa necessidade posta pelo governo provincial do Piauí de desenvolvimento e progresso, de se modernizar.

Em julho de 1880, três meses antes da publicação do Decreto nº 3.012, o periódico “A Imprensa”¹⁵ publicou uma série de edições que traziam as transcrições dos embates protagonizados pelos representantes do Piauí e do Ceará no Senado¹⁶, no qual o cerne dos debates é justamente a relevância de

14. Segundo Rego (2010), três aspectos foram considerados essenciais no século XIX para o desenvolvimento e progresso da província do Piauí, estes sendo o desenvolvimento da navegação a vapor pelo rio Parnaíba, a construção do Porto de Amarração e da Estrada de Ferro Central do Piauí, esta última efetivada em 1922.

15. Periódico vinculado ao Partido Liberal e órgão oficial de imprensa da província durante o período que este esteve no poder. Existiu até 1889, quando da Proclamação da República renomeou-se para “Atualidade”, posteriormente fundindo-se com “Fiat Lux”, dando origem à “Democracia” (PINHEIRO FILHO, 1997).

16. Os debates ocorridos no senado protagonizados pelo senador João Lustosa da Cunha Paranaguá e Domingos José Nogueira Jaguaribe datam de 18 de junho de 1880 por ocasião do discurso do primeiro em aparte pedido à fala do senador maranhense, Barão de Cotegipe. O periódico “A Imprensa” traz as transcrições em partes ao longo de várias edições durante os meses de julho e agosto de 1880. Costa (1974) também registra essa disputa territorial no parlamento, dando ênfase, no entanto, na defesa calorosa de Jaguaribe e não comentando sobre Paranaguá. Também registra que em 12 de janeiro de

Amarração para a província do Piauí.

Buscando fundamentar sua argumentação, bem como apontar os motivos pelos quais o senador cearense, consequentemente a província do Ceará, deve aceitar a troca, o senador piauiense, João Lustosa da Cunha Paranaguá, inicia sua fala assinalando que o interesse na permuta dos territórios já existia por parte do Ceará desde 1827 quando os próprios deputados cearenses tinham considerado de “interesse público” o desmembramento para o Piauí da faixa territorial correspondente a Amarração. Na edição de “A Imprensa”¹⁷ do dia 10 de julho de 1880 tem-se o seguinte:

[...] Consideramos muito a proposito e de utilidade publica e boa administração que da provincia do Ceará se desmembre para a do Piauhhy todo o território e litoral que ficar para oeste por uma linha divisoria que se deve tirar da tromba da serra da Ibiapaba á barra do rio Timonha, incorporando-se ao termo e freguezia da Parnahyba: que do Piauhhy se desmembre para o Ceará o sertão de Cratiús, que fica da cordilheira da Serra Grande para léste, incorporando-se ao termo e freguezia da villa de S. João do Principe, emquanto não se crear villa e freguezia na povoação de Piranhas, como convém (LIMITES entre Ceará e Piauhhy (Conclusão), A Imprensa, 1880, p. 3).

O trecho em destaque trata de uma transcrição feita por Paranaguá de um documento que traz justamente a conclusão à qual os deputados da província do Ceará haviam chegado há 50 anos e que se torna um dos argumentos utilizados pelo senador piauiense para justificar a troca sugerida naquele momento pelo Piauí ao Ceará.

1881 o vice-presidente da província da época, Dr. Francisco de Sousa Martins, toma posse efetivamente do território da Amarração.

17. As citações diretas transcritas das fontes originais mantêm a grafia utilizada na época, portanto, não foram submetidas a revisão ortográfica em vigor.

A intenção, então, do senador piauiense, pautava-se na ideia de fragilizar a argumentação desenvolvida por Jaguaribe de que a província do Ceará nada tinha a ganhar com a permuta ou que não tinha interesse nesta ao apontar que já em 1827 os políticos cearenses, consequentemente a província do Ceará, já consideravam pertinente e de “interesse público” a efetivação dessa troca.

Embora o senador piauiense não especifique qual era exatamente o documento apresentado, limitando-se a explicar que tratava-se de uma resposta dada depois dos esclarecimentos solicitados a uma comissão de estatística, é relevante apontar também que para além de um interesse que já havia existido no que se refere a troca dos territórios, há também a afirmação por parte do senador piauiense de que já neste documento de 1827 os políticos cearenses reconheciam que a divisa natural entre a província do Piauí e do Ceará seria a Serra Grande¹⁸ e o rio Timonha, colocando em situação complicada a questão litigiosa entre as duas províncias que se arrasta até a contemporaneidade. A questão do litígio, no entanto, não é serra deste trabalho, mas vale a evidência em função das discussões que gerou e continua gerando até a presente data.

O senador piauiense, então, dá continuidade a sua argumentação:

[...] Nesse mesmo documento, como se vê, a deputação cearense pedia a desmembração do valle do Cratiús para a sua provincia, comprehendendo o territorio que hoje fórma a comarca do Principe Imperial, composta dos dous termos – Principe Imperial e Independencia.

18. Denominação dada a *cuesta* (tipo de Planalto Sedimentar dessimétrico, com suave mergulho e finas camadas), da Ibiapaba, “[...] cujo ‘front’ está voltado para as depressões sertanejas cearenses e o reverso para o Piauí. Apresenta-se mais uniforme ao norte, onde é denominada genericamente de ‘Serra da Ibiapaba’ e ao sul, a partir do *canyon* ou boqueirão do rio Poti, é conhecida por ‘Serra Grande’” (LIMA, 1987, p. 67).

Isto que foi pretendido em 1827, para terminar semelhante controversia, achou sua consagração na camara actual pelo accordo a que poderam chegar as deputações do Ceará e Piauihy. [...]

Eu e meus honrados amigos, representantes do Piauihy, reconhecemos a dificuldade de nossa posição, porque tambem assumimos uma grande responsabilidade perante nossa provincia abrindo mão de um territorio tão extenso e importante, como é a comarca do Principe Imperial, recebendo em compensação um pequeno territorio, ainda pouco povoado, como é a freguesia de Amarração (LIMITES entre Ceará e Piauihy (Conclusão), A Imprensa, 1880, p. 3).

Faz-se necessário destacar ainda que ao mesmo tempo que Amarração é percebida pelo representante piauiense no Senado Imperial enquanto necessária para garantir o desenvolvimento e progresso da província, o senador também entende os problemas decorrentes da eventual permuta dos territórios, os quais seriam a extensão territorial a ser acrescentada a província do Piauí, segundo o senador, de apenas 37 quilômetros¹⁹, em troca do chamado vale do Crateús que possuía à época 200 quilômetros de extensão sobre 185 de largura, além de um número considerável de fazendas de gado que contribuiriam para a economia da província vizinha.

Dessa forma, já nas discussões para retomar Amarração, consequentemente a possibilidade de um porto marítimo para escoamento dos produtos da província, não era consenso de que a permuta teria o efeito desejado ou mesmo de que se tratava de algo consonante na província do Piauí. Além dos problemas apontados por Paranaguá o periódico “A Época”²⁰

19. Configurando-se enquanto a menor faixa litorânea de um estado brasileiro em 2022 a extensão linear do litoral piauiense corresponde a 66 quilômetros, com quatro municípios costeiros com as seguintes extensões de costa, no sentido Leste-Oeste: Cajueiro da Praia – 15 km, Luís Correia – 27 km, Parnaíba – 19 km, e Ilha Grande – 05 km (BAPTISTA, 1981; BAPTISTA, 2010).

20. Periódico semanário do Partido Conservador substituído pelo *Fiat Lux*

em sua edição de 1 de fevereiro de 1884, quatro anos após a efetivação da permuta, dizia o seguinte:

[...] Vem de molde lembrar-se aqui a permuta ou troca leonina e vergonhosa da extensa, populosa e fértil comarca do Príncipe Imperial, com duas boas villas e um eleitorado que sobe a duzentos, por uma insignificante villa da Amarração, sem terreno habitavel, cujo termo novissimo, apenas conta uma pequena população adventicia, encravada entre o mar, a serra do Timonha pelo lado do Ceará, mangaes, pantanos, restingas e areias para todas as partes, com 11 leguas de extensão ao máximo, sem largura alguma, e um eleitorado dez vezes menor ao daquella comarca cedida!

Foi um negocio ou *arranjo* de todo ponto prejudicial e attentatorio dos direitos mais palpitantes, e caros interesses do Piahy, que quasi de mãos beijadas e como que violentado, cedeu o famoso valle dos Crateús, a mais creadora, fertil, e – talvez – salubre zona de ambas as províncias (COLLABORAÇÃO, A Época, 1884, p. 2).

De maneira similar ao senador o periódico também aponta os problemas encontrados na troca efetivada a partir do Decreto nº 3.012 de 1880 dando a entender que o “desejo” ou “vontade” se retomar Amarração não era uma voz uníssona na sociedade piauiense e que existiam sim aqueles que criticavam ou que pelo menos consideraram problemático a forma como a recuperação do território fora realizada.

Além da pequena extensão territorial se comparada com o vale do Crateús, o periódico aponta o próprio relevo como problemático, dando a entender que ali não seria possível o desenvolvimento de edificações de maneira similar aos problemas relatados pelo senador piauiense ao se referir ao espa-

em 1889 a partir da Proclamação da República (PINHEIRO FILHO, 1997).

ção que compreende da barra do rio Igarauçu a Ilha Grande²¹, já no Delta²² do Parnaíba que justifica as feições descritas.

Para além disso deve-se ter em mente que as críticas estabelecidas pelo periódico “A Época” focam também na questão eleitoral, ou seja, nos eleitores perdidos com a troca realizada. Talvez a maior preocupação do periódico não fosse essencialmente a questão econômica, mas sim a política, tendo em vista os diversos episódios de disputas políticas nos anos que se seguem em Amarração entre o Partido Liberal e o Partido Conservador, relatadas em outras edições do mesmo periódico²³.

Em contrapartida ao suposto prejuízo sofrido pelo Piauí o senador piauiense, então, discorreu sobre as vantagens para a província do Ceará, conforme a edição de 7 de agosto de 1880 de “A Imprensa”:

[...] E, pois, o Ceará não sofre o menor prejuízo com a cessão desse pequeno território, que, como bem demonstrou o nobre senador pelo Maranhão, a justo título não lhe pertence. O Ceará tem a posse, é verdade, mas o direito não está de seu lado, nem

21. Pelas características apontadas no texto, refere-se a atual Ilha Grande de Santa Isabel, que abrange parte do município de Parnaíba incluindo a praia de Pedra do Sal e o município de Ilha Grande no extremo oeste insular, elevado a esta categoria através da Lei Estadual n.º 4.680/1994 de 26 de janeiro de 1994, desmembrado de Parnaíba, tendo sido instalado em 01 de janeiro de 1997 (REVISTA DO TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PIAUÍ, 1997).

22. Depósito aluvial em formato de leque ou que lembra a letra grega delta que se forma na foz de alguns rios ao desembocarem em um corpo maior como lagos, mares e oceanos, que surgem em função da incapacidade do meio receptor de remover a carga transportada pelo rio em sua totalidade (SUERTEGARAY, 2008).

23. Os periódicos “A Imprensa” e “A Época”, por serem os órgãos oficiais do Partido Liberal e do Partido Conservador respectivamente na província do Piauí, relataram no decorrer dos anos 1880 as diversas disputas políticas e ideológicas vivenciadas pelos correligionários destes partidos nesta província. Em Amarração estas desavenças políticas entre liberais e conservadores geraram alguns episódios que trataremos nos capítulos posteriores.

aquelle facto creou taes interesses que a conveniencia publica aconselhe a sua continuação por mais tempo.

Os habitantes do município do Príncipe Imperial e Independencia reclamaram, usando do direito de petição, a sua passagem para o Ceará, e não serei eu que me oponha a isso. Trata-se de uma comarca importante de minha provincia com a população de cerca de trinta mil almas, sete ou oito vezes maior do que aquella de que abre mão o Ceará, porquanto a população da freguezia da Amarração não excede de três mil e quatrocentas e tantas almas (TRANSCRIPÇÃO. Senado. Discurso pronunciado na sessão de 18 de junho de 1880, A Imprensa, 1880, p. 3).

Dessa forma, na perspectiva de Paranaguá, as transferências do território de Amarração para o Piauí e do vale do Crateús para o Ceará indubitavelmente trariam benefícios para a província cearense, enquanto Amarração para a província do Piauí só traria vantagens futuras, não justificando a oposição veemente realizada pelo senador cearense a este processo.

Para o senador piauiense, a troca sugerida corroborava com o sentimento dos habitantes locais do Crateús que, naquele momento, identificavam-se mais com o Ceará do que com o Piauí, talvez, por isso justificando a petição realizada por estes para se tornarem parte da província do Ceará, além, provavelmente, da proximidade da capital cearense em detrimento da piauiense²⁴. Da mesma maneira os habitantes da Amarração sentiam-se em relação a província do Piauí, desejando dela fazerem parte ao ponto de também terem realizado uma petição em forma de abaixo-assinado para fortalecer a permuta entre os territórios. Na edição de 30 de agosto de 1880 de “A Imprensa” ainda sobre o debate realizado entre os dois senadores, o senador Paranaguá atesta o seguinte:

24. A distância aproximada atualmente entre Crateús, antiga Príncipe Imperial, e Teresina é 304 km. E entre esta e Fortaleza 288 km. Com relação a Independência a distância para Teresina é em torno de 328 km e desta para Fortaleza 301 km.

[...] E, pois, as mesmas razões que nos levam a concordar com a vontade dos povos do valle do Cratiús, devem persuadir o nobre senador pelo Ceará a concordar com o desejo dos povos da Amarração, compostos na sua grande maioria de naturaes do Piauihy, e ficam distantes da cidade da Parnahyba somente tres leguas, que se navegam a vapor.

Esses povos pedem, como disse o illustre Sr. Dr. Fernando Moreira a sua annexação ao Piauihy, mostrando repugnar aos seus desejos e interesses o estado actual das cousas. Porventura nos oppomos ao desejo revelado pelos habitantes de Cratiús, que reclamam pertencer ao Ceará? Não; concordamos, porque aqui estamos para satisfazer a vontade discreta e legitima dos povos, em vez de contraia-la.

Pelo mesmo principio o nobre senador deveria attender as reiteradas manifestações dos habitantes da Amarração; isto não deveria repugnar-lhe de modo algum, como não lhe repugna que se attenda ao pedido feito pelos de Principe Imperial e Independencia.

Esses povos, as municipalidades incumbidas dos seus interesses peculiares representaram, assim como os da Amarração. As suas petições foram presentes á commissão respectiva da camara dos deputados em 1875. Na discussão, que então houve, essas petições offereceram thema para largo debate; e uma se acha transcripta nos *Annaes* da camara dos deputados, pag. 73, do mez de setembro de 1875. No discurso do Sr. Moraes Rego se acha a integra desse documento.

Temos alem disto a representação que ha poucos dias apresentei ao senado por parte da camara municipal. O nobre senador impugnou-a, dizendo que ella nada significava, porque o primeiro signatario pelo nome parecia-lhe ser de um pernambucano, o Sr. Mavignier; mas este senhor é piauihyense e hoje reside em Amarração, onde é bastante estimado, assim como são os Srs. Brandão, José Rodrigues e outros, que exercem legitima influencia alli, todos muito relacionados no Piauihy; porque aquella população é quasi toda vinda do Piauihy, deseja pertencer à sua

antiga provincia, á qual se acham ligados por vínculos de família e interesses commerciaes, civis e politicos.

Portanto, o projecto não faz mais do que consagrar uma legitima aspiração dos povos daquella localidade, de accordo com as mais preponderantes necessidades publicas á bem da prosperidade e da boa administração, tanto da justiça como do fisco. Nós aqui estamos para prover em casos semelhantes, removendo os embaraços que se oppõem, ás aspirações legitimadas d'aquellas localidades, decidindo esta antiquíssima questão, que hoje chegou ao ponto de ser resolvida, visto que os representes das duas provincias na outra camara concordam em deferir a vontade dos povos.

Só o nobre senador se mostra oposto: é singular! (TRANSCRIÇÃO. Senado. Discurso pronunciado na sessão de 18 de junho de 1880 (Conclusão), A Imprensa, 1880, p. 2-3).

Esta citação do discurso de Paranaguá atesta que tanto os habitantes de Amarração quanto do vale de Crateús expressavam vontade em que fosse concretizada a transferência dos territórios respectivamente para o Piauí e Ceará, face a relação que estes já desenvolviam com as provincias em termos economicos, sociais, culturais e politicos.

Deve-se apontar que na edição de “A Época” de 09 de junho de 1883²⁵ há também referência a um abaixo-assinado feito pelos moradores de Amarração para que o território fosse anexado ao Piauí, devido justamente aos pontos já aferidos pelo senador piauiense, ou seja, os laços de proximidade com a provincia do Piauí em detrimento a do Ceará. Embora não tenhamos tido acesso aos documentos citados, nem outras fontes referentes a estes, não seria impossível supor que a produção destas petições feitas pelos moradores de Amarração e do Vale do Crateús tenham sido sugeridas pelos politicos

25. Este documento será explorado de forma mais aprofundada na segunda seção do capítulo 3 desta obra quando trataremos sobre os conflitos identitários existentes na localidade em função da permuta territorial.

locais ou mesmo feitas por estes tendo em vista seus interesses e os das próprias províncias.

Além disso, o senador piauiense não entendia a resistência imposta pelo colega cearense em ainda permanecer com uma posição contrária mesmo diante das “vantagens” apresentadas por Paranaguá no aspecto econômico, além das aspirações dos habitantes das duas localidades, que por si só já seriam uma justificativa para se colocar em debate e em prática a permuta.

Deste modo, se ambos os senadores se colocavam enquanto defensores dos “interesses públicos”, de suas respectivas províncias, tendo em vista como interesse último o da nação, por que, então, o senador Jaguaribe continuava a se opor ao projeto da troca?

Na edição de 10 de julho de 1880 de “A Imprensa” temos a seguinte resposta do senador Jaguaribe quanto ao motivo que este se coloca contrário ao processo de anexação de Amarração ao Piauí e do vale do Crateús ao Ceará após reafirmação por parte de Paranaguá da aceitação da “deputação”²⁶ cearense em 1827 em realizar a troca. O senador Jaguaribe então expressou: “[...] O certo é que não passou. Não houve sêcca nesse tempo, nem o Ceará tinha decahido como actualmente.” (LIMITES entre Ceará e Piauíhy (Conclusão), A Imprensa, 1880, p. 3).

Dessa maneira, a recusa do senador Jaguaribe pauta-se no problema enfrentado naquele momento pela província do Ceará, também pela província do Piauí, assim como por outras províncias vizinhas, a Seca de 1877 a 1880²⁷. Essa situação

26. “Reunião de pessoas encarregadas de missão especial” (FERREIRA, 1975, p. 436).

27. Segundo Neves (2007), a seca de 1877 a 1880 atingiu diversas províncias do espaço que hoje corresponde a Região Nordeste do Brasil, com acentuadas migrações das pessoas para diferentes localidades procurando sobreviver às intempéries do fenômeno natural. Tentando resolver o problema, muitas

talvez tenha levado ao deslocamento de pessoas por toda a região atingida pela seca, os retirantes, em busca de melhores condições de vida, principalmente para localidades que supostamente teriam características hídricas e climáticas mais favoráveis, e assim fácil acesso a água como o litoral²⁸.

Tendo isso em vista, quiçá, o senador cearense pode ter se oposto à troca em função do acesso pela Amarração ao rio Igaráu, braço do rio Parnaíba, em sua foz no Oceano Atlântico com fluxo d'água perene durante todo o ano. Essa conjectura, no entanto, não é confirmada pela discussão realizada, visto que o senador cearense se limitou a dizer o já exposto, sem detalhar como que Amarração poderia contornar a situação da seca.

Por fim, o projeto foi aprovado, conforme dito anteriormente. Na edição de 23 de outubro de 1880 do periódico “A Imprensa”, este apresenta um breve resumo sobre o projeto, transcrevendo do Jornal do Commercio o seguinte:

Passou na camara dos deputados sem discussão alguma e com o accordo das deputações do Ceará e Piauhy um projecto desannexando a comarca de Principe-Imperial da provincia do Piauhy, para ficar pertencendo ao Ceará, e a freguezia da Amarração, da provincia do Ceará, para ficar pertencendo ao Piauhy. Este projecto consultava, na opinião de todos, os interesses das duas províncias.

No senado soffreu desabrida e violenta opposição do Sr. Jaguaribe, como é notório. Fóra do senado agitou-se a questão de

das províncias criaram “comissões de socorro” que recebiam verbas e suprimentos dos governos provinciais para auxiliar os retirantes em sua condição de miséria.

28. Essa conjectura se faz possível a partir da edição de “A Época” de 13 de abril de 1878, na qual o periódico aponta a situação caótica que se encontrava tanto a capital da província do Piauí, Teresina, como Parnaíba e Amarração, mesmo esta última no período ainda pertencendo ao Ceará. (O GOVERNO e os emigrantes, A Época, 1878, p. 4).

um modo também odioso á deputação cearense, e até houve um desembargador, ex deputado, que fez um requerimento ao Imperador pedindo o exercício da prerrogativa do *vêto* para que o projecto não se convertesse em lei.

Este incidente não se commenta.

O projecto fôra emendado no senado, e a intelligencia das emendas nenhuma contestação soffrera nem do Sr. senador Jaguaribe, nem dos outros pretensos advogados dos direitos cearenses fora do parlamento.

Voltando à camara o projecto emendado, suscitarão duvidas sobre sua interpretação os Srs. deputados Rodrigues Junior e Veriato de Medeiros, dizendo que as emendas do senado importavão grande perda de territorio cearense em favor da provincia do Piauhy.

Isso jamais passará pela cabeça de ninguém; mas foi tal a ce-leuma, tal o escarcéo e a poeira levantada pelos deputados dissidentes, que os outros deputados do Ceará (6) e os do Piauhy fizeram assignar pela grande maioria da camara uma declaração firmando e ratificando a verdadeira intelligencia da lei (LIMITES entre o Ceará e Piauhy (Do Jornal do Commercio), A Imprensa, 1880, p. 2).

Assim, a aprovação do Decreto não ocorreu livre de conflitos e tensões, pelo contrário, suscitou debates e preocupações por parte de alguns políticos cearenses, tendo como exemplo máximo o caso do senador Jaguaribe, bem como dos políticos piauienses, conforme explicitado a partir do periódico “A Época”, órgão oficial do Partido Conservador na província do Piauí.

Dessa forma, pensar a experiência da modernidade sobre Amarração perpassa a compreensão de como esta influenciou a organização do espaço amarroçonense, considerando que um dos passos para a modernização do Piauí seria a anexação definitiva de Amarração face as possibilidades econômicas levantadas durante o período discutido.

É interessante notar como o fascínio pela ideia do progresso, pela vontade de se modernizar, gera conflitos para além do espaço físico de Amarração, percebidos aqui a partir das discussões protagonizadas pelos senadores João Lustosa da Cunha Paranaguá e Domingos José Nogueira Jaguaribe.

1.2 A VILA DE AMARRAÇÃO E SEU COTIDIANO NO FINAL DO PERÍODO OITOCENTISTA E INÍCIO DO NOVECENTISTA

O ano era 1895, um menino de nove anos saía com sua família de Parnaíba para uma temporada de veraneio na praia. Às vezes trotando, às vezes a galope, com o sol a pino iluminando o caminho e o vento de Amarração em suas costas, assim iam rumando para Pedra do Sal onde passariam os próximos três meses.

Saíram de dia, mas só chegaram ao anoitecer e apenas horas depois os cargueiros com suas malas e bagagens para o período chegaram também. Naquele ano muitas famílias de Parnaíba seguiram esse caminho e o menino e sua família terminaram ficando provisoriamente em uma casa com buracos no teto de palha, de modo que foi preciso amarrar lençóis nestes para evitar que o vento continuasse a entrar.

Na mesma noite, antes de voltarem para casa e se colocarem a dormir, o menino, sua irmã e mãe foram passear na praia. Ao fundo o som do mar se debatendo nos rochedos da Pedra do Sal, o vento forte cortava os seus corpos e sua mãe se punha a cantar.

Na manhã seguinte mudavam-se para uma casa nova, com chão de barro batido, coberto por palha de carnaúba e mais próximo de uma praia melhor para a prática do banho, longe dos rochedos característicos da Pedra do Sal. Nesse es-

paço era possível notar alguns cavaletes completamente cobertos por palha e que as senhoras utilizavam para trocar de roupa para tomar banho.

Mesmo quando não pretendia banhar, às vezes por não ter vontade, às vezes em função dos ventos fortes que castigavam suas pernas com areia, o menino se punha a pescar diariamente em um lago de água doce próximo a casa alugada para a temporada, retornando alguns dias com pequenos carás.

Com isso chegamos ao fim dessa narrativa memorialística²⁹ e talvez com ela a surpresa de iniciar um texto que deveria tratar do cotidiano em Amarração com uma lembrança³⁰ sobre a temporada de veraneio em Pedra do Sal. Esse fragmento de memória de Humberto de Campos a partir de nossa reescrita de seu texto serve, no entanto, para dar início a nossa narrativa, refletindo sobre a complexidade de tratar do dia a dia.

Esta, por sua vez, decorre em função do quadro extremamente fragmentário das práticas cotidianas no sentido de que, muitas vezes, esse cotidiano, principalmente de uma “massa invisível” se perde nas areias do tempo, ao ponto de que quanto mais recuamos os séculos mais difícil se torna a composição

29. Compreendemos Memória aqui a partir da perspectiva de Halbwachs (2006) no sentido de que ela é uma reconstrução de algo que aconteceu a partir de experiências do sujeito no tempo o qual ele se encontra, ou seja, no tempo presente. Essa operação de reconstrução é possível a partir do diálogo estabelecido entre a memória individual e a memória coletiva, construída ou reconstruída em outro momento e que termina por resvalar na memória individual. Deste modo, a memória individual é agasalhada pela memória coletiva, trazendo em si a memória coletiva dos grupos nos quais o indivíduo encontra-se inserido.

30. Para pensar o que são lembranças utilizamos Ricouer (2007), principalmente buscando entender as diferenças entre Memória e Lembrança. A Memória deve ser vista no singular, como uma operação produzida pelo sujeito, enquanto as lembranças seriam aquilo que compõem esta Memória, por isso devem ser percebidas no plural. Dessa forma, a rememoração seria a tentativa de preencher as lacunas presentes nessa Memória a partir das Lembranças.

desse quadro que sempre estará incompleto.

Assim, a experiência da modernidade também vai influenciar o cotidiano, vai gerar novas sociabilidades, novos conflitos e tensões, moldando um novo espaço para as pessoas que agora passam a vivenciar essa experiência moderna. No entanto, a tentativa de compreensão dessas transformações resvala na necessidade de primeiramente conhecer minimamente Amarração no final do século XIX e início do século XX. Como era a vila de Amarração? Quantas pessoas ali viviam? Como passou a se organizar politicamente após a anexação ao Piauí, no que se refere aos aspectos eleitorais? Como era a educação? Como lidavam com a criminalidade? De que forma era tratada a saúde na vila? Enfim, como era o cotidiano em Amarração no período apontado?

“A *Amarração* é uma povoação de 30 casas de telhas e varias de palha, situada em um terreno arenoso que é em parte alagado pela maré. Dista 18 kilometros de Parnahyba, que lhe fica a O. S. O. e jaz em uma ponta formada pelo Rio Igarçu [...]” (PELO Piauihy, Nortista, 1901, p. 1). Eis uma das primeiras descrições que temos de Amarração feita por David Caldas³¹ em seu relatório em 1867 enquanto este explorava o Delta do Parnaíba para prover ao presidente da província com informações sobre o referido Delta.

Amarração no final do século XIX foi também descrita por Constantino de Moraes Corrêa³² em resposta ao questionário elaborado pelo Dr. Alfredo Moreira Pinto³³ do Rio de

31. Nascido em Barras em 1836, falecido em Teresina em 1872, foi poeta, político, historiador e professor, tendo assumido diversos cargos públicos ao longo de sua vida, além de ter contribuído com a história e geografia do Piauí (JOSÉ NETO, 1995).

32. Foi comerciante e político nascido no ano de 1872 e falecido em 1941 na cidade de Parnaíba, tendo sido intendente desta entre 1913 e 1914 (GONÇALVES, 1993).

33. Nascido no Rio de Janeiro em 21 de maio de 1847, foi bacharel em Direi-

Janeiro para inclusão em sua obra “Apontamentos para o Dicionário Geographico do Brazil” publicado em 1887³⁴, a partir dos seguintes aspectos: geográficos, sociais, econômicos, físicos, demográficos e históricos.

Com relação a descrição geográfica, social e demográfica, reporta que a vila da Amarração se localiza no litoral piauiense, sendo seu único porto marítimo, tipicamente arenoso coberto por dunas apresentando vales pantanosos e férteis em seu interior, situada na ponta do rio Igaráu. Além disso aponta que:

[...] A villa, cujo terreno é em parte alagado pela maré, possui, pouco mais ou menos, cem casas cobertas de telhas e outras tantas de palha, dispostas em arruamento pouco regular, não havendo um sobrado³⁵ sequer.

Tem uma Igreja matriz de sofrível apparencia construida em 1878 pelos emigrantes do Ceará, um Posto Fiscal da Alfandega da Parnahyba, dous trapiches para carga e descarga dos navios, 3 mangas para embarque de gado, cemiterio, duas cadeiras publicas de instrucção primaria, do primeiro gráo, frequentadas por cerca de 80 meninos de ambos os sexos.

Estima-se a população do município em 3 mil habitantes, sendo mil na villa. Como parochia eleitoral conta 60 eleitores (AMARRAÇÃO, A Reforma, 1888, p. 1).

Pouco tempo depois, no início do século XX, a vila recebe outra descrição a partir do estudo de Baptista (1920). Amar-

to, mas atuou como professor nas áreas de Geografia e História em diversas escolas, sendo o Dicionário Geográfico do Brasil sua principal obra. Faleceu em 26 de abril de 1903 (CORREIA FILHO, 1947).

34. Embora o dicionário tenha sido publicado em 1887 a informação que consta na edição de 7 de novembro de 1888 de *A Reforma* faz referência a uma carta de Alfredo Moreira Pinto a Câmara Municipal de Amarração datada de 06 de março de 1888. No repositório eletrônico do Senado Federal, no qual a obra está disponível, consta que a data de publicação desta foi entre 1887 e 1888, embora no livro esteja registrada a data de 1887 (AMARRAÇÃO, A Reforma, 1888).

35. Casa de dois ou mais pavimentos (FERREIRA, 1975).

ração é descrita como situada na foz do rio Igarauçu, um dos braços do Delta do Parnaíba, possuindo em 1920 aproximadamente 700 moradores, tendo como principal economia a fabricação do sal através das salinas, tanto para consumo interno como para exportação dos estados vizinhos. Com relação ao traçado não há uma descrição precisa limitando-se a apontar a existência de poucas ruas e estas com presença constante de areia em função do movimento das dunas. Além do sal, a pesca também é uma atividade econômica realizada pelos moradores, bem como uma pequena agricultura de subsistência para consumo interno e criação de gado em número reduzido. O aspecto mais interessante da descrição feita por este autor refere-se ao valor econômico dado a vila de Amarração. Sua descrição não se inicia com a história da vila, muito menos com o clima ou com a quantidade de pessoas que habitam naquele espaço.

O autor optou por iniciar sua narrativa afirmando “A villa de Amarração tem importância capital para os piauhenses. É o unico porto maritimo que possuimos. É recente sua fundação” (BAPTISTA, 1920, p. 154). A importância destinada a vila de Amarração vinculada a existência de seu porto é concomitante com o contexto econômico do início do século XX, o qual acreditava-se que a inserção no mercado externo promoveria o desenvolvimento e modernização do estado do Piauí. Evidencia-se nesta descrição a contradição referente ao número de habitantes na vila. Se em 1880 já se registravam aproximadamente 1000 pessoas na vila, como 40 anos depois, em 1920 há uma redução de 300? Nas fontes consultadas não foi possível identificar essa mudança demográfica em Amarração.

Voltando, então, à primeira descrição produzida é possível pensar de que maneira estava disposta a vila de Amarração o final do século XIX. Nota-se que nos quase dez anos

passados entre a disputa dos senadores Paranaguá e Jaguaribe no Senado a população não teve um aumento significativo, permanecendo na casa dos três mil habitantes.

Com relação a quantidade de eleitores os números não são confiáveis pois ao considerarmos a edição de 1 de fevereiro de 1884 do periódico “A Época” (COLLABORAÇÃO, A Época, 1884) ao criticar a permuta de Amarração por Príncipe Imperial e Independência há a afirmação de que o número de eleitores de Amarração era dez vezes menor que o de Príncipe Imperial naquele período, ou seja, apenas vinte. Contudo, três anos antes, no suplemento da edição de 8 de novembro de 1881, o periódico “A Imprensa” (VOTOS para deputados geraes, A Imprensa, 1881), com dados oficiais da província do Piauí registra para Amarração um total de trinta e três eleitores. Essa diferença pode estar relacionada aos embates políticos do período no sentido de minimizar a importância do eleitorado para justificar a crítica a permuta dos territórios.

Ainda no aspecto eleitoral, Amarração pertencia a Comarca³⁶ de Parnaíba enquanto termo³⁷ desta, estando subdividida em três distritos³⁸ especiais e vinte e um quarteirões³⁹ conforme a Portaria do governo provincial de 27 de janeiro de 1881, publicada na edição de 11 de março de 1881 no periódico “A Imprensa” da seguinte forma e representada na figura 8:

[...] Idem – Criando no termo da Amarração fôro cível e conselho de jurados, devendo a reunião do dito conselho verificar-se

36. “Circunscrição judiciária sob a jurisdição de um ou mais juízes de direito” (FERREIRA, 1975. p. 350).

37. “Nalguns estados brasileiros, subdivisão da comarca sob a jurisdição dum juiz ou dum pretor” (FERREIRA, 1975. p. 1380).

38. “Divisão administrativa de município ou cidade, compreendendo geralmente mais de um bairro” (FERREIRA, 1975, p. 486).

39. A partir da pesquisa realizada na legislação eleitoral de 1881, refere-se as repartições eleitorais dos distritos de um termo. Corresponde ao que hoje entendemos por seção eleitoral.

na referida villa.

Idem – Subdividindo em três districtos especiaes, o termo da Amarração, creando por acto d'esta data pela maneira seguinte:

COMARCA DA PARNAHYBA

Termo da Amarração

1º Distrito especial, comprehende os quarteirões de ns. 1 a 6, intitulados – Amarração.

2º Distrito especial, comprehende os quarteirões de ns. 7 a 14, intitulados – Jardim, Mutucas, Jabuty, Curral-velho, Bezerrro-morto, Timbauba, Bocca da Picada e Sobradinho.

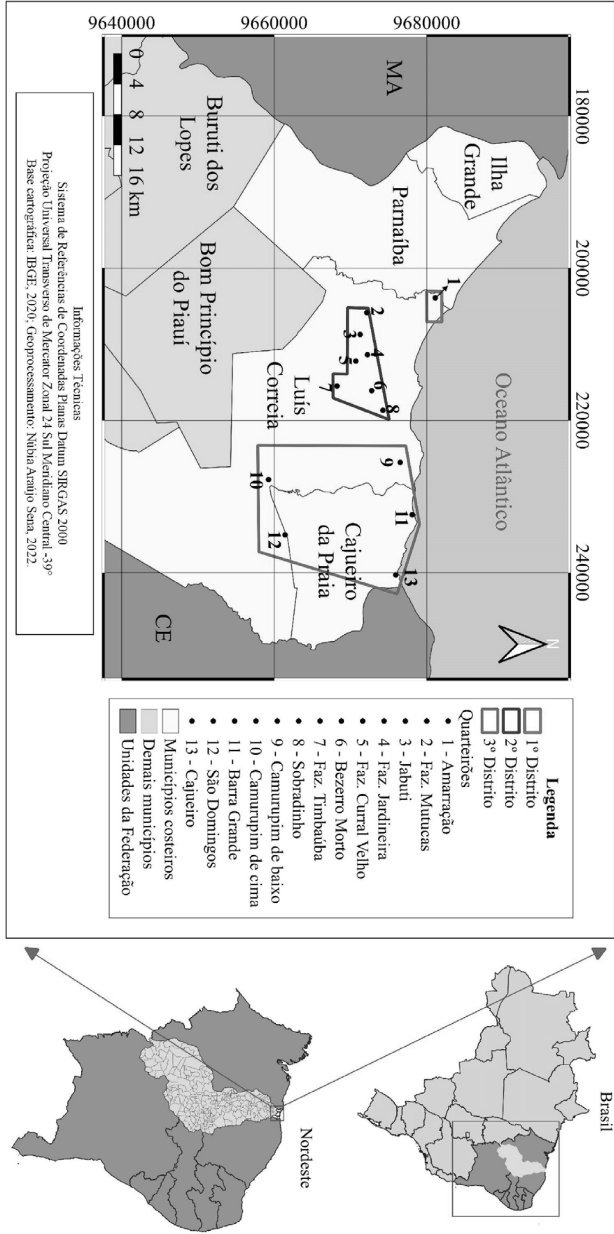
3º Distrito especial, comprehende os quarteirões de ns. 15 a 21, intitulados – Camurupim de baixo, Camurupim de cima, Barra-grande, Cajueiro, São Domingos, Flamengo e Riacho (PORTARIAS, A Imprensa, 1881, p. 6).

A figura 8, então, retrata a possível localização dos distritos e quarteirões de Amarração em 1881 a partir da base cartográfica do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), considerando que a toponímia de, praticamente, todos os quarteirões não se modificaram, supondo-se, assim, que se trata das mesmas localidades. Dentre os quarteirões no periódico somente três não puderam ser identificados, sendo eles: Bocca da Picada, Flamengo e Riacho que atualmente devem ter outra denominação.

Considerando, então, a figura 8 pode-se inferir que embora Amarração tivesse um número reduzido de eleitores em comparação a outros termos nesse momento, estes encontravam-se espalhados por uma grande extensão territorial⁴⁰ implicando no distanciamento entre os núcleos de povoação, a exemplo de Sobradinho, Barra Grande e Cajueiro da Praia, o que justificava a quantidade de quarteirões para possibilitar a realização e recolhimento dos votos dos eleitores registrados.

40. Atualmente Luís Correia possui área aproximada de 1072 km². Considerando que na época Amarração compreendia Luís Correia e Cajueiro da Praia a área territorial era ainda maior (AGUIAR; GOMES, 2004).

Figura 8 – Localização aproximada dos distritos especiais e quarteirões na vila de Amarração em 1881



Com relação a realização do escrutínio das eleições era utilizado o prédio da Igreja de Nossa Senhora da Conceição em Amarração conforme indica a edição de 20 de agosto de 1881 do periódico “A Imprensa” (EXPEDIENTE, A Imprensa, 1881).

Cabe ressaltar que segundo o Decreto Nº 3.029, de 9 de janeiro de 1881 que reformou a legislação eleitoral em seu Artigo 22 somente poderia ser eleitor “[...] todo cidadão brasileiro, nos termos dos arts. 6º, 91 e 92 da Constituição do Império, que tiver renda líquida annual não inferior a 200\$ por bens de raiz, industria, commercio ou emprego” (BRASIL, 1881, p. 213). Dessa forma, pode-se afirmar que dos três mil habitantes de Amarração apenas 1% (33 habitantes) em 1881 estaria apto a ser eleitor por terem uma renda anual superior ao exigido na legislação eleitoral vigente, ou seja, acima de 200 réis.

Deve-se evidenciar também que as eleições movimentavam o cotidiano de Amarração não apenas no final do século XIX, mas também no início do século XX em função das diferenças políticas que continuavam a existir no período ao ponto de ocorrerem situações inusitadas como relata o periódico “O Apóstolo”⁴¹ em suas edições de 11 de novembro de 1911 e 14 de abril de 1912 através de vários telegramas encaminhados para sua redação a saber:

Amarração, 14 – Governistas estão falsificando actas eleitoraes temendo pujança nosso partido tudo provaremos com protestos eleitoraes. Reina grande animação Dr. Nestor Veras fará hoje meeting sobre pleito amanhã: victoria aqui francamente nossa. Manoel Araujo, Filemon, Bittencourt.

[...]

Amarração, 15 – Escrivão aqui nega-se fornecer nossos títulos

41. Criado em 19 de maio de 1908, era o jornal de propriedade da Diocese de Teresina, fazendo campanha política para a União Popular, partido apoiado naquele momento pelo Clero (PINHEIRO FILHO, 1997).

eleitores mandado chefe politico Joaquim Serra. Supplente Juiz Federal parcial nega-se receber nosso protesto. São dez e meia horas, casas secções eleitoraes continuam fechadas, governistas fazem eleição casa Joaquim Serra.

Gabriel Baracho de Carvalho, Francisco Alves Dourado (AMARRAÇÃO, O Apóstolo, 1911, p. 2-3).

Amarração, 7 – Dr. Coriolano, Ribeiro 259 votos. Miguel, Borges 11 votos; deixaram votar muitos amigos por ter escrivão negado títulos mandado Joaquim Serra. – Filemon, Bittencourt (AMARRAÇÃO, O Apóstolo, 1912, p. 1).

Embora tenhamos que ter em mente que as denúncias realizadas podem não condizer com o acontecido, muitas vezes extrapolando a situação, principalmente por se tratar de disputas políticas, o destaque fica porque tratava-se de algo que fugia ao comum no dia a dia e isso terminava por influenciar no cotidiano. Mesmo que não envolvesse diretamente todos os habitantes da vila, mas, muito provavelmente se tornaria um tópico de conversa para outras pessoas. Por conta da ausência de fontes não é possível afirmar veementemente que as querelas políticas afetavam indiretamente as pessoas não envolvidas, mas é sim uma possibilidade, principalmente ao considerarmos a movimentação na vila com a chegada de políticos “importantes”, como nas festas as quais estes eram recebidos no porto de Amarração e que trataremos nos tópicos seguintes.

As disputas políticas nesta época afetavam também o cotidiano escolar da vila, visto que em determinada ocasião políticos do Partido Liberal necessitando ampliar as assinaturas em um documento de protesto contra as ações de um correligionário do Partido Conservador, notadamente, Elizeu de Sousa Martins, interromperam as aulas em uma escola na Amarração para que alunos assinassem o referido documento.

Segue o trecho que trata da situação na edição de 8 de novembro de 1884 do periódico “A Época”:

Para acompanhar a *moda* e talvez mesmo em observancia ás ordens emanadas da capital, quis o partido liberal desta villa lavrar tambem o seu protesto contra as justas aspirações do dr. Elyzeu de Sousa Martins, protesto que corre publicado no numero 836 do jornal <Imprensa>.

Apoiada a ideia e depois de escripto e assignado esse documento que fielmente traduz o servilismo com que são acatados ainda os mais leves acenos do *grão-senhor* do Piauí, lembrou-se o *Chico Severiano* que, não obstante estarem já assignados todos os *chimangos*⁴², sem discrepancia de um só, todavia erão ainda poucos para firmarem esse acto de excommunhão ao dr. Elizeu; e então, com o louvavel fim de sanar essa falta recorreo elle a um engenhoso expediente: mandou buscar toda a meninada das aulas que existem aqui e fêl-a concorrer com o seo contingente de assignaturas para essa *formidavel* obra de reacção contra um correligionario seu!

É por esta maneira pois que vê se lá figurarem tres filhinhos do astuto chefe – Constantino Napoleão de Moraes Correia, Jonnas Nathaniel de Moraes Correia, Francisco Severiano de Moraes Correia Netto, dois do collector Idalino – Alipio Fausto Moreira, Elpidio Fausto Moreira –, dois afilhados e protegidos do velho capitão do porto – José Pantaleão Correia e Angelo Estevão Correia & &!

A vista disso, formem os políticos sensatos o juizo que quizerem de um partido que procura incutir no espirito fraco das crianças ideias corruptoras da moral, que nós, por nossa parte, continuaremos a considerar indecentes taes manejos e até mesmo perigosos, porque <quem se deita com crianças não pode acordar enchuto.>.

42. “Epíteto dado aos liberais moderados pelos conversadores, e que tinha, a principio, caráter depreciativo. Depois de 1842 os liberais dividiam-se em ximangos e luzias. Ximango se opunha-se a *cascudo* (conservador).” (FERREIRA, 1975. p. 1494). Chimango é outra grafia do termo ximango.

No entanto, si esse meio de angmentar o partido liberal tiver sido praticado nos demais logares onde houve protestos, pode sem receio o sr. dr. Elizeu apresentar-se de ferula em punho que porá em debandada toda essa chusma de *microscopicos prótes-tantes* (OS PANTALEÕES da Amarração, A Época, 1884, p. 3).

A oposição às propostas de Elizeu Martins⁴³, segundo o periódico, suscitaram na época nos políticos do Partido Liberal a necessidade de interromper as aulas em Amarração, buscando demonstrar força política, mas também quantitativo arregimentando as crianças para que assinassem o documento.

A partir do disposto outro aspecto relevante pode ser destacado acerca do ensino em Amarração. Se considerarmos a descrição de Constantino Moraes Corrêa apenas três anos após esse evento existia somente duas escolas de instrução primária ou primeiro grau na vila com um número reduzido de alunos, basicamente oitenta alunos, sem especificar a quantidade exata de meninos e meninas.

Observando-se que os estudantes citados na nota são filhos de cidadãos proeminentes da sociedade local, pode-se sugerir que a educação na vila naquele período atendia, principalmente, os filhos das elites⁴⁴. Além de sugerir também que talvez apenas uma pequena parcela da população tinha acesso a esse ensino levando em conta que, se a população de

43. Nasceu em Jerumenha em 1842 e faleceu no Rio de Janeiro em 1894. Bacharel em Direito, foi também magistrado e político, participou da Assembleia Constituinte enquanto senador do Piauí em 1890 e da primeira legislatura do parlamento enquanto senador da República entre 1891 e 1893 (TITO FILHO, 1986).

44. Em um relatório sobre a instrução pública na província do Piauí no ano de 1884 o então presidente deixa claro a existência de meninos pobres que atendiam a esse ensino ao longo da província e as dificuldades encontradas por estes, a exemplo da falta de material escolar como os livros (ESCOLAS Primárias, A Imprensa, 1884).

Amarração no final do século XIX era de aproximadamente três mil habitantes, sendo que mil estavam na vila, sendo possível inferir que não existia apenas oitenta crianças em idade escolar, contudo, muito provavelmente a população que trabalhava não necessariamente percebia uma utilidade prática na educação.

Talvez isso explique também por que, durante os anos 1920, já com a chegada da Estrada de Ferro Central do Piauí (EFCP), tem-se uma redução no número de estudantes em Amarração, haja visto que a partir desse momento o trem passa a possibilitar o deslocamento diário⁴⁵ e com maior facilidade dos filhos mais abastados da vila para outros centros maiores em busca de melhores condições de educação, como na cidade vizinha Parnaíba.

Na mensagem do Governo do Estado do Piauí à Câmara Legislativa de 01 de junho de 1922, no que se refere as matrículas nos estabelecimentos públicos de ensino ao longo do estado, tem-se o seguinte:

Com effeito, se fosse cumprido o Regulamento Geral da Instrução de ha muito se achavam fechadas muitas das actuaes escolas, transformadas em odiosas sinecuras.

Assim, pelo art. 199 <as escolas que até o dia 15 de janeiro não apresentarem matriculados *no mínimo*, 20 alumnos nos povoados, 30 nas villas e 40 nas cidades, ficarão de observação. [...]

Fechadas deviam estar igualmente as escolas dos dois sexos das cidades de São-João do Piahy, a do sexo feminino em União, Valença, Oeiras e as mixtas de Conceição, em Paulista, em São José, no municipio de Oeiras, em Varzea Grande no municipio de São Raymundo Nonnato, e das villas de Apparecida, Parnaçuá, Patrocinio, Simplicio Mendes, **Amarração** (grifo nosso),

45. Nos dias de semana os trens saíam de Amarração pela manhã e retornavam no final da tarde. Nos sábados e domingos os horários se invertiam, saindo o trem de Parnaíba para Amarração pela manhã e retornando no fim do dia. Posteriormente abordaremos esta questão.

Castello e Paulista.

Nenhuma dellas tem a matrícula legal (PIAUÍ, 1922, p. 65)⁴⁶.

Deste modo, se no final do século XIX há a informação de matrícula de pelo menos oitenta⁴⁷ crianças nas escolas por que alguns anos depois, já no século XX, esse número se reduziria de forma tão drástica, levando ao governo do estado a recomendar o fechamento das escolas de Amarração justamente por não atender o número mínimo de matrículas conforme a legislação educacional vigente na época, ou seja, trinta alunos?

Para este questionamento, no entanto, sugere-se que a redução de alunos na vila de Amarração pode ter sido decorrente de um duplo processo: a chegada de outro elemento que marca a experiência da modernidade naquele espaço, no caso, a estrada de ferro, bem como a efetivação de uma nova política educacional⁴⁸ em Parnaíba que ganha destaque na região nos anos 1920 atraindo, provavelmente, estudantes das localidades próximas, como Amarração. Nos anos seguintes o decréscimo das matrículas na vila de Amarração continua (PIAUÍ, 1925).

Mesmo com o decréscimo nas matrículas no início do século XX em Amarração é notável que no final do século XIX, após retornar ao território da província do Piauí, a preocupação do governo provincial no tocante à educação. Pode-se inferir isto ao considerarmos a realização de concursos para professores das primeiras letras visando ocupar as cadeiras

46. Ressalta-se que ao se referir as escolas não terem “matrícula legal” significa que estas não estavam de acordo com o Regulamento da época, tendo número inferior de alunos ao permitido, tornando-se, assim, “ilegais” as matrículas realizadas nestas escolas.

47. Conforme Nunes (2007b) na década de 1880 até o fim do império em 1889 o número de escolas e matrículas na província do Piauí variaram entre 50 e 60 e entre 1500 e 2000 alunos.

48. Sobre a nova política educacional adotada em Parnaíba a partir dos anos 1920 ver Vieira (2010).

públicas disponíveis naquela vila, conforme registra a edição de “A Imprensa” de 4 de fevereiro de 1881 (EDITAES, A Imprensa, 1881). Na edição de 20 de julho de 1881 (PROFESSORA d’Amarração, A Imprensa, 1881), esse mesmo periódico, noticia que a professora D. Augusta B. Teixeira Mendes, nomeada pelo governo da província, estava deixando a capital piauiense e indo rumo à Amarração para assumir a cadeira de primeiras letras da vila.

Sobre esta última questão cabe indicar que não ocorria à toa a ação tomada pela presidência da província no sentido de ocupar os cargos de professores em Amarração. Até a permuta territorial ser efetivada se faz necessário ressaltar que já existiam escolas de primeiras letras na localidade desde o final dos anos 1850 e 1860, no entanto, cabia ao governo da província do Ceará o pagamento dos vencimentos aos professores, tendo em vista o pertencimento de Amarração à província cearense.

À medida que a vila litorânea passa a compor o território piauiense o governo da província do Piauí assume a responsabilidade de contratação e remuneração dos sujeitos que iriam atuar no local, não apenas no âmbito educacional, como no caso de professores, mas também com o aluguel de prédios, a exemplo da cadeia pública, e pagamento de outros funcionários que ali fossem agir, tal qual o delegado.

Ademais, é necessário ressaltar que a manutenção de escolas de primeiras letras em Amarração não se encontrava destoante da própria política imperial da época. Ao considerarmos a lei de 15 de outubro de 1827 que ordenava a criação de escolas de primeiras letras nas regiões mais populosas do império afirmando em seu artigo primeiro que: “Em todas as cidades, vilas e lugares mais populosos, haverão as escolas de primeiras letras que forem necessárias” (BRASIL, 1827) e, além disso, no segundo artigo, que cabia aos presidentes da

província a definição dos locais onde estas escolas seriam criadas ou mantidas.

No entanto, certamente fica implícito que se a presidência da província opta pelo custeamento destas escolas na localidade tratava-se de uma estratégia política que se alinhava com os interesses locais, bem como com os projetos pensados para o desenvolvimento da província e a centralidade de Amarração nestes últimos, conforme indicado no decorrer desta narrativa. Isto pode ser inferido tendo em vista o número populacional reduzido da vila o que conflituava com o próprio texto da lei que enfatizava a necessidade de manutenção de escolas em espaços populosos.

Ainda sobre o contexto educacional na época havia também o cargo de inspetor literário, para o qual foi nomeado em 1881 o senhor Martiniano Francisco Mavgnier pelo presidente da província do Piauí por sugestão do Diretor Geral de Instrução Pública, responsável por fiscalizar o funcionamento das primeiras letras na vila de Amarração, conforme indica a edição de “A Imprensa” de 7 de maio de 1881 (ENSINO Secundário, A Imprensa, 1881).

Ressalta-se, no entanto, que o cargo de inspetor literário não era remunerado, sendo desenvolvido gratuitamente e já no ano de 1884, apenas três anos após as últimas nomeações, o então presidente da província em relatório sobre a situação da instrução pública no Piauí chama a atenção sobre os conteúdos trabalhados nas escolas de primeiro e segundo graus, os quais não seriam de “máxima utilidade”, cabendo, então, ao inspetor literário encontrar meios para a resolução da questão.

No mesmo relatório o presidente da província atesta que visitou todas as escolas públicas do Piauí e que as condições das casas onde estas funcionavam, bem como a sua mobília,

deixavam a desejar. As escolas eram⁴⁹ “[...] assoalhadas de tijolos, sendo os alumnos obrigados a receberem durante horas consecutivas a humidade do solo. São em geral acanhadas, sem condições bastante de ar, luz, acustica, &. [...] E de todas quantas visitei não achei uma só que tivesse mobília regular” (CASAS Escolares, A Imprensa, 1884).

Ainda com relação a educação e sua influência no cotidiano nos anos 1890 há um acontecimento deveras interessante, a criação do ensino noturno para as “classes operárias” em Amarração, que, em função do trabalho diurno, não teriam condições para frequentar o ensino matutino e vespertino, sobrando, portanto, apenas a noite para o estudo. A iniciativa parte do próprio conselho de intendência municipal de Amarração sobre a qual o governador do estado do Piauí naquele momento, Gregorio Thaumaturgo de Azevedo⁵⁰, declarou:

Applaudo o zelo patriotico que revelastes tratando de crear desde logo uma aula nocturna para diffusão da instrucção pelas classes operarias, que absorvidas no labor quotidiano, não podem sem grave detrimento de seus interesses existenciaes, frequentar as aulas diurnas.

Devo tambem agradecer-vos a lembrança de dardes o meu nome a aula nocturna que creastes e por cuja perpetuidade faço votos (ESTADO DO PIAUHY, 1890, p. 1).

Entretanto, não ficou especificado quem eram esses operários e nem o ofício que realizavam, muito menos se de fato atenderam as aulas propostas ou por quanto tempo funcionaram, considerando que nas décadas seguintes não há mais

49. Para mais informações sobre a Educação no Piauí na segunda metade do século XIX ver Costa Filho (2006).

50. Nasceu em Barras em 17 de novembro de 1853 e faleceu em 29 de agosto de 1921. Foi o primeiro governador do período republicano de 26 de dezembro de 1889 até 04 de junho de 1890 (CHAVES, 1994).

menção ao fato nos periódicos da época e nem nos relatórios oficiais do governo do estado. Esse aspecto teria alterado o dia a dia dessas pessoas que agora passariam a ocupar o horário noturno de suas vidas com os estudos.

Ainda no tocante a questão do ensino em Amarração, evidencia-se a problemática em torno das escolas serem frequentadas apenas por meninas, meninos ou por ambos. A primeira menção (AMARRAÇÃO, A Reforma, 1888) a este respeito nos periódicos trabalhados traz a informação de que no final do século XIX existiam escolas mistas sem detalhar a existência de escolas somente para um ou outro sexo.

Já a partir dos anos 1910 no “Diario do Piauhý” do dia 18 de julho de 1911 (OFFICIOS, Diario do Piauhý, 1911), há a alusão a nomeação do professor Antonio Rodrigues da Costa para reger interinamente a escola de sexo masculino, substituindo o professor Leoncio Gaudencio de Oliveira que havia falecido. Não fica claro, no entanto, se havia escolas apenas para meninas, se havia deixado de existir as mistas ou se concomitantemente a escola do sexo masculino haveria ainda a escola mista.

Além da política e educação outras informações que dispomos e que se referem ao cotidiano da vila permitindo-nos conhecer um pouco mais sobre este espaço antes de discussões mais específicas trata-se da existência de casos de desordens e violências na região. O fato de haver uma prisão em Amarração, mesmo que em condições precárias⁵¹, nos remete a pensar no acontecimento de crimes naquele espaço e como estes também refletiam no cotidiano da vila.

Deste modo, se o dia a dia, por vezes, era modificado com a chegada de vapores que traziam consigo políticos “impor-

51. Trataremos sobre essa conjuntura na seção seguinte ao discorrer sobre as questões sanitárias da vila.

tantes”⁵² na época, imagina-se que também transitavam naquele espaço homens tidos como “foras da lei” ou que pudesse também ocorrer brigas e arruaças, principalmente na região “portuária”, que eventualmente poderiam levar a um homicídio, afetando, assim o cotidiano, bem como as relações estabelecidas na vila.

Sobre esta possibilidade não encontramos notícias na imprensa piauiense a partir do momento que Amarração é reincorporada ao território do Piauí acerca de episódios de desordens ou violências relacionados ao “porto”. No entanto, na imprensa cearense, nas décadas que precedem a permuta territorial estão registrados vários episódios de desordens, brigas e prisões associadas ao porto e marinheiros que provocaram problemas tanto em Amarração como em Parnaíba (BAPTISTA; NASCIMENTO, 2022).

Deste modo, acreditamos que isto tenha continuado a ocorrer após 1880, mas que, possivelmente, não tenham sido destacados pelos jornais no Piauí em função da perspectiva adotava para a localidade, isto é, a ideia de que o porto seria o responsável por garantir o progresso da província e, posteriormente, do estado. Portanto, associar a imagem deste a desordens ou violências, talvez, produzisse um efeito que as elites políticas da época procuraram evitar, o que explicaria a ausência destas situações nos jornais piauienses a partir de 1880. Trata-se de uma lacuna que, possivelmente, o acesso a documentos do poder jurídico ajude a analisar em uma pesquisa futura.

Assim, encontramos apenas poucas menções na imprensa da época sobre casos que teriam afetado o cotidiano por meio de desordens ou violências sendo necessário a prisão,

52. A chegada desses políticos e as festas realizadas em função desta, serão comentadas nas seções posteriores enquanto uma das transformações nas sociabilidades que surgem com a modernização deste espaço.

a exemplo de Raimundo Manoel de Sousa preso em Amarração a pedido do delegado de Viçosa no Ceará. A edição de 29 de outubro de 1887 de “A Imprensa” relata o pedido de habeas corpus do então preso considerando que este estava passando por maus tratos na prisão e que nunca havia recebido o motivo de seu encarceramento (JURISPRUDENCIA, A Imprensa, 1887).

No entanto, o que chama atenção no relato é justamente a maneira como o cidadão é abordado pelos policiais. O então delegado Firmo da Silva Raposo ao encontrar Raimundo Manoel de Sousa na vila ordena que seus subordinados, dois soldados à paisana no momento, o espancassem, amarrassem e trouxessem a sua presença para que ele providenciasse a transferência para a cidade de Parnaíba.

Além disso, possivelmente, os julgamentos que ocorriam na vila também afetava esse cotidiano, ao considerarmos que existiram casos nos quais convocou-se júri popular para definir a situação do acusado, como em 1890, resultando na transferência do preso Manoel Nunes de Andrade para a prisão de Parnaíba, conforme relatório do Chefe de Polícia Interino presente no Ofício⁵³ do governador Gregorio Thaumaturgo de Azevedo para Joaquim Nogueira Paranaguá, que discorre sobre os principais eventos de sua gestão, ao passar a administração do estado para este último.

Deve-se apontar também que não encontramos registros significativos de ocorrência de crimes na pequena vila litorânea do Piauí, ainda que quando ocorridos possivelmente houvesse reflexos no cotidiano dos habitantes deste espaço. Nos anos que seguem o registro da baixa ocorrência de delitos

53. Informação retirada a partir do Ofício do Governador Gregorio Thaumaturgo de Azevedo para Joaquim Nogueira Paranaguá em 4 de junho de 1890 que tratava do relatório de sua gestão no governo do estado (PIAUI, 1890).

permanece ao considerarmos as estatísticas de homicídios dos anos de 1912, 1913 e 1914⁵⁴, as quais apontaram que apenas em 1914 houvera um homicídio na vila e em 1912 e 1913 não houve nenhum.

A partir dos anos 1920, no entanto, é possível encontrar mais registros de crimes em Amarração, incorporando-se ao cotidiano da vila, considerando que na edição de 29 de novembro de 1927 do periódico “A Imprensa”⁵⁵ há a chamada de uma notícia com o título “Mais um crime” e nesta relata-se justamente a ocorrência de um crime encomendado em Amarração por conta de um casamento não desejado pelo irmão da noiva. No entanto, o que chama a atenção na nota é o trecho que diz que “[...] emquanto esse e outros crimes são praticados, a policia toma providencias meramente espirituais, invocando os espiritos por ella desencarnados” (MAIS um crime, A Imprensa, 1927, p. 4).

Na edição de 26 de junho de 1928 (OS CASOS policiaes, A Imprensa, 1928) há outro caso de encomenda de assassinato em Amarração, na povoação de Barra Grande⁵⁶, o qual um líder político desta povoação é apontado pelo periódico enquanto o mandante do crime, visto que a vítima havia sido acusada de assassinar seu irmão. Novamente o periódico sugere que as autoridades policiais ficaram indiferentes com relação aos crimes que estavam ocorrendo em Amarração⁵⁷.

54. Informação retirada a partir da Mensagem do Governador do Estado Miguel de Paiva Rosa à Câmara Legislativa do Piauí em 1 de junho de 1914 que tratava do relatório de sua gestão no governo do estado (PIAUI, 1914).

55. Terceiro periódico criado no Piauí a receber este nome. Era um jornal de oposição ao governo na época (PINHEIRO FILHO, 1997).

56. Hoje pertencente ao município de Cajueiro da Praia.

57. Deve-se esclarecer que não se vincula aqui o “não violento” ao “ser moderno”, nem vice-versa. A intenção foi de apresentar os diversos aspectos que permeavam o cotidiano de Amarração no final do século XIX e começo do século XX, de forma a se ter uma compreensão geral sobre a vila e a vida

Os trechos em destaque permitem indicarmos como em Amarração as relações de poder ali existentes não apenas influenciavam outros elementos do cotidiano, a exemplo do consumo do espaço da praia, a ser discutido posteriormente, mas também a determinação do que seria investigado ou não, do que seria percebido enquanto um crime e o que não seria. Outras fontes, especialmente os relatórios policiais, possivelmente, permitiriam analisar de modo mais significativo como estas questões descortinavam-se na localidade entre a segunda metade do século XIX e início do século XX.

Não obstante isto, outra possibilidade acerca do número reduzido de registros de crimes ou mesmo de confusões na localidade, principalmente considerando que zonas portuárias geralmente acumulavam estas situações, além dos eventos citados em periódicos cearenses entre 1850 e 1879 (BAPTISTA; NASCIMENTO, 2022), trate-se da necessidade de produzir um discurso sobre Amarração enquanto um espaço para o “progresso” da província e, posteriormente, estado, interesse este das elites da época e reproduzido em parte dos periódicos piauienses, dentre eles o jornal “A Imprensa” publicado em Teresina na segunda metade da década de 1920.

Deste modo, a vila de Amarração, mesmo pequena em área, acolhia uma sociedade ativa e que enfrentou diferentes situações em seu cotidiano, como as querelas políticas, o ensino na vila e o aumento da criminalidade com o passar das décadas. Estes aspectos do cotidiano refletem, em parte, como a experiência da modernidade tomou forma em Amarração no final do século XIX e início do século XX, delineando as transformações vivenciadas por sua sociedade.

de seus habitantes para posteriormente analisar como a experiência da modernidade transforma este cotidiano e seu espaço, gerando tensões e novas práticas sociais.

1.3 MODERNIDADE E SALUBRIDADE PÚBLICA NA VILA DE AMARRAÇÃO NO PIAUÍ NO FINAL DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO XX⁵⁸

Outros aspectos que se fizeram presentes neste recorte espacial no litoral piauiense em seu cotidiano, especificamente em Amarração, e que merecem um olhar mais atento refere-se a questões relacionadas a salubridade e de que modo esta, bem como o imaginário da população quanto à saúde, foi modificado na localidade discutida em função da experiência da modernidade.

Assim, em outubro de 1886, alguns anos após a vila de Amarração retornar ao Piauí, uma situação inusitada nos é apresentada através dos jornais publicados neste momento em Teresina, isto é, tem-se a notícia de que algumas pessoas, por questões de desavenças políticas, haviam convidado determinado sujeito para que jogassem excrementos humanos na porta de outra pessoa da vila.

Alguns anos antes, por sua vez, em 1881, tem-se a publicação do código de posturas da vila, e neste estava presente uma preocupação comum nas vilas e cidades acerca da higiene pública, especialmente em função da influência do movimento higienista no Brasil, bem como na relação estabelecida entre modernização e higienização.

O recorte de jornal nos chama a atenção por denotar uma dicotomia presente no Piauí, especificamente no litoral piauiense, em fins do século XIX: ao mesmo tempo em que havia uma preocupação da época em modernizar a província através do porto de Amarração⁵⁹ e, conseqüentemente, mo-

58. O conteúdo desta seção foi originalmente publicado como artigo na Revista Contraponto, do Programa de Pós-Graduação em História do Brasil da Universidade Federal do Piauí, tendo sido atualizado para esta obra.

59. No século XIX, parte das elites piauienses acreditavam que o desen-

dernizar o próprio espaço da vila, com esse processo provocando também uma higienização desta última, também era possível encontrar práticas que iam na contramão dessas novas perspectivas.

De certo modo, o final do século XIX e o início do século XX, para aqueles que habitavam na vila de Amarração, tratou-se de um momento dicotômico, no qual os sujeitos vivenciaram conflitos diversos, a exemplo da disputa litigiosa com o Ceará, problemas com enfermidades que grassavam no espaço através do porto⁶⁰, conflitos com migrantes oriundos da seca de 1888/1889⁶¹.

Da mesma forma, tratou-se de um momento em que o cotidiano e as paisagens presentes neste espaço foram afetados, seja pela presença mensal de embarcações a vapor⁶², pelas no-

volvimento e “progresso” da província só seria possível a partir de três elementos: desenvolvimento das vias fluviais, especialmente o rio Parnaíba, maior rio perene piauiense, para escoamento da produção do interior para o litoral; construção de um porto marítimo localizado em Amarração, uma das barras de deságue do rio Parnaíba no Oceano Atlântico; instalação da malha ferroviária também até Amarração com o intuito de melhorar a comunicação, bem como o comércio. Ainda que o porto nunca tenha sido construído, é imperioso indicar que existia em Amarração um pequeno ancoradouro utilizado para exportação e importação de produtos, bem como embarque e desembarque de passageiros através dos vapores e companhias de navegação que por ali passavam. Entretanto, era necessário a construção de um porto para facilitar o escoamento da produção e melhorar as próprias condições da Barra que, já no início do século XX, apresentava problemas de assoreamento e baixa profundidade, o que ocasionou, por diversas vezes, acidentes marítimos (QUEIROZ, 1998; REGO, 2010).

60. Com relação ao medo da chegada de enfermidades através do porto de Amarração, pode-se citar o caso do cólera, varíola e gripe espanhola (PIAUI, 1919). Sobre o medo do cólera no Piauí neste contexto, especialmente a possibilidade de chegar através do litoral piauiense, ver Baptista (2022).

61. Sobre os problemas causados pela seca de 1888/1889, a exemplo da chegada de migrantes, especialmente cearenses, de outras regiões para a localidade, trataremos mais adiante também no terceiro capítulo deste livro.

62. No tocante a transformação das paisagens de Amarração em função da presença dos vapores, bem como da locomotiva, estas questões serão adereçadas no capítulo 2.

vas formas de consumir o espaço da praia⁶³ ou mesmo os novos vestuários adotados pelos sujeitos que frequentavam esta localidade. Isto é, refere-se a um contexto espaço-temporal no qual os sujeitos foram notadamente influenciados e marcados pela experiência da modernidade, uma experiência conflitante ao tempo em que os indivíduos a vivenciam de formas diversas, podendo assimilá-la, criando maneiras de pensar o “eu” e o imaginário em torno de “ser moderno”, ou negá-la⁶⁴.

63. Quanto aos novos modos de consumir o espaço da praia, bem como os novos vestuários adotados a partir da influência desta experiência da modernidade em Amaração em fins do século XIX e início do XX, trataremos de forma mais aprofundada no capítulo 3.

64. A modernidade, no Ocidente, tem seu surgimento a partir dos questionamentos e indagações sobre o mundo em que os sujeitos viviam, no sentido de perceber que o mundo que chamamos de moderno nasce justamente com o esfacelamento dele próprio, trazendo em si a possibilidade de sua autodestruição. O modernismo, neste sentido, sendo o germinar de sua crise. Trata-se, então, de um momento de grandes inovações e, ao mesmo tempo, de produção de dúvidas, hesitações, decadência e até mesmo de corrupção (LEFEBVRE, 1995). Ainda com relação à modernidade, trata-se também de uma experiência vivenciada e compartilhada pelos sujeitos em temporalidades e espaços distintos. Refere-se a um sentimento de encantamento com um mundo que promete benefícios e modificações dos ambientes em seu entorno e de estranheza, ao tempo que, concomitantemente, pode significar o fim de tudo o que se tem, tudo o que se sabe e tudo que se é (BERMAN, 1986). Os indivíduos que vivem neste mundo moderno experimentam uma nulidade das diferenças geográficas, étnicas, nacionais, religiosas, ideológicas e de classe, entendendo que a modernidade seria responsável por produzir uma união da humanidade. Entretanto, trata-se de uma união problemática, produtora de fragmentações, “[...] uma unidade de desunidade [...]” (BERMAN, 1986, p. 15), que provoca nos sujeitos um sentimento constante de modificações, esfacelamentos, incongruências, embates, incertezas e apreensões. Quanto à modernização, compreendemos esta enquanto os diferentes processos sociais que modificam as sociedades e o cotidiano dos sujeitos que experienciam a modernidade. Os processos que marcam e transformam essa vida moderna podem ser diversos, a exemplo de novas descobertas nas ciências naturais, a revolução industrial e a transformação decorrente da produção, o surgimento de novos ambientes influenciados pelos aparatos modernos, bem como a aceleração da percepção de tempo dos sujeitos em sua vida cotidiana. Há também o surgimento de novas classes sociais e novos conflitos entre estas, aumento da densidade demográfica à medida que as cidades também vão se expandindo e se urbanizando, aparecimento de

Assim, a experiência da modernidade afetou sensivelmente a saúde pública da vila, havendo uma preocupação de higienizá-la, bem como de vacinar crianças que ali viviam. No tocante ao imaginário dos sujeitos, ainda era possível encontrar pessoas que continuavam a manutenção de hábitos considerados não higiênicos, portanto, que não coadunavam com as novas perspectivas acerca da salubridade pública.

A partir do ano de 1881, com a efetivação da permuta estabelecida pelo decreto nº 3.012 de 22 de outubro de 1880 que alterou as linhas divisórias entre a província do Ceará e Piauí, anexando Príncipe Imperial (Crateús) e Independência à província cearense e Amarração à província piauiense, é possível encontrar uma série de registros nos periódicos de Teresina e também de Parnaíba que permitem a reflexão sobre a preocupação sanitária, bem como a higiene pública da vila neste contexto. Esta preocupação não é à toa, tendo em vista a influência do movimento higienista⁶⁵ e, não apenas isso, mas

meios de comunicação massificados que permitem conectar os distintos indivíduos e sociedades, bem como o fortalecimento dos Estados-Nação, novos movimentos sociais, o capitalismo internacional, dentre outros. Ao tempo que esses processos tomam forma, a vida do sujeito vai sendo marcada por esse mundo moderno, permitindo que este vivencie a experiência da modernidade (BERMAN, 1986). Esta modernidade e a necessidade de modernização dos espaços, ao considerarmos o caso de Amarração, influenciaram na percepção acerca da saúde pública e a preocupação do poder público em higienizar o espaço urbano da vila tornou-se mais um elemento passível de reflexão ao considerarmos esta localidade no final do período oitocentista e início do novecentista.

65. No tocante a este movimento, a partir de fins do século XIX e início do século XX uma nova ideologia adentrava o Brasil focada na saúde da população e na salubridade dos espaços. Essa ideologia pautava-se em defender a saúde pública e garantir uma população bem-educada no tocante a novos hábitos higiênicos. A ideia central aqui é que o principal bem de uma nação se trata justamente de seu povo. Sem o povo a nação torna-se incapaz de prosperar. O movimento higienista valorizava, sobretudo, a saúde do coletivo. Era esta pluralidade que o interessava, especialmente porque, através da manutenção da saúde destes, poupava-se as elites. Deste modo, a partir da segunda metade do século XIX e no início do século XX, esta ideologia, vinda da Europa, adentra terras brasileiras e passa a influenciar diretamente

a própria percepção ensinada sobre o espaço de Amarração.

Dito isto, à medida que a vila em questão se tornou o local que possibilitaria o desenvolvimento da província, este também passa a modificar-se, a modernizar-se, ou pelo menos começamos a perceber mais preocupações⁶⁶ no tocante a higiene pública. Deste modo, nos periódicos publicados no final do século XIX e XX no Piauí, bem como em relatórios dos presidentes da província dos anos 1880, é possível encontrar inquietações sobre a higiene pública da vila, além de medidas tomadas quanto a esta que modificaram o cotidiano de Amarração. Algumas dessas fontes tratam sobre a situação dos prédios públicos, destacando a insalubridade das escolas e da cadeia pública, bem como campanhas de vacinação de varíola para algumas das crianças da vila, além da construção de um lazareto para quarentena de sujeitos acometidos pelo cólera que chegassem através do porto de Amarração.

Quanto à situação das escolas tem-se, no relatório do pre-

a política e a vida social (OLIVEIRA SOBRINHO, 2013). Sobre esta questão, Chalhoub (2006) indica que, no final do século XIX, o imaginário político e social no Brasil foi marcado por uma necessidade que as nações possuíam de “civilizar-se” e que esta, por sua vez, só seria possível de ser alcançada a partir da intervenção dos governantes, responsáveis por guiar o povo, bem como solucionar os problemas de higiene pública, necessários para alcançar este processo de “civilização” e de “prosperidade” ensejados. Este imaginário não passou despercebido na província piauiense, e estas discussões terminaram reverberando não apenas em Teresina (QUEIROZ, 2011), capital do Piauí, mas também em outras localidades, a exemplo de Amarração.

66. No contexto cearense que denota o período que Amarração esteve sob posse do Ceará é comum encontrar conflitos registrados nos periódicos *O Cearense* e *Pedro II* desta província acerca dos problemas de jurisdição que Amarração tinha com o Piauí, seja com relação a nomeação de práticos para atuarem na Barra, situações de insegurança, problemas com a conjuntura eleitoral ou mesmo conflitos na Assembleia Provincial do Ceará conquanto à quantidade de indivíduos que ali moravam e a necessidade de um distrito jurídico neste espaço. O certo é que enquanto pertencente ao Ceará, eram comuns os conflitos sobre o que fazer com a região. A preocupação com a higiene pública, no entanto, apenas torna-se mais perceptível quando Amarração retorna ao Piauí a partir de 1880.

sidente da província de 1884, ao tratar sobre a instrução pública do Piauí, algumas informações acerca de como encontrava-se a situação dos prédios nos quais funcionavam as escolas. Ao inferir que visitou escolas em diversas partes da província, iniciando pela capital, mas também passando por Amarração, o então presidente Emigdio Aldolpho Victorio da Costa indica as condições das casas onde as escolas funcionavam, bem como a sua mobília, e que estas eram insuficientes, conforme percebido a seguir:

As casas onde funcção as escolas primarias, secundarias, lyceo e escola normal não satisfazem a nenhum dos preceitos hygienicos. São todas assoalhadas de tijolos, sendo os alumnos obrigados a receberem durante horas consecutivas a humidade do solo. São em geral acanhadas, sem condições bastante de ar, luz, acustica, &. [...] E de todas quantas visitei não achei uma só que tivesse mobília regular. A elevação dos bancos, a direcção vertical do encosto d'estes, a sua proximidade relativa á falta de espaço, são outras tantas condições anti-higienicas [...] (PIAUHY, 1884, p. 11).

Ainda que o documento estivesse falando das escolas de modo geral, é improvável que a situação da escola primária em Amarração fosse diferente ou estivesse em condições melhores que as demais, principalmente considerando que se tratava de uma vila pequena no litoral do Piauí e com uma população reduzida. Além disso, a maneira como o espaço é descrito certamente dialoga também com as descrições da vila de Amarração, principalmente a referência à umidade existente na vila em decorrência de sua proximidade com o oceano e com o rio Parnaíba.

Estas condições transformavam estes espaços em insalubres e também se tornavam preocupações por parte do governo provincial, tendo em vista o contexto naquele momento,

especialmente a associação entre o moderno e a higiene pública, isto é, a necessidade criada de higienizar os espaços para que estes se tornassem modernos.

No entanto, não eram apenas os espaços escolares que assumiam condições insalubres em Amarração no final do século XIX, mas era possível encontrar essas inferências em outros locais públicos que existiam na vila. As condições sanitárias da cadeia pública de Amarração nessa época, por exemplo, são descritas como inadequadas do ponto de vista higiênico, considerando a precariedade nela presente, conforme a nota a seguir do periódico “A Reforma” de 09 de junho de 1887, que traz o depoimento de um militar que visitou a citada cadeia:

Indo nós, hoje, a cadeia publica d'esta villa, visitar a um prêso que por gravemente doente foi pelo dr. Juiz Municipal da Parnahyba, remetido para aqui, ficamos horrorisados pelo estado de desmoranamento, e inffecção que reina naquella miseravel pardieiro que o sr. Firmo da Silva Raposo actual delegado de policia da o nome de *cadeia publica*.

O solo completamente imundado pelas grandes chuvas que tem havido; o lamaçal e entulho de lixo que se encontram por todos os lugares; os miasmas deletérios que exalão d'aquella immunda espelunca anunciou-nos que alli está e será o centro de todas as molestias epidêmicas que aqui teem se desenvolvido e que estão se desenvolvendo.

Os infelizes presos, verdadeiras mumias, apresentam-se á nossa vista com a magrem, amarellidão, e olhares estupidos, deixando-nos seriamente compungidos!

E o sr. Firmo da Rapôso actual delegado de policia, se compraz com tão horropilante espetáculo!

[...]

O sr. capitão João Luiz Pereira Brandão contratante com o governo provincial e por consequencia dono *innnime* do miserável ingurio chamado *Cadeia*, já preparou outra casa, secca, bem arejada, em uma local agradabellissimo, toda hygienica, e com

acommodações necessárias para servir de cadeia e quartel para o destacamento, e pol-a a desposição do sr. Firmo Raposo, para fazer a mudança, não havendo aumento nos allugueis.

Mas o sr. Firmo Raposo que cuida mais em fazer *folheto* contra seus desaffectedos, mandando tarde da noute pregallos pelas esquinas pelo seo ordenança Antonio Gonçalves, e dominado pelo eterno *coragem* que o acompanha, e mesmo *por ser parte interessada visto ser o dono da cousa* que serve de cadeia, e que lhe rende 8\$000 reis mensais, não valendo 1\$000 reis, tem se negado fortemente a não querer fazer á mudança, por que diz: *não quer, pode, e manda*.

[...]

A vista do exposto, acreditamos que as providencias sejam dadas porquem de direito, e que a mudança da cadeia e quartel será logo e logo ordenada, para salvação das vidas dos presos e soldados, como mesmo para que por uma vez desapareça de entre nós, este verdadeiro viveiro de epidemmias.

Amarração, 23 de maio de 1887.

Sargento A. do Amaral

P.S.

Alem do testemunho publico, temos mais o do sr. dr. Joaquim E. da Costa Sampaio, medico do partido publico da cidade da Parahyba que indo visitar um pobre doente que ali se acha recluso, ao entrar na quelia nojenta immunda e lamacenta espeleunca, teve horror e retirou-se as carreiras temendo ser accomettido ou mesmo asfixiado de alguma febre typhoide. (COM vistas aos Exms. Srs. Drs. Presidente da Provincia, e chefe de Policia, A Reforma, 1887, p. 2).

Este relato evidencia as más condições estruturais⁶⁷ do

67. Sobre esta questão da salubridade pública, a partir da segunda metade do século XIX, em função da epidemia de doenças infectocontagiosas no Rio de Janeiro, notadamente a febre amarela em 1850 e o cólera em 1855, criou-se a Junta Central de Higiene responsável por cuidar das questões de saúde pública, no caso estalagens e hotéis, cabendo à polícia a fiscalização destes espaços, visando a manutenção da salubridade pública e a prevenção de novos surtos epidêmicos. Embora uma prisão não seja um hotel ou estalagem, ainda assim

espaço destinado aos presos e que isto poderia acarretar desenvolvimento de doenças, além daquelas que a vila já enfrentava através da entrada dos navios, a exemplo do cólera. Ainda assim, deve-se destacar como a salubridade pública, bem como o bem-estar coletivo, são postos de lado em função de desavenças políticas, considerando a filiação política de Firmo da Silva Raposo ao Partido Conservador e do então presidente da província ao Partido Liberal, além de interesses pessoais, no caso, o arrendamento do prédio para funcionamento da cadeia.

O que nos interessa aqui, no entanto, é a existência não apenas de uma cadeia pública em Amarração, mas também de várias pessoas ali presas, como o Sargento descreve em seu testemunho, cada qual refletindo a precariedade higiênica que eram obrigados a enfrentar pelos “caprichos” do Sr. Firmo da Silva Raposo que, segundo a denúncia, se recusava a fazer a transferência da cadeia para uma casa que fosse mais adequada e tivesse melhores condições sanitárias.

Cabe indicar ainda, além das questões políticas existentes e que denotam o conflito em questão, a dicotomia entre a importância dada a um espaço higiênico e salubre por parte de alguns sujeitos que ali vivia e temiam pela propagação de doenças epidêmicas em função dessa insalubridade e a existência de sujeitos que, aparentemente, não se preocupavam com esses aspectos, como é o caso de Firmo da Silva Raposo. Isto posto, a higiene pública torna-se um motivo para discordâncias e conflitos no interior deste espaço que, ao mesmo tempo em que se modernizava, mantinha costumes e hábitos anti-higiênicos.

Outras situações também passam a compor o cotidiano da vila e remetem a uma preocupação com a salubridade pú-

configura-se enquanto um espaço coletivo, portanto, um espaço de disseminação de doenças infectocontagiosas (CHALHOUB, 2006).

blica, bem como com a saúde dos sujeitos, relacionando estas últimas a ideia de um espaço moderno e de sujeitos com hábitos e trejeitos também modernos. No caso em questão, a prática de aplicação de vacinas e os banhos de mar foram algumas destas práticas higiênicas e modernas percebidas em Amarração através das fontes consultadas.

No caso da vacinação contra a varíola, esta foi realizada com os estudantes das escolas primárias da vila. Sobre isto, as seguintes notícias publicadas pela “A Imprensa” nas edições de 09 de dezembro de 1882 e de 27 de janeiro de 1883 dizem o seguinte:

Bôa medida. – Afim de transmitir a vaccina aos menores aprendizes marinheiros da cidade da Parnahyba, e aos alumnos das escolas primarias da mesma cidade e da Amarração trouxe o Exm. Sr. Presidente para esta capital alguns d’aquelles menores, para serem vacinados.

O que, effectivamente, realisoou, fazendo-os voltar no vapor de 6. Foi uma bôa medida (BÔA Medida, A Imprensa, 1882, p. 4).
[...]

Aqui na Amarração, determinou s. exc. Ao professor publico, que conduzisse uma turma de alumnos de sua aula á Parnahyba, afim de tambem serem vaccinados. Feito isto, voltaram eles, e muito sérvio a transmissão – braço a braço – praticada em grande numero de pessoas, pelos srs. João Luiz Pereira Brandão, Estevão Ferreira de Medeiros, e depois pelo dr. Saturnino de Carvalho, que a convite de s. exc. tambem vacinou (A PEDIDO, A Imprensa, 1883, p. 3).

Através das notícias fica perceptível a inexistência em Amarração de espaços destinados para cuidar da saúde pública, sendo necessário o deslocamento para outras cidades, como para Teresina, no caso das crianças levadas para serem vacinadas, mas principalmente Parnaíba, por ser mais próxima.

Na nota em questão percebe-se também a preocupação com a saúde a partir da aplicação de vacinas de algumas crianças de Amarração, que viajaram para Teresina e Parnaíba no intuito de recebê-las. Ainda que o número de crianças vacinadas não representasse significativamente a população de Amarração, naquela época, contando aproximadamente com três mil habitantes, esta medida torna-se interessante porque tinha a intenção de minimizar um possível risco de proliferação de doenças infectocontagiosas.

É interessante destacar ainda o elogio oferecido pelo periódico à ação de vacinação tanto para as crianças de Parnaíba, como de Amarração. Ao apontar tal ação enquanto uma “boa medida”, é notável o entendimento do periódico em questão da relevância da higiene pública e da saúde dos corpos, o que pode indicar esse ideário do cuidado da saúde para uma percepção do ser moderno, bem como uma modernização da sociedade amarroçonense.

No entanto, o relato em tela, diferente dos registros das práticas de banho, não nos oferece substrato para refletir sobre como essas vacinas permearam o imaginário destas crianças, bem como das pessoas da vila, no sentido de que se percebiam esta ação enquanto benéfica ou mesmo se a associavam a uma consciência do ser moderno.

Além disso, embora se trate de um procedimento moderno, deve-se apontar que mesmo que a preocupação com a saúde pública tenha existido em Amarração neste final do século XIX, esta não gerou transformações significativas na paisagem urbana da cidade. Enquanto no Rio de Janeiro, através do pretexto de desenvolver um projeto de modernização pautado na higienização e saúde pública da cidade, desapropriaram-se habitações dos mais pobres para demolição, retiraram-se inquilinos forçadamente para desinfetá-las, e criou-se a obrigatoriedade da vacinação no início do século XX, modifican-

do expressivamente a cidade (SEVCENKO, 2010), nada disso ocorreu em Amarração.

A vacinação contra a varíola, no entanto, é comumente citada nos relatórios de presidência da província entre os anos de 1860 até 1880, especialmente em momentos que a varíola se tornava epidêmica. Tratava-se de uma das medidas utilizadas para reduzir sua propagação. No ano em questão não temos informações acerca da existência de nova epidemia de varíola no Piauí, desde modo, a prática da vacinação, especialmente com as crianças em Amarração, serve para refletirmos acerca de mais um elemento de salubridade pública que passa a compor o cotidiano vivenciado pelos amarroçoenses. Infelizmente, não há referências sobre as maneiras como as crianças e familiares reagiram ou mesmo lidaram com a nova situação posta a eles, ou seja, a obrigatoriedade de se vacinar, aliás, a necessidade de se deslocar para outra cidade apenas para isso.

Não obstante isto, a prática de banhos para fins de saúde tratou-se de outro aspecto que se torna elemento comum no cotidiano de Amarração em fins do século XIX e início do século XX influenciado por uma ideia do ser moderno. Ainda que a vila não tivesse espaços destinados para cuidar da saúde, muitas pessoas a procuravam tendo em mente tal fim. Sua localização geográfica de contato com o oceano levava a se acreditar que seria mais adequado para alguns casos de enfermidades na época, a exemplo do noticiado pela “A Imprensa” nas edições de 24 de fevereiro de 1883 e 14 de abril de 1883, que informam o seguinte:

Embarque. – No vapor <Conselheiro Paranaguá> embarcou com destino á Amarração o nosso apreciavel amigo capitão Antonio Alves de Noronha, em busca de allivio á sofrimentos do coração, que por ultimo lhe sobrevieram (EMBARQUE, A Im-

prensa, 1883, p. 4).

[...]

Chegada. – No dia 13 do corrente chegaram de Parnahyba no vapor <Theresinense> [...] Desembarcou no mesmo vapor, com destino S. José dos Mattões, nosso apreciavel amigo Capitão Antonio Alves de Noronha que, tendo seguido bastante doente para a Amarração, volta melhorado de seus sofrimentos (CHEGADA, A Imprensa, 1883, p. 4).

Ainda em 1901, na edição de 17 de agosto de 1901 do periódico o “Nortista”, há a seguinte nota:

Enviamos o nosso cartão de visita ao desembargador José Lourenço de Moraes e Silva⁶⁸, honrado procurador geral do Estado, á sua digna esposa d. Antonia Nogueira de Moraes e Silva e á sua interessante filha, d. Ignacia de Moraes e Silva, que vieram de Therezina, no Therezinense.

Amanhã seguirão para a Amarração para entrarem em uso de banhos salgados.

Desejamo lhes boa viagem (ENVIAMOS, Nortista, 1901, p. 3).

Alguns meses após em sua edição de 2 de novembro de 1901 do “Nortista”, tem-se outra nota direcionada ao mesmo desembargador, expressa a seguir:

No Therezinense embarcaram para Therezina o nosso distincto amigo desembargador José Lourenço de Moraes e Silva e a sua exma. família que achavam-se em uso de banhos salgados na Amarração.

Restabelecidos dos incommodos que os obrigaram a emprender esta viagem, regressam ao logar de suas residências.

Auguramo-lhes optima viagem (NO THEREZINENSE, Nortista, 1901, p. 2).

68. Magistrado e político nascido em Marvão, hoje Castelo do Piauí, e falecido em Teresina (1857 – 1925). (GONÇALVES, 1993).

Tendo em vista que no final do período oitocentista e início do novecentista a ida a Amarração em busca de banhos de mar se ampliou em função da modernização deste espaço, perdendo seu caráter terapêutico e focando no lazer e novas sociabilidades, não seria equivocado conjecturar que a vila, neste momento, tenha recebido visitas anuais de enfermos que visando melhorar sua condição, talvez, terminavam se incorporando ao cotidiano de Amarração, bem como às práticas de saúde da vila. Deste modo, a partir do começo do século XX, os relatos de ida a Amarração, buscando suas águas salgadas para os banhos de mar tornam-se mais frequentes, evidenciando as novas funções para o espaço da praia.

Destarte, essa função vinculada a saúde não é uma novidade da era moderna, trata-se de uma prática da Antiguidade, principalmente da Roma Antiga, que é ressignificada ao longo do tempo no Ocidente e a partir do século XVIII na Europa, com o surgimento dos balneários que passam a se utilizar do poder terapêutico da água salgada, divulgados pelo médico inglês Richard Russell. No Brasil, essa prática tem início no Rio de Janeiro com D. João VI, criando-se o primeiro balneário no período oitocentista (BRANDÃO; MARTINS, 2009).

No decorrer do século XIX a prática se espalha pelo resto do Brasil e começamos a ter relatos de banhos de mar não apenas em Amarração, mas em outros pontos, como Natal (RN), por exemplo. Em Natal no começo do século XX os banhos de mar salgados se tornam muito frequentes, sendo chamados nos jornais locais de febre dos banhos salgados, trazendo novas sociabilidades da burguesia abastada para a apropriação e uso de um espaço que até então era considerado inóspito: a praia (VIEIRA, 2008). Durante este período

[...] acreditava-se que os progressos da civilização, o desenvolvimento da industrialização e o crescimento desmedido das cida-

des eram em parte responsáveis pela debilitação física dos seres humanos, sobretudo os das classes mais elevadas. Havia então grande preocupação com certas perturbações psíquicas, como a melancolia, a ansiedade, a histeria e a delicadeza excessiva, sobretudo entre as mulheres e as crianças. Para combater estes males, os médicos começaram por recomendar banhos terapêuticos em estâncias termais, favorecendo a emergência dos spas. Mais tarde, descobriram as qualidades dos banhos de mar, que ajudavam a curar o doente, restabelecendo o equilíbrio entre o corpo e a alma, pela melhoria do apetite e do sono e pelo afastamento das preocupações diárias. Pensava-se que a natureza selvagem do mar, o ar vigoroso e a vastidão do espaço, eram elementos essenciais para a recuperação da energia vital, que se havia perdido no ambiente poluído e opressivo das cidades industriais (FREITAS, 2007, p. 109).

As práticas de banho de mar e de sol neste momento em Amarração, então, tornam-se mais um dentre muitos dos procedimentos modernos, não apenas por conta de sua associação à saúde, mas, especialmente, por conta de sua vinculação à moda. O bronzeado⁶⁹ na pele perde sua associação corriqueira ao labor braçal e torna-se símbolo de uma vida com boa saúde.

Importante destacar também que a moda do banho de sol, associada ao banho de mar, juntamente aos discursos médicos que apontavam os benefícios existentes para a saúde, foi o que garantiu a ocupação definitiva da praia, bem como sua ressignificação e consumo enquanto um novo espaço de lazer e de criação de novas sociabilidades sem a formalidade exigida no dia a dia das pessoas (CAMARGO, 2009; 2014). No entanto, conforme já indicado, nos interessam, nesta narrativa, estas

69. Sobre o problema da pele bronzeada no século XIX, Dias (2003) ressalta que esta era motivo também para exclusão social, visto que a pele bronzeada indicava que o indivíduo, para poder sobreviver, trabalhava ao ar livre, sendo, muito provavelmente, uma *persona non grata* nos espaços destinados a aristocracia e a burguesia.

novas preocupações decorrentes da experiência moderna que surgem com a saúde e as práticas sanitárias em Amarração no final do século XIX e início do século XX.

Neste contexto, as condições sanitárias tornam-se motivo de preocupação para as autoridades públicas no final do período oitocentista e início do século seguinte, tendo em vista a influência que o movimento higienista e o discurso médico surgente apontavam que a modernização da sociedade só poderia ser alcançada quando a população tivesse acesso a saúde e educação, isto sendo possível, especialmente, a partir da ação do Estado (GÓIS JUNIOR, 2002; OLIVEIRA *et al.*, 2012; COSTA, 2013; SILVA, 2014).

No que se refere ao Piauí, essa preocupação com a saúde pública e sua relação com o ideário de um povo moderno e cidade moderna reverbera na capital piauiense no início do período novecentista, haja visto que

Além dos serviços d'água, da iluminação elétrica e dos telefones, outros melhoramentos requeria a cidade no seu projeto modernizador. Algumas dessas solicitações estavam ligadas às condições de higiene e salubridade, portanto à vida diária – como os serviços de rampas e taludes do rio Parnaíba, que preveniriam as enchentes anuais; a coleta de lixo urbano; a proibição da criação de animais no centro da cidade, como porcos, cachorros, galináceos e vacas; as demandas por calçamento de ruas, etc.

Com o apoio das novas noções de bacteriologistas e higienistas, procuravam-se a origem e as razões do desenvolvimento de doenças perigosas e de doenças endêmicas, como as pestes e as febres, que silenciosas e traiçoeiras, conduziam a morte [...] Preocupações com as epidemias e com elevada taxa de mortalidade faziam emergir críticas às condições sanitárias da cidade, onde nem a Intendência nem o próprio povo pareciam preocupar-se com esses problemas (QUEIROZ, 2011, p. 31).

De maneira similar a Teresina, essa preocupação com a saúde⁷⁰ também é percebida em Recife (PE) e escancara uma modernização autoritária, imposta e ordenada pelas elites ao resto da sociedade. O projeto de modernização, pensado e aplicado em Recife na década de 1920, entrou em conflito, principalmente, com a população mais pobre, tida como uma ameaça em função de suas condições precárias, bem como uma péssima higienização de suas habitações que terminava por favorecer surtos epidêmicos, a exemplo da varíola, febre amarela, tuberculose e o cólera.

Assim, a saúde pública é percebida pela gestão pública e pelas elites recifenses enquanto ponto fundamental para a criação de uma cidade moderna, sendo necessária a intervenção do Estado juntamente com as inovações técnicas para a resolução desse problema (REZENDE, 1997). Esse caráter autoritário da modernização da cidade de Recife no início do século XX, de maneira similar ao Rio de Janeiro, também gerou conflitos com a população, tornando a cidade um cenário de lutas políticas e sociais.

A salubridade pública também foi um foco de atenção do poder público em Amarração, na medida em que a possibilidade do surgimento de epidemias também toma forma nesta durante o recorte temporal estabelecido, influenciando tanto a prática do banho de mar, como também a aplicação de vacinas, conforme dito anteriormente, bem como a incorporação,

70. A saúde e higiene pública, enquanto vetor de modernização, modificou não apenas Teresina neste início do século XX. A capital da República também foi fortemente influenciada pelo movimento higienista e pelo discurso médico, tendo como modelo Paris, capital da França. O Rio de Janeiro sofreu diversas modificações no interior de seu tecido urbano, como a criação de avenidas, reforma e criação de jardins, tração elétrica para os bondes, construção de novos espaços, demolição de habitações, dentre outros. A saúde pública, dessa maneira, teve grande influência no projeto de saneamento, embelezamento e transformação da cidade, imposto pelas classes dominantes, e que acreditava modernizar-se (CARVALHO, 2014).

nos códigos de postura da vila, a higienização do espaço urbano, denotando o caráter autoritário da modernização também em Amarração.

Quanto à ocorrência de epidemias, é notório a influência do discurso médico e do movimento higienista em Amarração que, conforme observaremos em outro momento ao longo desta narrativa, também influenciou em seu espaço com a construção de um lazareto para acolher possíveis enfermos de cólera, evitando-se um novo surto epidêmico na década de 1880 na província. Na mesma época, há ainda a campanha de vacinação para prevenção da varíola, bem como a nomeação de comissões sanitárias para avaliar as condições higiênicas dos navios que ali atracavam, bem como acompanhar a construção dos lazaretos.

Nesse sentido, a preocupação com a salubridade pública em Amarração também pode ser percebida nos códigos de postura da vila de Amarração aprovados pelo governo provincial no ano de 1881, que trazem, em alguns de seus artigos, informações e normatização da questão, a saber:

GOVERNO PROVINCIAL.

Resolução n. 1046

PUBLICADA EM 5 DE JUNHO DE 1882.

Approva as posturas da camara municipal de Amarração, confectionadas em 7 de abril de 1881. [...]

Titulo 1.º

Capitulo 1.º

[...] Art. 3.º E' inteiramente prohibido:

§ 1.º Edificarem se no alinhamento das ruas d'esta villa e povoações casas que não sejam cobertas de telhas.

§ 2.º Conservar casas de palha ou rancho no alinhamento das ruas, sob pena de cinco mil reis de multa. [...]

Capitulo 2.º

Art. 6.º E' proibido:

[...]

§ 5.º Deitar nas ruas e praças ciscos, entulhos, vidros, palhas, animaes mortos, agua suja e tudo quanto possa alterar o passeio e salubridade publica.

[...]

Capitulo 4.º

Art. 8.º Fica prohibido criarem-se cabras, ovelhas, cães e porcos nos limites d'esta villa, e os que andarem vagando pelas ruas da mesma e forem encontrados, serão apprehendidos e arrematados e os rendimentos applicados para esta municipalidade, restando ao dono o direito de resgatar a dous mil reis cada cabeça (PARTE OFFICIAL, A Imprensa, 1882, p. 1).

De maneira similar a Teresina, então, Amarração inclui em sua administração a preocupação com a higienização da cidade, seja através das mudanças nas casas, proibindo-se casas de palha, proibição de disposição de resíduos sólidos nas ruas e também a criação de animais soltos nas vias públicas, haja visto que estes aspectos poderiam contribuir para disseminação de doenças na população.

A partir das fontes consultadas, não é possível afirmar até que ponto se obedeceram aos códigos de postura no que se refere às casas de palha e à criação de animais. Com relação à limpeza da vila, destaca-se a previsão orçamentária de Amarração para este fim até os anos 1910, sendo que em 1882 destinaram-se 15 mil réis para limpeza especificamente das ruas e praças e em 1911 este valor alcançou 100 mil réis para a limpeza da vila como um todo (MUNICIPIO da Amarração, A Imprensa, 1882; AMARRAÇÃO, Diario do Piauihy, 1911).

Mesmo que Amarração não tenha passado por transformações profundas ao compará-la com o Rio de Janeiro ou mesmo com Teresina, ainda assim é interessante destacar a construção de um Lazareto durante os anos de 1880, que pos-

suía com o objetivo de evitar a disseminação do cólera⁷¹.

Assim, na década de 1880, quando a doença volta a se tornar epidêmica na Europa e com a província do Piauí tendo retomado Amarração e, portanto, mantendo contato com embarcações que vinham do Velho Mundo para a realização de comércio e transporte de passageiros através de seu porto, tem-se uma preocupação acerca da possibilidade de a doença grassar novamente na província, conforme veiculado em periódico da época. O que chama atenção dessa vez é a construção do Lazareto, no sentido de ponderarmos se sua construção pode ser percebida enquanto uma modificação daquele espaço em função da preocupação com a saúde pública, ou seja, se o Lazareto pode ser encarado como um fruto do processo de modernização.

Considerando que a preocupação com a saúde pública em Amarração no final do século XIX, no caso, com a possível chegada do cólera na província apenas levou a construção de um Lazareto, sem que o poder público tomasse atitudes mais enérgicas, talvez não seja improvável afirmar que a paisagem

71. No Brasil, o cólera também vai assumir um caráter epidêmico, atingindo as províncias do Norte, dentre estas aquelas localizadas atualmente no Nordeste, a partir da segunda metade do século XIX e, no caso da província do Piauí, seu maior efeito foi sentido entre 1862 e 1863, provocando diversas ações das autoridades públicas na época, como o envio de medicamentos, definição de casas de palha para acolher os doentes, contratação de pessoas que pudessem prover assistência para eles, além da queima de diversos campos com a intenção de purificar o ar. Estas medidas foram tomadas na tentativa de controlar e reduzir a ação da doença na província. (NUNES, 2007b). Ainda que Amarração não houvesse sido retomada pelo Piauí nessa época, pertencendo então à província vizinha do Ceará, tendo em vista que a doença atingiu toda a região que compreende o Nordeste, incluindo o litoral cearense, não seria de se estranhar que Amarração também tenha sido acometida pela doença. Sobre esta última informação, o relatório do presidente da província, Dr. Franklin Americo de Menezes Doria, de 1866, informa sobre uma nova ameaça à província piauiense em função de surto de cólera no porto de Amarração nesta época (PIAUHY, 1866), ou seja, a vila também foi afetada durante a incursão da doença nos anos 1860.

urbana de Amarração não tenha sofrido tantas transformações. E, mesmo no decorrer do início do século XX, quando cidades como o Rio de Janeiro e Teresina modificam sua paisagem urbana sob o pretexto de se modernizar através da higienização do espaço, Amarração não sofre um processo semelhante, ainda que tenha sido acometida por outras doenças, a exemplo da varíola e gripe espanhola⁷² nos anos 1910.

Deste modo, a preocupação com a saúde pública pelo poder público e pelos periódicos, além de perceberem sua relevância para a modernização da sociedade, mesmo que de maneira reduzida ao compararmos com outras cidades, afetou Amarração no recorte temporal estabelecido, seja no que se refere a paisagem urbana através do Lazareto e em relação às práticas cotidianas com a vacinação dos infantes.

No entanto, é preciso lembrar que as práticas propostas pelo poder público ou pelas elites, bem como os modelos de comportamento, não necessariamente implicam que a sociedade como um todo coaduna ou concorda com aquilo, a exemplo da revolta protagonizada pela população do Rio de Janeiro no início do século XX em função da higienização e modernização autoritária imposta pelo poder público (SEVCENKO, 2010).

No caso de Amarração, a prática da vacinação não provocou ou pelo menos não foram noticiados problemas como no Rio de Janeiro, mas, isso se deve, muito provavelmente, ao número reduzido de pessoas que foram vacinadas, considerando o contingente populacional menor. Além disso, a inexistência de uma ação mais incisiva por parte do poder público em

72. Pandemia iniciada na Europa que assolou o mundo em 1918, infectando em torno de 30% da população mundial e sendo responsável pela morte de mais de 15 milhões de pessoas. No Brasil aponta-se que em torno de 35 mil pessoas foram vítimas da doença, concentradas no Rio de Janeiro e São Paulo (GURGEL, 2013). Outros estimam entre 20 e 50 milhões de mortes no mundo (SCHWARCZ; STARLING, 2020).

Amarração, no sentido de modernizar aquele espaço através da higienização, talvez explique o porquê da ausência de uma inquietação entre a população de uma forma geral.

Contudo, outra prática noticiada nesta época em Amarração talvez possa nos indicar até que ponto a população que vivia naquele espaço havia incorporado ou não ao seu dia a dia as práticas sanitárias definidas pelo poder público e pelas elites, no sentido de que ser moderno implicava não ter doenças, bem como viver num ambiente que fosse higienizado. A prática em questão refere-se a jogar excrementos humanos, especificamente, fezes, na residência de terceiros por conta de desafetos existentes entre tais sujeitos, sejam eles pessoais ou políticos. Sobre isto, na edição do dia 20 de novembro de 1886 no periódico “A Imprensa”, tem-se uma publicação de Francisco Botelho de Andrade, a pessoa que seria vitimada pela ação, reclamando da prática e taxando o suposto agressor de criminoso, que diz o seguinte:

Sr. Redactor. – Talvez não fossem passados ainda cinco soes depois da leitura que fiz da *Imprensa* n. 935 de 18 de setembro proximo passado, em que vem transcripto o importante discurso proferido no senado pelo illustrado conselheiro exm. sr. Visconde de Paranaguá, na sessão de 18 de agosto do corrente anno, sobre negocios desta provincia, transcrição a que não tive tempo de referir-me na passada correspondencia por estar já escripta quando recebi o n. da *Imprensa* a que acima me refiro, do que peço desculpa a essa redacção, e deviam estar ainda bem vivas na memoria de todos as providencias pedidas por v. s., ao exm sr. dr. Jansen Mattos, presidente da provincia, sobre o que vai ocorrendo na Parnahyba, quando ha dias, nesta villa, onde me acho, fui avisado de um plano concebido pelo delegado de policia, que tinha por fim pôr em pratica a mesma negra acção do seu igual da Parnahyba. O plano foi-me denunciado, o que devo á dedicacção de um amigo, cujo nome peço licença para

declinar, o sr. Jeremias Ferreira Guimarães, que vindo á nossa casa encontrou-me com a folha liberal na mão, onde vinha o discurso do Visconde, e assim, que transpôz o limiar da porta e me viu, irrompeu nestas palavras: <Então, livre-o de um assalto ?!> e contou-me o caso que depois ainda me foi referido por um cunhado da pessoa que foi convidada, e que me forneceu a copia da carta em resposta da que eu dirigi a ella, mas não quiz assignar-se, com medo, segundo disse, de ser chamado a responsabilidade. E essa responsabilidade que eu quero tomar a mim, pedindo á v. s. a gentileza da publicação de quanto está escripto. Muito bem disse v.s.: <O exm. sr. dr. Jansen não conhece a gente que dispõe dos cargos policiaes na Parnahyba e Amarração; si conhecesse, estamos certos, não conserva-los-ia; porque o governo precisa, é verdade, de auxiliares bons e honestos, mas nunca de desordeiros e criminosos.>

Como disse, mal acabava de ler a folha liberal, e já se me vinha prevenir de um novo assalto [...] o sr. Jeremias Ferreira Guimarães, que teve a bondade de denunciar-me o plano de que estive para ser victima. Agradecido.

Francisco Botelho de Andrade

Amarração, 21 de outubro de 1886

(SR. REDACTOR, A Imprensa, 1886, p. 2-3).

Francisco Botelho de Andrade, o reclamante, dividiu a carta que direcionou ao periódico “A Imprensa” em dois momentos. No primeiro momento, limita-se a explicar que correu o risco de sofrer a mesma coisa que alguém em Parnaíba também havia passado, sem especificar quem teria sido essa pessoa, tendo o cuidado de lembrar que a referida atitude já havia sido denunciada e condenada pelo jornal, solicitando, inclusive que o presidente da província da época tomasse providências.

Além disso, relata como recebeu a resposta⁷³ à carta que

73. Na edição de “A Imprensa” de 20 de novembro de 1886, há uma denúncia anônima datada de 24 de outubro de 1886 sobre o caso em questão que

havia sido entregue a Felinto Pereira de Souza, uma das pessoas que supostamente teriam participado do ato do “assalto” que poderia ter sofrido e que havia lhe sido denunciado por Jeremias Ferreira Guimarães. A nota continua, então, com a carta escrita por Felinto Pereira de Souza em resposta a Francisco Botelho de Andrade.

Illm. sr. dr. Francisco Botelho de Andrade. – S. C. – Amarração, 13 de outubro de 1886. – Em resposta a presada carta que v. s. dignou-se dirigir-me datada de hontem e em que pergunta-me *o que realmente passou se em dias d’este mez entre mim e outros individuos em relação a um projecto que devia affectar a pessoa de v. s., cumpre-me dizer-lhe o seguinte:*

Em uma das noites do mez de agosto, e não d’este mez, como pensa v. s., andando eu com diversas pessoas entre ellas o delegado de policia d’este termo Firmo da Silva Raposo, seu escrivão Joaquim Pereira de Assis Brandão e outros individuos em uma serenata, aconteceu que os mesmos Firmo e Joaquim Brandão chamaram-me para um particular, debaixo de um alpendre que fica entre o estabelecimento commercial do sr. João Luiz Pereira Brandão e o quarto de dormir de seus filhos Joaquim e Antonio Brandão, convidou-me para irmos deitar **excremento humano** nas portas da casa do cidadão Joaquim Antonio de Carvalho, allegando que as vazilhas que continham o mesmo excremento achavão-se depositadas no quarto onde elle Brandão dormia, convidando-me para eu vêr as mesmas vazilhas, o que agradei. N’esse interim o sr. Firmo disse-nos que em vez de deitarmos a

fornece mais detalhes sobre o dia seguinte à proposta do ato, bem como a reação das pessoas que viviam em Amarração. Na denúncia, afirma-se que Felinto Pereira de Souza, um comerciante local e que participava de uma serenata, ao ser convidado para realizar o ato em questão, isto é, jogar excrementos, e ser informado que a intenção era fazer isto na casa do Sr. Francisco Botelho de Andrade, não apenas recusou-se e retirou-se do grupo, mas também contou a história nos dias que se seguiram. Francisco Botelho de Andrade, no momento que tomou conhecimento da situação, escreveu uma carta para Felinto Pereira de Souza e é a resposta desta que Jeremias Ferreira Guimarães vinha entregar-lhe (AMARRAÇÃO, A Imprensa, 1886).

trampa na porta do velho Carvalho, era melhor que a fossemos depôr na porta da casa de v. s. Em vista da resolução de Firmo e de Joaquim Brandão eu disse-lhes que não concordava em tal, retirava-me da serenata, como retirei-me para a casa de minha residencia, dizendo-lhes mais, que si elles assim procedessem, a culpa recairia no dia seguinte sobre todas as pessoas que fizeram parte da serenata. A' vista d'esta minha observação, elles concordaram em não fazer mais o que tinham planejado n'essa noite, na casa de v. s. e na do eleitor liberal Carvalho.

E' o que cumpre-me dizer a v. s. e jurarei se preciso for.

Faça de minha resposta o uso que lhe convier. – Sou – De v. s. –

Criado respeitoso e attencioso. – F...

(SR. REDACTOR, A Imprensa, 1886, p. 2-3, grifo nosso).

No segundo momento, então, refere-se à resposta dada por Felinto Pereira de Souza a Francisco Botelho de Andrade sobre a situação em tela, no qual o comerciante explica, a partir de seu ponto de vista, o que teria se sucedido na noite em que havia recebido a proposta.

Ao que tudo indica, o ato não foi praticado e, além disso, na denúncia anônima presente na edição de “A Imprensa” de 20 de novembro de 1886, tem-se um pouco mais de detalhes sobre a repercussão do caso em Amarração, apontando como Jeremias Ferreira Guimarães ao tomar conhecimento do ato teria ficado

[...] possuido de uma justa indignação, que em plena rua, na presença de mais de cem pessoas, e tambem na de Firmo, em phrases energicas e inspiradas, reprovou o procedimento baixo, vil, e mesquinho, que elle como autoridade, seu suplente, e seu escrivão, tiveram para a sociedade. Os accusados, ouviram cabisbaixos a merecida censura que Jeremias lhe fez, e não disseram cousa alguma em sua defesa (AMARRAÇÃO, A Imprensa, 1886, p. 3).

A prática de jogar fezes na rua não foi algo exclusivo

do Brasil, muito menos de Amarração, tendo em vista jogar excrementos pela janela à noite tratou-se de uma prática comum até o século XIX, tanto no Brasil como fora deste, perdurando em muitas cidades mesmo quando esta se torna ilegal. A partir do momento que surge uma nova concepção de cidade, pautada no ideário moderno, percebe-se uma necessidade de modificação e modernização deste espaço através, principalmente, da limpeza das ruas para garantir uma livre circulação das pessoas que habitavam naqueles espaços. Desta forma, a preocupação com o lixo acumulado nas ruas e os excrementos nelas jogados impõe novos padrões de comportamento sobre o destino dado a estes resíduos ao longo dos séculos XVII, XVIII e XIX no mundo ocidental, particularmente, em cidades europeias, como Hamburgo, Paris e Londres, que passam a se preocupar, então, com a limpeza urbana (EIGENHEER, 2009).

Ainda assim, apenas a partir da segunda metade do período oitocentista os grandes centros urbanos ocidentais vão adotar medidas mais enérgicas para amenizar a situação sanitária das cidades que, até então, eram adotadas, principalmente, em espaços restritos, o que não transformava substancialmente a condição sanitária da cidade. Foi no decorrer do século XIX também que a teoria microbiana das doenças, a partir do constante desenvolvimento da medicina moderna durante esta época, surgiu, substituindo e refutando a teoria miasmática no qual as doenças desenvolviam-se a partir dos odores fétidos das substâncias orgânicas quando estas entravam em estado de putrefação (EIGENHEER, 2009).

Esta nova percepção sobre o surgimento das doenças, vinculando-as não mais aos odores, mas sim aos micro-organismos, trouxe uma nova perspectiva acerca da saúde pública e em relação a atenção dada aos dejetos produzidos pela sociedade, bem como a relação estabelecida entre a necessidade de

higienização da cidade para que esta pudesse modernizar-se e, assim, a saúde pública e a limpeza urbana tornam-se aspectos essenciais do ser moderno no final do século XIX e início do século XX (EIGENHEER, 2009).

No caso de Amarração, não fica claro, através das fontes consultadas, se jogar fezes na rua havia sido uma prática comum e já proibida naquele fim de século, tendo em vista a preocupação com a saúde pública ou se a reprovação ao ato que seria realizado por Firmo da Silva Raposo ocorreu unicamente por questões políticas.

Mesmo que o ato não tenha sido realizado, fica o questionamento: era uma prática comum jogar fezes humanas nas residências de desafetos na vila de Amarração no final do século XIX? Embora não seja possível afirmar com certeza se esta prática se tratava de algo cotidiano, através dela é possível inferir sobre o imaginário destes sujeitos ao considerarmos a saúde pública da vila. Ainda que em anos anteriores o código de posturas publicado proibisse alterar a salubridade pública da vila, não é isto que leva os sujeitos em questão à recusa do ato, mas sim a alteração do alvo a sofrer com a prática posta.

Deste modo, é factível questionarmo-nos até que ponto a modernização da vila e a preocupação com a saúde pública influenciou o imaginário dos sujeitos que ali viviam, refletindo especialmente acerca daqueles que se colocaram contrários a assumir esses novos hábitos higiênicos, isto é, modernos.

Deve-se ressaltar que, considerando os periódicos “A Imprensa” e “A Época”, órgãos de comunicação do Partido Liberal e do Partido Conservador respectivamente, a disputa política local em Amarração tinha certa influência sobre a vida cotidiana naquele espaço. Além disso, tendo em vista que Firmo da Silva Raposo era correligionário do Partido Conservador (DENUNCIA, A Época, 1883), enquanto Joaquim Antonio de Carvalho, a primeira pessoa a ser mencionada e

que, originalmente, iria sofrer com o ato, era correligionário do Partido Liberal, bem como o próprio Francisco Botelho de Andrade, que denunciou a situação que quase vivera em Amarração, talvez não fosse de se estranhar que toda a reprovação a esta situação tenha se dado também em função destas desavenças políticas.

No entanto, considerando a importância dada à prática de vacinação e, de certa forma, com a possibilidade de propagação de doenças através de navios que trouxessem passageiros com enfermidades infectocontagiosas, não seria impossível sugerir que a condenação do ato de jogar fezes não houvesse sido apenas por motivações políticas, embora não possamos deixar de ressaltar sua relevância tendo em vista os episódios relatados, mas também tenha se dado por conta da preocupação com a saúde pública e com a higienização de Amarração naquele período.

Desta maneira, ainda que a vila de Amarração não tenha sofrido uma ação efetiva e nem modificações significativas em seu espaço em função da preocupação com a saúde pública, conseqüentemente da criação de um espaço higienizado e nos moldes modernos, foram perceptíveis as preocupações em torno desta saúde pública e a presença de novas práticas sociais, a exemplo da vacinação, banhos de mar, preocupação com a salubridade pública nos códigos de postura, construção de um lazareto e reprovação do ato de jogar fezes.

Ao fim, a vila de Amarração, mesmo pequena em tamanho e em número de habitantes, em função da importância dada a esta pelas elites locais para a modernização e desenvolvimento do Piauí através de um porto, vivenciou, à sua maneira, preocupações com a salubridade pública.

Esta preocupação, por sua vez, provocou alterações nos códigos de postura da vila, nas práticas sociais, em sua paisagem, a exemplo da construção do lazareto para contenção

do cólera, bem como algumas modificações nas práticas cotidianas das pessoas que viviam em um espaço que começava a modernizar-se, como a vacinação e as práticas de banho com fins terapêuticos.

Não obstante isto, ainda que o discurso em torno da modernização deste espaço, especialmente no tocante à salubridade pública, tenha modificado alguns aspectos da vila, é significativo a presença ainda de espaços insalubres, como a escola e o presídio, bem como práticas consideradas anti-higiênicas por parte de alguns sujeitos que viviam na vila, como jogar fezes, ambos criticados na época.

Deste modo, ao tempo em que a experiência da modernidade em Amarração provocou transformações nas práticas sociais relacionadas à saúde pública, estas não estiveram isentas de problemas e a modernização deste espaço, em consonância com as novas preocupações relacionadas com a salubridade pública, também foram produtores de críticas e conflitos assinalando o imaginário social dos sujeitos que viviam em um espaço que foi naquele momento marcado pela aventura da modernidade.

Invisíveis ou não estes fragmentos do cotidiano terminaram resvalando pela História, registrados, mesmo que minimamente, a partir das páginas dos jornais que atravessaram os períodos trabalhados narrando alguns destes elementos que se destacaram no dia a dia de quem viveu e labutou em Amarração.

CAPÍTULO 2

MODERNIDADE, TENSÕES E TRANSFORMAÇÕES NA VILA DE AMARRAÇÃO NO FINAL DO SÉCULO XIX E NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX

No dia 15 de outubro 1901 um grupo de passageiros do vapor *Colombo* teve um final conturbado de sua viagem até Amarração. Ao chegarem a Tutóia no estado vizinho do Maranhão, o capitão da embarcação ordenou que aqueles que tivessem passagens compradas para Amarração ali desembarcassem, visto que este não entraria com o *Colombo* na referida Barra.

Indignados os passageiros não tiveram escolha, sendo obrigados a desembarcarem em Tutóia. No dia seguinte fretaram canoas e botes para que fossem transportados até Parnaíba, onde denunciaram o que havia ocorrido ao capitão do porto para que este tomasse as devidas providências.

Este evento foi noticiado no jornal “Nortista” no dia 26 de outubro de 1901 e foi um dentre os diversos casos de conflitos provocados pela modernidade à medida que esta experiência modificava e se fazia presente no cotidiano dos sujeitos que viviam no litoral piauiense, especialmente em Amarração.

No contexto da pequena vila litorânea piauiense é notório os efeitos da modernidade sobre esta em função da trans-

formação das maneiras de se deslocar graças a revolução dos transportes. Neste sentido, o mundo¹, conforme nos lembra Hobsbawm (1981), teve uma das suas maiores transformações a partir da dupla Revolução que ocorre entre o decorrer do século XVIII e do XIX, no caso, as Revoluções Francesa e Industrial. Ambas irão redefinir e remodelar as maneiras como a sociedade se relaciona em diversos espaços do mundo, principalmente aqueles que se encontravam próximos a um porto ou ferrovia.

Interessa-nos, no entanto, as transformações possibilitadas graças a Revolução Industrial, principalmente, no que concernem as mudanças ocorridas nos transportes que distinguem como percebemos o espaço ao nosso redor. Deste modo, a percepção² que tínhamos sobre o mundo transforma-se no decorrer do século XIX e XX e esta é atravessada pela transformação tecnológica fomentada em função da Revolução Industrial.

Essa situação não era exclusiva da Europa, tratava-se, no entanto, de uma conjuntura que passa a ser vivenciada por diversos espaços ao redor do globo. Dessa forma, o Piauí no final do século XIX não esteve alheio as transformações que tiveram início a partir do contexto citado por Hobsbawm

1. Não se trata de dizer que todos os espaços ocupados pelos grupos humanos sobre a superfície terrestre foram impactados pela Dupla Revolução. A proposta do autor foi tratar das mudanças advindas através desta nos países em que estas transformações foram significativas.

2. Para apontar o impacto que a dupla Revolução tem sobre o mundo, particularmente a Revolução Industrial, Hobsbawm (1981) também indica a diferença no mundo conhecido em 1780, este sendo menor, visto que ainda havia muitos espaços desconhecidos no globo, mas ao mesmo tempo tratava-se de um mundo maior, pois a dificuldade para deslocar-se sobre este era notável. Antes do surgimento das ferrovias o deslocamento por terra era vagaroso, tanto para mercadorias como para passageiros e apenas o transporte marítimo ou fluvial oferecia uma possibilidade mais rápida, fácil e também barata. Nesse contexto, “[...] estar perto de um porto era estar perto do mundo” (HOBSBAWM, 1981, p. 6).

(1981), e será afetado por estas.

O Piauí insere-se no final do século XIX e na primeira metade do século XX no mercado externo através dos projetos de modernização, pensados para a província e, posteriormente, para o estado federativo, aliado a uma perspectiva de integração da economia piauiense no âmbito nacional e internacional. Segundo Queiroz (1998), no final do período oitocentista no Piauí acreditava-se que a única maneira de se conseguir a inserção da economia na Divisão Internacional do Trabalho³ seria através da utilização das vias fluviais, no caso piauiense, o Parnaíba, maior rio perene do território, e do melhoramento dos transportes e comunicações para facilitar o escoamento da produção.

Esse projeto de economia iniciado no século XIX com a transferência da capital da província do Piauí em 16 de agosto de 1852 articulava-se com o projeto de desenvolvimento nacional e visava a modernização da região aproveitando as áreas situadas na margem do rio Parnaíba.

Além disso, a cidade de Parnaíba, por se localizar no litoral, se tornaria um dos principais centros comerciais do Piauí nesta época, visto que seria o espaço no qual os produtos seriam escoados. Essa ação buscou conduzir o escoamento dos produtos piauienses do interior para o litoral (REGO, 2010), considerando que seria a alternativa mais viável e que traria menos gastos para um rápido processo de modernização, de crescimento econômico e também de inserção do Piauí na economia mundial⁴.

3. A Divisão Internacional do Trabalho corresponde a uma divisão e especialização das forças produtoras em um âmbito internacional, considerando que é impossível que um único país produza todas as mercadorias, dividem-se as especialidades de produção pelo globo formando assim uma relação interdependente entre os países.

4. É preciso lembrar que essa necessidade de integração do Piauí ao contexto econômico nacional e internacional deriva do imperialismo europeu e das

Apenas na primeira metade do século XX esse projeto toma forma e o Piauí insere-se no mercado externo a partir do extrativismo e da exportação de seus produtos, sendo estes principalmente: a borracha da maniçoba, a cera de carnaúba e do babaçu⁵. Embora essa inserção ocorra é preciso percebê-la enquanto problemática, considerando que a entrada no mercado externo promovida no Piauí no final do século XIX e na primeira metade do século XX torna a economia piauiense dependente das flutuações econômicas mundiais, tornando-se suscetíveis a crises comerciais (SANTANA, 2001).

É preciso lembrar também que a concretização desse projeto só se torna possível no Piauí na primeira metade do século XX em virtude de alguns elementos que faltavam a província no período oitocentista e que entram na pauta de reivindicações dos políticos e comerciantes piauienses desde o século XIX: o porto marítimo⁶.

Embora a construção de um porto marítimo em Amar-

consequências econômicas que este teve no resto do globo. Para Rémond (1976), sua influência no decorrer do século XIX teve um impacto tão profundo no mundo que “[...] todas as correntes de intercâmbio convergem para a Europa. [...] Tudo parte da Europa, tudo volta para ela. Ela é o centro, o pólo. [...] A Europa, principalmente a Grã-Bretanha, teceu sobre o mundo uma gigantesca teia, com suas linhas de navegação, seus entrepostos, suas estações. As bolsas, os mercados, tudo está domiciliado na Europa Ocidental” (RÉMOND, 1976. p. 156).

5. Segundo Queiroz (1998), a exportação piauiense antes do extrativismo desses produtos limitava-se ao gado bovino e ao algodão, sendo que estes eram exportados, principalmente, para outras regiões do Brasil.

6. Conforme dito anteriormente havia em Amarração uma estrutura denominada trapiche que funcionava para o atracadouro de embarcações que adentravam a Barra do Igarauçu. Este trapiche, por sua vez, encontrava-se na Barra de Amarração, a qual naquele momento diversos setores da sociedade piauiense defendiam como sendo o espaço mais adequado para a construção de um porto marítimo que atenderia os interesses econômicos da província e, posteriormente, estado. No entanto, o projeto do porto nunca se concretizou e o trapiche que existia na Barra neste final do século XIX e início do século XX serviu enquanto “porto”, recebendo embarcações diversas, que levavam/traziam produtos, bem como passageiros.

ração seja algo requisitado pelos políticos e comerciantes piauienses durante o decorrer do século XIX (REGO, 2010) é interessante notar que apenas em 1880 o Piauí “resolve” a situação de litígio do litoral com o Ceará e volta a ter a vila de Amarração, conforme exposto na seção anterior. Dessa forma, o desejo pela modernização incide diretamente sobre Amarração, fazendo com que esta, através da construção de seu porto marítimo, no final do século XIX e na primeira metade do século XX seja percebida enquanto um dos principais pontos para o desenvolvimento econômico do Piauí.

2.1 “TUDO CONSPIRAVA PARA AUMENTAR O MEDO”: A MODERNIDADE ENTRE SUAS CONTENDAS E CONFLITOS EM AMARRAÇÃO

Compreendendo, então, que a modernidade não produz apenas aspectos positivos, mas também negativos, tensões são geradas e no caso de Amarração não foi diferente. Ainda que na vila localizada no litoral do Piauí não tenha tido problemas similares a cidades como o Rio de Janeiro⁷, Recife⁸ ou mesmo

7. O final do século XIX e início do século XX através dos novos dispositivos tecnológicos que vão adentrar a capital da República neste momento tornam o Rio de Janeiro “[...] no eixo de irradiação e caixa de ressonância das grandes transformações em marcha pelo mundo, assim como no palco de sua visibilidade e atuação em território brasileiro. O Rio passa a ditar não só as novas modas e comportamentos, mas acima de tudo os sistemas de valores, o modo de vida, a sensibilidade, o estado de espírito e as disposições pulsionais que articulam a modernidade como uma experiência existencial e íntima”. (SEVCENKO, 2006, p. 522). Essas transformações, no entanto, especialmente a rapidez com que estavam ocorrendo, não ocorrem sem objeções, nem sem problemas, que surgem enquanto um modo de se defender frente a essa modernidade que deslocava e atordoava estes sujeitos. Deste modo, o “tradicional” versus o “moderno” provocado por esta nova experiência no Rio de Janeiro se faz presente neste início do século XX nas diversas fontes produzidas na época, como os jornais e as crônicas literárias, conforme Sevcenko (2006).

8. No caso de Recife, Rezende (1997) indica os diversos conflitos produzidos entre o “tradicional” e o “moderno”, especialmente na década de 1920, à me-

Teresina⁹ podemos indicar alguns episódios que ocorreram após a reincorporação de seu território ao Piauí, a exemplo do caso citado previamente e que será abordado mais adiante.

Deste modo, dentre as tensões geradas pela necessidade da província de se desenvolver, isto é, modernizar-se, tem-se a própria questão de litígio entre o Piauí e o Ceará e, assim, estes conflitos litigiosos reverberam no cotidiano das pessoas que viviam neste espaço. Após a anexação da vila de Amarração ao território do Piauí em 1880 é possível perceber tensões entre alguns sujeitos de Amarração e de Parnaíba. Na edição de 09 de junho de 1883 do jornal “A Época” temos a seguinte narrativa de um amarroçonense sobre o preconceito sofrido pelos parnaibanos:

Lemos o que disse a Enca sobre a matéria da representação dirigidas por alguns negociantes desta villa contra a praxe adoptada

dida que a experiência da modernidade vai se fazendo presente no cotidiano dos sujeitos que viviam naquele momento na referida cidade, enfatizando como uma modernização autoritária e a higienização da cidade teve um impacto significativo na vida dos menos abastados, afetados diretamente pelas mudanças nela realizadas. Além disso, evidencia os contratempos e desconfianças que os novos aparatos modernos causavam também nas pessoas que até então os desconheciam e passavam a conviver com estes, a exemplo do automóvel, conforme registrado em diversos jornais de época.

9. Em Teresina é possível indicar alguns momentos que esta experiência provocou tensões à população que vivia neste espaço. Nas décadas iniciais do século XX, segundo Queiroz (2011), a chegada do cinema, ainda que consumido por uma pequena parcela da população, foi simultaneamente um símbolo do progresso, que se fazia presente através desses novos aparatos tecnológicos, bem como um dispositivo que seria o responsável por destruir a família. Assim, o cinema “[...] não foi absorvido de forma passiva e pacífica. Cada novidade trazia em si um susto, um movimento de admiração e também um frêmito de medo. Com o cinematógrafo, esperava-se o propalado apocalipse da moral e da família [...] assombro dessa sociedade quase rural ameaçada pela modernidade” (QUEIROZ, 2011, p. 35). Não obstante isto, Queiroz (2011) aponta ainda no final da década de 1920 em Teresina os problemas causados pelos automóveis que se incorporavam cada vez mais no cotidiano local e, além dos perigos dos acidentes, incomodavam os cidadãos em função do barulho provocado por estes.

pela Alfandega da Parnahyba no despacho e entrega dos gêneros vindos para aqui do Ceará e Maranhão nos vapores da companhia maranhense.

É uma verdade pura tudo quanto disse a illustrada redação daquelle folha, que comprehendeu e interpretou perfeitamente o justo desgosto que sentimos, vendo que contra toda nossa expectativa, perdemos em vez de lucrar com a annexação de nosso território á esta província.

Parece que somos considerados pelos poderes públicos, sob enja jurisdição nos achamos, não como concidadãos, mas como intrusos ou hospedes importunos, que por muito favor se toleram, mas que de modo nenhum podem suppor-se com direito a ser tratados em pé de igualdade com os outros filhos da província, á que se acham incorporados.

Entretanto, nós não nos podemos conformar com tão odiosa e revoltante maneira de considerar as cousas, e contra ella protestamos com vigor; 1º porque, antes de pertencermos ao Piauhý, já eramos brasileiros, e a constituição política do império não faz differença na protecção que dispensa a todos sem distinguir o torrão em que nasceu; 2º porque se concorremos por meio de representações e abaixo assignados para ser este município desanexado do Ceará, não fomos levados a isso por nenhum motivo torpe, nem por q fossemos olhados com desprezo por aquella província, pelo contrario não tivemos em vista senão concorrer para uma medida de interesse geral; 3º finalmente por que, uma vez decretada a lei que passou a Amarração para o Piauhý, nos consideramos tão piauhýenses como quaesquer outro que já o eram antes della.

Seremos por conseguinte incansáveis em reivindicar os direitos e regalias que nos competem, e dos quaes temos sido despojados até certo ponto (AMARRAÇÃO, A Época, 1883, p. 4).

O trecho retrata a reclamação de um amarroçonense sobre as taxas extras cobradas aos habitantes da vila de Amarração com relação aos produtos que chegavam nesta, provenientes das províncias do Ceará e Maranhão. Na perspectiva

do autor da narrativa, o motivo para isso estar acontecendo se dava pelo preconceito dos parnaibanos com os habitantes de Amarração e estava provocando prejuízos aos comerciantes que residiam na referida vila.

É interessante, então, como Amarração, embora não fosse a única saída para o mar do Piauí, é considerada enquanto o espaço por excelência para a modernização e desenvolvimento da província pelas elites locais e logo que é reivindicada pelos piauienses e tomado posse desta em 1881, em 1883, dois anos depois, temos um relato sobre tensões decorrentes do retorno desta ao Piauí.

Sobre estes motes, é interessante observar como este conflito litigioso, ainda que vinculado à experiência moderna, permite refletir sobre questões de identidade neste espaço à medida que o sujeito em questão declara se sentir tão piauiense quanto os demais filhos da província. Deste modo, a mudança de um território, mesmo que em função de um projeto de modernização, pode gerar tensões e conflitos no cotidiano das pessoas que habitam esses espaços, e ainda fomentar novas percepções e novas formas de significar suas experiências e identidades a partir destes, questão a ser abordada em capítulo posterior.

Destarte, ainda em relação ao porto, é preciso ter em mente que este, que esteve em funcionamento em Amarração ao longo da segunda metade do século XIX e na primeira metade do século XX, não se refere ao porto solicitado pelos políticos e comerciantes piauienses. Tratava-se de um pequeno ancoradouro¹⁰ no qual os navios necessitavam aportar na

10. De acordo com o relatório do Coronel Josino José Ferreira, produzido em março de 1900 e publicado no “Nortista” no ano de 1901 sobre o Delta do Parnaíba, no que concerne a navegação do litoral piauiense registra que os navios entravam pela foz do rio Igaráu na Barra da Amarração e atracavam em seus trapiches. Informa também que a navegação no período era de Cabotagem, possibilitando tanto a importação como a exportação de produtos

costa aguardando rebocadores para buscá-los em função da baixa profundidade da Barra da Amarração.

No tocante a profundidade e o emprego de rebocadores para algumas embarcações, a edição do periódico “A Legalidade” de 20 de agosto de 1892 na seção “Trocós Miudos”, corrobora com essa prática, bem como a necessidade de navios de médio e grande porte ancorarem fora da Barra da Amarração, ao relatar a obrigação do então Governador do Estado do Piauí e do Chefe de Polícia de tomarem na vila uma embarcação menor para se deslocarem até o Vapor *Espírito Santo* que encontrava-se atracado fora da Barra de Amarração. Embora o periódico não especifique o motivo do vapor da Companhia *Lloyd* não ter adentrado a Barra, pode-se supor que se tratava de sua baixa profundidade e da possibilidade de um acidente caso este tentasse navegar até o ancoradouro de Amarração.

Mesmo tratando-se de um porto de pequena profundidade e estrutura simples de ancoradouro, recebia inúmeras companhias de navegação com um movimento marítimo significativo¹¹, conforme registrado por Dias (2004), e chegando, nos anos 1910, a ter uma movimentação quase diária de embarcações. Deste modo, no final do século XIX e no início do século XX faziam escala em Amarração as seguintes companhias:

piauienses, principalmente, para o Maranhão e Ceará (RELATORIO, Nortista, 1901, p. 1-2).

11. Os jornais, “A Época” de 1883, “Nortista” de 1901 e “Semana” de 1910 e 1911 registram as seguintes embarcações em notícias sobre a movimentação marítimo-fluvial do litoral piauiense: O vapor *Theresinense*, o *Lidador*, *Continente*, *Jonas*, *Parnahyba*, *Hyate Victoria*, *Hyate Neptuno*, *O Cabral*, *Senador Cruz*, *Hyate Regência*, *Hyate Deus te Guarde*, *Hyate Adelina dos Anjos*, *Parnahybano*, *Hyate Arthur*, *Hyate Aqui Estou*, *Hyate Bom Jesus*, *Colombo*, *Jaboatão*, *Rio Formoso*, *Amazonas*, *Uma*, *Marahu*, *Natal*, *Bocauna*, *Ilhéos e Mantiqueira*.

Companhia Pernambucana de Navegação com os vapores: Uma, São Francisco, rio Formoso, Beberibe, Jacípe, e Jaboatão.
Companhia Baiana com os vapores: Ilheus, Comandotuba, Marahu, Jequitinhonha e Canavieiras.
Empresa Lorentz com os vapores: Ipu, Rio, Sobral e Camocim.
Companhia Maranhense com os vapores: Oriente, Ocidente, Cabral, Cururupu e Turiassu.
Lloyd Brasileiro: Pirineus, Prudente de Moraes, Ibiapaba e Cuba-tão (DIAS, 2004, p. 136).

Esse movimento perdurou até a década de 30 e 40 do século XX, segundo Barbosa (1986), tendo reduzido e entrado em declínio posteriormente, passando a ser frequentado especialmente pelos barcos pesqueiros que já faziam parte da atividade econômica predominante de Amarração, como ainda o fazem hoje.

Dessa forma, não foram poucas as embarcações que passaram por Amarração e, da mesma maneira, não foi inexpressivo o seu impacto no cotidiano da vila. A existência desse pequeno ancoradouro, juntamente com a subvenção, que segundo Rego (2010), o governo federal providenciava às companhias de vapores que fizessem o percurso Recife-Amarração que aportassem em Amarração, foram moldando novas sociabilidades e tensões no litoral piauiense.

No século XX, por sua vez, uma das tensões geradas pela experiência da modernidade que podemos citar e que se encontra registrado em algumas edições do “Nortista” é acerca da relação conflituosa existente entre a Companhia Maranhense e o contrato estabelecido com o governo federal para realizar viagens mensais passando pelo porto de Amarração. De acordo com a edição de 13 de julho de 1901 do “Nortista” na nota “A nossa navegação” o serviço de navegação a ser realizado pela Companhia Maranhense consistia no seguinte:

A Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão, para fazer o serviço de Navegação a Vapor, por força do presente contracto que deve vigorar até 31 de Dezembro de 1901, se obriga a realizar mensalmente as viagens das seguintes linhas:

1ª linha – Maranhão, Tutoya, Amarração e Ceará, regressando com escala por Camocim, Amarração, Tutoya, Maranhão, Guimarães, Cururupú, Turyassú, Vizen, Bragança e Cinfra, regressando ao Maranhão em escalas por estes mesmos portos.

2ª linha – Tutoya, Amarração, Camocim e Ceará, regressando com escalas por Amarração e Tutoya, Maranhão, indo directo ao Pará e d'alli regressando directamente ao Maranhão (A NOS-SA navegação, Nortista, 1901, p. 2)¹².

Embora a Companhia Maranhense tenha assinado este contrato com o governo federal comprometendo-se a fazer mensalmente essas viagens passando obrigatoriamente pelo porto de Amarração o que percebemos é que este não foi cumprido, pois muitas vezes, segundo o periódico “Nortista”, as embarcações da Companhia Maranhense não estavam mais realizando a parada obrigatória em Amarração.

Nessa mesma edição de 13 de julho de 1901, em um artigo chamado “A nossa navegação” da coluna “Pelo Piauí”, o jornal denuncia o suposto motivo de a Companhia Maranhense ter reduzido as paradas em Amarração, afirmando que a Companhia informa a impossibilidade de aportar em Amarração por conta da falta de água na Barra, fazendo com que só seja possível uma viagem por mês para o citado porto, divergindo das quatro viagens acordadas e subvencionadas pelo governo federal.

O “Nortista” registra também nas edições de 24 de agosto e 07 de setembro de 1901, na coluna “Movimento Marítimo-

12. Contrato entre o governo federal e a companhia de navegação a vapor do Maranhão realizado pelo Decreto n. 3979 de 28 de março de 1901 (A NOSSA navegação, Nortista, 1901).

-Fluvial”, o vapor *Continente* da Companhia Maranhense recusando-se a aportar em Amarração conforme o contrato estabelecido entre o governo federal e a referida Companhia de Navegação. Além disso, na edição de 19 de outubro de 1901, também na coluna “Movimento Marítimo-Fluvial”, registra o vapor *Cabral* da citada Companhia também se recusando a aportar em Amarração.

Sobre o caso do Cabral, a notícia traz o seguinte comentário:

O Cabral, da companhia maranhense, na volta de sua viagem a Pernambuco, não entrou na Amarração, e fel-o propositalmente, pois havia na barra água suficiente para dar-lhe entrada, como sempre aconteceu. Não tendo para quem apellar de tanto menospreso que se faz a este infeliz Piauí, limitamo-nos a registrar-o (MOVIMENTO marítimo-fluvial, Nortista, 1901 p. 2).

É interessante notar o enfoque dado pelo “Nortista” à possibilidade de os navios adentrarem em Amarração, contrariando a suposta baixa profundidade da Barra. Não apenas nessa notícia sobre o *Cabral*, mas também na já citada edição de 13 de julho de 1901 também no artigo “A nossa navegação” temos o seguinte trecho sobre a profundidade da Barra de Amarração: “Contra a falta d’água que allegam, está sempre a protestar a praticagem daquelle porto que affirma ter constantemente agua sufficiente para qualquer dos vapores da dita Companhia, incluindo mesmo os de maior calado, nas marés de lançamento” (A NOSSA navegação, Nortista, 1901, p. 2).

Na perspectiva do “Nortista”, através de informações proveniente dos práticos, responsáveis pelo acompanhamento das marés e os melhores horários para os navios atracarem, a alegação da Companhia Maranhense de que a Barra da Amarração não possuiria profundidade suficiente para a atracagem de suas embarcações não condizia com o motivo da

Companhia se recusar a aportar em Amarração.

Bem além de uma razão geográfica, o motivo indicado pelo “Nortista” acerca da recusa da Companhia Maranhense de aportar em Amarração se deve a uma suposta conspiração do estado do Maranhão para fechar o porto de Amarração. Na edição de 2 de novembro de 1901, em sua coluna sobre o “Movimento Marítimo-Fluvial” na costa piauiense, o jornal aponta que o vapor *Continente*, citado anteriormente como uma das embarcações que não estavam mais atracando em Amarração, ancorava neste porto regularmente até o surgimento da suposta conspiração, como diz o seguinte trecho:

Antes do plano concebido pela companhia maranhense e os inimigos do Piauí, de fecharem o porto da Amarração, o *Continente* entrava, como fez diversas vezes, naquelle porto a noite e sem pratico (!) e hoje que a barra melhorou consideravelmente, tornando um canal em linha recta, os vapores da companhia maranhense dizem por conta própria, que não entram ali por falta d’agua! (MOVIMENTO marítimo-fluvial, Nortista, 1901, p. 3).

Essa suposta conspiração apontada pelo “Nortista” engenhada pelo estado do Maranhão contra o Piauí muito provavelmente pode ser explicada pelo fato de o Maranhão, segundo Queiroz (1998), ter exercido até a segunda metade do século XIX significativa influência econômica sobre o Piauí, com esse quadro transformando-se apenas com a aplicação do projeto de integração entre a nova capital do estado, as cidades na beira do Parnaíba e no litoral piauiense, visando a inserção do Piauí no mercado internacional.

Considerando esse contexto, duas possibilidades sobre a tensão existente no começo do século XX podem ser pensadas: a Companhia Maranhense realmente estaria boicotando o porto de Amarração intencionalmente para induzir seu fe-

chamento retornando o caráter de dependência do Piauí ao Maranhão ou, no segundo caso, a profundidade da Barra da Amarração vinha sofrendo alterações em sua dinâmica natural, assoreando-se e tornando-se inviável a navegação de embarcações de calados¹³ maiores.

Embora o “Nortista” afirme veementemente que a profundidade era o suficiente para a entrada dos vapores da Companhia Maranhense, outros relatos no mesmo período já apontavam o assoreamento da Barra da Amarração, sendo necessária sua dragagem para que as embarcações pudessem continuar a adentrá-la. Na edição de 11 de dezembro de 1910 do jornal “Semana” temos o seguinte relato no artigo “O Piauí e seu Porto Marítimo I” de autoria de Julio Jansen¹⁴ sobre o assoreamento da Barra de Amarração:

As areias expellidas na vasante da maré acumulam-se nas proximidades da barra e tornam mister a dragagem. É um serviço quasi impossível aqui devido os ventos fortes que constantemente durante o verão formão um mar alto e cavado o que dificulta muito o trabalho de uma draga de sucção e ainda mais outra de caçambas porque não aguenta no seu costado uma alvarenga ou outra embarcação para receber a matéria dragada (JANSEN, 1910a, p. 2).

Embora se trate de uma notícia quase 10 anos após as denúncias do “Nortista” sobre a conspiração maranhense e suas

13. Conforme Magliocca (1987, p. 59) calado corresponde à “[...] distância vertical do ponto mais baixo da quilha do navio e a linha de flutuação [...]”. A quilha, por sua vez, trata-se de “[...] peça estrutural, básica, inferior, longitudinal do navio, que se estende desde a popa até a proa [...]” (MAGLIOCCA, 1987, p. 245).

14. Foi um engenheiro que atuou no Estado do Piauí, principalmente, em obras públicas em Teresina e Amarante durante a década de 1910 através de contratos com o governo do estado. Além disso, em Amarração, também dirigiu a construção das salinas do Coronel Francisco Severiano de Moraes Correia (SEMANA, 1910).

afirmações sobre a profundidade suficiente da barra da Amarração, havia a possibilidade que esta sofresse com um problema de assoreamento, sendo necessária sua dragagem para um melhor funcionamento de seu porto, conforme observamos na notícia anterior.

Outro fato marcante dessa tensão entre a Companhia Maranhense e a navegação pela Barra de Amarração corresponde ao episódio em que um comandante do navio *Colombo* da Companhia Maranhense de Navegação que, embora tendo passageiros com bilhetes comprados até o porto de Amarração, recusou-se deliberadamente em levar sua embarcação até esse destino, fazendo com que os estes desembarcassem no porto de Tutóia¹⁵. Esse episódio está registrado na edição de 26 de outubro de 1901 do “Nortista” na coluna denominada “A nossa Navegação, o caso do ‘Colombo’” trazendo a seguinte narrativa:

Vieram, ha poucos dias, ao nosso escriptorio diversos passageiros do vapor *Colombo* na sua viagem de 15 deste mez narrar nos o imqualificavel procedimento que com elles teve o commandante do alludido vapor, sr. José Martins da Costa.

Compraram na gerencia da companhia de navegação a vapor do Maranhão, a cuja companhia pertence o *Colombo*, as respectivas passagens para o porto de Amarração, para onde se destinavam. O *Colombo*, vapor imprestável, de marcha lenta, que já deveria estar condemnado depois de alguns dias de viagem pelo porto de Barreirinhas, aportou ao de Tutóia. O commandante scientificou aos passageiros que se destinavam a Amarração para ahi desembarcarem pois o *Colombo* **“não entraria na Amarração porque elle não queria”**.

Debalde protestaram contra semelhante e prejudicial abuso, attentatorio a suas garantias de passageiros e o commandante

15. Tutóia hoje é a quinta Barra do Delta do Parnaíba localizada no estado do Maranhão. A definição da posse sobre o Delta do Parnaíba foi também questão litigiosa do Piauí com o Maranhão conforme indica Baptista (1986).

impassível a toda a sorte de ponderações, mandou deitar fóra de bordo as suas bagagens!

Ante tamanha falta de respeito as garantias individuais, e não tendo ali para quem apellar resolveram saltar, abandonando o *Colombo*, onde em má hora haviam embarcado.

Jogados em terra como náufragos, resolveram no dia seguinte fretar canoas e botes afim de transportarem-se com suas famílias para esta cidade, fazendo assim grande e imprevistas despesas.

Aqui chegados levaram o criminoso facto ao conhecimento do illustre capitão do porto, para este tomar as providencias necessárias.

É immensa nossa indignação tratando deste facto pois temos plena certeza que o commandante do *Colombo* assim procedendo obedeceu ao plano há muito concebido pela companhia de navegação a vapor do Maranhão, auxiliada pelos inimigos do indefeso Piauhy, de fechar inteiramente o porto da Amarração (A NOSSA navegação, o caso do ‘Colombo’, Nortista, 1901, p. 2, grifo nosso).

A ausência de outras informações nos impede de inferir com mais convicção os motivos que teriam levado ao capitão do *Colombo* recusar-se a adentrar na Barra de Amarração, podendo tanto a teoria do “Nortista” sobre a conspiração maranhense para fechar o porto de Amarração estar correta, quanto a condição de redução da profundidade na Barra de Amarração, visto que o assoreamento foi um problema constante no começo do século XX.

No entanto, este discurso acerca da suposta tentativa da Companhia Maranhense de impedir o desenvolvimento do porto de Amarração, tentando evitar os elementos que trariam o “progresso” para aquele espaço, isto é, as tensões observadas nestes episódios podem ser percebidas enquanto inseridos nos conflitos produzidos por esta contradição que marca a Modernidade. Nesta perspectiva, o aparato moderno, representado aqui pela embarcação a vapor não se torna

apenas um mecanismo de encurtamento das distâncias¹⁶, mas também um possível gerador de transtornos¹⁷ para seus passageiros, na medida em que estes tomavam o transporte, mas não sabiam se chegariam ao seu destino. Além disso, pode-se inferir que talvez para a Companhia Maranhense a modernização do porto de Amarração significaria uma redução na influência econômica sobre o movimento marítimo-fluvial desenvolvido no rio Igarapu entre o Piauí e o Maranhão.

Com relação ao assoreamento da Barra da Amarração apontado pela Companhia Maranhense como um problema para atracar no porto de Amarração, este era um aspecto recorrente, embora a maioria dos políticos e comerciantes da época defendessem o melhoramento da citada Barra e a consequente instalação do porto marítimo ali, conforme observamos no artigo “Barra de Canárias” da edição de 1 de janeiro de 1911 da “Semana”.

Já expendemos, em artigos sucessivos em nossas primeiras edições, o nosso modo de pensar sobre a barra de Amarração, dando mesmo as causas do constante accumulo de areias no canal, a extensão e configuração geometrica do mesmo, a manobra racional dos navios que nella penetram e por fim a distancia ou tamanho do baxio mais importante e que serve de obstáculo para a franquia de navios de mais de 12 pés de calado e, salvo uma demonstração pratica em contrario, insistiremos em julgal-a, se não superior, pelo menos a que pela sua posição, muito

16. De acordo com Rezende (1997) os novos maquinários modernos que surgem a partir do século XIX e XX, a exemplo dos bondes elétricos, automóveis e trens, ao se incorporarem no cotidiano da cidade facilitam o transporte e reduzem as distâncias entre os lugares. No caso de Amarração, podem-se inserir os vapores como sendo um destes novos maquinários.

17. O maquinário moderno, segundo Rezende (1997), ao mesmo tempo em que garante o encurtamento de distâncias também gera problemas. No caso de Recife, recorte espacial de sua pesquisa, a ênfase é dada as situações causadas pelos automóveis e noticiadas nos periódicos locais na década de 1920.

convem aos interesses comerciais do Estado a que ella pertence, dado um esforço dos poderes públicos em tornal-a mais praticável, pois ainda acreditamos na possibilidade de poder ser ella melhorada radicalmente, attendendo que a engenharia moderna não recúa ante embaraços de espécie alguma, havendo dinheiro e encorajamento por parte dos interessados nas grandes obras de conquista material em lucta com a natureza (BARRA de Canárias, Semana, 1911, p. 1).

Embora o artigo discorra sobre outra Barra no rio Parnaíba com potencial para construção também de um porto em virtude de sua maior profundidade, a narrativa descreve as condições desfavoráveis da Barra de Amarração, contudo indicando possibilidades de superação destas dificuldades a partir da modernização e de tecnologias modernas, sendo estas o processo de dragagem e alargamento da Barra.

É interessante notar que, mesmo com os problemas existentes na Barra de Amarração,

A sociedade parnaibana iniciou, em 1901, uma intensa campanha, desta vez, para construção do porto de Amarração. Atendendo aos apelos dos parnaibanos o governo estadual anunciou a formação de uma comissão para fazer estudos na barra e no porto de Amarração, que foi concluído pela viabilidade da construção do porto. Esta campanha foi empreendida, também, pelo jornal “O Nortista” que se manifestou em prol da construção do porto marítimo do Piauí, em Amarração e da estrada de ferro, do litoral a Capital, Teresina (GANDARA, 2010, p. 349).

Muitas argumentações foram utilizadas para sustentar a construção do porto na Barra de Amarração, encampadas por vários segmentos sociais, como a imprensa, o comércio e a própria administração pública, conforme ressaltam Gandara (2010) e Rego (2010). A questão do porto de Amarração como saída de exportação para o Piauí constitui-se em um projeto

econômico e político que tem início ainda no período provincial, conforme explicitado anteriormente. No caso em questão podemos observar nas mensagens do governo do estado do Piauí para a Câmara Legislativa citando a questão da construção do porto.

Essas mensagens inicialmente apresentam detalhes sobre o projeto de construção do porto, associando-o às possibilidades de desenvolvimento e progresso para o estado, bem como a outras melhorias como a criação de estradas de ferro para facilitar o escoamento da produção até o “porto” de Amarração e de lá para outras regiões do país, e quem sabe para outros países também. Na medida em que as mensagens vão sendo enviadas ano a ano, percebe-se no discurso do presidente da província um desencantamento com a execução do projeto de construção do porto e da estrada de ferro, passando de textos detalhados sobre os encaminhamentos da obra a somente uma rápida menção sobre a questão.

No entanto, a Barra de Amarração não foi a única opção indicada para a construção do porto marítimo no Piauí, muito menos foi vista com unanimidade por engenheiros e especialistas que viveram durante a época.

Na edição de 18 de dezembro de 1910 da “Semana” ainda sobre a questão da inviabilidade de melhoria do porto de Amarração no artigo “O Piauí e seu Porto Marítimo II” o engenheiro Dr. Julio Jansen destaca a existência de outra barra no Piauí na qual poderia ser construído um porto mais eficiente para escoamento da produção piauiense em detrimento de Amarração. Em sua perspectiva, a Barra do Timonha, por apresentar uma profundidade de 8 pés¹⁸ em maré baixa e até 25 pés em maré alta e não ter a presença frequente de areia ofereceria melhores condições para instalação de um porto

18. 1 pé equivale a 0,3 metros. 8 pés, então, equivalem a 2.44 metros, enquanto 25 pés equivalem a 7.62 metros.

marítimo e atender as necessidades econômicas dos políticos e comerciantes do estado do Piauí. O trecho reproduzido expressa sua análise sobre a questão iniciando com o destaque às disputas sobre a posse do Delta do Parnaíba, como segue:

O litigio pela reivindicação do delta do Parnahyba é antigo e será ainda por muitos annos. O porto da Tutoya serve para o Estado do Piauhy no cazo extremo e o de Amarração, o único que mais convem por mais próximo da Parnahyba, está quasi aterrado. O Piauhy precisa muito de estradas de ferro para dar prompta sahida a seus productos; o problema principal porém, é ter um porto seu, um escoadouro no Atlântico e não deve fazer questão si esse está situado aqui ou ali uma vez que fica no seu território e apresenta todas as vantagens technicas commerciaes e econômicas. Este Porto o Piauhy possue na Barra da Timonha. Esta barra é a foz do ribeirão que nasce no lado oriental da Serra Grande n'uma distancia de 150 kilometros e forma ao lançar-se no Oceano uma enseada. Nesta, os grandes vapores podem fundear em 25 pés d'agua n'uma distancia de 1 ½ milhas da foz do rio muito abrigado dos ventos e onde em cazos extremos podem fazer descarga sem risco de vida e mercadoria como também o embarque e desembarque de passageiros. [...] A Barra tem 2 canaes francos que apresentam um volume d'agua de 8 pés nas marés mortas e 25 pés nas marés vivas. O fundiادouro interno é vasto, muito fundo e abrigado e offerece segurança para muitos vapores. É completa a auzencia de areias e a barra em vista da sua favorável posição astronômica tende a conservar a sua profundidade e posição. [...] e dista da Parnahyba em 55 kilometros. [...]

Em rezumo: tem todas as vantagens sob Amarração (JANSEN, 1910b, p. 1).

A narrativa expressa no periódico traz à tona outra possibilidade pouco explorada pela literatura especializada, tanto no sentido de estudos das condições naturais para a construção do porto na enseada do rio Timonha, bem como

de registro de alguns discursos que ensejam a construção na Barra deste rio e não na de Amarração, que de forma geral predomina.

Nunes (1966, p. 13) ao descrever os rios piauienses, particularmente o Parnaíba e sua navegação aponta também a preferência de Timonha sobre Amarração enquanto espaço para construção de um porto marítimo, afirmando que “No litoral piauiense, afora pequenos igarapés penetram no oceano o Parnaíba, o Camurupim, e o S. João da Praia¹⁹ que é linha divisória com o Ceará e, confluindo com o Temonha, dá enseada mais propícia que Amarração a porto marítimo.”.

A análise do engenheiro Julio Jansen sobre a Barra de Timonha também gera outro aspecto interessante. Ainda na edição da “Semana” de 18 de dezembro de 1910, em que foi publicado seu texto há uma réplica em nota denominada “Barra de Amarração” aparentemente do próprio jornal, visto que não há autoria declarada, criticando as opiniões do engenheiro e apontando que a Barra de Amarração tem plenas condições de sustentar o porto marítimo que o Piauí tanto necessitava, dizendo que:

[...] a referida barra oferece, mediante alguns melhoramentos, a entrada livre a embarcações de grandes calados. Um pequeno banco de areia que a intercepta, porem de fácil remoção ou desaparecimento, é todo o único óbice que a torna inacessível aos vapores de maiores calados, permitindo no entretanto livres entrada e saída a navios de 12 pés [...] (BARRA de Amarração, Semana, 1910, p. 2).

O jornal também evidencia a construção da Estrada de Ferro até Amarração, que já estava prevista, e viria junto com

19. Refere-se ao rio Ubatuba que forma uma barra dupla com o rio Timonha ao desaguiarem juntos no Oceano Atlântico no município de Cajueiro da Praia, PI.

o porto firmar uma época de prosperidade para o Piauí, não justificando a construção de outro em Timonha que necessitaria também de uma Estrada de Ferro para o escoamento da produção.

É interessante ressaltar também a constante defesa da Barra de Amarração enquanto um espaço por excelência para construção do porto marítimo do Piauí, mesmo esta sendo responsável em diversas ocasiões por acidentes de navegação²⁰ em virtude da baixa profundidade²¹ e dos bancos de areia ali presentes ressaltados também por Nunes (2007a), tornando-se mais uma das tensões geradas por esta modernidade à medida que quanto maior o movimento marítimo havia mais chances de acontecerem acidentes.

Além disso, outro problema causado por essa experiência da modernidade em função do porto em Amarração é o medo dos perigos que poderiam adentrar a localidade através deste. Estar perto de um porto no período moderno significava estar perto do mundo (HOBBSAWM, 1981), significava estar conectado com este mundo, com a economia, com a cultura e

20. Segundo Baptista e Nascimento (2015), na navegação podem ocorrer diferentes tipos de acidentes, dentre eles o naufrágio, que corresponde ao afundamento total da embarcação sem possibilidade de emersão, e o encalhe, quando a embarcação se encosta a algum tipo de obstáculo ficando nele presa, estes sendo comuns no litoral do Piauí. Além disso, outros tipos de acidentes incluem: Colisão, Abalroamento, Explosão, Arribada, Incêndio, Avaria, Alijamento e Emborcamento, tendo ocorrido diversos acidentes na Barra de Amarração ao longo dos séculos e no período entre 1882 e 1935 foram registrados nove naufrágios e um encalhe no litoral do Piauí.

21. Essa condição de baixa profundidade da Barra de Amarração ocasionou a construção de dois faróis, um em Pedra do Sal, tendo seu funcionamento iniciado em 04 de março de 1873 (COSTA, 1974) distante aproximadamente treze quilômetros da referida Barra e recebendo a mesma denominação desta, e o de Atalaia na própria Barra de Amarração, com o objetivo de assinalar a posição da costa piauiense. Estes faróis facilitariam a navegabilidade neste trecho, com o objetivo de reduzir os acidentes marítimos, embora conforme ressaltado por Baptista e Nascimento (2015) estes continuaram a ocorrer.

as coisas positivas que tivessem a oferecer, mas também significava conviver com o constante medo da chegada de flagelos indesejados que poderiam aportar junto às embarcações.

Na edição de “A Época” de 10 de dezembro de 1884 sobre a possibilidade da chegada do cólera em Amarração vindo da Europa temos o artigo nomeado “O cholera morbus”, dizendo o seguinte:

Esse terrível flagello, depois de haver atemorizado os animos na Europa, atacando alternadamente a França, a Italia e a Hespanhia, ameaça invadir a America do Sul.

O grito de alarme já foi dado e cumpre que o governo se esforce para evitar a propagação dessa epidemia sinistra, que vem derramando em seu caprichoso percurso a desolação, o terror e a morte.

Navios suspeitos como o Matteo Bruzzo, Nord-America e Persêo, trazendo em seu bordo mais de quatro mil emigrantes, são repellidos sucessivamente a tiros de baia dos portos do Rio da Prata e do Rio de Janeiro, onde o primeiro tentou entrar a despeito das intimações que lhe fizeram o inspector da saúde do porto e o commandante da fortaleza de Santa Cruz.

Temos em nossa província um porto maritimo, ás vezes em communicação directa com a Europa. [...] Será isso cousa mínima, que não mereça os cuidados do nosso pretor? [...] será este o único porto de mar brasileiro, francamente acessível á quantos flagellos nos queiram importar do antigo continente? [...] Não seria também conveniente, ou mais ajuda, usar dos recursos possíveis, para frustrar a visita de semelhante hospede? (O CHOLERA morbus, A Época, 1884, p. 1).

A partir do artigo do jornal sobre a possibilidade da chegada do cólera no Piauí, percebemos que o porto não é visto apenas como um elemento precursor do desenvolvimento e modernização do estado e de sua economia, mas também pode ser a porta de entrada para doenças e flagelos de outros

continentes, a exemplo do cólera, já comentado, da varíola e gripe espanhola que também atingem Amarração no início do século XX através de seu porto e que trataremos de modo mais específico em capítulo posterior

Ao mesmo tempo em que o porto é um dos equipamentos que marcam a experiência da Modernidade, também é um espaço da contradição e dos conflitos²² dela provenientes, podendo ser visto inclusive como uma paisagem do medo²³, em detrimento de uma imagem autoprojeta de progresso, de-

22. É preciso indicar ainda que não apenas as embarcações a vapor ou o porto trouxeram novos conflitos e tensões para o litoral do Piauí e, especificamente, Amarração. Vieira (2010) reflete sobre os problemas causados pela ferrovia na cidade vizinha de Parnaíba, a exemplo da queimada das casas de palha que ficavam nas proximidades do trilho em função das faíscas geradas pelos trens, os casos de colisões das locomotivas ou mesmo a presença de crianças brincando nestes trilhos, o que também poderia ocasionar acidentes. Tendo em vista que a partir de 1922 a ferrovia chega até Amarração conectando-a a outros trechos ferroviários do norte do estado (VIEIRA, 2010) não seria impossível indicar também a existência destes problemas no cotidiano das pessoas. Além disso, considerando ainda que o trem se torna um elemento comum do dia a dia à medida que servia não apenas para transporte de cargas, mas também para o de passageiros, facilitando o acesso às praias de Amarração, deve-se levar em conta os novos sentimentos causados por esse maquinário moderno. Carlos Araken Correia Rodrigues em suas memórias ao narrar sobre a ida de trem para Amarração nos anos 1930/1940 para passar férias e aproveitar os banhos de mar rememora não apenas as emoções de alegria, excitações e entusiasmos causados pela locomotiva, mas também os receios provocados por esse equipamento moderno, indicando que durante o percurso “[...] tudo conspirava para aumentar o medo [...]” (RODRIGUES, 1988, p. 22).

23. Segundo Tuan (2005) o Medo está presente em todas as sociedades, podendo estar relacionados a um número infinito de aspectos: tais como o escuro, a possibilidade de ser abandonado, o medo da morte, do desconhecido, da guerra, das doenças. Dessa forma, em sua perspectiva, o Medo é algo experimentado pelo sujeito e pode ser tanto subjetivo, como concreto. Ele seria o responsável por produzir as Paisagens do Medo, ou seja, os espaços que produziram no indivíduo o terror, o medo propriamente dito. Nesse sentido, o porto assume várias facetas, pode tanto ser visto como um espaço para o progresso, modernização e desenvolvimento, como também uma Paisagem do Medo, responsável por trazer flagelos de outros espaços para a sociedade próxima a ele.

envolvimento e modernização. A modernidade, então, gera desejos e fascínio pelo novo, pelo “progresso” e desenvolvimento e ao mesmo tempo provoca tensões e conflitos com a chegada desse novo e as transformações decorrentes.

Amarração ao fim do século XIX e até o final dos anos 1920 vivenciou essa modernidade, os desejos gerados por ela, bem como as tensões e conflitos, ainda que com uma diminuta população se comparada com outras cidades da época. Assim, à medida que as embarcações modernas se tornavam cada vez mais comuns na paisagem da vila, não apenas trouxeram mudanças como a facilitação dos transportes ou o surgimento de novas sociabilidades, mas também provocaram novos problemas e conflitos no cotidiano dos sujeitos que ali viveram ou por ali passaram naquele momento.

A modernidade, então, trata-se de uma experiência compartilhada pelos sujeitos que vivenciam espaços dicotômicos, marcados por uma paisagem que está constantemente se transformando, se inovando, especialmente por conta da presença dos novos maquinários modernos. Ao mesmo tempo refere-se a um conflito constante entre o “tradicional” e o “moderno” na medida em que o primeiro se torna ameaçado pelo segundo, isto é, significa viver em um mundo novo, por vezes aterrador, tendo em vista que o sujeito perde os seus pontos de referência à medida que os elementos que o cercam modificam-se. Deste modo, viver neste mundo novo também remete a enfrentar os problemas que a inserção destes novos elementos ditos modernos produz na vida dos sujeitos.

Assim, ao considerarmos Amarração no final do século XIX e início do século XX é perceptível que a experiência da modernidade provocou diversas tensões materializadas nas sequelas decorrentes da questão de litígio em alguns indivíduos que viviam em Amarração e Parnaíba e especialmente nos conflitos entre a Companhia Maranhense e o porto de

Amarração, tendo em vista o caso dos sujeitos que foram impedidos de desembarcar neste, seu destino final, por conta da alegação do então capitão do vapor no tocante ao asso-reamento da Barra. Além disso, a própria discussão existente entre membros das elites locais sobre a Barra de Amarração e Timonha visando determinar qual seria a mais favorável para a construção de um porto marítimo, bem como o medo do porto ser a porta de entrada para doenças endêmicas e epidêmicas, como o cólera, a varíola e a gripe espanhola, marcam esta experiência conflituosa na vila de Amarração no litoral do Piauí.

2.2 “UM RUMOR ALEGRE SE APODEROU DE TODOS OS PRESENTES”: A VILA DE AMARRAÇÃO ENTRE FESTEJOS E SOCIABILIDADES

Além das tensões e problemas decorrentes da experiência da modernidade em Amarração, importa indicar outras formas que esta experiência modificou o cotidiano na vila litorânea piauiense em fins do século XIX e início do século XX, isto é, como em função da modernização de seu espaço tem-se a criação de novas sociabilidades e festejos, a ser discutido neste segmento.

Assim, em julho de 1911, em uma pequena nota no jornal “Semana”²⁴, foi publicado uma notícia sobre a chegada

24. Jornal de Parnaíba (PI) de tiragem semanal que tratava sobre temas diversos, dentre eles o movimento marítimo da barra de Amarração, questões relacionadas a construção do porto de Amarração, tanto no sentido de criticar a possibilidade do empreendimento como de apoiá-lo variando sempre dependendo de quem escrevia o artigo ali presente, avisos sobre aspectos do cotidiano como a chegada à região de figuras locais “relevantes”, alertas de nascimentos, batizados, casamentos e óbitos, anúncios de compra e venda, dentre outros. Para este artigo trabalhamos com edições dos anos de 1910 e 1911 que tratassem sobre festividades e sociabilidades no litoral piauiense. Foi publicado entre os anos de 1910 e 1912 (PINHEIRO FILHO, 1997).

dos políticos Coronel Jonas de Moraes Correia²⁵ e seu irmão Dr. Luiz de Moraes Correia²⁶ na vila de Amarração no litoral do Piauí. A chegada dos políticos locais tornava-se motivo de festa²⁷ para os sujeitos que viviam na localidade, especialmente para aqueles que compunham o círculo social e político dos irmãos, tendo sido registrado no jornal parnaibano como, supostamente, se sucedeu a calorosa recepção aos indivíduos em questão.

Deste modo, a pequena vila de Amarração a partir da segunda metade do século XIX e no início do século XX à medida que seu espaço se modernizava²⁸, especialmente após a

25. Político, jornalista e comerciante natural de Parnaíba (1874). Foi conselheiro municipal na mesma cidade, deputado estadual em várias oportunidades, presidente da assembleia legislativa estadual entre 1912 e 1916. Quanto a sua atuação na imprensa, assim como seu irmão, defendeu de forma significativa a economia de Parnaíba, além da construção do porto de Amarração. Faleceu também em Parnaíba no ano de 1915 (GONÇALVES, 1997).

26. Foi professor, bacharel em Direito e jornalista, tendo nascido em Amarração (PI) no ano de 1881 e falecido no ano de 1934 em Fortaleza (CE). Teve uma atuação significativa no âmbito jurídico e político no Piauí e Ceará, tendo sido ainda promotor público em Parnaíba, chefe de polícia do Piauí, Secretário de Finanças do Ceará, juiz federal e professor catedrático da Faculdade de Direito do Ceará. Além disso, publicou diversos artigos na imprensa sobre temas como jurisprudência, filosofia, sociologia, literatura, comércio, questões sociais e do cotidiano, bem como em defesa da construção do porto de Amarração. Foi ainda membro da Academia Piauiense de Letras e do Instituto de Ciências e Letras de Pernambuco (GONÇALVES, 1997).

27. Compreendemos a festa enquanto um momento no qual os sujeitos participantes permitem-se a uma fuga momentânea de um “real” ocupado por estes indivíduos e adentram um espaço de utopias, ultrapassando qualquer tentativa de capturar esta festividade a um fato ou acontecimento e entendendo que esta encontra-se além de uma suposta limitação que a sociedade busque impor. “É a festa que, libertando de todo utilitarismo, de toda finalidade prática, fornece o meio de entrar temporariamente num universo utópico” (BAKHTIN, 1987, p. 241).

28. O contexto do final do século XIX e início do XX no ocidente marca um momento de transformações significativas em função dos novos aparatos modernos que passam a estar presentes no cotidiano das pessoas, especialmente nas grandes cidades. Trata-se de um período marcado por uma

reincorporação ao território piauiense, passava a ter sua paisagem marcada de modo mais frequente por aparatos modernos, a exemplo de embarcações a vapor desde o período oitocentista e do trem nas décadas iniciais dos novecentos.

E, com estes aparatos, consequentemente com a modernidade, novas sociabilidades são construídas pelos sujeitos, tipos distintos de festejos e festas são experimentados e novas formas de consumir e produzir o espaço passavam a compor o cotidiano dos habitantes da vila nesta conjuntura.

Ao pensarmos, então, sobre Amarração, é pertinente indicar como a presença de vapores e, posteriormente, da ferrovia na pequena vila no litoral piauiense, provocou o surgimento de novos tipos de festividades, além de ter modificado as sociabilidades ali produzidas, bem como o próprio cotidiano em função da modernização que se configurava neste local.

Destarte, uma das primeiras transformações que temos registros em Amarração decorrente do processo de modernização que esse espaço começa a vivenciar a partir da segunda metade do século XIX e que reverbera no surgimento de novas sociabilidades, pode-se apontar como sendo o surgimento dos serviços de praticagem para o porto de Amarração, com o pri-

dicotomia problemática, em que ao mesmo tempo produziu-se um olhar positivo sobre a possibilidade de um futuro que se descortinava em função da presença cotidiana dos novos aparatos modernos, mas, estes “[...] recursos técnicos, por suas características mesmo, desorientam, intimidam, perturbam, confundem, distorcem, alucinam” (SEVCENKO, 2006, p. 516). Refere-se, então, a uma conjuntura assinalada pela modernização de diversos espaços, especialmente as cidades, isto é, por um processo que promove diversas modificações sociais, como o surgimento de novos meios de comunicação e transportes, denotando a experiência da modernidade, uma experiência sublinhada por contradições (BERMAN, 1986), provocando “[...] com as suas invenções, [...] realmente espanto e deslumbramento, medos e desejos, e a cidade é o espaço onde ganha maior dimensão [...]” (REZENDE, 1997, p. 30). Neste sentido, a cidade torna-se o espaço privilegiado desta modernidade, isto é, a localidade na qual incide-se o processo de modernização fomentando a modernidade e, assim, a cidade transforma-se em um “[...] agente da modernidade” (REZENDE, 1997, p. 25).

meiro prático sendo nomeado ainda em 1854²⁹ (REGO, 2010).

Nas décadas que seguem a nomeação do primeiro prático para o “porto” de Amarração sua presença no cotidiano da vila passa a ser uma constante, principalmente considerando o movimento marítimo-fluvial do citado porto. Nas edições pesquisadas do periódico a “Semana” de 1910 a 1911, em todo número havia um quadro com os dias e horários da maré alta e maré baixa, informações utilizadas para facilitar a navegação e atracagem de embarcações na Barra da Amarração, o que atesta para uma regularidade do serviço prestado pelo prático, bem como para sua presença constante no cotidiano da Barra.

A importância que o prático passa a ter em Amarração, antes apenas vila de pescadores, é também notável ao considerarmos o poema sobre esta publicado na edição de 04 de setembro de 1910 na “Semana”. O poema com o nome de “Amarração” traz uma breve descrição bucólica sobre esta vila.

Na foz do Igarassú, á beira mar,
No meio de alvas dunas encravada,
Demora a triste villa socegada
Como a terra do lucto e do pesar!
Vindo-se pelo rio ou pelo mar
Logo a Igreja destaca-se isolada,
De antiga construcção desalinhada
Sem padre, luz, fieis, nem mesmo altar.
Distante o coqueiral mostra a folhagem
Em cuja sombra o pescador descança.

29. Até 1857 permaneceu uma incerteza em torno de quem tinha jurisdição com relação a nomeação dos funcionários da barra de Amarração, isto é, se cabia a capitania dos portos em Parnaíba (PI) ou ao capitão do porto em Fortaleza, haja visto que nesta época o povoado de Amarração pertencia ao Ceará. Apenas em 1857 a celeuma é resolvida a partir de um decreto da Marinha que determinava que a jurisdição em torno da barra pertencia a capitania dos portos em Parnaíba (PI), conforme indicado anteriormente.

Gosando calmamente a branda aragem.
A noite se reúne a visinhança
E o velho Lino, lá da praticagem
Ensaia os rapazes da *chegança* (SAN-SONCI, Semana, 1910, p. 2).³⁰

É interessante como o poema traz ao leitor diversos elementos que poderiam ser utilizados para caracterizar a vila de Amarração no começo do século XX. No poema é claro a presença e importância do rio Igarçu, bem como do mar e das dunas que cercam a vila. A menção a Igreja, consequentemente aos padres que também ocuparam o território no início do século XIX e ao pescador, figura emblemática considerando que a vila nasceu a partir da atividade pesqueira. Por fim, temos o prático, incorporado ao cotidiano da vila e responsável também por ensinar os homens uma tradição de dança.

Na medida em que o prático está presente neste poema sobre a vila, podemos inferir o quanto as mudanças trazidas pelo processo de modernização deste espaço passam a influenciar o cotidiano dessa vila, visto que o prático, simbolizando aqui o moderno, passa a figurar lado a lado com o pescador, que pode ser percebido enquanto símbolo do “tradicional” em Amarração.

Da mesma forma que a modernização trouxe mudanças no cotidiano de Amarração, ao considerar o prático e o serviço de praticagem, a subvenção do governo federal para a inserção do porto de Amarração nas linhas das companhias de navegação promove transformações nas sociabilidades, notadamente criando novos espaços de comemorações e festas, considerando o fato que os vapores se tornam elementos comuns no dia a dia do litoral piauiense.

30. O poema em questão foi publicado de forma anônima, não sendo assim possível identificação da autoria.

Assim, reforça-se que as embarcações, ao aportarem em Amarração, muitas vezes, traziam consigo pessoas consideradas importantes pela sociedade da época, geralmente políticos, que eram recebidos com festa no “porto” de Amarração, inaugurando novas formas de sociabilidades em virtude de elementos que marcam a experiência da modernidade, ou seja, os vapores.

Na edição de 02 de julho de 1911 da “Semana” acerca de chegada do Coronel Jonas de Moraes Correia e seu irmão Dr. Luiz de Moraes Correia, figuras importantes na política de Amarração temos a seguinte narrativa:

Entrando somente hoje em Amarração o vapor Marahú que conduz o nosso querido e prestigioso chefe Coronel Jonas de Moraes Correia, e seu irmão, nosso dedicado amigo Dr. Luiz de Moraes Correia, a Comissão encarregada de promover os festejos em homenagem ao digno e eminente e conterrâneo, associada a imprensa parnahybana agradecem ao crescido numero de amigos que hontem em vapores e lanchas especiaes foram ao seu encontro àquella villa e convidam aos amigos em particular e ao povo em geral para hoje a tarde assistirem ao seu desembarque no porto Salgado desta cidade. [...] Nesse dia grande foi ainda o numero de amigos que em lanchas especiaes foram receber em Amarração o Coronel Jonas e seu digno irmão [...] (CORONEL Jonas Correia e Dr. Luiz Correia, Semana, 1911, p. 1).

A chegada, então, em Amarração, de vapores com figuras conhecidas e respeitadas pela sociedade, torna-se motivo para festas e comemorações. Torna-se um local de encontro e sociabilidades³¹, na medida em que várias pessoas iam a

31. Compreendemos sociabilidades enquanto as relações que os indivíduos e grupos sociais produzem sem, no entanto, fomentar a criação de um sentimento de pertencimento entre um e outro. A ideia aqui é o estabelecimento de uma associação entre sujeitos e comunidades distintas no sentido de realizar atividades que não carregam nenhum sentimento em comum ou que não leva a produção de uma identidade para os membros destes grupos. Assim,

Barra em vapores ou lanchas particulares simplesmente pelo motivo de receber quem estivesse chegando ao porto de Amarração.

Infelizmente nos jornais consultados não há registros semelhantes em outros casos que não tratem da chegada de figuras relevantes no seio da sociedade, mas não nos impede de inferir que, talvez, a chegada dos vapores, dependendo do lugar de onde estivessem vindo, tenha representado a criação de um novo espaço de sociabilidades, visto que estas embarcações eram encarregadas nesse começo do século XX pelo correio e também porque estar perto de um porto significava estar conectado com o mundo (HOBBSAWM, 1981), conforme inferido anteriormente, e, além disso essa conexão só era possível mediante as embarcações que por ali passavam.

Ainda sobre a chegada do Coronel Jonas de Moraes Correia a Amarração e a festa que se sucedeu relata a edição da “Semana” de 16 de julho de 1911 a repercussão desta em outros estados transcrevendo uma nota publicada no jornal maranhense “O Dia” que trazia o seguinte:

Aportou em Parnayhba em 26 do passado o eminente político piauihyense Coronel Jonas de Moraes Correia, sendo recebido festivamente pela sociedade Parnahybana que, em peso, encorreu ao seu desembarque. Há muito, força é confessional-o que não vemos uma festa tão brilhante. Todas as classes ali estavam representadas, destacando se em cada fronte o prazer imenso que lhe ia n’alma. Por um telegramma transmitido pelo Coronel Jonas, supunha-se que a sua chegada tivesse lugar no dia 25

“[...] os indivíduos estabelecem relações, uma boa parte das quais não têm qualquer relação direta com os fins do grupo. Nesse sentido, pode-se falar de uma sociabilidade intragrupos [...]” (BAECHLER, 1995, p. 77) entre funcionários de uma mesma fábrica ou de companheiros de cônjuges distintos ou, como no caso ocorrido em Amarração, entre os amigos dos irmãos Correia. Para outras perspectivas do conceito de sociabilidade na narrativa histórica ver Doré e Ribeiro (2019).

e, para logo, a comissão encarregada da festa de recepção fez distribuir convites geraes e poz a disposição do publico o vapor Piauhý e diversas lanchas que, fartamente embandeiradas, zarparam neste dia as 2 horas da tarde com destino ao porto de Amarração (CORONEL Jonas Correia, *Semana*, 1911, p. 1).

A experiência da modernidade traz assim uma distinção social e novas maneiras de se pensar o espaço e de produzi-lo³², isto é a produção deste espaço é decorrente da dinâmica da própria sociedade que define quais agentes sociais³³ dele podem usufruir. Ressalta-se essa questão em virtude da suposta presença de “todas” as classes sociais da sociedade parnaibana da época na recepção do Coronel Jonas Moraes Correia.

De todas as fontes consultadas e que trazem registros sobre sociabilidades desenvolvidos no espaço que corresponde a vila da Amarração, esta é a única que indica a presença do público em geral e que se refere a disponibilização de embarcações específicas para o transporte destas pessoas que viabilize sua participação na festa.

Outro episódio marcante dessas novas sociabilidades advindas com os vapores remete-se a chegada em Amarração do Dr. Miguel de Paiva Rosa, um dos dirigentes do Partido Republicano Conservador, mesmo partido que tinha representação significativa em Amarração, com correligionários como Dr. Luiz de Moraes Correia, que realiza uma recepção festiva no porto de Amarração em comemoração a passagem de Miguel de Paiva Rosa pelo porto e pela vila. Segue o trecho presente na edição de 01 de outubro de 1911 da “*Semana*”:

32. Entende-se aqui a produção de espaço na perspectiva de Cavalcanti (2001) na ideia de que a produção do espaço é fruto de uma produção social e que este segue a lógica da dinâmica social desta sociedade.

33. Entende-se como agentes sociais enquanto aqueles responsáveis por modelar o espaço na perspectiva de Corrêa (1999).

Ao chegarem em Amarração saltaram todos, enquanto entrava o Commandatuba que já se avistava ao longe. As 5 e ½ fomos avisados pela Atalaya da aproximação do vapor, fazendo-se ouvir logo uma descarga de 21 tiros e diversas girandolas esturgiram no ar, demonstrações de contentamento e apreço que o Partido Conservador Amarraçonense tributou ao notável homem político pela sua passagem por aquella Villa. Um rumor alegre se apoderou de todos os presentes e numa agitação de júbilo, embarcamos para receber o eminente piauiense, que foi transportado de bordo do Commandatuba para o 15 de Novembro. Neste momento de bordo do Parnahybano que se achava perto se ouviam harmoniosas peças do vasto repertorio da banda musical (MANIFESTAÇÕES ao Dr. Miguel Rosa, Semana, 1911, p. 1).

A transformação da chegada de embarcações no porto enquanto um espaço de sociabilidades ganhava no período tamanha importância ao ponto de terem consigo uma banda musical para acompanhar as festividades e recepção de certas figuras políticas que por ali passavam, como no caso de Miguel de Paiva Rosa e, posteriormente, oferecimento de banquete em sua homenagem na casa do coronel Jonas Correia por parte de seus correligionários do Partido Republicano Conservador.

O “lauto banquete” oferecido em comemoração à passagem do político, neste contexto já eleito a governador do estado do Piauí, por Amarração e Parnaíba não ocorria à toa, haja visto que o “[...] banquete é uma peça necessária a todo regozijo popular” (BAKHTIN, 1987, p. 243)³⁴ e, portanto, não foi

34. É imperioso destacar que ainda que Bakhtin (1987) perceba a festa popular enquanto possuidora de uma “essência” e que, portanto, ao pensarmos uma celebração burguesa, como no caso do banquete oferecido a Miguel Rosa em Parnaíba, esta mantém elementos considerados característicos daquilo que o autor entende enquanto festejos populares, não entendemos da mesma forma. A partir de Certeau (1995) e Bhaba (1998) compreendemos a cultura enquanto algo fluido, portanto, algo que se modifica e que é cons-

diferente ao considerarmos a conjuntura no litoral piauiense neste início do século XX.

Além disso, destaca-se que não era apenas com a vinda dos vapores e, por conseguinte, das pessoas consideradas “importantes” que ocorriam festas, consequentemente novas sociabilidades, mas também com a chegada da locomotiva em Amarração a partir dos anos 1920. No que se refere a este aspecto, nas lembranças³⁵ de Carlos Araken Correia Rodrigues

truída à medida que é traduzida pelos diferentes sujeitos que se apropriam desta. Não apenas isto, mas entendemos também a necessidade de se questionar discursos que buscam unificar ou legitimar um suposto “autenticamente popular” (CERTEAU, 1995, p. 66) e que existem perspectivas distintas para compreensão sobre o que seria este “popular” e como a cultura circula entre este último e um dito “erudito”. Assim, o que se tem em muitos casos é uma representação desta “cultura popular” por parte de indivíduos que compõem uma elite “letrada” e que, por vezes, anulam o próprio objeto de sua reflexão ao não perceber o simbolismo e a supressão presente no ato de escrever de certo lugar social acerca deste “popular” (CERTEAU, 1995).

35. Através da perspectiva de Halbwachs (2006) entendemos a memória enquanto a reconstrução de um passado a partir das experiências que o sujeito teve no decorrer da vida e, assim, ao lembrar-se, este passado irrompe no tempo presente ressignificado. Essa reconstrução só se torna possível considerando a relação estabelecida entre a memória individual e coletiva, haja visto que para o autor, esta última tem papel fundamental naquilo que é esquecido ou lembrado pela memória individual. Assim “[...] a lembrança é em larga medida uma reconstrução do passado com a ajuda de dados emprestados do presente, e além disso, preparada por outras reconstruções feitas em épocas anteriores e de onde a imagem de outrora manifestou-se já bem alterada. [...] Um quadro não pode produzir totalmente sozinho uma lembrança precisa e pitoresca. Porém aqui, o quadro está repleto de reflexões pessoais, de lembranças familiares, e a lembrança é uma imagem engajada em outras imagens, uma imagem genérica reportada ao passado” (HALBWACHS, 2006, p. 71 e 73). Deste modo, para Halbwachs (2006) a memória individual mantém um vínculo muito próximo à memória coletiva, especificamente dos grupos sociais os quais o sujeito possui um sentimento de pertencimento e, ao reconstruir esta memória, “[...] essa reconstrução se opera segundo linhas já demarcadas e delineadas por nossas outras lembranças ou pelas lembranças dos outros.” (HALBWACHS, 2006, p. 77). Cabe destacar ainda que o autor não produz uma distinção no que se refere ao conceito de Lembrança e Memória, portanto, a partir de Ricouer (2007), compreendemos as lembranças enquanto algo plural, compondo a Memória do indivíduo, esta última

sobre sua ida de Parnaíba a Amarração para as férias de junho nos anos 1940 tem-se o seguinte:

Lembro bem que, era uma aventura gostosa a viagem de trem Parnaíba/Amarração. A “Maria Fumaça” brilhando e fumegante soltando fagulhas pela chaminé, os vagões que formavam o comboio; primeiro o carro de carga e logo os de 1ª e 2ª classe. Às 17hs o trem apitava anunciando a partida. [...] A chegada era uma festa. Todos falavam ao mesmo tempo, davam ordens e faziam perguntas [...] (RODRIGUES, 1988, p. 22).

Assim, as festas que surgem em Amarração em decorrência da experiência da modernidade não foram restritas ao fluxo dos vapores, mas também pela presença da ferrovia. Sua chegada em Amarração era sinônimo de festa, de interações entre os recém-chegados e os habitantes, criando-se assim um novo espaço de sociabilidades para as pessoas que ali viviam e transitavam.

Além disso, deve-se apontar também que no conjunto de periódicos consultados observa-se o usufruto do espaço da vila da Amarração para lazer, recreação e também por motivos medicinais através dos banhos de mar por pessoas que compõem os estratos sociais considerados de maior relevância dentro da sociedade, principalmente políticos e magistrados, não havendo registro sobre outros grupos sociais, diferentemente do caso da chegada do Coronel Jonas de Moraes Correia a Amarração.

A utilização da praia no litoral piauiense enquanto um espaço para sociabilidades e para os banhos de mar por motivos de lazer ou medicinais não é algo recente, mas algo que ocorre e está registrado nos jornais e no cotidiano piauiense desde o

devendo ser percebida no singular. Assim, a rememoração seria a operação que, a partir do acesso de lembranças no tempo presente, busca preencher os hiatos existentes na Memória a partir da Lembrança.

final do período oitocentista.

Na edição de “A Época” de 10 de novembro de 1883 na resposta de um juiz a ofício enviado ao Ministro da Justiça pelo Presidente da Província Dr. Miguel Joaquim de Almeida e Castro, que havia pedido a remoção desse juiz em virtude de um suposto habeas corpus concedido ilegalmente, temos um registro interessante sobre recreação em Amarração.

Em ofício de 17 de Março ultimo (de character reservado) dirigido ao ministro da justiça pelo então presidente desta província, sr. dr. Miguel J. de A e Castro, e publicado pelo sr. Deputado J. Basson no Diario Official de 15 de Julho, se lêem as seguintes arguições contra mim: Que procedi illegal e arbitrariamente dando habeas corpus á um individuo preso por effeito da sentença condemnatoria; que lavra anarchia nesta villa, devido ao apoio e protecção que presto aos desordeiros e criminosos; que sou chefe do partido conservador; que me acho em luta com os adversários políticos, cujos chefes e principaes influencias hei processado por vereadores da câmara municipal, que são creaturas minhas, por quem me faço substituir em ocasiões especiaes e por denuncias assignadas por Fabio Pinheiro e outros, sobre quem exerço influencia, etc. Lembra mais ao ministro que já em ofício anterior (que o sr. Deputado Basson não julgou digno de figurar no seu libello famoso contra mim), tinha me feito idênticas accusações, e conclue sua verrina ou denuncia pedindo minha remoção, e nomeação de outro juiz, que fosse prudente, circunspecto e intelligente. E muito provável que no final do ofício (pois este continua) indicasse para substituir-me esse seu parente, aquem nomeou ao mesmo tempo promotor da capital e seu official de gabinete (lugar alias supprimido há mais de 10 annos), e a quem mandava adoecer para obter licença com ordenado do 1º cargo afim de acompanhá-lo nos seus frequentes passeios de recreação á Amarração, á 90 léguas da capital [...] (SECÇÃO Particular, A Época, 1883, p. 2).

Embora não nos interesse o conflito ocorrido entre esse juiz, o presidente da província e o deputado Basson, a resposta do primeiro nos possibilita pensar sobre quando Amarração, especificamente a praia, passou a ser percebida enquanto um espaço de lazer e sociabilidade, no caso aqui de recreação.

Na narrativa do juiz em tom de resposta e de denúncia observa-se que a suposta ida de seu acusador a Amarração visando recrear-se eram frequentes, chegando ao ponto de ordenar que seu subordinado simulasse uma doença com o simples intuito de acompanhá-lo em sua viagem de recreação a Amarração.

Ainda que não seja dito no documento o que exatamente eram esses passeios de recreação, considerando que no final do período oitocentista Amarração tratava-se de uma pequena vila, podemos inferir que essa recreação nada mais era do que os banhos de mar, que nos anos seguintes começaram a figurar no cotidiano das famílias abastadas do Piauí, principalmente de Parnaíba.

Já sobre a ida a Amarração para utilizar o espaço da praia para os banhos de mar retomamos a nota publicada na edição de 17 de agosto de 1901 do “Nortista” que apresenta o seguinte texto:

Enviamos o nosso cartão de visita ao desembargador José Lourenço de Moraes e Silva, honrado procurador geral do Estado, á sua digna esposa d. Antonia Nogueira de Moraes e Silva e á sua interessante filha, d. Ignacia de Moraes e Silva, que vieram de Therezina, no Therezinense.

Amanhã seguirão para a Amarração para entrarem em uso de banhos salgados.

Desejamo lhes boa viagem (ENVIAMOS, Nortista, 1901, p. 3).

Da mesma forma, três meses depois na edição de 2 de novembro de 1901 do “Nortista” temos a seguinte nota também

direcionada a José Lourenço Moraes e Silva:

No Therezinense embarcaram para Therezina o nosso distinto amigo desembargador José Lourenço de Moraes e Silva e a sua exma. família que achavam-se em uso de banhos salgados na Amarração.

Restabelecidos dos incommodos que os obrigaram a emprehen-der esta viagem, regressam ao logar de suas residências.

Auguramo-lhes optima viagem (NO THEREZINENSE, Nortis-ta, 1901, p. 2).

Assim, no início do período novecentista os registros de viagens ao litoral piauiense com o objetivo de consumir o espaço da praia tornam-se recorrentes à medida que este é percebido enquanto um modo de melhorar a saúde através de seus banhos, a exemplo da família do Desembargador José Lourenço. Também passa a ocorrer a prática de lazer, haja visto as transformações ocorridas nesta época e que produzem novos sentidos para o banho de mar e para a pele bronzeada (BRANDÃO; MARTINS, 2009). No decorrer do século XIX a prática se espalha pelo resto do Brasil e começamos a ter relatos de banhos de mar não apenas em Amarração, mas em outras localidades³⁶.

No Piauí, nas primeiras décadas do século XX, intensi-ficam-se os registros sobre os banhos de mar e estes vão per-dendo seu caráter terapêutico, assumindo uma faceta voltada ao lazer, moldando a praia como um novo espaço de sociabi-lidades para a sociedade piauiense no período.

Na edição de “A Imprensa” de 15 de setembro de 1925 temos a seguinte notícia sobre Parnaíba escrita para o jornal

36. Como dito anteriormente, em Natal, por exemplo, no começo do século XX a prática dos banhos de mar salgados disseminaram-se rapidamente na sociedade, sendo chamados nos jornais locais de febre dos banhos salgados, trazendo novas sociabilidades da burguesia abastada para a apropriação e uso de um espaço que até então era considerado inóspito: a praia (VIEIRA, 2008).

através de seu correspondente no litoral:

ATALAIA E PEDRA DO SAL – Com o advento da actual estação, que se caracteriza aqui por ventos fortes e constantes, as praias visinhas de Parnahyba enchem-se de veranistas, que nellas vão esporear ou refazer nos banhos de mar as energias perdidas durante o anno.

Pedra do Sal e Atalaia perdem a sua habitual monotonia de praias desertas e animam-se com a presença bizarra e alacre dos banhistas, principalmente aos domingos quando affluem os que não podendo se dar ao prazer de uma estadia prolongada, se comprazem com passeios dominicaes.

Já por duas vezes estivemos nesta ultima praia e palavra que foi para nós uma revelação esse aspecto da vida piauihyense. Tivemos a impressão de que estávamos numa das frequentadas praias do sul tal o numero de pessoas que ali se entregavam ás delicias dos banhos de mar. Senhoras, senhorinhas e cavalheiros, formando um conjuncto do que há de mais selecto na elite parnahybana, confraternizavam em plena praia, numa alegria viva e comunicativa, desfazendo assim a lenda que attribue injustamente a esta sociedade certos preconceitos tolos e ridículos. No ultimo domingo conseguimos notar ali a presença das seguintes pessoas: drs. Mirocles Veras³⁷, Antonio Neves e família, Joca Basto, Genesio Camara, senhora e irmã, Edison Cunha e família. José Neves, Raymundo Marques e família, Alarico Cunha e família. José Braga e senhora, Luiz Nelson e família, Antonio Linhares e família. João Issa e senhora, Rodolpho Gouveia e senhora. Taufi Safadi e família, Nemesio e Arnesio Camara, Nagib Lopes e família. Mello Filho, Werner Schlipmann, José Ribeiro e família, Armenio Salgado, G. Grawford, J. B. Smith e muitos outros cujos nomes nos escaparam (NOTICIAS de Parnahyba, A Imprensa, 1925, p. 4).

É notável a diferença nesse registro sobre o novo uso

37. De acordo com a edição de 05 de novembro de 1911 do periódico “Semana” cursou medicina no Rio de Janeiro, tendo iniciado seus estudos nesta época (SEMANA, 1911).

do espaço da praia incorporado pelas elites parnaibanas enquanto um espaço de sociabilidades. Já vemos aqui a utilização deste espaço para o lazer e não mais apenas para funções terapêuticas. Além disso, fica expresso pelo registro feito pelo jornal a clara distinção social considerando que a narrativa destaca os membros da elite que estavam frequentando o local no momento.

É importante notar também a data em que este registro foi produzido, ou seja, o ano de 1925, e atentar que a utilização da praia enquanto um espaço de sociabilidades e lazer pelos piauienses torna-se algo corriqueiro a partir da década de 1920, de acordo com a narrativa feita pelo periódico.

Outro aspecto que se deve destacar refere-se à elitização da praia de Atalaia em Amarração em contraposição a Pedra do Sal. A nota de jornal dá o destaque para a presença em Atalaia não apenas de simples banhistas, mas sim de figuras ilustres da elite parnaibana.

Neste sentido Oliveira (2017) também afirma que na primeira metade do século XX a praia de Atalaia em Amarração era frequentada pelas elites parnaibanas que utilizavam este espaço no intuito de apresentar-se para a sociedade enquanto seus membros, utilizando roupas³⁸ e trajes de banho sofisticados.

38. No tocante às roupas, é interessante destacar que os chapéus foram acessórios que também se modificaram com a influência da modernização na região litorânea do estado do Piauí como aponta o periódico “Chapada do Corisco” de 25 de maio de 1918, ao trazer uma nota sobre a revolução na elegância masculina no que se refere ao uso dos chapéus, visto que se findou a utilização dos chapéus de massa e de palha, para se adotar os de couro. Vale ressaltar que no processo de fabricação destes novos chapéus, conforme o periódico, eram utilizados a rapadura e o coco da praia. A necessidade produzida pela sociedade deste novo tipo de chapéu, talvez, tenha afetado, mesmo que minimamente, a frequência em Amarração na busca de cocos, considerando que na nota o periódico também relata o “ataque” das quitandeiras aos cocos de praia que existiam na praça, questão esta que será abordada nos capítulos seguintes.

Por outro lado, Pedra do Sal se constituía em um espaço oposto a Amarração, mais simples, no qual os trajes utilizados não se destacavam tanto. Sobre Pedra do Sal, Campos (2009), em suas lembranças da infância, comenta sobre a prática da ida a esta praia no período de veraneio, deixando claro as poucas condições financeiras que sua família tinha, ao ponto de ele não possuir roupa de banho específica, o que o obrigava a tomar banho desnudo.

Embora as lembranças de Humberto de Campos sobre sua estadia em Pedra do Sal refiram-se ao final do século XIX, especificamente 1895, e Oliveira (2017) trate de um período posterior aos anos 1920, é provável que esta configuração social já existisse no final do período oitocentista, evidenciada pela chegada da ferrovia, cujo trecho até Amarração facilitou a mobilidade dos frequentadores da praia de Atalaia em detrimento a Pedra do Sal que, além de distante, não existia um acesso fácil.

Ainda sobre a nota de “A Imprensa” acerca das praias de Atalaia e Pedra do Sal, o fato de se tratar do ano de 1925 e a narrativa afirmar a chegada de diversos veranistas e até mesmo as idas a praia aos domingos podemos inferir que isso só se torna possível graças a revolução dos transportes, no caso em questão, a chegada da ferrovia ao Piauí.

Embora a ferrovia já existisse em Parnaíba desde 1916, os trilhos só alcançaram Amarração a partir de 1922 considerando o desejo dos políticos e comerciantes piauienses de que a construção da ferrovia estaria integrada a um projeto de modernização e melhoria da profundidade da Barra para a construção do porto de Amarração (VIEIRA, 2010).

Mesmo o Porto nunca tendo sido concluído, ficando apenas no imaginário das pessoas, é interessante perceber como a quantidade de pessoas que frequentam a praia aumenta significativamente a partir do momento que os trilhos alcançam

a vila de Amarração. No registro sobre os banhos de mar em Atalaia e Pedra do Sal, diferentemente de alguns outros feitos em décadas passadas, temos a presença de várias famílias em detrimento de uma ou duas.

A navegabilidade do rio Parnaíba e a chegada de vapores em Amarração já torna possível o início dos banhos de mar no litoral piauiense, mas, provavelmente, é apenas com a ferrovia que essa prática se torna mais regular e transforma o espaço antes isolado das praias enquanto um espaço produtor de novas sociabilidades.

Ainda sobre os banhos de mar em Amarração e também sobre a relevância que a estrada de ferro teve para o aumento da ida ao litoral piauiense buscando os banhos de mar na edição da “A Imprensa” de 04 de agosto de 1927 temos a seguinte nota: “- Seguiu, hoje, para Amarração, onde fará uma estação de banhos de mar d. Maroca Furtado, esposa do deputado Arthur Furtado” (NOTÍCIAS de Parnahyba, A Imprensa, 1927, p. 1).

Embora a nota se limite a dizer que a esposa do deputado seguiu de Teresina para Amarração buscando os banhos de mar e não diga o meio de transporte utilizado por ela, podemos supor que se tratou de transporte fluvial até Parnaíba e de locomotiva até Amarração ao considerarmos que todas as fontes apresentadas neste texto que remontam a década de 1920 apresentavam, junto ao nome da pessoa ou da família que estava a caminho de Amarração, o nome da embarcação que os levaria, o que não é o caso aqui³⁹.

Assim como em outras partes do mundo, a estrada de ferro no Piauí também possibilitou a redução das distâncias, também reduziu o tamanho de um mundo conhecido

39. Considerando que nesta época a estrada de ferro não havia chegado a Teresina, supõe-se que a senhora citada tenha se utilizado de outro transporte, provavelmente um vapor até Parnaíba, e de lá tomou o trem para Amarração.

(HOBSBAWM, 1981) e consolidou a criação, a partir dessa modernização, de novos espaços de sociabilidade, a exemplo da utilização das praias de Amarração para o lazer.

Resta-nos dizer que a influência da modernização na criação de novas sociabilidades no final do século XIX e começo do século XX em Amarração não principiou o fim de outras consideradas “tradicionais”.

Na edição de 16 de outubro de 1910, no periódico a “Semana”, temos a seguinte nota sobre um casamento que se fez em Amarração: “- Comunicou-nos o seu casamento, effetuado na Villa de Amarração, o delicado Sr. Fernando Francisco de Oliveira” (NOTÍCIAS locais, Semana, 1910, p. 3). Embora o jornal não traga mais detalhes sobre o casamento, trata-se de um festejo considerado “tradicional” e que, geralmente ao ser noticiado na imprensa piauiense no litoral, era acompanhado do oferecimento de banquetes, comumente associados à realização de festas (BAKHTIN, 1987) aos convidados. Já na edição de 10 de dezembro de 1911 da “Semana” temos o relato de uma festa católica considerada “tradicional”.

Com grande imponencia realizou se no dia 8 deste mes, na vizinha villa de Amarração a tradicional festa da Virgem Imaculada, excelsa padroeira daquella freguezia.

O novenario foi bastante concorrido e véspera e dia a concorrência foi extraordinária. Este anno procuraram dar o maior realce possível á festa, e para isto não pouparam sacrificios os srs. Juizes.

Houve missa cantada e procissão no dia da festa, tocando em todos os actos a harmoniosa banda de muzica de nosso illustre amigo Pedro Braga (FESTA em Amarração, Semana, 1911, p. 2).

Mesmo com o surgimento de novas sociabilidades por conta da experiência da modernidade, como as festas em recepção aos vapores, o aparecimento de novos modos de com-

portamento e de se vestir ainda assim mantinham-se as “tradicionais” festas religiosas, a exemplo do registro da festa da Virgem Imaculada na vila de Amarração.

Dessa forma, o tradicional convive com o moderno, e mesmo com os elementos que marcam esta modernidade inserindo-se no cotidiano da vila de Amarração, não há uma cessão das festas “tradicionais” em detrimento das novas festas ou mesmo dos novos espaços de sociabilidade.

Ao considerarmos sociabilidades, então, enquanto as relações existentes entre sujeitos e grupos sociais que fomentam a possibilidade de coesão em torno de uma ocupação em comum, mas que não necessariamente implica na produção de uma identidade coletiva ou mesmo de outro grupo social (BAECHLER, 1995), tratar sobre estas ou festividades, muito além de se tratar de uma aproximação da História com a Antropologia (PESAVENTO, 2005), refere-se a discorrer sobre um aspecto que compõe a experiência humana e, assim, objeto de reflexão do campo histórico.

Assim, ao longo deste segmento observamos de que modo a modernização da vila de Amarração no litoral do Piauí entre fins do século XIX e início do século XX produziu não apenas novas sociabilidades, mas também permitiu o surgimento de tipos diferentes de festividades.

As comemorações em função da chegada de políticos, dentre outros indivíduos através do “porto” da vila ou mesmo os festejos quando da chegada do trem em Amarração, conforme as lembranças de Rodrigues (1988), denotam as modificações que a modernidade assinalou na região ao considerarmos estas celebrações.

Não obstante isto, concordamos com Canclini (2008), ainda que estejamos tratando de recortes temporais distintos, de que a “[...] modernização diminui o papel do culto e do popular tradicionais, no conjunto do mercado simbólico, mas

não os suprime” (CANCLINI, 2008, p. 22), sendo possível, no caso de Amarração, perceber a permanência de festividades consideradas “tradicionais” juntamente às novas sociabilidades e festejos possibilitados pela modernidade⁴⁰.

Deste modo, espaços para promoção do lazer, motivos para celebrações, festejos e construção de sociabilidades fazem parte da vida humana e, neste sentido, fontes como a imprensa ou as memórias possibilitam ao historiador a construção de narrativas que nos ajudam a compreender estes elementos presentes na sociedade, como no caso de Amarração.

Por fim, a narrativa aqui produzida e as questões discutidas sobre o litoral piauiense acerca de festividades e sociabilidades no final dos oitocentos e início dos novecentos não se esgotam, tendo em vista que, outras possibilidades permanecem em aberto, a exemplo de futuros estudos sobre os banquetes no litoral do Piauí e suas relações com os modos de se festejar localmente (BAKHTIN, 1987)⁴¹. Portanto, conforme

40. Para se pensar uma hibridização cultural, tal qual sugerido por Canclini (2008) para alguns países da América Latina, dentre eles o Brasil, e no contexto específico de Amarração, talvez fosse possível considerar os modos de alimentação e como o consumo do peixe e do caranguejo na região, viveres presentes na alimentação dos povos nativos locais foi incorporado e ressignificado a partir do momento da conquista do espaço pelos europeus invasores. Embora Baptista, Costa Filho e Nascimento (2020) discorram sobre esta cultura da alimentação enquanto produtoras de identidades considerando o consumo e modos de preparo do caju, peixe e caranguejo, também é possível refletir sobre o consumo destes alimentos e as distintas formas de prepará-los, variando de acordo com o lugar social do indivíduo, enquanto um reflexo desta cultura híbrida no litoral piauiense.

41. Ainda que Baptista, Costa Filho e Nascimento (2020) tenham tratado sobre estes banquetes e certa cultura da alimentação no litoral piauiense na primeira metade do século XX, os autores limitaram-se a pensar estes viveres alimentícios enquanto meios de produção de sentimentos de pertencimento tanto num nível cultural/simbólico como social, esquivando-se de uma discussão sobre o “[...] banquete que se desenrola na festa popular” (BAKHTIN, 1987, p. 243) e, assim, de que modo os banquetes oferecidos em situações de celebração nas décadas iniciais do século XX em Parnaíba, cidade vizinha a vila de Amarração, relacionavam-se com o festejar naquele contexto.

nos lembra Rezende (1997, p. 13), “[...] a tarefa do historiador é imensa, necessariamente incompleta, pois os enigmas sempre exigirão novas leituras, dependendo do tempo e do espaço em que são / foram / serão produzidos”.

2.3 “SOB A VISTA ENIGMÁTICA DO OCIDENTE”:

O SURGIMENTO DE NOVAS PAISAGENS NA VILA DE AMARRAÇÃO

Caminhar pela cidade muitas vezes é um convite, um estímulo para adentrar e observar as diferentes memórias e histórias que ali existiram, se transformaram, foram ressignificadas e registradas por esta ao longo do tempo. Trata-se de um efeito de sedução que a urbe produz ao transeunte desavisado, um fascínio acerca do que este irá encontrar à medida que se aventura e envereda por seus bairros, por suas ruas, por suas paisagens. Trata-se de uma cidade produtora de desejos, uma cidade-desejo conforme Calvino (1990).

Falar sobre suas ruas, escadas, arcos, dentre muitos dos elementos que podemos encontrar em uma cidade não retratam esta. A cidade não é somente isso. A cidade vai e está além disso. Ela é produzida a partir das relações feitas em seu espaço e também a partir dos acontecimentos históricos vivenciados por esta. A cidade é, então, um produto do tempo e do espaço.

Ela é fruto das transformações que as pessoas incidem nela. A cidade, nesta perspectiva, só poderia ser descrita se fosse possível contar todo o seu passado, mas ela não diz este passado, ela contém este passado da mesma maneira que acumulamos rugas e traços em nossos corpos ao passar do tempo. A cidade é também desejo. Além da memória e da história presente em si, há também o despertar de diferentes desejos daqueles que experimentam a cidade, mas também a projeção de vontades e sonhos sobre ela.

A cidade é, ainda, um espaço marcado por representações, as quais incidem e são interpeladas pelos sujeitos que consomem o seu espaço, podendo estes se identificarem com estas construções sociais ou não, fomentando modos e linhas de fuga para escapar a estas representações (CHARTIER, 2002).

Desta forma, Amarração, localizada no litoral do Piauí, no final do século XIX e nas décadas iniciais do século XX transformou-se em uma “cidade” produtora de aspirações. Tornou-se um espaço percebido por alguns setores sociais piauienses enquanto aquele que seria o responsável pelo desenvolvimento e “progresso” da província do Piauí, posteriormente do estado com o advento da República, através de três aspectos tidos como essenciais naquele contexto: construção de um porto marítimo, instalação da malha ferroviária até Amarração e escoamento da produção piauiense.

À medida que estes aparatos modernos vão adentrando Amarração, a partir de um processo de modernização, tem-se uma transformação das paisagens que ali existiam, bem como a produção de novas paisagens, assinalando novas maneiras de se consumir e produzir⁴² este espaço urbano⁴³, além de se

42. De acordo com Lefebvre (2001), a cidade é assinalada por relações sociais distintas que são constituídas neste espaço, tendo em vista ainda que este é consumido e produzido através da conciliação presente entre as diferentes classes sociais que ocupam esta cidade, bem como as instituições responsáveis pela ordenação social, além dos processos exteriores frutos de uma globalização que ali se manifestam.

43. Entendemos espaço urbano enquanto um espaço “[...] fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas” (CORRÊA, 1999, p. 9). Segundo Corrêa (1999), o espaço urbano, a cidade, é uma gestação da sociedade, é a consequência da ação de diversos agentes sociais ao longo do tempo e que culminam no presente. Ressalta-se que a ação desses agentes leva a cidade a uma metamorfose constante considerando as necessidades dos primeiros. Para o autor, embora a cidade mude, as características do espaço urbano não mudam, o que muda são as formas do espaço social e as funções destinados a este.

vivenciar uma experiência da modernidade⁴⁴ por parte dos sujeitos que ali viviam ou que passam a deslocar-se para esta localidade.

Assim, importa refletir acerca das transformações ocorridas na paisagem de Amarração, bem como sobre o surgimento de novas paisagens, possibilitadas em função do processo de modernização que incide sobre este espaço, especialmente no final do século XIX e na primeira metade do século XX.

Questiona-se, então, por que estudar a paisagem? A paisagem possui uma historicidade? Qual sua importância para a compreensão de uma determinada sociedade situada em certo tempo e espaço? Seria possível refletir sobre a influência da modernidade no litoral do Piauí, particularmente em Amarração, através das transformações e surgimento de novas pai-

44. De acordo com Lefebvre (1995) a modernidade refere-se ao início de um processo reflexivo de crítica ou autocritica acerca das dicotomias e transformações do mundo dito moderno, sendo a antítese do modernismo, pois este seria a consciência ou projeções de si que os sujeitos de diferentes momentos tiveram, especialmente, na busca pelo novo, marcada por crises e contradições. Essa reflexão acerca deste mundo moderno marcado por esta modernidade é o que Berman (1986) aponta enquanto o viver e experienciar um espaço que a todo momento está se transformando, podendo modificar substancialmente tudo aquilo que o sujeito sabe, inserindo o indivíduo ao mesmo tempo em um “[...] ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor — mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos.” (BERMAN, 1986, p. 9). Esta experiência, por sua vez, para o autor, é marcada por diversos aspectos, tais como: as transformações nas ciências, a explosão demográfica, o crescimento urbano, novos sistemas de comunicação, fortalecimento dos Estados Nacionais, movimentos sociais de massa, expansão do mercado capitalista, transformação e o surgimento de novas paisagens, modificando significativamente o compasso da vida cotidiana. Para Berman (1986) dá-se o nome de modernização a estes processos sociais responsáveis pelo frenesi ao qual é marcada a vida moderna. A modernidade, desta forma, está profundamente relacionada a modernização, tendo em vista que o espaço onde esta última se manifesta, se concretiza, impulsiona a primeira, ampliando sentimentos relacionados a um suposto “progresso”, gerando encantos e tendo a cidade como espaço privilegiado de manifestação, bem como agente desta modernidade (REZENDE, 1997).

sagens nesta localidade?

Situado o contexto econômico do Piauí no final do século XIX e começo do século XX (QUEIROZ, 1998; SANTANA, 2001; REGO, 2010) de que forma se tem a transformação e criação de novas paisagens em Amarração em função das modificações que ocorrem neste espaço por conta do processo de modernização que incide na referida vila?

A experiência da modernidade marcou o cotidiano de Amarração no final do século XIX e início do século XX, delimitando novas práticas sociais, bem como tensões e transformações no espaço litorâneo piauiense. No entanto, cabe apontar que a influência da experiência da modernidade não provocou apenas o aparecimento destas querelas, mas também possibilitou a modificação e surgimento de novas paisagens em Amarração, sendo necessário apontar estas tanto nos aspectos predominantemente naturais como naqueles construídos pelas atividades humanas que se configura na organização da paisagem cultural.

A partir de Wagner e Mikesell (2010), então, entendemos a paisagem cultural como sendo um determinado espaço no qual são perceptíveis transformações em função da influência da ação humana, possuindo, desta forma, historicidade. Para os autores estas modificações podem nos ajudar a compreender como funciona determinada sociedade e como esta interage com a natureza.

Desta forma, considerando a concepção de Berman (1986) acerca da experiência da modernidade, no sentido de que um dos aspectos que marcam esta é a transformação na paisagem ao redor dos indivíduos em função, principalmente, das inovações tecnológicas, pode-se pensar esta experiência em Amarração a partir das modificações que sua paisagem sofreu pela influência humana a medida que esta, à sua maneira, modernizava-se.

Embora Amarração não tenha passado por transformações profundas em seu espaço urbano, a exemplo do Rio de Janeiro⁴⁵, Recife⁴⁶ e Teresina⁴⁷ no começo do século XX, através de um projeto que visasse modernizar aquele espaço, ainda assim é possível perceber alguns aspectos que marcam

45. Segundo Carvalho (2014) o Rio de Janeiro, então, capital da República teve o seu espaço marcado por um processo de modernização influenciado, principalmente, pelo discurso médico e movimento higienista. A preocupação com a higiene e saúde pública tornou-se um vetor de modernização modificando significativamente o Rio de Janeiro no início do século XX. Seu tecido urbano passou por diversas transformações a exemplo de: surgimento de novas ruas e avenidas, criação e reforma de jardins, bondes movidos a eletricidade, constituição de novos espaços, demolição de domicílios considerados insalubres, entre outros. A saúde pública e o discurso médico, desta forma, influenciaram o projeto de saneamento, além de um suposto embelezamento e modificação da cidade, determinado pelas classes dominantes, e que, naquele momento, acreditavam estar se modernizando seguindo o exemplo de Paris, capital da França.

46. No início do século XX, de acordo com Rezende (1997), Recife se tornou um cenário de mudanças visando modernizar-se, dando continuidade a projetos que já vinham anteriormente. Essa modernização teve um caráter autoritário, a exemplo das desapropriações e demolições forçadas, além de mudanças nos traçados da cidade, nos hábitos de higiene e nos desejos de consumo. Recife, enquanto cidade neste momento, teve um crescimento significativo também em virtude de suas indústrias de bens de consumo, êxodo rural e comércio.

47. De acordo com Queiroz (2011) Teresina passou por transformações profundas no início do século XX associadas a um projeto modernizador, higienização e salubridade de seu espaço urbano. A cidade recebeu melhorias nos serviços de distribuição de água, telefones e iluminação elétrica. Além disso, houve a instalação de rampas e taludes no rio Parnaíba que tinham a intenção de evitar as enchentes que ocorriam anualmente, a criação de um sistema de coleta de lixo urbano, o impedimento legal de se criar animais no centro da cidade, o calçamento das ruas, entre outros. Trata-se de um momento, em que a preocupação dos higienistas e do discurso médico em descobrir a origem e os motivos que levavam ao surgimento de doenças potencialmente perigosas ou endêmicas que levavam a morte, ou seja, as preocupações existentes com a saúde pública, além da alta taxa de mortos em função de enfermidades, gerou críticas acerca da salubridade e condições sanitárias de Teresina, influenciando o projeto de modernização que incidiu sobre esta no início do século XX.

transformações em sua paisagem em função da inserção de elementos considerados modernos. Ainda que não se compare a estas cidades é evidente a influência da modernidade no espaço de Amarração no período trabalhado.

No período que marca o final do século XIX e a primeira metade do século XX, é possível perceber algumas mudanças na paisagem de Amarração em função da experiência da modernidade através dos registros produzidos pelos periódicos da época, de Teresina, como “A Imprensa” e de Parnaíba, como “Semana” e o “Almanack da Parnayba”.

Dessa maneira, já nos anos 1880, pouco tempo depois de Amarração ser retomada pela província do Piauí, já é possível perceber modificações em sua paisagem urbana em função da importância atribuída ao porto naquele momento, consequentemente ao desejo de modernizar-se.

Na edição de 27 de janeiro de 1883 do periódico “A Imprensa” tem-se uma nota sobre Amarração datada de 1 de janeiro do mesmo ano que discorre sobre a passagem do então presidente da província Dr. Miguel Joaquim de Almeida e Castro pela vila de mesmo nome no início de 1883 para a inauguração de um viaduto que ligaria o centro desta vila até seu porto. Depois de apontar as festividades, manifestações e apoio da elite local, dando destaque aos correligionários do Partido Liberal, à chegada do presidente, a nota diz o seguinte:

No mesmo dia, ás 5 horas da tarde, teve s. exc. de inaugurar o viaducto, que a seus esforços foi construido ultimamente e dado ao transito publico, viaducto este, que põe em communição, á pé enxuto, nas grandes marés e durante o inverno, o porto desta villa e seo centro.

Chegados que foram s. exc. e as pessoas mais gradas da villa, que o acompanhavam, ao viaducto, foram recebidas ao som da musica e troar girandolas de foguetes.

S. Exc. declarou então inaugurado o viaducto, que se achava

galhardamente embandeirado e apresentava uma linda perspectiva.

O sr. capitão Francisco Severiano de Moraes Correia Filho, ergueo diversos vivas, entre os quaes ao excm. sr. presidente da provincia, saudando depois deste, os habitantes d'esta villa e a camara municipal (SOCRATES, 1883, p. 3).

Embora o trecho em destaque não cite ou aponte a ação enquanto parte de um projeto modernizador para aquele espaço, no momento em que vincula a construção do referido viaduto para que se estabelecesse uma “comunicação a pé enxuto” com o porto de Amarração aponta-se este como sendo fruto da influência da modernidade na referida vila.

Isto se torna possível a partir do papel atribuído a Amarração já nesta época em se tornar um dos elementos que traria o desenvolvimento e progresso da província, sendo assim, um dos aspectos que marcam a experiência da modernidade neste espaço.

No caso em questão, a construção de um viaduto que não apenas ligaria o centro da vila ao porto, mas garantiria o tráfego terrestre a este durante todo o período do ano sem o risco de ter contato com a água das marés⁴⁸. Desta maneira, a construção do referido viaduto em Amarração tornou-se, naquele final de século, uma das transformações na paisagem urbana decorrentes da inserção dos elementos que marcam a experiência da modernidade neste espaço.

Não obstante isso, na edição do dia 20 de janeiro de 1883

48. Tendo em conta a nota, pode-se inferir que, muito provavelmente, até aquele momento o acesso ao trapiche no qual aportavam os vapores em Amarração em alguns períodos do ano tornavam-se alagadiços em função das marés, dificultando o percurso, o comércio e o transporte de passageiros realizados naquele espaço. Em outra nota nomeia-se o viaduto de ponte. Aparentemente tratou-se de um elevado construído durante o início dos anos 1880 para facilitar o acesso ao trapiche, sendo, então, chamado de ponte ou viaduto, cuja estrutura não existe mais.

do mesmo periódico há o destaque a importância desta ponte enquanto “[...] o primeiro e mais necessário dos melhoramentos para esta localidade” (DIA 31 Portarias 1ª secção, A Imprensa, 1883, p. 2), inferindo, assim, não apenas uma transformação na paisagem urbana de Amarração, mas também essa modificação enquanto um aspecto positivo deste espaço que se modernizava e que trazia, assim, novas experiências para o ser moderno⁴⁹ nesta vila, para os indivíduos que até então ali viviam.

Outro aspecto, que denota como a paisagem modifica-se em Amarração à medida que a experiência da modernidade se incorpora e se torna parte de seu cotidiano, influenciando não apenas o espaço, mas também as práticas cotidianas de quem vivia ali, se dá a partir da própria influência do porto nos espaços adjacentes a este em função dos vapores que ali aportavam.

Embora o projeto de porto planejado para aquela localidade na época não tenha saído do papel, já discorreremos sobre a existência do trapiche que atuava como um porto até então, recebendo mercadorias e realizando o transporte de passageiros através das embarcações que ali passavam.

Estas, por sua vez, muito provavelmente ocasionaram uma transformação na paisagem natural dos entornos de Amarração, na medida que os vapores que ali atracavam se utilizavam da lenha para aquecer a caldeira e fazer com que a embarcação se locomovesse. Considerando a importância da

49. A partir de Berman (1986), no caso de Amarração, a experiência da modernidade pode ser percebida ali através da inserção das transformações da paisagem no interior e ao redor da vila, a exemplo do viaduto, do farol da Atalaia e da Estrada de Ferro, bem como das contradições provenientes em função desta nova experiência, como os conflitos decorrentes do transporte de passageiros através de vapores e também com as próprias empresas de navegação, a Companhia Maranhense de Navegação sendo um dos grandes expoentes destes conflitos no litoral do Piauí.

lenha para estas é possível encontrar em algumas edições do periódico “Semana” durante a década de 1910 propagandas referentes a venda de lenha de mangue para os vapores.

Nas edições de 04 de junho de 1911, 18 de junho de 1911, 25 de junho de 1911 e 02 de julho de 1911 tem-se vários anúncios de uma loja chamada “Amarinho S. Antonio” com a propaganda do fornecimento de diversos gêneros para a venda, entre estes “[...] Fornece lenha de mangue para vapores” (O ARMARINHO S. Antonio, Semana, 1911, p. 3).

Ainda que a nota não especifique se essa lenha se referia a vapores que estivessem em Parnaíba ou Amarração, além de não indicar de onde esta teria sido retirada, não é impossível inferir que houvesse sido extraída dos mangues nos arredores do trapiche de Amarração. Pode-se sugerir isso na medida que o anúncio também traz a possibilidade de “[...] Por modico preço encarrega-se de conducção de passageiros e bagagem para o porto de Amarração.” (O ARMARINHO S. Antonio, Semana, 1911, p. 3), não sendo impossível, então, que a lenha posta à venda fosse dos mangues próximos a esta localidade.

Considerando que a Barra de Amarração se situa na foz do rio Igarçu, primeiro braço do Delta do rio Parnaíba em território piauiense, em um contexto de interface entre ambientes que recebem influência tanto da água do mar e como da água do rio possibilita o desenvolvimento de vegetação típica destas condições conhecidas como mangues ou manguezais.

No contexto em questão há o registro desta vegetação na referida Barra através da edição de 17 de dezembro de 1911 do periódico “Semana” que descreve suas características da forma como na época era conhecida indicando o seguinte:

A acção combinada do mar e do rio foi auxiliada, na formação do grande numero de ilhas que encheram o estuario, pelo appa-

recimento de vegetações diversas, como ainda hoje succede. Assim, logo que as corôas formadas attingem proximadamente ao nível médio, nasce um capim denominado pacará d'água salgada, ao qual succedem as diversas variedades de mangue, conhecidas pelos nomes de mangue manso, cancê e mangue vermelho; estes, com grande desenvolvimento de enormes raízes adventícias, a que se apegam as ostras e outros testaceos, fixam o terreno das ilhas, ao qual se incorporam troncos, areias e detritos de toda a especie, transportados pelas aguas, sobretudo em épocas de enchente (BANDEIRA, 1911, p. 1).

Tendo em vista, então, a existência de mangues na barra de Amarração, não seria improvável também que os próprios funcionários ou marinheiros dos vapores que atracavam nesta ou pessoas que viviam nas imediações extraíssem essa lenha dos mangues, modificando, desta forma, através da ação humana a paisagem natural que havia naquela localidade, podendo ser percebido enquanto mais um dos aspectos que marcam a experiência da modernidade em um determinado espaço.

Ainda com relação a presença dos vapores na Barra de Amarração, estes também podem ser encarados enquanto elementos modeladores da paisagem, na medida que esta deixa de ser apenas uma paisagem natural, formada, principalmente, por elementos da natureza, e transforma-se em uma paisagem cultural, considerando a significativa quantidade destas embarcações que se inseriram no cotidiano de Amarração no final do século XIX e início do século XX alterando assim o visível⁵⁰ ao olhar humano. A presença dos vapores impõe uma

50. Nesse sentido, segundo Santos (1999) e Sauer (1998) a paisagem pode-se referir-se as formas que expressam as sucessivas relações estabelecidas ao longo do tempo entre o ser humano e a natureza, principalmente através do que é visível ao olhar e a percepção humana, mas na medida em que estas relações vão se modificando a partir do desenvolvimento de diferentes atividades de um determinado grupo cultural esta também sofre transfor-

transformação na paisagem, antes dominada principalmente pelo vigor do curso d'água fluvial e sua dinâmica na interface com o oceano, agora integrada pelos aparatos modernos da humanidade.

Com relação a transformação da paisagem de Amarração pelos vapores pode-se destacar as lembranças de Campos (2009) no qual este relata sua experiência enquanto aguardava pela chegada do *Continente*, vapor da Companhia Maranhense de Navegação, no trapiche de Amarração e a ênfase que este deu as luzes do navio logo que o vira no amanhecer do dia incorporando-se a esta paisagem, como segue:

[...] Ao alvorecer, vi, ao longe, no mar, entre as brumas da manhã, um pequeno rosário de luzes.

– Olha o vapor! – gritei.

Os embarcações puseram-se de pé.

– Qual, nada! – exclamou um deles, zombeteiro, esfregando os olhos.

– É sim, lá está – insisti.

– Você está enganado, menino; daqui não se vê o vapor – tornou o caboclo.

– Aquilo, então, que é?

E ele, entre as risadas dos outros:

– Aquilo que se vê daqui é o navio; o vapor está dentro da caldeira...

Às oito horas, enfim, o navio entrava a barra da Amarração e ancorava no porto. Era o *Continente*, da Companhia Maranhense, o qual, aos meus olhos, parecia um palácio maravilhoso, movendo-se orgulhosamente sobre as águas (CAMPOS, 2009, p. 217).

Desta forma, considerando o pensamento de Sevcenko (2006) acerca de como as inovações tecnológicas marcaram as pessoas que viveram ao longo do século XIX e século XX, seja nas transformações ocorridas nos cenários ou nos modos

mações, configurando-se em novas paisagens que vão sobrepondo-se sobre as anteriores.

de viver, a mudança na paisagem de Amarração promovida pela chegada constante dos vapores naquele espaço também marcou o imaginário e a memória de Humberto de Campos, assim como provavelmente das pessoas que ali viveram e compartilharam desta experiência moderna.

O movimento significativo desses vapores adentrando a Barra de Amarração nesse período, além do perigo representado por sua baixa profundidade, tendo provocado acidentes marítimos ou naufrágios, tem-se também o surgimento de novas paisagens neste espaço. Nas lembranças de Carlos Araken Rodrigues acerca da passagem de suas férias durante a infância em Amarração no final dos anos 1930 e início dos anos 1940 há a descrição das mudanças ocorridas na paisagem da praia em função do naufrágio do *Occidente*⁵¹.

A sua forma e contorno variavam de acordo com a maré. Na cheia, só o cocuruto aparecia e desaparecia com o movimento das ondas, e lembrava uma caveira com a mandíbula escancarada, rindo. Na maré baixa, tomava sua configuração original, de navio que naufragara na entrada do canal, em frente a praia mais frequentada de Amarração, a do Trapiche. Como e porque naufragou nunca soubemos ao certo. A versão do naufrágio que mais nos agradava, é claro, é a mais fantasiosa. O indômito capitão, velho lobo do mar, numa noite de lua cheia e mil estrelas, fora atraído e enfeitiçado, pelo canto de uma sereia. O navio desgovernado tinha batido num banco de areia e naufragara. O nosso herói, desaparecera ‘para sempre’ enfeitiçado pelos encantos da mulher peixe, de corpo escultural, longos cabelos e voz maviosa. Os mais práticos, diziam que, o homem estava mesmo era bêbado e o navio tinha ficado à deriva, e então indo para o beleléu. O que restou do acidente, foi a carcaça, que ao entardecer se enchia de mistério, e nas noites enluaradas, na bruma

51. De acordo com Baptista e Nascimento (2015) tratava-se de um navio cargueiro que encalhou na Barra do Igarapu/Porto de Amarração no início do século XX.

que o envolvia, chegávamos a divisar estranhos vultos, e os de mais sorte, ouviam uma melodia linda, entoada por uma voz maravilhosa de mulher. [...] Sob a vista enigmática do Ocidente, a pequena colônia parnaibana, se confraternizava, e usufruía as delícias de um bom banho, às vezes dois, na praia do Trapiche. Os dormentes e pontões de madeira desgastados pelo tempo e cheios de aristas, avançavam mar a dentro. Era o que restou do velho Trapiche, do porto local (RODRIGUES, 1988, p. 28-29).

Desta forma, navios movidos a vapor, um dos aparatos que marcam o mundo moderno em fins do século XIX e início do século XX, não apenas transformaram a paisagem em função da sua passagem pelo litoral piauiense, no caso em questão, por Amarração, mas também ao encalharem, como é o caso do *Occidente*.

Tendo encalhado no início do século XX a embarcação terminou incorporando-se a paisagem da vila de Amarração, gerando uma nova configuração para a praia do Trapiche⁵² e marcando também o imaginário social dos sujeitos que o observavam, a exemplo de Carlos Rodrigues Araken, fascinado pelos motivos que teriam provocado, em sua perspectiva, o naufrágio do navio.

52. Durante o período de 1880 a 1930 as praias registradas e que eram procuradas para banho pelos piauienses, especialmente parnaibanos e amarroçonenses, eram as praias de Pedra do Sal, localizada em Parnaíba, geralmente, frequentada pelas camadas menos abastadas, e Atalaia situada em Amarração, sendo este um espaço elitizado, no qual as classes abastadas costumavam exibir os seus trajes modernos de banho. O consumo e produção do espaço da praia neste contexto é marcado por essa experiência da modernidade, no sentido de que consumir estes espaços e utilizar os trajes apropriados denotariam um “ser moderno” neste momento. Não encontramos registros desta praia do Trapiche durante nossas pesquisas, no entanto, considerando a posição de encalhe do *Occidente* à frente do Atracadouro de Amarração conforme observado em carta náutica, além da descrição presente nas lembranças de Carlos Araken Rodrigues, pode-se supor que essa praia do Trapiche localizava-se próxima ou no próprio Atracadouro e tenha se tornado mais utilizada com a redução do movimento marítimo nas décadas após os anos 1930 e 1940, contexto retratado nas lembranças do cronista em questão.

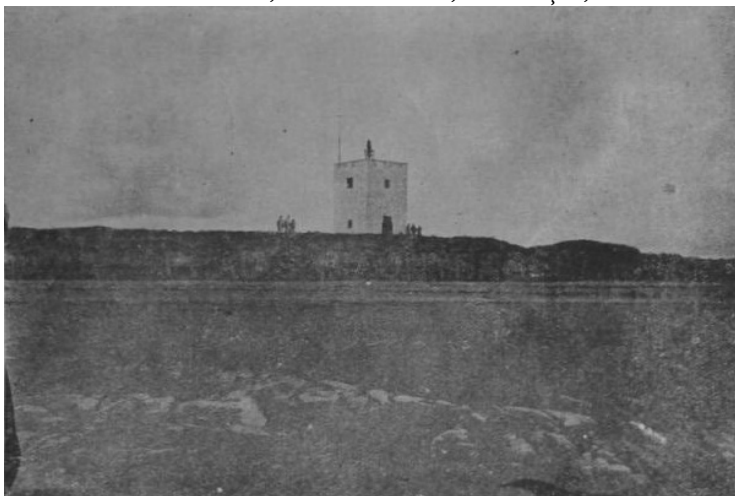
O perigo representado pela Barra às embarcações que ali atracavam ocasionou ainda a construção de outro farol, mais próximo a entrada da citada Barra e de seu trapiche, no caso, o farol de Atalaia, tornando-se outro modificante na paisagem e que também marcou a memória dos sujeitos que ali viveram, a exemplo novamente de Carlos Araken Rodrigues, representado na foto 1.

A foto 1 publicada no “Almanack da Parnayba” do ano de 1928 por João Vieira Pinto⁵³, registra o farol situado na praia de Atalaia durante a década de 1920 tendo como objetivo sinalizar aos navios que se aproximassem da costa piauiense sobre a confluência do rio Igaráçu com o oceano Atlântico, indicando o formato do litoral naquele trecho e a entrada da Barra na proximidade com o continente.

Deve-se destacar que o farol de Atalaia perde sua necessidade à medida que se reduz a quantidade de embarcações que passam a frequentar a Barra de Amarração, além de que a construção do molhe posteriormente também enfatiza o desligamento do foco luminoso em questão, visto que este aparato já serviria para indicar aos navegantes a posição da Barra, reduzindo a possibilidade de acidentes e facilitando o acesso àquele local. Este aparato serviria para a construção de um porto que substituiria o trapiche de Amarração, tidos até então como o porto tradicional desta localidade.

53. Foi um poeta e colaborador do jornal “Semana”, além de político do Partido Republicano Conservador de Amarração, tendo vivido no litoral do Piauí durante o início do século XX (SEMANA, 1911).

Foto 1 – Farol de Atalaia, Praia de Atalaia, Amarração, 1928



Fonte: Almanack da Parnayba, 1928.

Desta forma, de acordo com Baptista e Nascimento (2015), entre os séculos XVI ao século XXI, registraram-se no litoral piauiense pelo menos 25 acidentes com embarcações, sendo 4 na barra de Amarração, predominando do tipo naufrágio quando a embarcação por força do acidente submerge sem condições de ser recuperada. Soma-se a isso a baixa profundidade da Barra e as preocupações veiculadas na época nos periódicos sobre a necessidade de seu melhoramento, o que viria a justificar possivelmente a edificação do farol de Atalaia.

Durante a realização da pesquisa não foi possível encontrar informações relacionadas ao farol de Atalaia⁵⁴, salvo o “Almanack da Parnayba” citado que, no entanto, não referenciava quando exatamente este foi construído, mas já aponta o

54. Além disso, o farol é também citado no livro de memórias de Carlos Araken Rodrigues. Sua presença na praia de Atalaia marca a memória do autor e sua percepção sobre a paisagem, visto que naquele momento, final dos anos 1930 e início dos anos 1940, rememora a existência apenas do farol e de duas casas pertencentes a membros da elite local naquela localidade.

estado de deterioração que este encontrava-se no ano de 1928 tendo desabado no mesmo ano. Este registro nos leva a supor a existência do farol há pelo menos algumas décadas e que sua exposição a ação do vento e da água de chuva, ainda que, sem contato direto com a ação abrasiva da água do mar, provocou o estado de deterioração citado.

No entanto, sobre o Farol de Atalaia, João Vieira Pinto, neste artigo publicado na mesma edição do “Almanack da Parnayba”, diz o seguinte:

Até mesmo a Athalaia, cuja gravura vae estampada neste almanack, onde funcionava um foco luminoso, que servia de pharol para quem sulcava a barra, já desabou ha meses e ninguém cogita de reedifical-o ficando assim exposto a serios perigos aos poucos vapores que se aventuram á barra de Amarração como tem acontecido ultimamente (PINTO, 1928, p. 35-37).

Salienta-se pela leitura do trecho a importância deste “foco luminoso” para a Barra da Amarração, reforçando sua necessidade para o desenvolvimento da navegação marítima no litoral piauiense, já reduzido naquela época se comparado com o movimento marítimo das primeiras décadas do século XX. Com relação ao seu “desabamento”, é difícil confirmar se foi total ou parcial, visto que ainda permanece no local ruínas que se assemelham ao farol de Atalaia conforme representado na foto 2.

Foto 2 – Farol de Atalaia em 2018, Luís Correia, Piauí.



Fonte: Do autor, 2018.

Assim, o farol de Atalaia configurou-se enquanto mais um dos elementos modeladores da paisagem e também enquanto produtos de um projeto de modernização daquele espaço, tendo em vista a importância assumida pelo porto de Amarração no contexto econômico do Piauí no final do século XIX e início do século XX, muito embora tenha sido abandonado no final dos anos 1920, conforme João Vieira Pinto.

Ainda relacionada a questão da construção do porto tem-se a construção da Estrada de Ferro Central do Piauí até a vila de Amarração com a finalidade de facilitar o escoamento das mercadorias que deveriam sair do estado através deste empreendimento como forma de desenvolvimento e progresso pensado para o Piauí.

A ferrovia, então, como mais um dos elementos que marcam a experiência da modernidade assinalou uma nova paisagem para Amarração, haja visto a necessidade de mudanças no traçado urbano, bem como a construção de outros equi-

pamentos necessários para o funcionamento da via de transporte, como a estação e os trilhos, além da presença contínua a partir deste momento das locomotivas, que traziam passageiros e mercadorias, marcando assim o imaginário da população local.

Sobre esta mudança no traçado urbano a edição de 27 de julho de 1911 do periódico “Diario do Piauhý” traz a seguinte lei promulgada pelo então governador do estado do Piauí, Antonino Freire da Silva:

Lei n.644

Publicada em 27 de julho de 1911.

Autorisa o governador do estado a transferir a séde da villa de Amarração para ponto mais conveniente do municipio desse mesmo nome, caso essa providencia se torne necessaria aos interesses da sua população, ou seja reconhecida a conveniencia de se mudar o ponto inicial da projectada estrada de ferro de Amarração a Campo-maior.

Antonino Freire da Silva, governador do estado do Piauhý.

Faço saber a todos os seus habitantes que a Camara decreta e eu promulgo a presente lei:

Art. 1.º E’ autorizado o governador do estado a transferir a séde da villa de Amarração para ponto mais conveniente do municipio d’esse mesmo nome, caso essa providencia se torne necessaria aos interesses da sua população, ou seja reconhecida a conveniencia de se mudar o ponto inicial da projectada estrada de ferro de Amarração a Campo-maior.

§ unico. No caso de se tornar effectiva a transferencia alludida, o governador do estado auxiliará a municipalidade de Amarração nas despesas com aquisição de novas installações para os seus edificios publicos.

Art. 2.º Revogam-se as disposições em contrario.

Publique-se e cumpra-se em todo o territorio do estado.

O secretario de estado do governo assim o faça executar.
Palacio do governo do estado do Piauhy, em Therezina, 17 de
julho de 1911; 23.º da Republica.

(L. do S.)

ANTONINO FREIRE DA SILVA (LEI N. 644, Diario do Piauhy,
1911, p. 3).

Assim, a construção da Estrada de Ferro⁵⁵ já deslumbra-
va possíveis transformações no espaço urbano de Amarra-
ção, ao ponto de o governo do estado, já prevendo as difi-
culdades legais que poderiam advir dessa questão, decidir
então, através de texto legislativo, determinar que, caso fosse
necessário, poderia haver alteração na própria sede da vila de
Amarração naquele momento. O assentamento dos trilhos
e a edificação da estação ocuparam um espaço central em
Amarração, dando-lhe um novo significado e assim trans-
formando a paisagem.

Ainda que não possamos afirmar se houve mudanças na
sede da vila efetivamente, a Estrada de Ferro e a presença da
locomotiva em Amarração modificou a paisagem urbana na-
quele momento, incorporando-se a memória e imaginário das
pessoas que viviam ou se deslocavam pela localidade.

Rodrigues (1988), em suas memórias, discorre sobre
o tempo em que realizava o trajeto Parnaíba/Amarração na
“Maria-Fumaça” para desfrutar dos banhos de mar, bem
como seus sentimentos contraditórios⁵⁶ entre medo e euforia

55. De acordo com Vieira (2010) o primeiro trecho da Estrada de Ferro Cen-
tral do Piauí foi inaugurado em 1916 compreendendo os trechos de Portinho
a Cacimbão, o segundo trecho, por sua vez, em 1922 de Amarração, passando
por Parnaíba até Bom Princípio.

56. Segundo Rezende (1997), a cidade enquanto um agente da modernidade
e esta última através de suas criações, de seus equipamentos modernos, pro-
voca nos sujeitos medos, deslumbamentos, desejos, receios, um emaranhado
de sentimentos contraditórios nos indivíduos que desconheciam estes apar-
tos modernos e passam a conviver com estes elementos em seu cotidiano.

provocados pelo maquinário moderno, denotando novamente o ser moderno, tão caro a Berman (1986), que vive nesse espaço dicotômico, como segue:

Lembro bem que, era uma aventura gostosa a viagem de trem Parnaíba/Amarração. A ‘Maria Fumaça’ brilhando e fumegante, soltando fagulhas pela chaminé, os vagões que formavam o comboio; primeiro o carro de carga e logo os de 1ª e 2ª classe. Às 17hs o trem apitava anunciando a partida. Os últimos retardatários, carregados de pacotes de pães e biscoitos, escapando pelos dedos, eram empurrados para o vagão. Todos se acomodavam; muitos sentados, muitos de pé, proseavam sobre os acontecimentos do dia. Com um apito longo o trem deixava para trás a zona urbana, e eu com os olhos compridos, tentava vislumbrar na casa amarela encimada com uma estrela branca (meus avós paternos) algum vulto amigo. Passávamos o São João, agora todos já descontraídos, chegávamos aos Catanduevas. Mais duas paradas Floriópolis e Berlamina, e já divisávamos a velha e fascinante ponte de ferro sobre o rio Portinho. O ranger ôco das rodas de ferro sobre os trilhos e a fumaça do trem, a altura da ponte, que se nos afigurava enorme, com o rio caudaloso lá embaixo, as fagulhas entrando pelas janelas, o medo do enxame dos maribondos que podiam atacar, **tudo conspirava para aumentar o medo, e dar asas à nossa imaginação infantil. Respiração presa, até o trem chegar novamente em terra firme.** Outro apito prolongado e triunfante, passávamos o Cemitério Branco, os primeiros casebres, e logo a estação cheia de gente, principalmente de meninos já com a cor local, para saudar efusivamente os recém-chegados. Todos muito limpos, e de tamancos, muitos à vontade naquela verdadeira terra prometida. A chegada era uma festa. Todos falavam ao mesmo tempo, davam ordens e faziam perguntas. Trouxa as bolachas? E a carne? Peixe que é bom, hoje não apareceu. Fomos à Atalaia pela manhã, o João se queimou com uma caravela. O banho do trapiche hoje a tarde foi sensacional! (RODRIGUES, 1988 p. 22, grifo nosso).

O trem, desta forma, na primeira metade do século XX, torna-se um elemento comum na paisagem urbana de Amarração e, juntamente a ele, o fascínio e o medo à medida que os sujeitos se deslocavam por esse aparato do mundo moderno. Deve-se destacar ainda que no caso da locomotiva no litoral do Piauí, Vieira (2010) reflete sobre o acontecimento de outros problemas que esta trazia, bem como a percepção das distintas camadas sociais acerca deste aparato. A autora aponta os perigos que as faíscas do trem provocavam sobre as casas de palhas situadas à margem dos trilhos, no caso, a possibilidade da ocorrência de incêndios. O apito da Maria Fumaça para estas pessoas era um som de temor, de preocupação, que logo as impelia a estarem com baldes de água enquanto aguardavam a locomotiva passar.

Outra situação problemática era a presença de crianças que brincavam nos trilhos do trem, aguardando a locomotiva estar próxima para saírem destes, arriscando a própria vida. E, além disso, havia ainda a possibilidade de descarrilhamento e colisão entre trens, que poderiam causar vítimas fatais ou com ferimentos leves, a exemplo do choque entre trens que ocorreu em 1935 no trecho entre Parnaíba e Amarração, sendo necessário levar os feridos para a Santa Casa de Misericórdia de Parnaíba, conforme registrado por Vieira (2010).

Desta forma, a presença do trem ao tempo em que provoca o fascínio também é responsável pelo medo dos problemas que poderia causar. Além disso, tendo em vista sua incorporação ao cotidiano de Amarração ao considerarmos os horários existentes naquele momento modifica-se a paisagem, agora dominada por esse aparelho moderno.

A partir da figura 10 é possível apontar a frequência de trens que iam a Amarração semanalmente e indicar as possíveis formas de transformações no espaço urbano amarraçãoense em função do movimento ferroviário. A figura 10

aponta, assim, em 1927 o quadro de horários e dias de saída e retorno dos trens para Amarração.

Figura 10 – Horários dos trens da Estrada de Ferro Central do Piauí em 1927

1927

ALMANACK DA PARNAYBA

43

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUHY

HORARIO DOS TRENS

PARA O INTERIOR

M 1-3as. e 6as.

ESTAÇÕES	Chegada	Partida
	H M	H M
Amarração.....	—	6,30
Floriópolis.....	6,46	6,47
Parnahyba.....	7,00	7,30
Bom Princípio.....	9,00	9,10
Frecheiras.....	10,10	10,20
Cocal (Ponto de		
Almoço).....	10,50	11,20
Deserto.....	12,10	12,20
Piracuruca.....	14,00	—

PARA AMARRAÇÃO

S 2-2as., 3as., 5as. e 6as.

ESTAÇÕES	Chegada	Partida
	H M	H M
Parnahyba.....	—	17,00
Floriópolis.....	17,13	17,14
Amarração.....	17,30	—

R 2-domingos e 2as.

ESTAÇÕES	Chegada	Partida
	H M	H M
Parnahyba.....	—	6,00
Floriópolis.....	6,13	6,14
Amarração.....	6,30	—

DO INTERIOR

M 2-4as. e sabbados

ESTAÇÕES	Chegada	Partida
	H M	H M
Piracuruca.....	—	8,00
Deserto.....	9,40	9,50
Cocal (Ponto do		
Almoço).....	10,40	11,10
Frecheiras.....	11,40	11,50
Bom Princípio.....	12,50	13,00
Parnahyba.....	14,30	16,50
Floriópolis.....	17,03	17,04
Amarração.....	17,20	—

DE AMARRAÇÃO

S 1-2as., 4as., 5as. e sabbados

ESTAÇÕES	Chegada	Partida
	H M	H M
Amarração.....	—	6,40
Floriópolis.....	6,56	6,57
Parnahyba.....	7,10	—

R 1-sabbados e domingos

ESTAÇÕES	Chegada	Partida
	H M	H M
Amarração.....	17,30	—
Floriópolis.....	17,46	17,47
Parnahyba.....	18,00	—

Fonte: Almanack da Parnayba, 1927

Os horários dos trens indicam que durante os dias da semana os trens saíam de Amarração pela manhã cedo e retornavam ao final da tarde. Já nos sábados e domingos os horários eram invertidos, o trem saía de Parnaíba para Amarração de manhã cedo voltando ao fim do dia. O itinerário do final

de semana coincide com a ida para Amarração em busca dos banhos de mar.

A presença do trem, então, quase que diariamente em Amarração não apenas marcou o imaginário das pessoas que ali viviam provocando um fascínio em função da facilidade do transporte de passageiros e mercadorias, mas também provocou receios ou temores, a exemplos daqueles apontados por Vieira (2010). Desta forma, Sevcenko (2006, p. 516) ao referir-se a locomotivas enquanto uma das inovações técnicas do século XIX indica que “[...] por suas características mesmo, desorientam, intimidam, perturbam, confundem, distorcem, alucinam” e, além disso, provocam transformações na paisagem na qual agora sua presença é constante, sendo mais um maquinário fruto da era moderna.

A experiência da modernidade provoca desejos e fascínio pelo novo, pelo “progresso” e desenvolvimento e ao mesmo tempo gera tensões e conflitos com a chegada desse novo e as transformações decorrentes. Em Amarração no fim do século XIX e durante a primeira metade do século XX, é possível perceber a influência dessa experiência através do processo de modernização que incidiu sobre a vila, transformando e ocasionando o surgimento de novas paisagens, marcadas pelos aparatos e equipamentos desse mundo moderno, marcada pelas vontades e aspirações postas sobre esta, pela cidade-desejo que nunca se concretiza.

A paisagem, então, possui historicidade. Através dela é possível inferir e compreender transformações que ocorreram em determinada localidade ao longo do tempo. A modificação e surgimento de novas paisagens na vila de Amarração no final do século XIX e primeira metade do século XX esteve intrinsecamente conectado as maneiras como a experiência da modernidade se fez presente neste espaço e influenciou em sua modernização.

As alterações na paisagem urbana salientadas pelos projetos de salubridade pública pensados para a localidade, pela presença constante de embarcações em função do atracadouro que funcionava enquanto porto, pela possibilidade de acidentes marítimos, a exemplo do *Occidente*, pela construção da Estrada de Ferro e da Estação Ferroviária, além da presença da locomotiva e pela edificação do farol de Atalaia, ou seja, de aparatos modernos, não apenas possibilitaram transformações nesta paisagem, como também criaram novas, inserindo-se na vida cotidiana e no imaginário social dos sujeitos que ali viveram. Estes aparatos modernos modificaram categoricamente a paisagem litorânea piauiense da época, tendo sido registrados não apenas nos jornais publicados, mas também marcado a memória e o imaginário dos sujeitos que por ali passaram.

Assim, o pescador já não podia mais descansar ao simples som da brisa do mar. Estava cercado pelas invenções modernas e seu repouso era agora interrompido pelo som de embarcações, pelo som constante dos motores a vapor, que atracavam no ancoradouro na vila de Amarração e pelo apito contínuo da locomotiva do trem enquanto anunciava sua chegada a antes pacata vila.

CAPÍTULO 3

OUTRAS HISTÓRIAS DE AMARRAÇÃO: DAS CONDIÇÕES AMBIENTAIS ÀS QUESTÕES SOCIAIS NO FINAL DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO XX

Até aqui buscou-se apresentar como era a vila de Amarração no final do século XIX e início do século XX, tratando de aspectos referentes a sua demografia, organização política e eleitoral, educação, saúde, segurança pública. Compreender, mesmo que minimamente, estes elementos dentro do recorte temporal estabelecido, era necessário para se pensar como o processo de modernização provocou transformações neste espaço, bem como os conflitos discutidos.

Desta forma, tratou-se em seguida sobre outras questões que permearam o cotidiano de Amarração dos anos 1880 até 1930, analisando especificamente como a experiência da modernidade¹ provocou também novos modos de consumir o

1. De acordo com Berman (1986), muitos aspectos influenciam e marcam a experiência da modernidade, tais como: inovações tecnológicas, a produção de novos espaços em função destas; novas formas de poder, bem como transformações nos modos de viver; explosões demográficas; crescimento urbano; surgimento dos sistemas de comunicação em massa que garantem uma integração cada vez maior entre os indivíduos e sociedades; Estados Nacionais que detêm mais poder; movimentos de massa melhor organizados; um mercado internacional capitalista mais influente e flutuante.

espaço, bem como de se portar, além de aspectos referentes ao imaginário social no tocante ao medo de doenças, a questões de identidade e de convivência com a seca, reverberando, por fim, em outros exemplos de conflitos que se seguiram após o recorte temporal trabalhado nesta narrativa.

Tendo em vista as análises já produzidas acerca destes pontos e considerando as maneiras como a experiência da modernidade se manifestou neste espaço, seria possível pensar como as práticas cotidianas foram afetadas pelo processo de modernização? Seria possível discutir se existia naquele momento uma percepção sobre o que é ser moderno? A modificação da paisagem em função das inovações tecnológicas influenciou de alguma forma o imaginário social da época? Isto posto, objetivamos analisar estas questões tentando compreender se existia essa consciência do “ser moderno” e como esta se manifestava na vila de Amarração.

O que significa, no entanto, ser moderno? Segundo Berman (1986), denota vivenciar um espaço marcado por contradições, que pode produzir benefícios aos sujeitos, modificações das paisagens do entorno, mas também proporcionar alterações irreversíveis, transformando o mundo e, deste modo, subtraindo os referenciais que davam sentido a sua vida. Além disso, deve-se ter em mente também que essa experiência não é igual e nem acontece da mesma maneira para todos os indivíduos. Ela será vivenciada, apropriada e ressignificada de forma diferente de acordo com o espaço e o tempo.

Para Berman (1986), então, a experiência moderna, especialmente, a nível global acompanha uma fragmentação das pessoas que passam a vivenciar esse “ser moderno”, na medida que estas experiências são diferentes, com cada pessoa se utilizando de uma linguagem e codificações próprias para esta.

Assim, na medida que essa percepção fomentada pelos indivíduos sobre o ser moderno é um reflexo das experiências

que estes têm em cada espacialidade e temporalidade, é preciso observar as especificidades locais para buscar compreender, a partir das fontes que dispomos, como esta se manifestava no imaginário social e nas práticas cotidianas que existiam na época na vila de Amarração.

Para tanto, é preciso ter em mente, primeiramente, que a sociedade não é homogênea. Diferentes pessoas e grupos sociais a compõem, e cada qual vivencia e constrói experiências de maneira diferenciada. Assim, pensar as práticas cotidianas e como a experiência moderna as modifica ou sobre elas exerce influência, bem como a existência de uma consciência sobre o ser moderno, resvala na necessidade de compreender que a sociedade existente em Amarração também era marcada por distinções sociais². Tais distinções, por sua vez, implicam no significado que, muito provavelmente, não existia apenas uma percepção sobre o “ser moderno”, mas sim várias, podendo ser compartilhadas ou não pelos grupos sociais, conforme percebido no litoral do Piauí.

3.1 NOVAS PRÁTICAS SOCIAIS E A PERCEPÇÃO DO “SER MODERNO” EM AMARRAÇÃO E PARNAÍBA

Em face aos aspectos que marcam a experiência da modernidade em Amarração, como a presença de embarcações a vapor e a locomotiva, seria possível refletir acerca de como as práticas cotidianas foram afetadas pela modernização deste espaço? Seria possível discutir se existiu naquele momento uma percepção sobre o que é “ser moderno”? A modificação

2. Segundo Lefebvre (2001), a Cidade é marcada pelas diferentes relações sociais que são estabelecidas naquele espaço, sendo este consumido e produzido a partir da mediação existente entre os grupos sociais que a habitam, bem como as instituições ordenadoras e também os processos globais que ali ocorrem.

da paisagem em função das inovações tecnológicas influenciou de alguma forma o imaginário social da época? Isto posto, de que forma esta percepção do “ser moderno” se fez presente nos sujeitos que viveram no litoral do Piauí no final do século XIX e início do século XX? E o que significava ser moderno em Amarração no final do século XIX e início do século XX?

Várias são as práticas cotidianas que surgem no momento e que nos ajudam a refletir sobre este questionamento, sejam elas as novas formas de consumo do espaço da praia noticiadas durante o fim do período oitocentista e início do novecentista até as transformações e novas exigências no vestuário da época. Cada qual, a sua maneira, denotaram as formas como a experiência do ser moderno se delineou e influenciou nas práticas cotidianas em Amarração.

Ressalta-se ainda, que, segundo Lefebvre (2001), o Capital influencia diretamente estas novas formas de produção e consumo do espaço, bem como as práticas cotidianas e a própria perspectiva sobre o ser moderno. Para este autor, a cidade, construída por e para o Capital, vende um novo estilo de vida, um novo cotidiano, que promova a felicidade de quem o consuma. A ordem aqui é ser feliz e apenas a partir do consumo é que isso se torna possível. Este se refere não apenas aos objetos criados a partir da industrialização, mas também às novas formas de consumir o espaço.

A cidade, então, renova-se e busca garantir a satisfação daqueles que a consomem. Mais do que isso, busca garantir uma dominação perfeita dos corpos para que estes sejam devidamente explorados enquanto produtores, consumidores de produtos e consumidores dos espaços. Esta lógica, de certa forma, termina por aplicar-se as novas formas de consumo do espaço da praia e também dos novos vestuários, criados e vendidos a partir da alcunha de “moderno”.

No caso de Amarração, podemos observar essa influência

do ser moderno nos vestuários utilizados ou mesmo desejados, principalmente, pelas elites a partir dos novos chapéus e trajes de banho que figuram nas páginas dos periódicos da época. Na edição de a “Chapada do Corisco” de 25 de maio de 1918 tem-se a seguinte nota sobre a revolução que a elegância masculina vinha sofrendo no litoral, particularmente, em Parnaíba:

A elegancia masculina parnahybana soffreu funda revolução, no uso dos chapéus. Foram despresados os de massa e de palha, e adoptado os *chapéus de couro*. Para satisfazerem a grande procura desses **modernos chapéus**, as quitandeiras atacaram todas as rapaduras e côcos da praia que existiam na praça (PARNAHYBA 18, Chapada do Corisco, 1918, p. 16, grifo nosso).

Essa nota de 1918, embora curta, nos permite refletir sobre algumas perspectivas, não apenas no tocante ao ser moderno naquele recorte espacial e temporal, mas também as influências que este teve nas práticas cotidianas, sejam elas no sentido do vestir-se, consumir o espaço ou mesmo nas percepções deste moderno pelas diferentes camadas sociais que ali viviam no período em questão.

Embora a nota refira-se à “revolução” na moda masculina em Parnaíba, pode-se inferir que esta tenha influenciado diretamente Amarração³. Aponta-se isto tendo em vista que os novos chapéus que surgem, tido como modernos e destinados, provavelmente, aos homens das elites parnaibanas,

3. Parnaíba no final do século XIX e início do século XX detinha influência significativa na vila vizinha de Amarração. É possível inferir isso a partir da presença das elites parnaibanas que, quando retornavam ou saíam de Parnaíba, o faziam através do “porto” de Amarração, bem como no consumo dos espaços das praias de Amarração, especificamente a de Atalaia. Além disso, era comum também a presença das elites de Amarração em Parnaíba, seja para o estudo, questões de saúde, lazer ou mesmo política. Amarração, deste modo, possuía uma relação de interdependência com Parnaíba, tendo em vista a proximidade geográfica.

passam a ser derivados do couro, colocando-se de lado os chapéus de palha⁴. Essa mudança, segundo a nota, leva imediatamente as “quitandeiras”⁵ a buscarem os cocos existentes na praça para que fosse possível suprir a nova demanda por chapéus de couro.

Desta forma, considerando essa procura pelos cocos disponíveis na praça, talvez seja possível afirmar que o couro utilizado nesses novos chapéus derive diretamente desta palmeira. Tendo em vista ainda que eram coletados na praia, isto talvez também tenha influenciado uma maior procura e coleta destes em Amarração para que fossem vendidos em Parnaíba.

É interessante notar aqui como esta perspectiva do “ser moderno” na moda masculina termina por, provavelmente, influenciar Amarração no sentido de uma nova forma de consumir o espaço da praia, no que tange à procura dos cocos e de suas fibras para suprir a demanda de couro dos novos chapéus modernos, bem como na produção de masculinidades (CASTELO BRANCO, 2008). Além disso, pode-se questionar se esta utilização do couro do coco para a fabricação destes chapéus não se trataria de uma reapropriação⁶, de uma pro-

4. De acordo com Cruz (2015), no final do século XIX tem-se a redução da utilização de cartolas, tão comumente utilizadas no cotidiano, restringindo-se, geralmente, a ocasiões mais formais. Para substituí-la, e em função da crescente valorização das práticas desportivas e de lazer no início do século XX, uma nova moda surge no que se refere ao uso do chapéu masculino: o *boater hat*. Tratava-se de um chapéu de palha de formato redondo. Embora a nota não especifique, o mais provável é que estes eram os tipos de chapéus que os novos chapéus de couro vinham substituir.

5. Conforme Freitas (2016), as quitandeiras eram comerciantes compostas, geralmente, por mulheres negras que vendiam diversos produtos na praça, principalmente, de gêneros alimentícios.

6. Sobre essa questão, Certeau (2014) aponta a necessidade de se compreender como a sociedade como um todo não se reduz à disciplina imposta a esta pela rede de vigilância e disciplina que, segundo Foucault, existiria. Para o autor, é preciso entender como as pessoas comuns escapam a essa disciplina, não a aceitando e alterando-a segundo suas próprias necessidades enquanto consumidores. As diferentes práticas utilizadas por essas

dução sociocultural dos chapéus de couro pelas quitandeiras. Embora a nota publicada no periódico não comente sobre o couro de gado não seria possível pensar que, talvez, fosse este o tipo de couro a ser utilizado na fabricação dos referidos chapéus? A busca pelo coco, portanto, não poderia ser percebida enquanto esta reapropriação por parte das quitandeiras, podendo ser percebida como uma dentre as muitas práticas cotidianas que constituíam suas maneiras de fazer?

Além disso, na medida em que Lefebvre (2001) aponta que a cidade, bem como o desenvolvimento urbano, é marcada pelas relações sociais dominantes existentes naquele espaço, no sentido que os grupos dominantes estabelecem as maneiras e meios de se consumir este espaço, seria possível inferir se essa associação do chapéu de couro enquanto um acessório do ser moderno pelas elites gerava a mesma percepção pelas outras camadas sociais?

Infelizmente nos faltam elementos para analisar estes pontos, mas ainda assim é pertinente considerar a possibilidade, tanto das reapropriações produzidas pelas quitandeiras, como a ideia de que esta moda assumida pelas elites enquanto moderna pudesse influenciar diretamente as outras camadas sociais para além da questão do valor de troca, no caso, nas percepções produzidas sobre si e desejos gerados por esses novos produtos, na medida em que estes passam a ser estabelecidos enquanto modelos do que é ser moderno naquele recorte temporal e espacial.

Os chapéus masculinos, no entanto, não foram os únicos elementos das vestimentas a pautarem sobre uma ideia do ser moderno naquele início de século XX em Amarração. As novas maneiras de se consumir o espaço da praia, no caso em

peessoas para reapropriar aquilo que lhes é posto é o que o autor irá chamar de “maneiras de fazer”.

questão, voltadas para o lazer⁷, também gerou novas necessidades no que tange as vestimentas, particularmente na utilização de trajes específicos para o banho.

Embora a prática de banhos em Amarração já fosse algo comum e realizada pelas elites piauienses desde a década de 1880 é apenas na década de 1920 que passam a surgir notas que apontam uma movimentação maior na praia de Atalaia. Até então, os registros restringiam-se a assinalar a ida de famílias ou indivíduos para Amarração com o intuito de desfrutar dos banhos de mar, às vezes para o lazer e outras para seu uso terapêutico⁸, sem, no entanto, discorrer sobre a forma como

7. De acordo com Lefebvre (2001), o período que compreendemos enquanto moderno sem dúvidas possibilitou diversas transformações, a exemplo das inovações tecnológicas que surgem e modificam consideravelmente a vida social. No entanto, talvez mais relevante que estas mudanças, no interior da sociedade em função da pressão exercida pelas massas houve o surgimento dos “Direitos”. Se a Revolução Francesa garantiu os direitos básicos e fundamentos do homem e do cidadão, da mesma maneira ela abriu caminho para o surgimento de novos direitos mais concretos que modificariam significativamente a vida social, direito ao trabalho, à educação, à saúde, à cultura, à moradia. Seguindo essa variedade de direitos que surgem no decorrer do século XIX e século XX um em particular nos chama a atenção: o Direito à Natureza. Esta, por sua vez, entra na lógica do Capital, torna-se uma mercadoria, com valor de troca, sendo comprada e vendida. A praia, então, torna-se lazer, um lazer comercializado e organizado segundo as instituições sociais. Esta invasão do Capital termina por colocar fim a “naturalidade”, dando lugar a novas formas de consumo deste espaço pelas pessoas que passam a vivenciar e tráfegar por ele. A praia torna-se, assim, um gueto do lazer.

8. De acordo com Freitas (2007), as novas percepções modernas sobre o litoral surgem a partir do século XVIII na Europa. Conforme indicado previamente, segundo a autora, durante este período “[...] acreditava-se que os progressos da civilização, o desenvolvimento da industrialização e o crescimento desmedido das cidades eram em parte responsáveis pela debilitação física dos seres humanos, sobretudo os das classes mais elevadas. Havia então grande preocupação com certas perturbações psíquicas, como a melancolia, a ansiedade, a histeria e a delicadeza excessiva, sobretudo entre as mulheres e as crianças. Para combater estes males, os médicos começaram por recomendar banhos terapêuticos em estâncias termais, favorecendo a emergência dos spas. Mais tarde, descobriram as qualidades dos banhos de mar, que ajudavam a curar o doente, restabelecendo o equilíbrio entre o corpo e a alma, pela

realizariam estes, no caso, como estariam vestidos.

Todavia, a partir da década de 1920 ocorre uma ampliação da frequência do consumo do espaço da praia em Atalaia, pois, em função da chegada da linha férrea, este ganha uma nova conotação. Torna-se um espaço de distinção social e, muito provavelmente, da construção de uma percepção sobre o “ser moderno” a partir dos trajes utilizados pelas elites para os banhos de mar.

Quanto a isso, deve-se destacar, primeiramente, que a praia em Amarração nesta época, particularmente a praia de Atalaia, torna-se um espaço produzido e consumido pela elite, sendo possível perceber estas questões a partir da seguinte nota publicada na edição do periódico “A Imprensa” de 15 de setembro de 1925, enviado por telegrama ao jornal através de seu correspondente no litoral:

ATALAIA E PEDRA DO SAL – Com o advento da actual estação, que se caracteriza aqui por ventos fortes e constantes, as praias vizinhas de Parnahyba enchem-se de veranistas, que nellas vão espairecer ou refazer nos banhos de mar as energias perdidas durante o anno.

Pedra do Sal e Atalaia perdem a sua habitual monotonia de praias desertas e animam-se com a presença bizarra e alacre dos banhistas, principalmente aos domingos quando affluem os que não podendo se dar ao prazer de uma estadia prolongada, se comprazem com passeios dominicaes.

Já por duas vezes estivemos nesta última praia e palavra que foi para nós uma revelação esse aspecto da vida piauiense. Tivemos a impressão de que estávamos numa das frequentadas praias do sul tal o numero de pessoas que ali se entregavam ás

melhoria do apetite e do sono e pelo afastamento das preocupações diárias. Pensava-se que a natureza selvagem do mar, o ar vigoroso e a vastidão do espaço, eram elementos essenciais para a recuperação da energia vital, que se havia perdido no ambiente poluído e opressivo das cidades industriais” (FREITAS, 2007, p. 109).

delicias dos banhos de mar. Senhoras, senhorinhas e cavalheiros, formando um conjunto do que há de mais selecto na elite parnahybana, confraternizavam em plena praia, numa alegria viva e comunicativa, desfazendo assim a lenda que attribue injustamente a esta sociedade certos preconceitos tolos e ridículos. No último domingo conseguimos notar ali a presença das seguintes pessoas: drs. Mirocles Veras, Antonio Neves e família, Joca Basto, Genesio Camara, senhora e irmã, Edison Cunha e família. José Neves, Raymundo Marques e família, Alarico Cunha e família. José Braga e senhora, Luiz Nelson e família, Antonio Linhares e família. João Issa e senhora, Rodolpho Gouveia e senhora. Taufi Safadi e família, Nemesio e Arnesio Camara, Nagib Lopes e família. Mello Filho, Werner Schlipmann, José Ribeiro e família, Armenio Salgado, G. Grawford, J. B. Smith e muitos outros cujos nomes nos escaparam. (NOTÍCIAS de Parnahyba, A Imprensa, 1925, p. 4)

A nota em questão se põe a discorrer sobre como as elites parnaibanas passam a consumir a praia de Atalaia tendo em vista o seu lazer. Segundo o registro, esta situação torna-se constante, principalmente aos domingos e durante o período de veraneio, no qual os banhistas procuravam desfrutar deste espaço.

Embora o periódico neste dia em questão comente apenas sobre as elites parnaibanas, não seria estranho considerar comum também a presença das elites amarroçonenses, considerando que estas frequentavam comumente os espaços elitizados de Parnaíba, a exemplo da família Moraes de Correia.

Além disso, mesmo que o relato nos ajude a compreender Atalaia enquanto um espaço produzido e consumido pelas elites, isto não significa dizer que se tratou de uma construção consciente. Tomando Lefebvre (2001) no sentido de se pensar o Direito à cidade e ao consumo de seus espaços, este aponta que a segregação social percebida dentro do tecido urbano pode ocorrer a partir de três formas: espontânea, podendo

ser gerada através da renda ou ideologias de um certo grupo social; voluntária, a partir do estabelecimento de espaços distintos; programada, geralmente realizada por instituições ou pelo Estado sob o pretexto de ordenação espacial.

Nesse sentido, a partir de Lefevbre (2001) é preciso considerar que a segregação social nem sempre é proveniente de uma estratégia elaborada pelos detentores do poder ou mesmo que se deve perceber nesta a vontade invisível das instituições e seus dirigentes. A segregação social ao se pensar a cidade moderna torna-se um aspecto comum, não necessariamente sendo destinada apenas aos pobres ou indesejados da sociedade, tendo como formação última os guetos. Bairros de ricos, intelectuais, também podem ser percebidos enquanto guetos, enquanto espaços segregados. Desta forma, o lazer segue a mesma lógica e também possui seus guetos.

A praia de Atalaia enquanto lazer poderia encaixar-se aqui? Sua criação enquanto um espaço segregado se deu espontaneamente ou se tratou de uma estratégia estabelecida através das relações de poder que existiam na época? Quem definiu quem tinha direito ao usufruto das praias em Amarração? Quem definiu que Atalaia, neste caso, seria um espaço destinado ao consumo pelas elites? Para Lefvbre (2001), as classes sociais adotam estratégias para sobreviver no interior da cidade e na medida em que vão se percebendo enquanto diferentes umas das outras buscam a segregação, seja ela consciente ou inconscientemente.

No entanto, considerando a menção da nota do periódico de que naquele momento ali podiam ser encontrados o que “[...] há de mais seletivo na elite parnaibana [...]” (NOTÍCIAS de Parnahyba, A Imprensa, 1925, p. 4), bem como a comparação feita com as praias que existiam no sul do país, fica claro

a produção e consumo da praia de Atalaia pelas elites⁹. Desta forma, pode-se inferir que, neste caso em questão, a segregação social tenha sido uma estratégia utilizada pelas elites de Parnaíba no sentido não apenas de consumo e uso exclusivo deste espaço, mas também sua produção, garantindo assim, aos seus frequentadores, um determinado status social.

Além disso, Oliveira (2017), através da memória de Rodrigues (1988), corrobora com essa perspectiva na medida em que aponta que o consumo do espaço da praia de Atalaia já nos anos 1940 servia justamente a este propósito, se apresentar enquanto membros deste grupo social, exibindo roupas e trajes de banho utilizados exclusivamente neste espaço, observado a partir do seguinte trecho na memória de Rodrigues (1988, p. 30):

Quando se falava em temporada de férias em Amarração, estava implícito o verdadeiro desfile de modas, exibição de roupas e novidades, que dava o tom da estação. Havia famílias que mantinham uma costureira e bordadeira à postos, só pra fazer enxoval das férias. Não era um luxo? Os trajes de banho, assim como os vestidos pra estação e festa nas casas de família, eram sempre caprichados e renovados. Tudo como mandava o figurino daquela época.

Neste contexto, a moda, seja ela masculina ou feminina, dita novos padrões de comportamento, do que deve ser e daquilo que não deve, tornando-se mais um dos elementos que compõem o ser moderno. A foto 3 demonstra o consumo do espaço da praia de Atalaia no ano de 1941 pela família Pires Lages, bem como os trajes de banho utilizados na época.

9. Embora a fonte citada comente apenas sobre as elites de Parnaíba, outras edições dos periódicos da época apontam a presença de grupos abastados de Amarração ocupando os mesmos espaços que os parnaibanos. Dessa maneira, pode-se supor que ambos consumiam e davam novos significados aos espaços da praia.

Foto 3 – Prática de banho em Atalaia da família Lages de Barras em 1941



Fonte: Gonçalves, 2017.

Mesmo se tratando de um recorte posterior ao desta pesquisa, indica-se a semelhança entre os trajes utilizados pelas mulheres nos anos 1940 em Atalaia ao compararmos com as vestimentas de banho dos anos 1920. Isto é possível observar a partir das fotos 4 e 5 que registram as práticas de banho no mar e de sol na praia de Boa Viagem em Recife.

Foto 4 – Banho de mar e de sol na praia de Boa Viagem, Recife, Pernambuco, 1928



Fonte: Revista da Cidade, 1928

Foto 5 – Banho de sol na praia de Boa Viagem, Recife, Pernambuco, 1928



Fonte: Revista da Cidade, 1928

Tendo em vista que a influência na moda era importada de outras regiões brasileiras não seria impossível inferir, então, que os trajes utilizados também em Atalaia eram similares a estes de Recife, embora algumas pequenas diferenças possam ser indicadas na foto 3 quando nos anos 1940 observa-se já uma diminuição no comprimento das vestimentas femininas, além do decote, e a ausência da parte superior do traje para os homens, ficando apenas a bermuda.

No tocante a estes novos padrões de comportamento, Sevcenko (2006) destaca as transformações vertiginosas que o final do século XIX e início do século XX provocaram na sociedade, principalmente nas grandes cidades da época, com a criação de novas paisagens e comportamentos. Para o autor, a experiência da modernidade, através das inovações tecnológicas decorrentes do processo de modernização, vai gerar uma sensação de desorientação e perturbação nos indivíduos em função das diferenças entre as proporções que surgem neste momento, a exemplo da comparação entre uma siderúrgica e uma casa de família de porte pequeno.

Deste modo, Sevckenko (2006), aponta que estas contradições geradas pela experiência da modernidade serão mais facilmente perceptíveis nas grandes cidades, tidas enquanto cidades modernas e espaços de excelência para a manifestação desta experiência, marcando e alterando a percepção de seus cidadãos acerca do mundo ao seu redor e de como devem viver nele. No caso do Brasil do início do século XX, o autor destaca que a grande cidade que se tornou modelo de uma cidade moderna na época foi a capital da República, o Rio de Janeiro. Segundo o autor o

[...] Rio de Janeiro, sede do governo, centro cultural, maior porto, maior cidade e cartão de visita do país, atraindo tanto estrangeiros quanto nacionais. O desenvolvimento dos novos meios de comunicação, telegrafia sem fio, telefone, os meios de transporte movidos a derivados do petróleo, a aviação, a imprensa ilustrada, a indústria fonográfica, o rádio e o cinema intensificaram esse papel da capital da República, tornando-a no eixo de irradiação e caixa de ressonância das grandes transformações em marcha pelo mundo, assim como no palco de sua visibilidade e atuação em território brasileiro. O Rio passa a ditar não só as novas modas e comportamentos, mas acima de tudo os sistemas de valores, o modo de vida, a sensibilidade, o estado de espírito e as disposições pulsionais que articulam a modernidade como uma experiência existencial e íntima (SEVCENKO, 2006, p. 522).

A capital da República estabeleceu, então, na época os padrões de comportamento a serem seguidos no Brasil, relacionando a experiência do “ser moderno” a diferentes aspectos, dentre eles a moda. Deste modo, o modo de vestir-se significava se inserir ou não nestes padrões, significava dizer se o indivíduo se sentia ou se desejava ter essa percepção do ser moderno.

No Rio de Janeiro, segundo Camargo (2009), as revistas publicadas neste início do século XX foram as responsáveis

por difundir a associação da moda com o “ser moderno”, tanto para os homens, como para as mulheres. Não apenas isso, mas também das práticas que deveriam ser incorporadas ao cotidiano das pessoas e relacionadas a esta experiência do ser moderno, a exemplo dos banhos de mar e de sol.

Camargo (2009) destaca também estas práticas relacionadas aos discursos médicos possibilitaram a legitimidade do consumo da praia, além de novos sentidos para esta, se tornando efetivamente locais para o desfrute do lazer e, deste modo, produção de novas sociabilidades.

No caso das práticas de banho em Amarração, particularmente na praia de Atalaia, na medida em que a nota da edição de 15 de setembro de 1925 do periódico “A Imprensa” aponta que as pessoas que ali se divertiam, aproveitavam o dia, e pareciam que estavam em uma das movimentadas e frequentadas praias do sul, fica perceptível a influência que, não necessariamente o Rio de Janeiro, mas que outras cidades do país, notadamente no sul, tinham sobre os padrões de comportamento e a moda em Amarração, consequentemente sobre a percepção das elites do “ser moderno”.

Esta relação estabelecida entre o “ser moderno” e a prática dos banhos de mar, juntamente com a instalação da malha ferroviária em Amarração, provavelmente explicam o motivo do aumento significativo das pessoas que passam a frequentar e consumir o espaço da praia. Além disso, deve-se dar destaque ainda que, muito provavelmente, os trajes de banho e vestimentas utilizados pelas elites na praia de Atalaia também decorriam dessa influência externa sobre a moda da época.

Embora o trecho destacado do periódico sobre os banhos em Atalaia em 1925 não comente sobre as vestimentas e trajes utilizados por essas pessoas, Oliveira (2017), ao analisar as memórias de Rodrigues (1988), comenta sobre a sofisticação e

a constante renovação¹⁰ dos trajes de banho utilizados por estas elites ao apreciarem os banhos de mar na praia de Atalaia. Desta forma, consumir o espaço da praia, bem como o vestir-se para a prática deste ato, torna-se não apenas uma nova prática no cotidiano das elites locais sejam elas de Parnaíba ou Amarração, mas também parte da construção de suas experiências modernas.

Com relação aos outros grupos sociais que viviam em Amarração, a nota do periódico não comenta sobre estes. No entanto, isso não nos impede de ponderar se estes novos padrões de comportamentos e práticas cotidianas estabelecidos pela elite enquanto modelos do ser moderno, mesmo que não fossem apropriados e incorporados por todos, significariam os caminhos e os rumos que a sociedade que ali vivia deveria seguir.

As elites, afinal de contas, não eram as únicas que consumiam o espaço da praia, mas, muito provavelmente, estabeleceram o padrão¹¹ de como este deveria ser usufruído, além do que deveria ser usado. Ainda assim, deve-se apontar as diferenças existentes entre as práticas de banho destas elites e de

10. Sevcenko (2006) também ressalta o papel que os jornais e revistas tiveram no Rio de Janeiro no que se refere a ditar os padrões de moda daquela sociedade, destacando que o interessante agora era se diferenciar e distanciar dos menos abastados através do consumo. Nesse sentido, a moda através de sua mudança contínua serve para evitar a imitação e qualquer possível identificação dos grupos menos abastados com aqueles que possuíam mais condições. Tendo em vista esta constante “renovação” dos trajes comentadas na memória de Rodrigues (1988), não é impossível inferir que a percepção aqui fosse similar a das elites cariocas, distanciar-se e diferenciar-se dos grupos sociais menos abastados. Assim, as vestimentas e o espaço consumido seriam os modos de legitimar essa distinção social.

11. Com relação a como o espaço da praia deveria ser consumido na era moderna, isto não foi instituído e nem se sucedeu apenas no Piauí ou no Brasil. De acordo com Corbin (1989) na Europa, durante o período moderno, foi a aristocracia e as burguesias que iniciaram as práticas de banho no mar, tendo, assim um papel condutor nestas novas práticas cotidianas e modernas.

populações menos abastadas no litoral do Piauí¹². Estas distinções podem ser percebidas, principalmente, a partir de dois pontos: as praias que cada grupo se apropriava para o lazer e os trajes para o banho.

Com relação as praias, enquanto Atalaia se tornou um espaço elitizado, do outro lado, a praia de Pedra do Sal, em Parnaíba, era consumida e utilizada pelas populações menos abastadas. Entretanto, é interessante destacar as diferenças nos trajes utilizados por cada grupo. Segundo Oliveira (2017), os trajes de banho em Pedra do Sal eram o oposto daqueles utilizados em Amarração, visto que, enquanto em Amarração o comum era o sofisticado e luxuoso, em Pedra do Sal era a simplicidade que imperava.

Estas distinções existiam, possivelmente, pelas diferenças econômicas e sociais de cada grupo que frequentava cada espaço, já que “[...] compor uma aparência moderna não era tarefa muito simples: requeria recursos, empenho e informação [...]” (CAMARGO, 2009, p. 3), algo que, muito provavelmente, apenas as elites locais eram capazes de ter acesso.

Isto, portanto, não significava dizer que o direito ao lazer, o direito ao consumo da praia, era exclusivo da elite, confor-

12. Deve-se destacar que, segundo Camargo (2014), a relação estabelecida no Brasil com o mar foi diferenciada daquela vivenciada na Europa. Enquanto na Europa a aristocracia e, posteriormente, a burguesia instauraram as práticas de banho inicialmente em função da saúde, no Brasil as práticas de banho remontam aos povos indígenas, segundo o relato de diversos viajantes do século XVI, enquanto as camadas mais abastadas da população brasileira teriam sido as últimas a estabelecer um contato mais frequente com as águas do mar. Para a autora, em função da prática de banho no Brasil remontar aos povos indígenas, faz-se a suposição de que este hábito tenha se preservado entre as populações menos abastadas. No caso de Amarração, os primeiros registros e menções a banhos de mar encontrados para a construção deste trabalho estavam associados a membros das classes mais abastadas do Piauí e a ausência de outras fontes nos impede de apontar se Amarração se insere na mesma lógica. Deve-se indicar, no entanto, que é o significado que estes recebem que nos importam, logo, é a sua relação com a experiência moderna e com o ser moderno.

me dito, mas sim que estes modelos geraram desejos e àqueles que não se incluíam nesta elite se reapropriaram destes modelos e representações construídas no imaginário social, consumindo o espaço da praia mesmo sem possuir os trajes tidos como modernos e destinados para se desfrutar destes espaços.

Não é possível, no entanto, através das fontes consultadas, afirmar se as populações que consumiam o espaço da praia de Pedra do Sal eram apenas de Parnaíba ou se também se referiam a indivíduos e famílias menos abastadas de Amarração que se deslocavam para lá visando a prática dos banhos de mar. É inegável, contudo, que os novos significados atribuídos a esta forma de lazer pelas elites¹³ em Amarração e Parnaíba provocaram desejos no resto da população que, a sua maneira, também procuraram se apropriar, reapropriar e consumir estes espaços.

Desta forma, fica perceptível a importância que a moda, bem como os banhos de mar visando o lazer em Amarração tiveram na construção desta concepção do “ser moderno” e no surgimento de novas práticas cotidianas vinculadas a esta durante o início do século XX. No entanto, não é apenas o lazer que é ressignificado a partir da experiência moderna, mas também as novas preocupações que surgem com a saúde e as questões sanitárias em Amarração no final do século XIX e início do século XX.

No caso dos banhos de mar, estes enquanto função terapêutica em Amarração, remontam ao século XIX e perduram até o início do século XX, associando-se ainda o banho de sol.

13. Deve-se lembrar que as novas formas de significar o lazer e as práticas referentes a este não são uma exclusividade do espaço referente ao litoral no Piauí. Teresina, no final de século XIX e início do século XX, segundo Queiroz (2011), passava por um processo similar, à medida que novos sentidos eram atribuídos ao lazer, aplicando-lhe um novo papel, o de civilizar e modernizar a sociedade. E, mesmo que isto não fosse incorporado ou apropriado por toda a população, ainda assim, apontava os caminhos e rumos que deveriam ser tomados.

A incorporação no cotidiano do banho de mar torna-se uma prática que buscava a saúde dos corpos e, assim, torna-se uma prática moderna, seguindo a construção feita pelos higienistas e pelos discursos médicos da época.

Destarte, deve-se apontar ainda que as fontes que registram as novas maneiras de perceber os banhos de mar e as transformações na moda sejam elas no uso das roupas do dia a dia ou nos trajes de banho, no litoral do Piauí, especificamente Amarração, na maioria das vezes trata-se de um espaço de escrita das elites letradas. Mesmo quando se publicava informações referentes a outros grupos sociais, era o olhar destas elites sobre este Outro, muitas vezes tornando invisível as práticas destes grupos. Um exemplo desta “invisibilidade” é a ausência de qualquer referência nos periódicos sobre pessoas que não fizessem parte destas elites e que estivessem consumindo o espaço da praia, seja em Atalaia ou Pedra do Sal, para as práticas de banhos de mar ou banhos salgados.

No entanto, a memória de Campos (2009)¹⁴ e Rodrigues (1988) apontam que esta prática também era realizada por pessoas que não integravam as elites e que, por sua vez, aparentemente, não se preocupavam com a questão do vestuário. Com relação a utilização da Pedra de Sal para a prática dos banhos de mar, Rodrigues (1988, p. 30), em sua memória remetendo aos anos 1930 e 1940, diz o seguinte:

Entretanto, do outro lado do “continente”, havia uma colônia de pescadores, onde a vida era mais simples sem nenhuma sofisticação. A Pedra do Sal. Quem ia praquela paraíso, realmente estava disposto a comungar com a natureza pródiga, que se fazia sentir em tudo, do brilho do sol perene, as águas limpas e frescas

14. Em 1933, Humberto de Campos publica seu livro de memórias denominado “Memórias” pela primeira vez. Em 1935, após seu falecimento, é publicada a obra póstuma “Memórias Inacabadas”. A edição a qual tivemos acesso, publicada em 2009, trata-se da reedição das duas obras.

de suas duas praias e na simplicidade comovente dos pescadores moradores do lugar. Pedra do Sal e Amarração eram diversas. Numa, imperava a sofisticação e o luxo, na outra a simplicidade e o despojamento. As famílias de Seu José Gomes, os Almeida e Antunes, com o pessoal de seu Nunes, seu Raul Santos, os Silva, os Pinto, eram frequentadores habituais daquele bendito lugar. As férias lá eram realmente férias, sem a menor preocupação com trajes, penteados e outras filigranas. Tudo muito simples, muito autêntico.

Ainda que não houvesse uma preocupação similar a das elites de exibir trajes de banhos modernos, portanto, de vincular o seu uso a um ideário do “ser moderno”, a prática dos banhos de mar também fez parte do cotidiano das populações menos abastadas no litoral piauiense. No início do século XX, Campos (2009) também rememora sobre os seus banhos desnudos enquanto criança na Ilha Grande de Santa Isabel, espaço no qual localiza-se a praia de Pedra do Sal no litoral do Piauí e nesta época fazendo parte do município de Parnaíba, e sobre a utilização de trajes para o banho na referida praia. Durante uma temporada de férias diz o seguinte: “Nessa praia, inteiramente aberta, existiam cavaletes mais altos do que um homem, os quais eram sumariamente cobertos de palha e serviam de barraca em que as senhoras mudavam a roupa” (CAMPOS, 2009, p. 109).

Deste modo, é possível observar, a partir da memória de Rodrigues (1988) e Campos (2009), os distintos modos de se consumir o espaço da praia no litoral do Piauí, com uma elitização de Atalaia em detrimento de Pedra do Sal¹⁵. Além disso,

15. É imperioso indicar ainda um registro feito em 1937 no Almanaque da Parnaíba sobre a prática de banhos em Pedra do Sal. Ainda que não seja possível visualizar bem os trajes de banhos utilizados por homens e mulheres, é interessante a preocupação que a publicação tem com o acesso à praia. Ao destacar que ainda nesta época os turistas que iam para a temporada de férias eram transportados através de cavalos (registrado em foto também) e

a existência de uma preocupação com os trajes de banho que seriam utilizados estava mais presente na praia de Atalaia, vinculando-se com uma percepção do “ser moderno” pelas elites que consumiam este espaço. Por outro lado, as populações menos abastadas, ao realizar a prática do banho não possuíam esta mesma preocupação, utilizando-se de trajes mais simples.

A prática do banho de mar, no entanto, notadamente uma prática que remete ao “ser moderno” era realizada tanto pelos grupos mais elitizados como pelos indivíduos menos abastados, implicando a relevância da experiência da modernidade e os modelos civilizatórios perante estes sujeitos. Não apenas isto, mas apontando também as formas de reapropriação da praia pelos grupos menos abastados na medida em que estes, ainda que não tivessem trajes de banho modernos, realizavam a prática dos banhos de mar.

Deste modo, a praia e o mar eram consumidos de maneiras distintas pelos diferentes grupos sociais que viviam no litoral do Piauí, o que evidenciava as contradições no consumo da praia de Atalaia no final do século XIX e início do século

que, portanto, havia a necessidade da construção de uma estrada de rodagem na localidade, o almanaque em questão não apenas ressalta a necessidade de modernização deste espaço, mas, provavelmente, uma tentativa de sua ressignificação. Neste contexto, ou seja, nos anos 1930, a construção de estradas carroçáveis e de rodagem ampliam-se significativamente, ao comparar-se com a década passada, e relacionam-se com uma estratégia do regime varguista naquele momento de modernização, especialmente com a construção destas para o desenvolvimento econômico (VIEIRA, 2010). No litoral do Piauí, a construção de estradas carroçáveis atende não apenas interesses econômicos, mas principalmente o de fomentar o lazer das elites de Parnaíba. Pode-se apontar isto, considerando que no ano de 1938 há a construção de uma estrada carroçável ligando Parnaíba até Amarração, especificamente a praia de Atalaia, permitindo o acesso de carros e, segundo publicação no Almanaque da Parnaíba de 1939, para facilitar o acesso à referida praia. Deste modo, podemos nos questionar se o interesse por trás da construção de uma estrada de rodagem até Pedra do Sal em 1937 remetia a uma estratégia de ressignificação ou elitização deste espaço por parte das elites, de maneira similar a forma como consumiam e produziam o espaço da praia de Atalaia.

XX. Na medida em que as elites percebiam neste espaço uma possibilidade de momentos de saúde e lazer, “[...] as praias, os modos de estar, de vestir-se e de se comportar à beira mar constituíram-se em práticas, atitudes e expressão de um viver moderno [...]” (ARAÚJO, 2013, p. 6) destas em detrimento a praia de Pedra do Sal, na qual os grupos menos abastados ressignificavam estas práticas, dando pouca ou nenhuma importância aos trajes de banho neste início do século XX.

Portanto, “ser moderno”, segundo Berman (1986), significa viver em um espaço que está sempre em transformação, modificando constantemente as paisagens e os aspectos ao seu redor, trazendo o fascínio, mas ao mesmo tempo o medo e o receio, na medida em que estas mudanças podem constituir também o fim de tudo que a pessoa conhece, sabe e é, vivendo dessa maneira em um espaço de contradições.

Em Amarração, esta percepção se deu não apenas à medida que a experiência da modernidade, ao se fazer presente no litoral piauiense, particularmente na vila de Amarração, no final do século XIX e início do século XX, provocou transformações na paisagem e contradições naquele espaço, mas também a partir do surgimento de novas práticas sociais relacionadas a uma percepção do “ser moderno” naquele contexto.

As modificações que ocorreram nas práticas sociais, a exemplo da ressignificação das práticas de banho, bem como na moda, com a utilização de novos vestuários e trajes de banho, compuseram um “ser moderno” naquele momento em Amarração, delineando as diferentes maneiras através das quais a modernidade influenciou esta vila no final do período oitocentista e início do novecentista. Dessa forma, a praia e o mar eram consumidos de maneiras distintas pelos diferentes grupos sociais que viviam em Amarração o que evidenciava as contradições no consumo da praia de Atalaia no final do século XIX e início do século XX.

Ao fim, a vila de Amarração, mesmo pequena em tamanho e em número de habitantes, em função da importância dada a esta pelas elites locais para a modernização e desenvolvimento do Piauí através de um porto, vivenciou, à sua maneira, a experiência da modernidade, através de algumas transformações em sua paisagem por conta desta, bem como algumas modificações nas práticas cotidianas das pessoas que viviam em um espaço que começava a modernizar-se ou pelo menos assim acreditava-se naquela época que se concretizaria com a chegada dos vapores, a construção do porto e a instalação da malha ferroviária.

3.2 “TÃO PIAUIENSES COMO OS FILHOS DA PROVÍNCIA”: QUESTÕES DE IDENTIDADE NA VILA DE AMARRAÇÃO A PARTIR DO LITÍGIO ENTRE O PIAUÍ E O CEARÁ¹⁶

Durante os meses de julho e agosto de 1880 o periódico “A Imprensa” publicou uma série de edições que traziam os embates protagonizados no senado imperial pelo senador da província do Piauí, João Lustosa da Cunha Paranaguá¹⁷, e pelo senador da província do Ceará, Domingos José Nogueira Jaguaribe¹⁸ durante o mês de junho de 1880, acerca da impor-

16. O conteúdo desta seção foi originalmente publicado como artigo no periódico *Brazillian Journal of Development*, tendo sido atualizado para esta obra.

17. De acordo com Castro (2015) foi senador e deputado com relevante participação política no Piauí durante os anos de 1850 e 1889, conhecido como 2º Visconde e Marquês de Paranaguá, cujo nome completo era João Lustosa da Cunha Paranaguá. Nasceu em 1821 e faleceu em 1912.

18. Conforme Brasil (2018) Domingos José Nogueira Jaguaribe nasceu em 1820 e faleceu em 1890, tendo sido político cearense, ocupando os cargos de deputado provincial, deputado geral e também senador pela província do Ceará entre os anos de 1850 e 1889.

tância e necessidade para a província do Piauí de uma permuta de territórios¹⁹ com a província vizinha.

Notadamente a troca sugerida por João Lustosa da Cunha Paranaguá e efetivada ainda no mesmo ano pelo Decreto Nº 3.012, de 22 de outubro de 1880 (BRASIL, 1880) referia-se a passagem de Amarração para a província do Piauí e do Vale do Crateús para a província do Ceará.

Essa discussão protagonizada por Paranaguá e Jaguaribe nos chamaram a atenção por um fator singular no que se refere aos argumentos utilizados pelo senador piauiense para justificar a permuta territorial com a província vizinha, bem como para convencer o senador cearense dessa necessidade. Embora a defesa incisiva por parte do senador piauiense tenha se pautado, principalmente, a partir da necessidade vivenciada pelo Piauí em ter um porto marítimo, no caso, o porto de Amarração, para escoamento dos seus produtos, consequentemente o desenvolvimento e progresso da província, é interessante o destaque dado por Paranaguá aos sentimentos das populações que viviam em Amarração e no Vale do Crateús.

O senador piauiense se vale justamente de um sentimento de pertencimento, de Identidade, das povoações locais, percebido a partir de abaixo-assinados e petições assinados em Amarração para seu retorno à província do Piauí e no Vale do Crateús para que este integrasse o território do Ceará, para ordenar o seu discurso e juntamente as necessidades econômicas justificar a importância da troca dos territórios entre a província do Ceará e do Piauí.

19. De acordo com Souza (2013) território não deve ser entendido como um sinônimo de espaço geográfico, mas sim enquanto um espaço criado e delimitado através de relações de poder. No caso em questão o Estado-Nação do século XIX utilizava este vocábulo vinculando-o ao seu discurso político para delimitação de seu território nacional, no caso em questão, vinculando o espaço geográfico as relações de poderes ali construídas, fomentando assim este território, seja ele nacional ou provincial.

Dessa forma, a problemática da Identidade torna-se um aspecto relevante para fundamentar e amparar a permuta territorial entre a província do Piauí e do Ceará no final do século XIX, tendo em vista o seu destaque durante as discussões sobre a questão litigiosa no senado imperial entre Paranaguá e Jaguaribe.

No entanto, é preciso ter em mente que a Identidade traz em si múltiplos conceitos e que, talvez, seja possível perceber mais de uma perspectiva ao considerar o que as fontes nos indicam sobre os sentimentos das populações de Amarração e do Vale do Crateús. Sendo assim, uma das formas de pensar a esta questão no ser humano parte da compreensão fundamental de que não se trata de algo que sempre existiu, mas sim de algo que está se transformando constantemente. Dessa forma, discutir sobre identidade resvale na necessidade de percebê-la enquanto múltipla, fragmentada e, muitas vezes, contraditória, no sentido de perceber que ao longo da vida nunca somos, mas sim sempre estamos.

Aqui o sujeito fragmenta-se. Descobre que nele existem outros “eus” e que estes não compõem um ser idêntico e que assim permanece do seu nascimento até a morte. Longe disso, a identidade perde seu caráter antes tido como estável e até mesmo estático, tornando-se instável e moldando-se de acordo com o tempo, com o espaço, com as experiências e grupos sociais no qual os sujeitos encontram-se.

Essa percepção mais fluída da Identidade também serve para compreendermos a identidade nacional ou mesmo a identidade territorial não enquanto algo natural, mas sim historicamente construídos, no sentido de se ter a percepção que não se nasce com uma identidade nacional²⁰ ou ter-

20. Ressalta-se que segundo Hobsbawm (2013) uma nação durante o século XIX e para a ideologia do Liberalismo só poderia ser considerada dessa forma se atendesse os seguintes critérios: Ter uma associação histórica com

ritorial, mas sim constrói-se esta a partir de uma série de representações e símbolos criados para produzir sentidos e garantir as pessoas o sentimento de pertencimento a estas comunidades imaginadas (BAUMAN, 2005; WOODWARD, 2014; HALL, 2015).

Tendo em vista essa compreensão sobre o conceito de Identidade seria possível pensar este aspecto a partir de uma questão litigiosa existente entre a província do Piauí e do Ceará no final do século XIX, no caso a devolução do território de Amarração em troca do Vale do Crateús, e os sentimentos de pertencimento que segundo os periódicos analisados eram expressos pelas populações?

Refletimos, então, sobre a possibilidade da existência de um sentimento de pertencimento, no que se refere as províncias do Piauí e do Ceará, tanto para uma suposta Identidade vinculada ao ser “piauiense” como ao ser “cearense”, no final do século XIX e como estes sentimentos se inseriram na disputa litigiosa entre as duas províncias neste momento, tomando Amarração como foco da análise.

Deste modo, antes de apontar como a Identidade se insere na disputa litigiosa entre a província do Piauí e do Ceará é importante indicar o que possibilitou que esse conflito ocor-

um Estado existente; existir uma elite cultural historicamente estabelecida e que possuísse um vernáculo linguístico e administrativo; ter a capacidade para realizar guerras e conquistar novos territórios. Este conceito de Nação que fundamenta a Identidade Nacional dos Estados-Nação do século XIX a partir da ideologia liberal se sustenta sob uma noção de evolucionismo histórico no qual o pequeno grupo seguiria até o grande, da família passando a tribo, a região, a nação e ao fim de tudo a unificação global. Neste sentido, a “[...] identidade nacional [...] se baseia em dois aspectos: continuidade no tempo (conceber a nação como possuindo raízes no passado, que une os sujeitos que dela fazem parte, em uma continuidade que se projeta para o futuro) e diferenciação dos outros (dos que são externos à nação – o estrangeiro, o estranho, o diferente)” (SILVA JUNIOR; MELLO NETO, 2020, p. 27897). Essa compreensão se faz necessário para tentarmos compreender posteriormente os sentimentos de pertencimento apontados nas fontes analisadas para a construção de nossa narrativa.

resse no final do período oitocentista. Para tanto é preciso inicialmente situar os dois espaços que se configuram enquanto cerne do litígio: Amarração e o Vale do Crateús, retomando o processo de configuração territorial já discutido ao longo desta narrativa.

Conforme indicado previamente a ocupação do espaço que se constituiu enquanto Amarração se deu durante o início do século XIX, inicialmente por ação de pescadores que estabeleceram uma pequena vila na Barra de mesmo nome, pertencendo a província do Piauí neste primeiro momento. Pouco tempo depois é anexada pela província do Ceará em função da atuação de padres²¹ da freguesia de Granja em suas áreas adjacentes. Em função das relações econômicas e políticas que passaram a existir com Granja naquele período Amarração deixa de ser um povoado e transforma-se em distrito pelo governo provincial do Ceará através da Lei nº 1.177 de 29 de agosto de 1865 e, passados nove anos, é elevada a categoria de vila pela Lei nº 1.596 de 05 de agosto de 1874²².

Com relação ao pertencimento de Amarração a província do Piauí a priori de sua anexação pela província do Ceará o mapa de Antonio Galúcio²³ publicado em 1760 (Figura 10) é

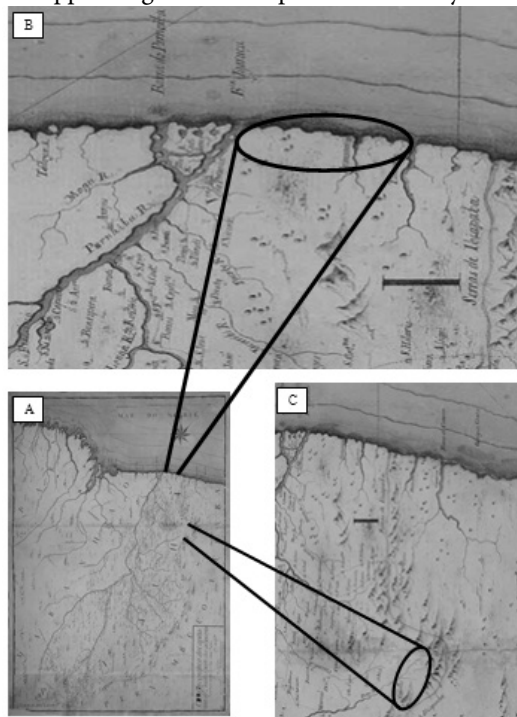
21. Segundo Baptista (1986) os padres da Freguesia de Granja ocuparam aos poucos o povoado de Amarração sob a alcunha de batizar os moradores. De acordo com o mesmo autor também em 1823 a expedição de Andrade Pessoa, Capitão-Mor da Freguesia de Granja, com a finalidade de proteger os moradores de Amarração das tropas portuguesas de Fidié, tomou posse do local e não o devolveu.

22. A Fundação CEPRO (1992) também destaca que no ano de 1931, o Decreto nº 1.272 suspendeu a autonomia administrativa de Amarração, visto que passou sua jurisdição a de Parnaíba, sendo restabelecida em 1938, através do Decreto nº 197. No ano de 1935, Amarração tem seu nome alterado para Luís Correia, em homenagem a Luís de Moraes Correia, político que teve significativa importância para a localidade. Em 1º de janeiro de 1939 tem-se a instalação oficial do município.

23. De acordo com Nunes (2007a) em 1759 Antonio Galúcio encontrava-se viajando pelo interior do Piauí coletando informações que o ajudassem

a fonte histórica que melhor evidencia o espaço que viria a se tornar a vila de Amarração ainda fazendo parte do território do Piauí²⁴, sendo este citado por Alencastre (1981), Baptista (1986) e Nunes (2007a).

Figura 10 – Mappa Geografico da Capitania do Piauihy – Galúcio, 1760



A – Mapa original; B – Recorte do mapa referente ao espaço que seria Amarração no século XIX ainda na província do Piauí; C – Recorte do mapa referente ao Vale do Crateús na província do Piauí
Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira, 2018.

na elaboração daquele que viria a ser o primeiro documento cartográfico do Piauí, publicando-a no ano seguinte, em 1760.

24. Os mapas produzidos no decorrer do século XIX já colocam Amarração pertencente a província do Ceará, como é o caso da “Carta Chorographica da Província do Ceará com divisão eclesiastica e indicação da civil judiciária até hoje (1861)” (Sic) de Pedro Théberge.

Sendo assim, a Figura 10 situa geograficamente o Piauí (Figura 10 – A) e neste o espaço de Amarração (Figura 10 – B), bem como o do Vale do Crateús (Figura 10 – C). A linha vermelha a direita do mapa demarca a Serra da Ibiapaba, divisa natural e administrativa entre as duas províncias na época.

Somente em 1880 o Piauí consegue a retomada de Amarração através do Decreto nº 3.012 de 22 de outubro de 1880, que além de definir os limites entre as duas províncias, anexa à província do Ceará as vilas de Príncipe Imperial²⁵ e Independência, no caso, o Vale do Crateús, cedidas para garantir a posse de Amarração. Este decreto por resolução da Assembleia Geral foi sancionado a partir das arguições defendidas pelo Senador João Lustosa da Cunha Paranaguá como representante da província do Piauí²⁶.

O motivo que levou a província do Piauí a buscar a retomada do território de Amarração, anexado pelo Ceará, no século XIX, se deu em função da necessidade econômica de possuir um porto marítimo que garantisse o escoamento da produção pecuária e agrícola da província, visto que na época acreditava-se que isso possibilitaria o desenvolvimento e progresso piauiense, conforme indicado em capítulos anteriores.

No entanto, a permuta realizada entre as duas províncias não foi de todo considerado benéfica para o Piauí, tendo em vista que já no embate entre o senador João Lustosa da Cunha Paranaguá e Domingos José Nogueira Jaguaribe, o senador piauiense já apontava as vantagens que a província do Ceará

25. Atualmente refere-se à cidade de Crateús no Estado do Ceará.

26. Conforme Costa (1974), a Assembleia Legislativa do Piauí já em 1835 solicitava junto a Assembleia Geral a demarcação dos limites da província, tendo em vista que a questão se prolongava por alguns anos, principalmente, com o Ceará. Além disso, relatórios posteriores dos presidentes da província dos anos de 1864, 1867 e 1868 já reforçavam a situação de litígio e conflito com o Ceará em função da ocupação indevida do território de Amarração.

teria com a troca em detrimento da província do Piauí, como pode-se verificar a partir da edição de 10 de julho de 1880 de “A Imprensa” na qual tem-se transcrito o seguinte trecho da fala do senador Paranaguá no Senado Imperial:

[...] Consideramos muito a proposito e de utilidade publica e boa administração que da provincia do Ceará se desmembre para a do Piauhy todo o território e litoral que ficar para oeste por uma linha divisoria que se deve tirar da tromba da serra da Ibiapaba á barra do rio Timonha, encorporando-se ao termo e freguezia da Parnahyba: que do Piauhy se desmembre para o Ceará o sertão de Cratiús, que fica da cordilheira da Serra Grande para léste, encorporando-se ao termo e freguezia da villa de S. João do Principe, emquanto não se crear villa e freguezia na povoação de Piranhas, como convém. [...]

Nesse mesmo documento, como se vê, a deputação cearense pedia a desmembração do valle do Cratiús para a sua provincia, comprehendendo o territorio que hoje fórma a comarca do Principe Imperial, composta dos dous termos – Principe Imperial e Independencia.

Isto que foi pretendido em 1827, para terminar semelhante controversia, achou sua consagração na camara actual pelo accordo a que poderam chegar as deputações do Ceará e Piauhy. [...]

Eu e meus honrados amigos, representantes do Piauhy, reconhecemos a dificuldade de nossa posição, porque tambem assumimos uma grande responsabilidade perante nossa provincia abrindo mão de um territorio tão extenso e importante, como é a comarca do Principe Imperial, recebendo em compensação um pequeno territorio, ainda pouco povoado, como é a freguesia de Amarração (LIMITES entre Ceará e Piauhy (Conclusão), A Imprensa, 1880, p. 3).

No trecho em destaque o senador piauiense aponta que a troca a ser efetivada traria benefícios não apenas para as províncias, mas de maneira geral para o país, destacando ainda que a vontade existente para a realização da permuta não vi-

nha apenas do Piauí, mas também do Ceará em anos anteriores, conforme documento por ele citado²⁷. Não obstante isso o senador também enfatiza que a situação seria mais vantajosa para a província do Ceará do que para a província do Piauí, considerando a extensão, importância econômica, características naturais e aspectos demográficos do Vale do Crateús em detrimento ao pequeno trecho de litoral que correspondia a Amarração reivindicado pelo Piauí.

A preocupação demonstrada por Paranaguá e utilizada para convencer o senador cearense a aceitar a resolução da questão não era sem fundamento, tendo em vista que este provavelmente tinha consciência das críticas existentes na própria província do Piauí contrárias a definição dos limites do Piauí e do Ceará através do sacrifício do Vale do Crateús, considerado mais relevante do que Amarração. Sobre isto, o Partido Conservador através da edição de 1 de fevereiro de 1884 do periódico “A Época”, mesmo quatro anos depois do Decreto nº 3.012 de 22 de outubro de 1880, ainda o contestava, como evidencia o trecho da citada edição transcrito a seguir:

[...] Vem de molde lembrar-se aqui a permuta ou troca leonina e vergonhosa da extensa, populosa e fértil comarca do Príncipe Imperial, com duas boas villas e um eleitorado que sobe a duzentos, por uma insignificante villa da Amarração, sem terreno habitavel, cujo termo novissimo, apenas conta uma pequena população adventicia, encravada entre o mar, a serra do Timonha pelo lado do Ceará, mangaes, pantanos, restingas e areias para todas as partes, com 11 leguas de extensão ao máximo, sem largura alguma, e um eleitorado dez vezes menor ao daquela comarca cedida! Foi um negocio ou *arranjo* de todo ponto prejudicial e attentatorio dos direitos mais palpitantes, e caros interesses do Piauhy, que quasi de mãos beijadas e como que

27. O documento a que se refere o senador Paranaguá não é especificado ao longo de sua fala expressa no periódico.

violentado, cedeu o famoso valle dos Crateús, a mais creadora, fértil, e – talvez – salubre zona de ambas as províncias (COLABORAÇÃO, A Época, 1884, p. 2).

É perceptível, então, que não existia um consenso entre os políticos piauienses no que se refere a recuperação de Amarração conquanto para que isto ocorresse fosse necessário renunciar ao Vale do Crateús, região que na época se configurava como promissora para o desenvolvimento econômico e social da província. Mesmo as aspirações relativas à Amarração não seriam suficientes para justificar frente a todos um embate tão vigoroso no sentido de efetivar a troca dos territórios em questão entre as duas províncias através do Decreto nº 3.012 de 22 de outubro de 1880²⁸.

Por mais que a justificativa dada para a recuperação do território de Amarração pelo Piauí tenha se pautado, principalmente, nas possibilidades econômicas que aquele espaço geraria para a província, é interessante apontar que além destas tomam forma em meio às discussões estabelecidas em face a situação de litígio posta, aspectos que evidenciam questões de Identidade das populações locais. Estas terminam por refletir nos argumentos utilizados para garantir a retomada de Amarração ao território piauiense, bem como provocam conflitos posteriores a permuta efetivada entre as duas províncias.

Deve-se destacar, contudo, ao se propor uma narrativa sobre uma fluidez da Identidade no período oitocentista no Brasil Imperial, que neste momento histórico se buscava a

28. De certa forma alguns historiadores também reforçam o prejuízo sofrido pela província do Piauí ao realizar a referida permuta. Costa (1974), por exemplo, discorre de maneira muito similar afirmando que mesmo o Piauí tendo readquirido o território de Amarração, em compensação perdeu um outro muito superior, tanto em extensão territorial como economicamente, visto que se tratava de importante zona agrícola e industrial na época. No caso, a Comarca de Príncipe Imperial com destaque para o município de Independência localizados no Vale do Crateús.

construção e edificação de uma identidade nacional para o império brasileiro²⁹ que naquele momento havia sido recém-criado.

No entanto, nas fontes analisadas para a elaboração dessa narrativa é interessante perceber como as duas concepções de Identidade se materializam inseridas na questão litigiosa, principalmente acerca das pessoas que viviam no território de Amarração. A ideia de uma Identidade Nacional que busque o bem-estar da Nação, encarando esta aos moldes da ideologia liberal vigente naquele momento histórico, coaduna com uma Identidade fluída, mutável e que se molda de acordo com as experiências que o sujeito vai acumulando ao longo do tempo. Essa fluidez da Identidade pode ser percebida, por exemplo, na edição de 07 de agosto de 1880 de “A Imprensa” no seguinte trecho que transcreve a fala do senador Paranaguá:

[...] E, pois, o Ceará não soffre o menor prejuizo com a cessão desse pequeno territorio, que, como bem demonstrou o nobre senador pelo Maranhão, a justo título não lhe pertence. O Ceará tem a posse, é verdade, mas o direito não está de seu lado, nem aquelle factio creou taes interesses que a conveniencia publica aconselhe a sua continuação por mais tempo.

Os habitantes do município do Príncipe Imperial e Independencia reclamaram, usando do direito de petição, a sua passagem para o Ceará, e não serei eu que me oponha a isso. Trata-se de uma comarca importante de minha provincia com a população de cerca de trinta mil almas, sete ou oito vezes maior do que

29. Sobre isso Reis (2006) comenta sobre a importância de vários intelectuais no decorrer do século XIX e século XX que se propuseram a pensar sobre o Brasil. No caso do século XIX dá-se destaque a importância que Dom Pedro II deu na criação de uma identidade nacional a partir da História, tendo criado o Instituto Histórico e Geográfico do Brasil (IHGB) em 1838 com essa finalidade, além de ter oferecido auxílio a historiadores como Francisco Adolfo de Varnhagen para que através da escrita histórica garantisse uma identidade coesa ao império brasileiro, capaz de promover sua longevidade e unidade ao longo do tempo.

aquella de que abre mão o Ceará, porquanto a população da freguezia da Amarração não excede de três mil e quatrocentas e tantas almas (TRANSCRIPÇÃO. Senado. Discurso pronunciado na sessão de 18 de junho de 1880, A Imprensa, 1880, p. 3).

No fragmento em questão o senador piauiense discorre sobre os benefícios que a província do Ceará teria ao realizar a permuta solicitada, dando conta ainda de argumentar que o Ceará havia tomado posse ilegalmente do território, contudo o que nos chama atenção é a referência a uma petição³⁰ realizada pelos habitantes de Príncipe Imperial e Independência no Vale do Crateús para que fosse realizado sua transferência para a província do Ceará.

Embora nessa passagem não fique claro a relação de afetividade que se sugere que existia entre a população local e a província do Ceará, visto que o requerimento poderia ser simplesmente por questões políticas e econômicas locais, considerando a maior proximidade geográfica com a província vizinha é em outro momento da fala do senador Paranguá que se pode conjecturar a existência desse sentimento de pertencimento, consequentemente de Identidade, com o Ceará. Na edição de 30 de agosto de 1880 do periódico “A Imprensa” tem-se o seguinte:

[...] E, pois, as mesmas razões que nos levam a concordar com a vontade dos povos do valle do Cratiús, devem persuadir o nobre senador pelo Ceará a concordar com o desejo dos povos da Amarração, compostos na sua grande maioria de naturaes do Piauihy, e ficam distantes da cidade da Parnahyba somente tres leguas, que se navegam a vapor.

Esses povos pedem, como disse o illustre Sr. Dr. Fernando Moreira a sua annexação ao Piauihy, mostrando repugnar aos

30. Na fonte consultada não se tem mais informações sobre a referida petição.

seus desejos e interesses o estado actual das cousas. Porventura nos oppomos ao desejo revelado pelos habitantes de Cratiús, que reclamam pertencer ao Ceará? Não; concordamos, porque aqui estamos para satisfazer a vontade discreta e legitima dos povos, em vez de contraia-la.

Pelo mesmo principio o nobre senador deveria attender as reiteradas manifestações dos habitantes da Amarração; isto não deveria repugnar-lhe de modo algum, como não lhe repugna que se attenda ao pedido feito pelos de Principe Imperial e Independencia.

Esses povos, as municipalidades incumbidas dos seus interesses peculiares representaram, assim como os da Amarração. As suas petições foram presentes á commissão respectiva da camara dos deputados em 1875. Na discussão, que então houve, essas petições offereceram thema para largo debate; e uma se acha transcripta nos *Annaes* da camara dos deputados, pag. 73, do mez de setembro de 1875. No discurso do Sr. Moraes Rego se acha a integra desse documento.

Temos alem disto a representação que ha poucos dias apresentei ao senado por parte da camara municipal. O nobre senador impugnou-a, dizendo que ella nada significava, porque o primeiro signatario pelo nome parecia-lhe ser de um pernambucano, o Sr. Mavignier; mas este senhor é piauihyense e hoje reside em Amarração, onde é bastante estimado, assim como são os Srs. Brandão, José Rodrigues e outros, que exercem legitima influencia alli, todos muito relacionados no Piauihy; porque aquella população é quasi toda vinda do Piauihy, deseja pertencer à sua antiga provincia, á qual se acham ligados por vínculos de família e interesses commerciaes, civis e politicos.

Portanto, o projecto não faz mais do que consagrar uma legitima aspiração dos povos daquella localidade, de accordo com as mais preponderantes necessidades publicas á bem da prosperidade e da boa administração, tanto da justiça como do fisco. Nós aqui estamos para prover em casos semelhantes, removendo os embaraços que se oppõem, ás aspirações legitimadas d'aquellas localidades, decidindo esta antiquíssima

questão, que hoje chegou ao ponto de ser resolvida, visto que os representantes das duas províncias na outra camara concordam em deferir a vontade dos povos.

Só o nobre senador se mostra oposto: é singular! (TRANSCRIPÇÃO. Senado. Discurso pronunciado na sessão de 18 de junho de 1880 (Conclusão), A Imprensa, 1880, p.2-3).

No trecho destacado o senador piauiense discorre mais claramente sobre esse sentimento de pertencimento das pessoas que vivem no Vale do Crateús com o Ceará ao apontar que estes “reclamam pertencer ao Ceará”, incorporando esta “vontade legítima” a sua argumentação para justificar a permuta entre os territórios. Da mesma maneira o senador se refere as populações que vivem no Piauí, assinalando que estes também desejavam retornar ao Piauí, visto que a grande maioria havia nascido no território da província do Piauí, sendo, portanto, “naturais” do Piauí, enfatizando o nome de alguns cidadãos que, segundo ele, seguiriam esse critério.

Paranaguá em seu discurso acerca dos piauienses atrela o “ser piauiense”, ou seja, atrela a Identidade das pessoas que viviam em Amarração ao seu local de nascimento, destacando aqui uma percepção cristalizada de Identidade na qual você nasceria com esta ao invés de construí-la.

Embora, muito provavelmente, o senador tenha se utilizado deste argumento para compor sua justificativa, juntamente as questões econômicas, o que nos interessa é como esta percepção termina sendo contestada, mesmo que não intencionalmente, através de um amarroçoense³¹ alguns anos depois, no caso no ano de 1883, quando Amarração já fazia parte novamente da província do Piauí. A citação em questão pode ser encontrada na edição de 09 de junho de 1883 do periódico “A Época” no qual foi publicado a seguinte narrativa:

31. Gentílico referente aos nascidos na vila de Amarração.

Lemos o que disse a Enca sobre a matéria da representação dirigidas por alguns negociantes desta villa contra a praxe adoptada pela Alfandega da Parnahyba no despacho e entrega dos gêneros vindos para aqui do Ceará e Maranhão nos vapores da companhia maranhense.

É uma verdade pura tudo quanto disse a illustrada redacção daquelle folha, que comprehendeu e interpretou perfeitamente o justo desgosto que sentimos, vendo que contra toda nossa expectativa, perdemos em vez de lucrar com a annexação de nosso território á esta província.

Parece que somos considerados pelos poderes públicos, sob enja jurisdicção nos achamos, não como concidadãos, mas como intrusos ou hospedes importunos, que por muito favor se toleram, mas que de modo nenhum podem suppor-se com direito a ser tratados em pé de igualdade com os outros filhos da província, á que se acham encorporados.

Entretanto, nós não nos podemos conformar com tão odiosa e revoltante maneira de considerar as cousas, e contra ella protestamos com vigor; 1º porque, antes de pertencermos ao Piahy, já eramos brasileiros, e a constituição política do império não faz differença na protecção que dispensa a todos sem distinguir o torrão em que nasceu; 2º porque se concorremos por meio de representações e abaixo assignados para ser este município desanexado do Ceará, não fomos levados a isso por nenhum motivo torpe, nem por q fossemos olhados com desprezo por aquella província, pelo contrario não tivemos em vista senão concorrer para uma medida de interesse geral; 3º finalmente por que, uma vez decretada a lei que passou a Amarração para o Piahy, nos consideramos tão piauihyenses como quaesquer outro que já o eram antes della. Seremos por conseguinte incansáveis em reivindicar os direitos e regalias que nos competem, e dos quaes temos sido despojados até certo ponto (AMARRAÇÃO, A Época, 1883, p. 4).

No fragmento em destaque a reclamação é dirigida à política adotada pela Alfândega de Parnaíba que, aparentemente-

te, estava provocando prejuízos aos comerciantes da vila de Amarração ao atribuir certas taxas aos produtos que ali chegavam do Ceará e Maranhão através das embarcações da Companhia Maranhense de Navegação.

Contudo, o que chama atenção é o momento que a pessoa em questão, não identificada pelo periódico, aponta que o tratamento recebido se dava em função dos poderes públicos não considerarem as pessoas que habitavam em Amarração como “concidadãos”, ou seja, neste caso, enquanto pessoas que nasceram na mesma província. Para o autor da reclamação as pessoas em Amarração por, provavelmente, não terem nascido na província do Piauí não mereciam um tratamento igual àqueles que eram filhos desta província.

Logo em seguida para legitimar sua argumentação, bem como o direito de serem tratados igualmente, é possível perceber a coadunação da ideia de uma Identidade Nacional pautada no ideal liberal de busca do bem-estar da nação com a perspectiva de uma Identidade fluída que se transforma e molda-se à medida que o sujeito vivencia novas experiências e insere-se em novos grupos sociais ou comunidades.

Ao tempo em que o reclamante afirma que é brasileiro e que as pessoas em Amarração peticionaram para fazer parte novamente da província do Piauí sua intenção não é apenas de garantir uma equidade de tratamento ao lembrar que todos possuem a mesma Identidade Nacional, mas também, intrinsecamente, a importância que a província, bem como as pessoas que ali vivem tem para a construção da Nação, para o “interesse geral” como ele bem afirma.

A fluidez, no entanto, de sua Identidade é percebida no último elemento utilizado para protestar ao tratamento recebido pela Alfândega. Na medida em que este afirma que no momento que o Decreto nº 3.012 de 22 de outubro de 1880 foi sancionado e que Amarração passou a ser novamente do

Piauí, as pessoas que ali viviam, independente de terem nascido na província do Ceará, sentiam-se tão piauienses quanto qualquer outro filho da província.

Obviamente não é possível afirmar se este sentimento de pertencimento realmente existia na época ou se o reclamante em questão utilizou deste apenas como mais um recurso para legitimar e incorporar em sua argumentação. A situação, no entanto, não deixa de gerar interesse na medida em que possibilita as reflexões aqui produzidas sobre como as pessoas que viviam em Amarração pensavam sua própria Identidade, ou seja, se eram piauienses ou cearenses, sendo necessário, no entanto, fontes mais pessoais, como diários ou livros de memórias para uma discussão mais aprofundada da questão.

Deste modo, pode-se dizer que a questão da Identidade, ainda que minimamente, teve certa influência no que tange a resolução da questão de litígio entre o Piauí e o Ceará, considerando sua utilização na argumentação do senador Paranaguá que tanto destacou a afinidade entre os moradores do Vale do Crateús com a província cearense como a dos habitantes da vila de Amarração com o Piauí.

Além disso, é interessante como algumas situações fazem com que questionemos quem somos, a qual lugar pertencemos, de quais grupos fazemos parte, com quem precisamos compartilhar costumes e decidimos construir valores e significados, levando a uma incerteza sobre nossa própria Identidade ou talvez a compreensão de que esta nunca foi e, provavelmente, nunca se tratará de algo estável ou estático, mas sim algo que se molda e se transforma de acordo com o tempo e o espaço.

Talvez essa dúvida possa ter pairado sobre o reclamante de Amarração que enquanto representante de um segmento social daquela localidade involuntariamente se viu tomado pela necessidade de repensar sobre sua própria Identidade a

medida em que deixar de ser cearense e passar a ser piauiense em face a permuta realizada dos territórios entre as províncias poderia ter imposto a seu íntimo um conflito interno sobre quem ele era ou deveria ser.

Pensar, então, a questão de litígio entre a província do Piauí e do Ceará no final do século XIX não se trata somente de considerar uma disputa de territórios por questões políticas ou econômicas entre as províncias, mas também refletir sobre de que maneira esta querela provocou sentimentos adversos nas populações que viviam nessas localidades, a exemplo da Identidade.

3.3 A SECA DE 1888/1889 E SEUS EFEITOS SOBRE A VILA DE AMARRAÇÃO: DESLOCAMENTOS HUMANOS E CONFLITOS NO LITORAL DO PIAUÍ³²

Francisco Gil Castello Branco descreveu a paisagem desoladora da fazenda do Morro, localizada na região de Marvão³³, em 1880 em seu livro *Ataliba, o Vaqueiro*, inferindo o seguinte:

Achava-se tudo demudado nas terras do Morro, vinte dias depois da festa a que assistimos em casa da tia Deodata.

O sol dardejava raios candentes e a seca aumentava os horrores dos seus assombrosos estragos.

As campinas estavam tostadas como se acaso uma torrente de fogo as houvesse sapecado; as folhas enroscavam-se, engelham-se como se fossem frizadas por um ferro encadescente; as avezinhas abandonavam seus ninhos e em bandos partiam pipilando; as águas decresciam e o gado, mugindo lugubrememente

32. O conteúdo desta seção foi originalmente publicado como artigo na Revista Cordis da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), tendo sido atualizado para esta obra.

33. Atual Castelo do Piauí.

nos campos, tombava exangue. A miséria invadia tudo de um modo sinistro. (CASTELLO BRANCO, 2000, p. 54).

Uma cena de desespero, de temor, dos horrores que a seca ia causando à medida que adentrava e ia se ampliando pela região. Uma cena que, embora retrate e refira-se a seca de 1877, torna-se comum pela província do Piauí durante os anos de 1888/1889, afetando-a de norte a sul, e fazendo com que mais uma vez o Piauí, bem como as províncias vizinhas do Norte vivenciassem novamente a seca e os problemas que vinham com esta.

Nesse contexto, Amarração, situada no litoral do Piauí, se torna uma, dentre as muitas vilas, afetadas pelo problema e que vê sua paisagem ser gradativamente alterada ao passo que a seca vai se introduzindo e se desenvolvendo naquela localidade. O vento, descrito muitas vezes como uma brisa agradável vindo do oceano, torna-se um “[...] vento rijo, seco e destruidor [...]”, as temperaturas amenas devido a influência marítima dão lugar a um “[...] calor abrasador que reina constante [...]”, as águas se esgotam, as chuvas tão comuns a região a partir do solstício de verão “[...] nem uma gota d’água borrifou estes terrenos [...]” e, por fim, secam-se árvores e tem-se o desfecho das plantações: a morte (AMARRAÇÃO, A Imprensa, 1889, p. 3).

Não obstante isso, a seca nas províncias do norte, particularmente no Piauí, no final do século XIX e, no caso em questão, nos anos de 1888/1889 descortinou outro problema que terminou por reverberar em Amarração: a migração de populações de outras províncias vizinhas, principalmente cearenses, que fugiam das intempéries provocadas por esta seca em seus locais de origem e ampliavam a atuação do flagelo nos locais em que se instalavam, principalmente por conta do aumento da demanda de produtos de primeira ne-

cessidade para suprir essas populações.

Assim, refletimos sobre a conjuntura vivenciada por Amarração no final do século XIX em função da seca de 1888/1889, tratando não apenas da transformação na paisagem à medida em que esta se agravava, mas também das adversidades produzidas pela migração para aquela localidade de províncias vizinhas, notadamente a disposição de recursos para manter esses indivíduos, bem como o assalto das provisões que deveriam ser distribuídas pela Comissão de Socorros daquele espaço.

No entanto, antes de discorrer sobre a seca de 1888/1889 e suas consequências na província do Piauí, particularmente na vila de Amarração, é preciso compreender a relação histórica estabelecida entre este fenômeno e a região brasileira normalmente associada a esta, o atual Nordeste brasileiro, bem como o porquê de sua diferenciação e suas singularidades ao considerarmos seus impactos no Piauí.

Desta maneira deve-se apontar inicialmente que a seca, assim como qualquer outro aspecto social e humano, possui uma historicidade. No seu caso em específico a partir do final do século XIX, principalmente, após a seca de 1877³⁴, tida como uma das maiores secas a atingir a região norte do Brasil, começa-se a criar um discurso imagético que vinculava a região Norte ocidental, sujeita a esses períodos de estiagens, enquanto uma nova região, o Nordeste, utilizando-se a seca, dentre muitos outros aspectos, como um dos principais elementos de diferenciação desta região.

Deste modo, Andrade (1998) afirma que o Nordeste se

34. Destaca-se que este não é o primeiro registro de seca na região Norte do Brasil. É possível encontrar menções a outros momentos de estiagem severas recuando-se até o início do século XVIII, como cita Sampaio (1963) ao listar os seguintes anos: 1710 – 1711, 1723 – 1727, 1736 – 1737, 1744 – 1745, 1777 – 1778, 1784, 1790 – 1793, 1808 – 1809, 1816 – 1817, 1824 – 1825, 1827, 1830, 1833, 1837, 1844 – 1845, 1877 – 1879.

constitui em uma das regiões geográficas que mais se discute e menos se conhece no Brasil, e que esta região é vista conforme o aspecto abordado e a perspectiva de quem o estuda sendo

[...] apontado ora como a área das secas que desde a época colonial faz convergir para a região, no momento de crise, as atenções e as verbas dos governos; ora como área dos grandes canais que enriquecem meia dúzia em detrimento da maioria da população [...] (ANDRADE, 1998, p. 23).

Acrescenta ainda, que o clima é o elemento mais marcante de sua paisagem e também a maior preocupação do ser humano por seu regime pluvial, caracterizando o denominado Sertão³⁵, que além de quente e seco está sujeito “[...] a secas periódicas que matam a vegetação, destroçam os animais e forçam os homens à migração” (ANDRADE, 1998, p. 25).

Assim, segundo Albuquerque Júnior (2001, p. 68):

O Nordeste é, em grande medida, filho das secas, produto imagético-discursivo de toda uma série de imagens e textos, produzidos a respeito deste fenômeno, desde que a grande seca de 1877 veio coloca-la como o problema mais importante desta área. [...] É a seca que chama atenção dos veículos de comunicação, especialmente dos jornais do Sul do país, para a existência do Norte e de seus “problemas”. Ela é, sem dúvida, o primeiro traço definidor do Norte e o que o diferencia do Sul [...].

Entende-se o Nordeste, então, enquanto uma invenção, um espaço separado do Norte criado a posteriori do recorte temporal aqui trabalhado, os anos de 1888/1889. No entan-

35. De acordo com Andrade (1998) o Nordeste se subdivide em quatro grandes regiões naturais e geográficas cujas denominações consagradas pelo saber tradicional, são: Mata, Agreste, Sertão e Meio-Norte. O território piauiense se estende pelo Sertão e Meio Norte, enquanto o Ceará está predominantemente inserido no primeiro.

to, é interessante salientar esse aspecto tendo em vista que a construção desta narrativa em torno do Nordeste perpassa também a seca de 1888/1889, bem como suas implicações nas províncias do norte.

Deve-se apontar também que a ressonância a nível nacional do problema da estiagem no Norte a partir da seca de 1877 não se torna apenas um elemento de diferenciação das províncias afetadas pelo problema, mas também uma maneira encontrada pelos políticos locais para requerer do governo imperial, posteriormente do governo federal com a Proclamação da República nos fins de 1889, mais recursos para a região, para o combate ao flagelo, assistência aos afetados e auxílio às províncias.

Desta forma, segundo Albuquerque Júnior (2001) a seca torna-se um instrumento eficiente neste final de século XIX e início de século XX utilizado pelas bancadas políticas do Norte para reivindicar que as províncias desta região recebessem o mesmo tratamento ou pelo menos similar àquele despendido às regiões do Sul. Ao ponto que, ainda segundo o autor, a partir da República e a nova Constituição de 1891 inclui-se em um de seus artigos a destinação de verbas especiais por parte da União para o auxílio as vítimas de desastres ou flagelos naturais, a seca, neste caso, estando incluída dentre estes.

Contudo, é preciso indicar que a seca, embora tenha sido utilizada para se construir esse discurso imagético acerca do Norte Ocidental, que no decorrer do século XX veio a se tornar o Nordeste, esta não afeta da mesma maneira toda a região, tendo suas particularidades de acordo com cada província/estado.

Além disso, considerando que a seca historicamente refere-se à ausência de chuvas, sendo assim uma consequência climática, questiona-se também se este flagelo não estaria mais associado a uma irregularidade das precipitações, bem como a

uma imperícia por parte dos agricultores situados no Nordeste para se aproveitarem destas chuvas?

De acordo com Domingos Neto e Borges (1987), a seca desde o século XIX nas províncias do Norte geralmente é noticiada da mesma maneira pelos periódicos locais, reiterando a ausência de chuvas, morte das plantações, morte do gado, fome, morte dos sujeitos e deslocamentos humanos na tentativa de escapar e sobreviver ao flagelo. No entanto, os autores destacam que o índice pluviométrico da região é plenamente capaz de garantir a agricultura e que não existe exatamente uma ausência de chuvas, mas sim uma irregularidade das precipitações, o que termina por dificultar a agricultura. Sobre isto nos dizem:

O drama não vem do céu. A natureza oferece os recursos hídricos. A sociedade, tal como está organizada, é que não permite aos agricultores nordestinos tirar proveito. [...] Neste sentido, cabe, em primeira instância observar que **não há no mundo região agrícola imune de irregularidades climáticas**. Uma elevada taxa de risco de perdas faz parte da própria natureza do trabalho agrícola [...] O que poderia ser peculiar ao Nordeste brasileiro – e a outras áreas do mundo de pauperismo acentuado – é o cataclisma social. (DOMINGOS NETO; BORGES, 1987, p. 29-30, grifo do autor).

A seca, então, em sua perspectiva, não seria um problema do semiárido, muito menos algo explicável apenas por um baixo índice pluviométrico, mas sim algo causado também pela imprevisibilidade climática da região associada a uma baixa adaptabilidade da agricultura local a esta conjuntura.

No caso do Piauí, Domingos Neto e Borges (1987) apontam ainda que os problemas gerados neste a partir do final do século XIX e no decorrer do século XX explicam-se muito mais pela influência desta seca nas circunvizinhanças do que

pela manifestação desta no próprio território piauiense.

Para os autores, embora o Piauí não tenha sido favorecido através da construção de açudes, este encontra-se em uma situação bem mais promissora que a maioria das províncias afetadas pela seca, na medida que possui uma extensa rede fluvial que perpassa boa parte de seu território, a exemplo do rio Parnaíba e de sua bacia hidrográfica. Assim, ao pensar o Piauí reafirma que seu caso é ainda mais enfático ao se referir que o problema não é a falta d'água ou mesmo a falta de chuvas.

Desta maneira, para Domingos Neto e Borges (1987) o agravamento do problema que o Piauí vivencia com a seca a partir do final do século XIX e durante o século XX pode ser explicado, principalmente, em função da migração³⁶ das populações afetadas nas circunvizinhanças, principalmente aquelas advindas do Ceará³⁷, que utilizavam o Piauí enquanto um corredor de passagem para a região amazônica, tida como mais úmida, ou simplesmente procuravam no Piauí uma possibilidade de sobrevivência aos infortúnios provocados pela seca em seus locais de origem. Neste sentido os autores apontam que

A primeira grande crise de que se tem notícia, é a de 1877 [...] Os dramas sociais relacionados com o clima que constam da história piauiense até 1877 foram, sem exceção, devido à chegada de imigrantes, sobretudo cearenses. Vagas de famintos de outros Estados adentravam o território piauiense em busca de refúgio,

36. De acordo com Nunes (2007a), a bacia hidrográfica na qual o território piauiense se constituiu favorece este enquanto um corredor migratório. Assim, a bacia do Parnaíba se tornou um caminho necessário para aqueles afetados pela seca, conseqüentemente pela fome, em virtude da posição geográfica entre o Nordeste árido e o Maranhão úmido.

37. Sampaio (1963) corrobora com esta perspectiva ao afirmar que o Piauí durante boa parte das estiagens sofridas pelas províncias do Norte serviu de refúgio para as províncias vizinhas, como o Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba.

alimentando as crônicas das tragédias locais. Mesmo após 1877, e ainda por um longo tempo, o Piauí viria a desempenhar um notável papel de anteparo às periódicas perturbações da economia de seus vizinhos, atuando sempre no sentido de preservação da mão-de-obra ameaçada. Os problemas clássicos da “seca nordestina” surgiam então, no Piauí, não devido a fatores internos, mas sim em razão dos retirantes de outros Estados. Para todos os efeitos, o drama vinha de fora (DOMINGOS NETO; BORGES, 1987, p. 33).

Ao considerar, então, a perspectiva de Domingos Neto e Borges (1987) é preciso tomar cuidado com a forma com que a seca é percebida, principalmente no Piauí. Não intencionamos aqui inferir se este fenômeno era amenizado na província piauiense ou não em fins de século XIX pela quantidade de águas de superfície presentes em seu território ao se comparar com as províncias vizinhas. Cabral (2013), neste sentido, salienta duas abordagens acerca dos efeitos da seca no Piauí: uma relacionada às características fisiográficas piauienses que poderiam amenizar a intensidade destes e outra que desconsidera esta possibilidade. No entanto, em ambos os casos são agravados por conta da migração.

Além disso, os periódicos locais, a exemplo da “A Imprensa” e “A Phalange” nos anos de 1888 e 1889 destacam os efeitos da seca nestes anos de Norte a Sul do Piauí, afetando tanto localidades presentes no trecho do semiárido piauiense, mas também outras áreas da província que teriam um índice pluviométrico maior e que se encontram nas proximidades de rios perenes, a exemplo da vila de Amarração situada na zona de influência da bacia hidrográfica do Parnaíba e das bacias litorâneas³⁸.

38. O território piauiense assenta-se em sua maior parte na bacia hidrográfica do rio Parnaíba abrangendo mais de 75% deste. Além da bacia do rio Parnaíba o Piauí conta com as bacias hidrográficas dos rios litorâneos, denominadas de bacias difusas do litoral (PIAUI, 2010).

O quadro 1 apresenta as localidades na província do Piauí afetadas pela seca de 1888/1889 que foram possíveis identificar nas fontes hemerográficas consultadas. As informações referentes a cada localidade variavam entre descrição da situação do gado e da lavoura, geralmente indicando a morte destes, bem como a presença de *emigrantes*³⁹ em alguns casos e, por fim, dados referentes as Comissões de Socorro instalada em cada uma para auxílio dos efeitos da seca junto à população. Outro aspecto relevante indicado nas fontes diz respeito a fome decorrente desta conjuntura levando em muitos casos ao óbito de habitantes da região.

39. As fontes ao tratarem dos deslocamentos de pessoas de outras províncias para o Piauí empregavam o termo *emigrante* para identificá-las.

Quadro 1 – Localidades afetadas pela seca de 1888/1889 na província do Piauí

Macrorregião ⁴⁰	Localidade	Períodos	Fonte
Litoral	Amarração (Luís Correia)	6 de abril de 1889 29 de setembro de 1889	A Imprensa
	Parnahyba (Parnaíba)	23 de abril de 1889	A Imprensa
Meio-Norte	Amarante	23 de fevereiro de 1889 22 de maio de 1889	A Imprensa A Phalange
	Teresina	23 de abril de 1889	A Imprensa
	Pedro II	23 de abril de 1889	A Imprensa
	Piracuruca	23 de abril de 1889 24 de agosto de 1889	A Imprensa
	Campo Maior	23 de abril de 1889 26 de junho de 1889 5 de junho de 1889	A Imprensa A Phalange
	Marvão (Castelo do Piauí)	23 de abril de 1889	A Imprensa
	Regeneração	23 de abril de 1889 1 de maio de 1889 19 de outubro de 1889	A Imprensa A Phalange
	Villa do Livramento (José de Freitas)	19 de outubro de 1889	A Imprensa
	Humildes (Alto Longá)	19 de outubro de 1889	A Imprensa

40. Divisão territorial do estado do Piauí a partir da Lei Complementar nº 87 de 22 de agosto de 2007 e da Lei nº 6.967 de 3 de abril de 2017 (PIAUI, 2007, 2017). Embora sejam leis do século XXI servem para indicar as regiões geográficas nas quais se inserem atualmente as referidas localidades, hoje todos são municípios do estado do Piauí. Deve-se apontar que no território piauiense o Litoral situa-se na porção do extremo norte, o Meio-Norte na porção centro-norte, o Semiárido na porção sudeste e o Cerrado na porção sudoeste do Piauí.

Semiárido	Oeiras	29 de dezembro de 1888 1 de fevereiro de 1889 23 de abril de 1889 4 de maio de 1889	A Imprensa
	Valença (Valença do Piauí)	5 de janeiro de 1889 23 de abril de 1889	A Imprensa
	Picos	19 de janeiro de 1889 26 de janeiro de 1889 23 de abril de 1889 24 de agosto de 1889	A Imprensa
	Jaicós	1 de junho de 1889	A Imprensa
	Pio 9º (Pio IX)	1 de junho de 1889	A Imprensa
	Paulista (Paulistana)	1 de junho de 1889	A Imprensa
	São Raimundo Nonato	3 de agosto de 1889	A Imprensa
	Villa de São João do Piauí (São João do Piauí)	19 de outubro de 1889	A Imprensa
Cerrado	Jeromenha (Jerumenha)	8 de janeiro de 1889	A Imprensa
	Parnaguá	23 de abril de 1889	A Imprensa
	Villa da Manga (Floriano)	2 de julho de 1889 19 de outubro de 1889	A Imprensa

Fonte: Do autor (2022).

O quadro 1 aponta que a seca de 1888/1889 atingiu praticamente toda a área geográfica correspondente a província do Piauí neste fim de século e não nos interessa discutir se esta era ou não amenizada em função das características geográficas locais. Desta forma, a perspectiva que vai nortear esta reflexão assenta-se nos deslocamentos humanos de outras províncias para o Piauí provocados pela seca, principalmente a província cearense, e como estas afetaram o território piauiense, causando conflitos em determinadas localidades, como a vila de Amarração.

A seca ao longo da história do Piauí acometeu, assim, diversas localidades de parte significativa de seu território e do

mesmo modo na vila de Amarração não foi diferente. Evidencia-se que a seca de 1888/1889 provocou algumas situações de caráter social além das condições adversas decorrentes do fenômeno climático natural.

Diferentemente do exposto por Domingos Neto e Borges (1987), mesmo Amarração tendo um índice pluviométrico razoável de 1.100 mm anuais, possuindo assim, provavelmente uma conjuntura mais favorável para os períodos de estiagem se compararmos com outras localidades situadas no semiárido piauiense com uma precipitação variante entre 400 mm a 600 mm anuais, é interessante perceber como no caso da seca de 1888/1889 em Amarração o drama não vinha apenas de fora, com a chegada de pessoas oriundas de outras províncias na localidade, mas também do interior da própria vila tendo em vista a morte das plantações, do gado e o esgotamento das águas.

Na edição de 6 de abril de 1889 no periódico “A Imprensa” em uma nota sobre Amarração tem-se uma representação feita pela Câmara Municipal da vila para o então presidente da província com o intuito de indicar a situação de adversidade que Amarração se encontrava e solicitando auxílio do governo provincial.

A camara municipal da villa de Amarração, tendo se reunido extraordinariamente no dia 16 de março para tratar de negocios relativos ao estado desolador a que se acha reduzido o municipio, ocasionado pela secco que acossa a província, dirigiu a s. exc. o sr. presidente da província a representação que se segue:

Paço da camara municipal da villa de Amarração, em sessão extraordinaria, 16 de março de 1889.

Exm. sr.

Fiel interprete do pensamento de seus municipes, vem a camara municipal d'esta villa, com o acatamento devido, trazer ao

conhecimento de v. exc., na qualidade de administrador desta provincia, o estado contristador de penurias e miserias a que infelizmente se acha reduzido este municipio, estado occasionado pelas inclemencias da tremenda secca que vamos antepassando. Reconhecendo correr a esta camara o imperioso e inadiavel dever de fazer saber a v. exc. a situação afflictiva e penosa em que se estorce este municipio, e implorar de v. exc providencias promptas e energicas, commetteria gravissima falta se, deante de tão dolorosa emergencia, cerrasse os ouvidos aos clamores unanimes da população fametica, e não viesse exorar de v. exc., como medida necessaria e equitativa, que faça repartir com este municipio os socorros que o governo geral tenha destinado para serem distribuidos por esta provincia, que vai inteira atravessando dias de rude provação.

A secca que ha vinte e dous longos mezes flagella o litoral da provincia, onde se acha incravado este municipio, não cessou ainda, e, aprehensivo, o espirito publico já presente que ella continuará por todo o anno, tendo já esta falta de regularidade da estação invernosa produzido, com o calor abrazador que reina constante nesta região e o vento rijo secco e destruidor que açoita, -- o estiolamento das plantações e esgotamento quasi completo das aguas, o abrazarem-se os campos e seccarem-se as arvores!

No mez de dezembro em que de ordinario aparecem, pelo solstício, as chuvas precursoras do inverno, nem uma gotta d'agua borrifou estes terrenos outr'ora uberrimos, aos quaes os rigores das seccas sucessivas têm imprimindo um cunho de aridez, têm condemnado a quasi absoluta improducção. [...] Os fazendeiros e creadores viram morrer-lhes quasi todos os gados de toda casta, depois de grandes e incessantes labutações, sendo que a muitos nem semente resta para reproducção em melhores tempos (AMARRAÇÃO, A Imprensa, 1889, p. 3).

A nota assinada pelos membros da câmara na época aponta, então, os problemas que a seca estava ocasionando em Amarração para além da migração, principalmente cearense, que estava convergindo para aquela localidade naquele

momento. Mesmo com um índice pluviométrico anual razoável a irregularidade deste, percebida através da denúncia da presença da seca por quase 2 anos na região, provoca uma situação de adversidade na vila, acometendo as plantações, esgotando as reservas de água e matando o gado que ali existia.

Tendo em vista essa conjuntura, talvez, no caso de Amarração não seria equivocado dizer que o infortúnio produzido pela seca não vinha apenas de fora, através da migração, mas também se sentia os efeitos desta na própria paisagem local. A outra possibilidade levantada refere-se a um excesso dos efeitos desta seca em Amarração por parte dos políticos locais que escreveram essa representação justamente para receberem os recursos provenientes do governo imperial para as Comissões de Socorros criadas na província que visavam auxiliar as localidades acometidas pela seca neste momento histórico.

Já dissemos, segundo Albuquerque Júnior (2001) como a seca torna-se um instrumento dos políticos das províncias do Norte para conseguirem mais recursos para estas em função da situação de calamidade social e desastre natural, portanto, não seria impossível imaginar o exagero por parte da câmara de Amarração ao tratar sobre os efeitos da seca de 1888/1889 naquele espaço objetivando também conseguir mais recursos.

Da mesma maneira, considerando a quantidade de manifestações de diferentes localidades ao longo do Piauí retratando situações similares a de Amarração pode ser capcioso sugerir este excesso quanto a estes efeitos. Dito isto é preciso evidenciar outro aspecto antes de discorrer sobre os problemas gerados pela migração em Amarração, no caso o fato que o governo provincial não assistiu inerte enquanto a seca se alastrava pela província do Piauí, buscando mecanismos para auxiliar os locais, materializados através das Comissões de Socorro criadas na época. De acordo com Cabral (2013, p.85)

Para amenizar esta situação e melhor atender aos imigrantes e flagelados, a administração provincial prestava auxílio através da Comissão de Socorros, organizada nos municípios onde a situação era mais crítica. Esta comissão era uma das ramificações da política do governo imperial que vinha sendo regulamentada a partir do ano de 1853, com o intuito de melhor assistir à população vitimada pelo fenômeno das secas.

Assim, é interessante destacar que a atuação dessa Comissão normalmente era organizada nas localidades que estavam vivenciando uma situação mais crítica em função da seca e só foram possíveis graças aos recursos provenientes do governo imperial⁴¹. No caso da seca de 1888/1889 as Comissões de Socorros⁴² foram instaladas em muitas das localidades citadas no quadro 1 e quanto a Amarração esta não teve uma comissão instalada em seu território, mas sim na cidade vizinha, em Parnaíba⁴³, que serviria para atender tanto uma como a outra, visto que a seca estava produzindo efeitos sobre ambas.

Embora as Comissões tenham sido instaladas é complicado inferir até que ponto estas reduziram ou não os efeitos da seca de 1888/1889 ao longo da província do Piauí e, par-

41. Aponta-se ainda que no caso da província do Piauí no decorrer do ano de 1889 tanto o periódico “A Imprensa” como “A Phalange”, ao longo de várias edições, questionaram a maneira como o governo imperial se portava com relação ao Piauí, criticando a quantia ínfima despendida a província no início do ano de 1889, 10 contos de réis, em detrimento a outras províncias do Norte, como o Ceará, tendo ampliado esse valor apenas a partir do segundo semestre de 1889.

42. As Comissões de Socorros, de acordo com os periódicos “A Imprensa” e “A Phalange” na província do Piauí buscavam auxiliar as localidades atingidas pela seca não apenas através da distribuição de víveres, mas também garantindo recursos para a construção de obras públicas nas quais os *emigrantes* eram postos para trabalhar e assim receber algum recurso para conseguirem sobreviver ao flagelo.

43. Naquela época Parnaíba distava 90 milhas de Amarração através do rio Parnaíba, única conexão existente entre ambas até então.

ticularmente, sobre Amarração. No caso desta, a partir da representação feita pela Câmara municipal em 16 de março de 1889 tem-se informações não apenas sobre a situação das plantações, dos reservatórios hídricos e do gado, conforme já apresentado, mas também da presença ou não de *emigrantes* das circunvizinhanças que ali se encontravam fugindo do flagelo em suas terras natais. Em outro ponto da mesma nota tem-se o seguinte:

Alem dos males proprios, ocorre a circumstancia de ser este municipio um dos desta provincia para onde converge a maior parte da corrente emigratoria cearense que, por terra, busca as regiões do valle do Amazonas, acrescendo que muitos aqui estacionam por lhes faltar a coragem precisa para emprehender, ou continuar a pé tão temerosa travessia, tão difficultosa jornada (AMARRAÇÃO, A Imprensa, 1889, p. 3).

Desta forma, embora a representação date de 16 de março de 1889, não seria equivocado sugerir que estes *emigrantes*, provenientes principalmente do Ceará, estariam presentes em Amarração há mais tempo, nos meses ou ano anterior, tendo em vista que a seca teve início ainda em 1888. A nota dá conta ainda dos problemas gerados por esta emigração na medida em que estes esgotavam a caridade particular em função da mendicância para conseguirem sobreviver no local e não perecerem pela fome.

Considerando a perspectiva de Domingos Neto e Borges (1983), mesmo que a representação da Câmara não comente sobre isto, é possível sugerir que a presença destes sujeitos tenha ampliado e acelerado a escassez de cereais e comida de uma maneira geral. Para os autores ao passo que mais e mais pessoas fugiam dos efeitos da seca em sua terra natal e adentravam ao Piauí mais recursos eram consumidos em cada localidade e, em função disso, não apenas estes esgotavam-se

como era impossível manter estes flagelados sem recorrer ao auxílio do governo provincial.

Embora a nota presente no periódico “A Imprensa” não comente sobre isto, na medida em que esta discorre sobre a necessidade de receber auxílio do governo provincial também por conta da existência destes indivíduos não seria improvável afirmar que estes ampliaram a crise e o esgotamento dos alimentos disponíveis em Amarração naquele final de século.

A situação calamitosa que a vila enfrenta a partir do ano de 1888 e no decorrer do ano seguinte se agravou, então, em função destes deslocamentos humanos e em setembro de 1889 outro problema se associa às adversidades já causadas pela seca e carência de recursos, o assalto a Comissão de Socorros instalada em Parnaíba por essas pessoas que vinham das circunvizinhanças. Sobre esta questão a edição do dia 29 de setembro de 1889 do periódico “A Phalange” traz o seguinte:

Assalto de emigrantes. – os da Parnahyba e Amarração estão no seu direito assaltando os viveres da comissão. <<Necessitas caret legis.>> Os viveres ali têm sido divididos pelos da grey em quanto que os famintos mendigam e esgotam a caridade particular.

O dr. Firmino, quando na presidência, nomeou substituto a – si mesmo – para servir na comissão durante sua ausência, isto com o fim do juiz municipal, então na vara de direito, não fazer parte da tal comissão de socorros e observar o que – por alli se passava!

E assim correm os negocios publicos nessa terra!

Portanto, os emigrantes estão no seu direito tirando á força algumas migalhas dos socorros que têm tido criminoso destino (ASSALTO de emigrantes, A Phalange, 1889, p. 3).

A prática do banditismo⁴⁴ não foi uma particularidade do litoral do Piauí e para Cabral (2013) tratou-se de uma tática⁴⁵ comum utilizada pelas pessoas que se encontravam em uma situação de miserabilidade durante os diversos períodos de seca que ocorreram no Piauí, incluindo-se aqui a seca de 1888/1889. Assim, para a autora, não era incomum ocorrerem roubos e furtos, bem como ataques as fazendas, plantações, mercados e até mesmo os animais encorados nos pastos. No caso de Amarração a informações que dispomos aponta para o furto dos suprimentos geridos pela Comissão de Socorros e que, na teoria, deveriam ser distribuídos para os flagelados.

Considerando que a primeira informação que temos sobre a presença de *emigrantes* em Amarração data de março de 1889 indicando que estes possivelmente já estavam há mais tempo na localidade e que apenas em setembro de 1889 tem-se uma denúncia referente aos furtos praticados por estes contra a Comissão de Socorros, não seria improvável sugerir que os *emigrantes* também possam ter cometido outros crimes em Amarração à medida que a caridade particular e os recursos começavam a se esgotar.

A fome não espera, ela tem pressa, e enquanto os políticos locais solicitavam o auxílio do governo provincial e este do governo imperial é possível que estes crimes tenham ocorrido em Amarração também, embora não tenhamos encontrados na bibliografia consultada e nem nas fontes pesquisadas menções a estes acontecimentos em Amarração, a exceção destes ataques a Comissão de Socorros.

Outro ponto a se destacar refere-se a própria maneira

44. Para maiores informações sobre a ocorrência deste fenômeno por parte de grupos oprimidos que ainda não atingiram certo grau de consciência política, particularmente nas áreas rurais em função de cataclismas sociais que obrigam populações a se deslocarem, sejam estes eventos epidemias, guerras ou a própria seca ver Hobsbawm (1976).

45. Sobre o conceito de Táticas e Estratégias ver Certeau (2014).

com que os recursos estavam sendo distribuídos. Segundo a nota do periódico “A Phalange” os suprimentos ali partilhados não eram destinados a todos e, de maneira geral, não estavam atendendo a necessidade dos *emigrantes* e dos famintos que se encontravam em Parnaíba e Amarração.

Segundo o periódico estes recursos estavam sendo repassados apenas pelos “*da grey*” e, ainda que não tenhamos conseguido identificar o que isto significava, pode-se inferir que estas provisões ou estavam sendo repassadas a elite local ou a uma parte desta, em detrimento das populações mais pobres, consequentemente, que mais sofriam com o flagelo⁴⁶, justificando, assim, para o periódico, as práticas de furtos cometidas contra a Comissão.

Embora não esteja esclarecido quem eram as pessoas que estavam se beneficiando dos recursos destinados a Comissão de Socorros, pode-se inferir que para “A Phalange”, provavelmente, seriam correligionários do Partido Liberal, visto a acusação proferida ao Dr. Firmino de Sousa Martins⁴⁷, filiado a este último, que teria se automeado para servir na Comissão de Socorros de Parnaíba e não estaria tomando nenhuma atitude em relação a situação posta.

Considerando que não foi possível localizar nenhuma argumentação contrária no periódico “A Imprensa” e ainda as disputas existentes entre o Partido Liberal e o Partido Conservador, ao qual “A Phalange” estava vinculado, torna-se

46. Segundo Domingos Neto e Borges (1983) a seca afeta de maneiras diferentes os ricos e os pobres, podendo-se dizer que existe uma seca de rico e uma de pobre, além de existirem grupos que se favorecem com este fenômeno. Para os autores, os grupos menos abastados terminam sendo os mais afetados e enfrentam as consequências mais severas destes episódios, principalmente por disporem de menos recursos.

47. Formado em Direito, foi magistrado e político, tendo sido presidente da província nas seguintes datas: de 01 de maio de 1880 a 07 de fevereiro de 1881, de 05 de abril a 06 de setembro de 1883 e de 26 de junho a 23 de julho de 1889 (GONÇALVES, 1997).

complicado afirmar que correligionários do Partido Liberal de fato estivessem se beneficiando com estes recursos a partir da atuação do Dr. Firmino de Sousa Martins.

Desta forma, é notório os efeitos que a seca de 1888/1889 teve sobre Amarração. Não apenas provocou transformações na paisagem, com a redução dos recursos hídricos, morte do gado e das plantações, como também gerou conflitos em função do fluxo migratório das circunvizinhanças, principalmente do Ceará, que ali se instalaram e que terminaram cometendo furtos por conta da miséria na qual se encontravam.

Assim, a seca de 1888/1889 assolou boa parte da província do Piauí no fim do século XIX, afetando localidades que iam desde o extremo Norte da província até o sudeste e sudoeste desta, gerando uma situação de miséria e fome. Em Amarração seus efeitos foram sentidos das duas maneiras, tanto nos problemas internos gerados na localidade, como o esgotamento de água para o consumo e a morte das plantações e do gado, como também a partir de problemas externos, tendo em vista os deslocamentos humanos vindos das províncias vizinhas e que terminaram por causar conflitos em Amarração, no caso, os furtos da Comissão de Socorros e dos recursos que deveriam ser destinados aos flagelados naquela região.

Por fim, a seca não é apenas uma condição climática, mas também histórica e social. No Piauí esta não se encerrou no final do período oitocentista, se estendendo no decorrer do século XX e chegando até a contemporaneidade, principalmente no semiárido. Deste modo, quem tem fome, tem pressa e cabe a sociedade aprender a conviver com a seca e aproveitar os recursos naturais dispostos de uma maneira a evitar a situação de calamidade que as pessoas em Amarração vivenciaram no final do século XIX com a seca de 1888/1889.

3.4 CONFLITOS EM CONTINUIDADE:

O HIDROAVIÃO E O AUTOMÓVEL EM AMARRAÇÃO NA DÉCADA DE 1930⁴⁸

No dia 14 de agosto de 1938 inaugurava-se uma estrada entre Parnaíba e Luís Correia para automóveis. Idealizada pelo então prefeito de Parnaíba Dr. Mirocles Campos Veras e pelo empreiteiro João Vieira Pinto a “[...] moderna carroçável [...]” (NOSSAS carroçáveis, Almanaque da Parnaíba, 1939, p. 147), considerada um melhoramento relevante para a localidade, ligaria os dois municípios e iria até a praia de Atalaia⁴⁹ em Luís Correia facilitando o acesso a esta por parte dos banhistas que costumavam procurar os banhos salgados⁵⁰ no li-

48. O conteúdo desta seção foi originalmente publicado como artigo na Revista Esboços da Universidade Federal de Santa Catarina, tendo sido atualizado para esta obra.

49. Conforme indicado anteriormente entre os anos de 1880 e 1930 era comum a prática dos banhos de água salgada no litoral piauiense, existindo diversos registros nos jornais da época da ida para a vila de Amarração à procura destes banhos por parte das elites, por questões de saúde e para lazer. A existência de um ancoradouro na referida vila, utilizado tanto para a exportação e importação de produtos, bem como para o desembarque e embarque de passageiros, possibilitou a diversos sujeitos, membros das elites piauienses, como as de Teresina e Parnaíba, dirigir-se através de embarcações a vapor para o litoral com o objetivo de consumir o espaço da praia pelo banho. Este deslocamento para a praia intensifica-se à medida que há a construção do ramal ferroviário até Amarração em 1922, tendo em vista que a locomotiva permite uma locomoção mais rápida para a vila, consequentemente, para a praia. No tocante à praia de Atalaia, a partir da década de 1920 com o aumento da frequência do consumo do espaço da praia em Atalaia este ganha uma nova conotação. Torna-se um espaço de distinção social e, em função dos trajes de banhos, um espaço de construção de uma percepção sobre o ser moderno, isto é, é torna-se um espaço produzido e consumido pela elite. Ainda no final do século XIX e nas décadas iniciais do século XX, as praias mais frequentadas no litoral piauiense eram a de Atalaia em Amarração, frequentada, principalmente, pelas elites, e a de Pedra do Sal em Parnaíba, geralmente consumida por populações menos abastadas.

50. Conforme discutido previamente, de acordo com Freitas (2007), a partir do século XVIII, surgem, na Europa, novas percepções, consideradas moder-

toral piauiense.

Construída em meio ao período estadonovista de Vargas, o anúncio da nova estrada⁵¹ no Almanaque de Parnaíba de

nas, acerca do litoral. Neste momento passa-se a se pressupor que a industrialização, a urbanização das cidades e o ideário progressista da civilização enquanto culpados pelos males vivenciados pelos sujeitos, a exemplo da ansiedade, melancolia e histeria, especialmente os de elite. Com o objetivo de profilaxia, os médicos passaram a receitar banhos em termas, considerados terapêuticos e, posteriormente, reconheceram a relevância que os banhos de mar ou de água salgada possuíam no restabelecimento da saúde dos enfermos, melhorando o apetite, o sono e afastando os sujeitos dos problemas do dia a dia. Acreditava-se que o mar, em função do ar e de sua imensidão, seria capaz de recuperar a energia perdida os espaços poluídos e opressores das cidades, especialmente as industriais. Segundo Brandão e Martins (2009), a vinculação dos banhos à saúde não é algo criado no período moderno, mas sim uma prática presente na Antiguidade, especialmente entre os romanos, tendo sido ressignificada no Ocidente no decorrer do século XVIII através do aparecimento dos balneários que se utilizam da capacidade terapêutica das águas salubres. No caso do Brasil, é a partir de D. João VI que a prática de banhos salgados tem início, com a criação do primeiro balneário no século XIX, e, ao longo do período oitocentista, a prática se difunde pelo restante do Brasil, surgindo diversos registros de banhos de mar, a exemplo do Rio de Janeiro, Pernambuco, Natal e Amarração, espaço da pesquisa em questão.

51. Segundo Vieira (2010), na década anterior já havia uma preocupação do governo estadual com a construção de estradas carroçáveis com o objetivo de facilitar o transporte e possibilitar o desenvolvimento econômico do estado, considerando o assoreamento do rio Parnaíba, consequentemente a dificuldade de sua navegabilidade e escoamento da produção, assim como a ausência de uma malha ferroviária que atendesse o estado de maneira satisfatória. A partir da década de 1930, no entanto, de acordo com Brasileiro *et al.* (2001), o setor rodoviário recebe ainda mais destaque no Brasil através de mais investimentos em detrimento às ferrovias por parte do governo federal. Nesse sentido, conforme Vieira (2010), era constante nos relatórios de governo divulgados por Leônidas de Castro Melo a comparação dos índices econômicos, sociais e de infraestrutura do estado piauiense no momento anterior a Era Vargas com o intuito de apresentar o desenvolvimento do estado sob sua administração. Além disso, ainda segundo Vieira (2010), o então interventor, em relatório enviado ao presidente Vargas em 1938, destacava as ações do governo estadual no tocante a construção de novas estradas de rodagem e carroçáveis, indicando a preferência pelas últimas na medida em que não se detinha recursos para a construção de boas rodovias ou mesmo a ampliação da malha ferroviária no estado, sendo necessário ampliar as estradas carroçáveis para facilitar o escoamento da produção, melhorar as finanças estaduais e possibilitar a chegada dos elementos que marcam a “civilização” em outras

1939 pode ser percebido enquanto estando inserido no contexto de alinhamento das elites locais com o regime varguista⁵² e também com “[...] a divulgação da realização competente de um projeto de progresso para o Brasil por meio da articulação de representações urbanas de modernização [...]” (MARI-NHO, 2016, p. 77) buscando-se legitimar o novo governo que havia se instalado no país por vias não democráticas através de um ideário de progresso e modernização.

Entretanto, a existência de um discurso por parte das elites vinculadas a uma ideia de progresso, consequentemente de modernidade, remetendo-se ao espaço litorâneo piauiense, especialmente a vila de Amarração, não é algo que surge nos anos 1930 durante o governo de Vargas. Trata-se de um discurso, conforme ressaltado previamente, que se faz presente desde a segunda metade do século XIX e que atravessa o litoral do Piauí até essa primeira metade do século XX.

Neste momento, Amarração era percebida enquanto o espaço que possibilitaria o desenvolvimento da província do Piauí, posteriormente estado com o advento da República,

regiões do território piauiense consideradas relevantes para o desenvolvimento econômico do estado.

52. Conforme Camargo (1999) entendemos o período de 1930 a 1945, no qual o Brasil foi governado por Vargas, enquanto um momento que houve uma centralização do poder do Estado na esfera federal e redução dos poderes políticos regionais. De acordo com a autora, a estratégia empregada pelo governo federal buscava segmentar os poderes locais estaduais para consolidar o poder central, utilizando para tanto os militares, além de novas lideranças que estivessem alinhadas com a proposta centralizadora do Estado e a nova conjuntura econômica e política que se compunha. “Resumindo, houve estratégias centrais em torno de atores regionais manipulados e de atores militares; e estratégias de apoio, de alargamento das alianças [...]” (CAMARGO, 1999, p. 41). No caso do Piauí, segundo Nascimento (2015), o governo instalado neste estado após 1930 apoiou integralmente o governo de Vargas, especialmente no contexto do golpe de 1937, o qual teve a anuência do então Interventor Leônidas de Melo que “[...] alinhava-se incondicionalmente ao federal na decisão de implantação do Estado Novo” (NASCIMENTO, 2015, p. 46).

através da construção de um porto marítimo na Barra do rio Igarçu/Amarração, pelo escoamento de sua produção para exportação através das vias fluviais até o referido porto, com ênfase no rio Parnaíba, bem como através da estrada de ferro⁵³ após sua construção até Amarração.

Embora a estrada de ferro tenha se concretizado e sido inaugurada oficialmente em 1922, o mesmo não pode ser dito do porto, nunca finalizado.⁵⁴ Deste modo, sob o auspício da modernidade e dos benefícios que o porto e a malha ferroviária trariam para o Piauí, bem como para as localidades presentes no litoral piauiense, com ênfase para Amarração e Parnaíba, a experiência da modernidade no final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX não apenas provocou mudanças na paisagem, a exemplo da presença de vapores e do trem na Barra, mas também implicou em transformações no cotidiano dos sujeitos que ali viviam, como a possibilidade dos banhos

53. Segundo Vieira (2010), refletir sobre a história da estrada de ferro no Piauí resvala, além das transformações, encantamentos e problemas que trouxe para o cotidiano dos sujeitos, em compreender os diversos contratempos que marcam a sua construção desde o período imperial. De acordo com a autora, os projetos que almejavam sua edificação geralmente eram preteridos antes de se colocar em prática com justificativas diversas como: quebras de contratos, desvio das verbas destinadas a ferrovia, falta de uma ação efetiva dos gestores públicos e, por vezes, a ida de recursos para outras províncias através do trabalho de seus políticos. Desta forma, apenas no ano de 1916 tem-se a construção do primeiro trecho ferroviário piauiense que ligava à localidade de Portinho à de Cacimbão no norte do estado em Parnaíba, sendo 24 quilômetros de extensão. Nos anos seguintes, os trabalhos de ampliação da malha ferroviária na região norte possibilitam a construção de várias edificações, dentre elas depósitos e estações, e no ano de 1922 a ferrovia chega à Amarração com a inauguração do trecho conectando-a a Parnaíba.

54. De acordo com Mendes (2009) apenas nos anos 1970 se iniciam as obras do porto e se constrói o molhe que atualmente existe em Luís Correia. O porto, por sua vez, nunca foi concluído. Nos últimos anos o governo do estado do Piauí retomou a tentativa de finalizar a obra, tendo aberto licitações para a realização de parcerias público-privadas, bem como asfaltado o molhe. Atualmente pretendem também retomar o serviço de dragagem da barra para viabilizar o projeto.

de mar e a utilização de trajes modernos destinados a esta última atividade, conforme discutido anteriormente.

Na década de 1930, renova-se o discurso de progresso com o governo de Getúlio Vargas e, através dos interventores Landri Sales e, especialmente, Leônidas de Castro Melo, segundo Aguiar Junior (2014), projeta-se a imagem de um Piauí que se afastava de sua condição de atraso existente até então⁵⁵ para adentrar nos caminhos do progresso. Assim,

[...] o Piauí passou a ser retratado como um estado que possuía condições para entrar na estrada do progresso na Interventoria de Landri Sales. Entretanto, foi no Governo de Leônidas Melo que o Estado passou a ser visualizado por marcar uma nova

55. É preciso indicar que, embora haja a renovação deste discurso a partir da administração de Landri Sales no Piauí, este já era perceptível anteriormente na cidade de Teresina que, nas primeiras décadas do século XX, sofre algumas alterações em seu espaço urbano com o objetivo de modernizar-se. De acordo com Queiroz (2011), Teresina, na primeira década do período novecentista “[...] não dispunha de qualquer equipamento urbano que a definisse como uma cidade moderna. Ausência total e absoluta de calçamento, água tratada e canalizada, transporte público, luz elétrica, esgoto, telefone, etc.” (QUEIROZ, 2011, p. 28). Essa conjuntura começa a se alterar a partir de 1906 com a instalação do abastecimento d’água através de recursos estaduais, em 1907 com a chegada dos serviços telefônicos e em 1914 quando são concluídos os trabalhos para a iluminação elétrica da capital. A instalação destes serviços, segundo Queiroz (2011), marca os sujeitos que viveram e escreveram sobre Teresina na época, a exemplo de um cronista que descrevia as transformações positivas que o tecido urbano passava naquele momento, almejando por novas “melhorias”, como bondes elétricos, calçamentos e criação de novas avenidas, além dos aspectos que deveriam ser eliminados de uma cidade que se modernizava, como os casebres de palha, as enfermidades, a pobreza e os mendigos. Preocupava-se ainda, neste momento, com a construção de diques no rio Parnaíba para a prevenção de enchentes, com a coleta do lixo produzido na cidade e proibição do criatório de animais nas regiões centrais de Teresina, visto que a presença destes não coadunava com os ares de uma cidade moderna. Em fins dos anos 1920, é possível perceber que os aprimoramentos promovidos pela política local tiveram continuidade, tendo em vista registros de época que indicavam o progresso de Teresina através da presença do apito do trem, das buzinas de carros e caminhões nas ruas teresinenses, da canalização da água, da iluminação elétrica, novos edifícios públicos e privados com arquitetura moderna e o embelezamento de praças e ruas da cidade.

etapa em seu desenvolvimento, em vários setores, sobretudo na área da saúde, das obras públicas e da instrução (AGUIAR JUNIOR, 2014, p. 47).

Os interventores federais, nomeados pelo governo varguista, principalmente após o Estado Novo, já no governo de Leônidas Melo, reafirmam e legitimam a ideologia posta da construção de uma nova ordem, de um novo país, livre das amarras e do atraso representados pela República Velha no Piauí. Projetava-se, então, o Estado Novo “[...] como o único sujeito histórico adequado para o momento vivenciado pela sociedade brasileira, e ao mesmo tempo como elemento que corrigiria a linha evolutiva da sua história” (NASCIMENTO, 2015, p. 50).

E, no caso do Piauí, de acordo com Nascimento (2015), a propaganda estadonovista passou a associar a administração de Landri Sales com a fundação mítica do novo Estado brasileiro pela Revolução de 30, responsável pela renovação da administração pública estadual em detrimento dos políticos que governavam antes de 1930, a eles atribuídos a incapacidade de conduzir o estado e potencializar suas riquezas.

O Almanaque de Parnaíba, que tinha no “[...] seu programa [o objetivo] de mostrar o progresso do Piauí e de Parnaíba [...]” (ALFANDEGA da Parnaíba, Almanaque da Parnaíba, 1939, p. 161), não foge ao contexto no qual se encontrava inserido. Ao longo da edição do ano de 1939, assim como em edições anteriores, apresenta diversas informações sobre o Piauí, dentre elas, transformações na paisagem urbana de Parnaíba e também do município vizinho de Amarração, posteriormente Luís Correia, além de destacar ações promovidas pelo governo de Vargas, inserindo-se na propaganda política do regime conforme as diretrizes do Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP).

Nos anos 1930, a modernidade continuou a suscitar transformações em Amarração, considerando a existência de novos aparelhos modernos que passam a compor o cotidiano dos sujeitos que viviam nesta localidade, estes sendo os hidroaviões e o automóvel em função da criação de novas estradas tráfegáveis visando o consumo do espaço da praia pelas elites.

Neste sentido, no ano de 1933 nos cinemas locais parnaibanos estava sendo exibido um filme que retratava a cidade de Parnaíba no que se consideravam seus “[...] aspectos melhores e mais atraentes” (AMARRAÇÃO, Almanaque da Parnaíba, 1934, p. 255). As pessoas acomodavam-se nas cadeiras de madeira dura em um salão com declive e com decoração sombria. Todos bem-vestidos se cumprimentavam. Os rapazes tentavam encontrar namoradas em meio a pouca luminosidade do ambiente. As mulheres exibiam suas joias e os homens suas roupas de domingo. O silêncio antes do filme era quebrado pelas damas que balançavam seus leques enquanto os demais conversavam. Uma moldura preenche o salão. Era sinal que o filme ia começar.⁵⁶

Um expectador desavisado, talvez entusiasmado por se tratar de uma película sobre a sua cidade, estranha um trecho do filme com “[...] coqueirais, a praia alvíssima, clara, de um sol ardente e no mar, o avião da ‘Panair’,⁵⁷ amerissando e decolando [...]” (AMARRAÇÃO, Almanaque da Parnaíba, 1934, p. 255). Tratava-se de uma representação da vila de Amarração que, naquele momento, era um distrito da cidade de Parnaíba e dentre os vários elementos apresentados, a forma como a vila foi retratada, com a ausência de legendas, chamou a atenção dos editores do Almanaque.

56. Rodrigues (1988), em sua memória, aponta que um cronista de época descreveria desta forma ir ao cinema nos anos 1930 e 1940 em Parnaíba.

57. Para mais detalhes sobre a atuação da empresa aérea *Panair* no litoral do Piauí ver o trabalho de Lopes (2010).

O cinema, em Parnaíba, assim como em Teresina,⁵⁸ um dos novos espaços privilegiados de sociabilidades que surge⁵⁹ nesta primeira metade do século XX no Ocidente, conforme Rezende (1997), torna-se um, dentre vários elementos de sedução dos sujeitos através dos processos de modernização que incidem na cidade.

Deste modo a “[...] força da propaganda e do consumo, as novidades produzidas pelas indústrias, mexeram profundamente com o cotidiano dos sujeitos” (REZENDE, 1997, p. 57). No caso do litoral piauiense, é possível indicar estas modificações no dia a dia não apenas em Parnaíba, mas também na vila, vizinha de Amarração. Na memória de Carlos Araken Rodrigues, referente aos anos 1930 e 1940, ao tratar sobre suas lembranças do cinema em Parnaíba, ele diz:

58. No caso da capital do Piauí, de acordo com Queiroz (2011), o cinema nas décadas iniciais do século XX, embora consumido por uma pequena parte das camadas abastadas, foi ao mesmo tempo sinônimo do progresso, que agora se materializava a partir de novas invenções tecnológicas, como também um arauto da destruição da família. Deste modo, o cinema “[...] não foi absorvido de forma passiva e pacífica. Cada novidade trazia em si um susto, um movimento de admiração e também um frêmito de medo. Com o cinematógrafo, esperava-se o propalado apocalipse da moral e da família [...] assombro dessa sociedade quase rural ameaçada pela modernidade” (QUEIROZ, 2011, p. 35).

59. Segundo Sevcenko (2006), a primeira exibição de uma película na Europa ocorreu em Lyon na França em 1895. Tratava-se do filme *A chegada do trem na estação* de Louis Lumière. Sua projeção, embora desinteressante quando anunciada para os participantes do Congresso das Sociedades Fotográficas Francesas, provocou um impacto nas pessoas que assistiram. Os comentários referentes a experiência daqueles que estavam presentes na primeira sessão se espalharam e logo a sala que exibia o filme de Lumière encontrava-se lotada. Diversas pessoas foram assistir esta nova invenção moderna. Ainda conforme Sevcenko (2006), no ano seguinte, em 1896, a nova técnica cinematográfica chegava ao Brasil, na capital do país, Rio de Janeiro, sendo “[...] anunciada com entusiasmo pela imprensa, nos dias que antecederam a exibição, como sendo uma ‘maravilha da ciência moderna’” (SEVCENKO, 2006, p. 519), tendo provocado um encantamento similar ao ocorrido na França.

20, 30 Hs, de um domingo qualquer. Uma pequena multidão vai entrando pela porta principal do cinema. Senhoras em seus melhores trajes e jóias. Homens em sua fátiosa domingueira. Todos vão se acomodando e tomando os seus lugares na sala. Os camarotes do lado esquerdo, com placas de nomes tradicionais na cidade: os Campos Veras, os Mendonça Clark, os Neves da Silva, os Moraes Correia e muitos outros. Todos se cumprimentam e fazem acenos amigáveis. Um perfume bom paira no ar. Nos camarotes do lado direito a rapaziada da terra, comportada, de acordo com o ambiente, tenta localizar nos salões, namoradas retardatárias. Uma ou outra “mulher da vida”, se aventurava furtivamente a sentar no lado direito, junto aos homens. Na meia luz que precede a exibição da película, o silêncio é quebrado pelo barulho dos leques das damas, o farfalhar das sedas dos vestidos e o murmúrio civilizado do pessoal de boa linhagem. Um frisson toma conta da sala, o filme vai começar (RODRIGUES, 1988, p. 34).

Assim, Rodrigues (1988) rememorava a emoção de ir ao cinema nesta época. Não apenas isto, mas também a relevância que o cinema teve neste momento enquanto um dos novos espaços de sociabilidades que marcavam o cotidiano dos sujeitos que viviam no litoral piauiense, dentre eles, famílias que frequentavam o espaço de Amarração, especialmente suas praias, como os Campos Veras, Mendonça Clark e Moraes Correia.

Desta forma, de maneira similar a Recife, o cinema em Parnaíba também “[...] tornara-se outra diversão emocionante que mexe com o público com a magia das suas imagens” (REZENDE, 1997, p. 77) e, além disso, servindo enquanto propaganda política⁶⁰ para o governo que se interessava em

60. Em Recife, conforme Rezende (1997), os políticos também se utilizavam do cinema para fazer propaganda política. É o caso de Sérgio Loreto, governador de Pernambuco entre 1922 e 1926, que promoveu alguns documentários com foco na urbanização da cidade, tendo repercutido na imprensa local.

apresentar uma Parnaíba moderna para as elites que frequentavam este novo espaço.

Neste sentido, o trecho que retrata Amarração traz um duplo significado: tanto chama a atenção dos expectadores que viviam na época e que aproveitaram o documentário para denunciar novamente no Almanaque a necessidade de um porto na vila vizinha para o desenvolvimento do estado e Parnaíba, como nos chama atenção por apontar a presença do hidroavião em Amarração enquanto alçava voo “[...] pela azul planura depois de trazer e levar no seu bôjo, o progresso da humanidade civilisada” (AMARRAÇÃO, Almanaque da Parnaíba, 1934, p. 255).

O hidroavião, neste contexto, torna-se outro aparato moderno que marcava o cotidiano dos sujeitos que viviam no litoral piauiense e era percebido por alguns sujeitos, a exemplo da fonte citada, enquanto responsável por trazer o progresso da civilização. Deste modo, o hidroavião, assim como os vapores e a ferrovia, assume significados similares, denotam esta experiência da modernidade em Amarração alterando seu cotidiano.

A presença do hidroavião, tanto para embarque e desembarque de passageiros, como para a entrega de correspondências e transporte de cargas, pode ter repercutido significativamente no cotidiano de Amarração considerando a quantidade de viagens estabelecidas na primeira metade da década de 1930. No ano de 1933 o Departamento de Aeronáutica Civil registrou

[...] 104 chegadas e 104 partidas de aviões, enquanto no ano passado esse numero subia para 184 chegadas e 184 partidas, ou seja um acrescimo de quasi cem por cento na intensidade do trafego pelo porto de Luiz Correia. [...] Tambem no movimento aéro-postal o acrescimo é sensivel. Em 1933 foram embarcados em

Luiz Correia 674 kilos de correspondencia e desembarcados 511 kilos, enquanto no ano seguinte desembarcavam 562 kilos e embarcavam 464 kilos. Conforme se verifica pela inspeção desses algarismos, os de 1934 são inferiores aos do anno anterior. Essa diferença, comtudo, não significa, como pode parecer á primeira vista, redução no movimento de correspondência aérea entre o porto de Luiz Correia e os demais portos do Brasil, mas simplesmente o resultado da adopção pelos Correios de sacos leves em substituição aos anachronicos sacos de aniagem de uso marítimo, cujo peso representava sempre uma grande percentagem do peso bruto da correspondencia transportada. Relativamente ao movimento de carga aérea pelo porto de Luis Correia, verifica-se que foram descarregados, em 1933, 537 kilos e embarcados 166 kilos, enquanto no ano seguinte essas cifras subiram respectivamente para 645 e 136 kilos. Eis, no que diz respeito ao nosso Estado, a contribuição trazida pela Panair para o desenvolvimento dos intercambios afetivos e material entre o Piauí e os demais Estados da Federação. Os algarismos que acabamos de publicar bastam para que possamos fazer uma idéa aproximada do valor dessa contribuição, tanto mais quanto o trafego aéreo pelo porto de Luiz Correia continua a crescer auspiciosamente, demonstrando que o nosso Estado compreendeu muito bem o valor da navegação aérea para o desenvolvimento dos nossos recursos economicos e para a propulsão do nosso progresso, e que a nossa população se utiliza cada vez mais frequentemente desse meio de transporte descoberto pelo genio imortal de Santos Dumont. Fator indispensevel e cada vez mais valioso do progresso moderno a aviação comercial constitue hoje uma força economica de primeira grandeza na dinamização das riquezas estaticas do paiz [...]. (A CONTRIBUIÇÃO da *Panair* para o progresso do Piauí, Almanaque da Parnaíba, 1936, p. 47-51).

A partir do registro, pode-se indicar uma média de 8 aterrissagens e decolagens por mês em Amarração no ano de 1933 e no ano de 1935 uma média de 15 aterrissagens e decolagens mensais realizadas pela *Panair* no porto de Luís Correia. Con-

siderando que se tratava de um meio de transporte elitizado e que em Amarração, nas décadas anteriores, era comum a aglomeração de pessoas para recepção de políticos e indivíduos importantes que vinham através dos vapores ou do trem com festas ou banquetes, conforme discutido em capítulos anteriores, bem como na memória de Carlos Araken Rodrigues sobre as viagens de trem para as férias em Amarração.

Não seria de se estranhar, apesar da ausência de fontes, que a mesma coisa se sucedesse nos embarques/desembarques dos hidroaviões em Amarração, com diversas pessoas indo receber as pessoas que ali chegavam ou simplesmente indo observar esses novos meios de transportes que agora faziam parte de seu cotidiano.

É preciso evidenciar também o apontado pelo Almanaque, não apenas no que diz respeito a relação do hidroavião com o progresso, mas também as possibilidades de melhoramento e facilitação da comunicação com outras regiões do país à medida que a empresa detinha uma “[...] linha interrompida ao longo de todo o litoral brasileiro [...] e ao estabelecer “[...] em Luiz Correia (antiga Amarração) um de seus pontos de escala, contribuindo com esse ato para a aproximação do Piauí às grandes capitais do Norte e do Sul do país” (A CONTRIBUIÇÃO da *Panair* para o progresso do Piauí, Almanaque da Parnaíba, 1936, p. 47).

Se “[...] estar perto de um porto era estar perto do mundo” (HOBBSAWM, 1981, p. 6), no final do século XVIII e no decorrer do século XIX, a partir do século XX com o surgimento do avião, este amplifica o fenômeno da globalização e sua influência nas cidades⁶¹, que já havia se transformado em

61. A globalização, assim como seus efeitos nas cidades, não é um fenômeno recente, remontando, especialmente, aos séculos XVIII e XIX, os quais possibilitaram sua expansão a partir da influência do que Hobsbawm (1981) chama de dupla Revolução, a Francesa e Industrial. Embora ambas

séculos anteriores com a navegação marítima, o descobrimento da máquina a vapor e a criação da locomotiva.

Outro equipamento moderno que passa a integrar o cotidiano de Luís Correia em fins da década de 1930 é o carro. Se a década de 1920 assinala uma preocupação do governo federal com a criação da rede rodoviária estimulada pelas montadoras de automóveis *Ford* e *General Motors* (REGO, 2010) em detrimento da malha ferroviária que assumia “[...] a posição secundária nos programas de transporte do governo federal, ficando muitos projetos ferroviários esquecidos ou abandonados durante anos” (VIEIRA, 2010, p. 48), isto não seria diferente no território piauiense e durante “[...] os anos de 1923 e 1930, em plena era do automobilismo no Brasil, o governo estadual do Piauí iniciou a implementação de projetos de construção de estradas carroçáveis” (VIEIRA, 2010, p. 56).

Em Teresina, capital do estado, se até o início dos anos 1920 não havia muitos automóveis na cidade, segundo Queiroz (2011), no final da década a situação já havia se transformado com a presença de dezenas de carros percebidos através dos corsos de carnaval, além de diversos sujeitos que já

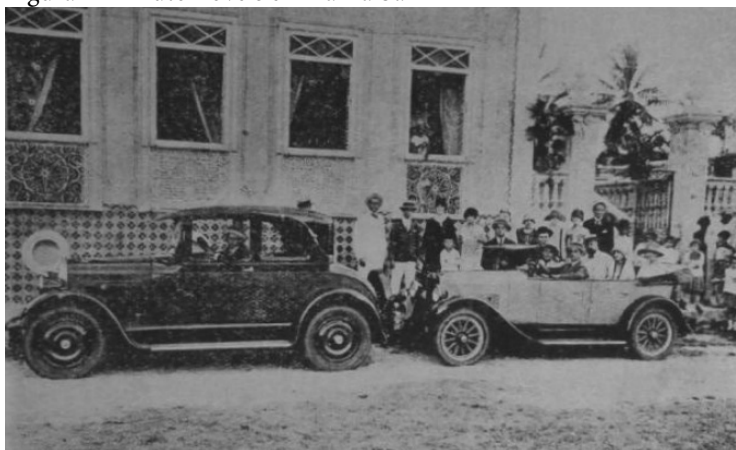
ocorram em uma pequena porção da Europa, França e Inglaterra respectivamente, para o autor, seus efeitos se espalharam ao redor do globo, com intensidade variadas dependendo de cada localidade e suas conjunturas específicas. Deste modo, se “[...] inicialmente tomou a forma de uma expansão europeia e de conquista do resto do mundo. De fato, sua mais notável consequência para a história mundial foi estabelecer um domínio do globo por uns poucos regimes ocidentais (e especialmente pelo regime britânico) que não tem paralelo na história. Ante os negociantes, as máquinas a vapor, os navios e os canhões do Ocidente – e ante suas ideias –, as velhas civilizações e impérios do mundo capitularam e ruíram. [...]” (HOBBSBAWM, 1981, p. 3-4). Isto posto, os processos de modernização que incidiram nos distintos espaços, por vezes, vinham acompanhados por interesses escusos, seja de países ou mesmo do Capitalismo Internacional, construindo paulatinamente a ideia de um mundo globalizado enquanto algo positivo para os sujeitos, negando os efeitos perversos que esta globalização produz na vida da maior parte das pessoas (SANTOS, 2003).

detinham um ou dois automóveis. Além disso, é publicado, em 1925, “[...] o primeiro Regulamento para o Serviço de Inspeção de Veículos do Estado” (QUEIROZ, 2011, p. 34), o que demonstrava uma presença cada vez mais significativa destes e a necessidade de sua regulamentação no estado.

Parnaíba, no norte do estado, não se encontrava aquém desta conjuntura e no final da década também tinha os seus primeiros automóveis circulando pela cidade e encantando os sujeitos que ali viviam. É possível encontrar o registro destes automóveis nas páginas do Almanaque da Parnaíba de 1928, indicando que a sua presença se torna comum nas ruas da cidade na década seguinte, o que provavelmente justificou o interesse na construção de uma estrada que não apenas conectasse Parnaíba até Luís Correia, mas que fosse até a praia de Atalaia.

Isto é, tratava-se de um interesse tanto econômico, considerando a importância que até então as elites comerciais parnaibanas destinavam ao porto, e também de lazer, tendo em vista que estas elites costumavam consumir (LEFVBRE, 2001) o espaço da praia de Atalaia com essa finalidade. Deste modo, a figura 11 apresenta o registro de um desses veículos em Parnaíba no ano de 1928.

Figura 11 – Automóveis em Parnaíba



Fonte: Almanaque da Parnaíba, 1928.

Durante os anos de 1930 e 1940, conforme Vieira (2010), amplia-se a construção de estradas de rodagem e carroçáveis no território piauiense. Ocorre também o aprimoramento dos segmentos que já existiam até então e que denotavam problemas para o tráfego de veículos. Neste momento, os esforços para melhorias e construção de novas estradas, bem como sua propaganda, não eram realizados apenas pelo governo, mas também por indivíduos representantes das elites locais intelectuais e comerciais das cidades de maior importância do estado, a exemplo de Teresina e Parnaíba. Estes, através da mídia impressa, publicavam e difundiam as ações do governo e as vantagens no que se concerne à construção de estradas de rodagem e carroçáveis, como o Almanaque da Parnaíba.

Ao se considerar, então, Amarração, posteriormente Luís Correia, tem-se o registro da construção de duas estradas carroçáveis na década de 1930 nos Almanques da Parnaíba. No ano de 1933, há uma foto com um segmento “[...] da estrada que nos leva ao Coqueiro, atravez do municipio de Amar-

ração. Coqueiro, além, na lombada do litoral, onde as vagas beijando a areia deixam a renda alva das espumas, é uma das mais aprazíveis praias do solo piauiense” (NOSSAS carroçaveis, Almanaque da Parnaíba, 1933, p. 69).

Através da nota, é possível inferir que a construção desta estrada carroçável se deu em função do consumo do espaço de outras praias, no caso a praia de Coqueiro, com o objetivo de lazer. Embora tenhamos apontado que a ampliação da extensão e quantidade de estradas carroçáveis tenha sido considerável nos anos 1930, principalmente se comparado a década anterior, e que, em sua maioria, o principal elemento era a importância econômica da região, é interessante destacar como a praia, enquanto um espaço de lazer e sociabilidades, também fomentou a preocupação do poder público e das elites locais do litoral piauiense no tocante a construir novas estradas que dessem acesso a estas praias. A figura 12 apresenta o registro desta estrada que dava acesso à praia de Coqueiro.

Figura 12 – Estrada carroçável que dava acesso à praia de Coqueiro



Fonte: Almanaque da Parnaíba, 1933.

Retomando a inauguração da estrada que ligava Parnaíba e Luís Correia no dia 14 de agosto de 1938 pelo então prefeito da cidade de Parnaíba Dr. Mirocles Veras, noticiada no Almanaque da Parnaíba de 1939, tem-se o registro dos primeiros automóveis a trafegarem por Luís Correia até a praia de Atalaia. A nota em questão traz o seguinte:

Foi inaugurada no dia 14 de Agosto ultimo, a estrada para automóveis entre os municípios de Parnaíba e Luiz Correia, a qual se estende desta cidade até Atalaia, uma das nossas praias de banhos mais concorridas. Este importante melhoramento promovido pelo Sr. Prefeito Dr. Mirocles Veras e o competente engenheiro da Prefeitura, Dr. João de Carvalho Aragão, ligando Parnaíba àquela vila litoranea, é de grande alcance, de vez que os trens da Central do Piauí, fazem somente uma viagem por dia, indo pela manhã voltando a tarde. Com esta nova estrada, os banhistas poderão ir a praia pela manhã e voltar para o almoço. São apenas 15 quilômetros. João Vieira Pinto, o grande batalhador pro-porto de Amarração, hoje Luiz Correia, foi o empreiteiro da moderna carroçável, sem duvida, a melhor do municipio. A gravura que ilustra esta noticia é um aspecto dos primeiros carros que pisaram ás areias da praia. – Vemos na frente, Dr. Antonio Castelo Branco Clark, socio de James Frederick Clark & Cia. Ltda. junto a seu V. 8. tendo á direita o diretor deste anuario, seguindo-se o Sr. W. Bolivar Kup, gerente de Booth & Co. (London) Ltd. o jovem João Correia, filho do Sr. José de Moraes Correia, da firma Moraes & Cia. Dr. Franklin Borges Veras, brilhante medico Oto-Rino-Laringologista e Oftamologista, Bem-Hur Veras, da firma Franklin Veras & Cia., Odilio Diniz Neves, Inspetor de Serviços Externos e Fiscalisação do Municipio e o industrial e conhecido salineiro, Cel. Raimundo Rodrigues, da firma Delbão Rodrigueus & Cia (NOSSAS carroçaveis, Almanaque da Parnaíba, 1939, p. 147).

Alguns elementos na fonte em questão nos chamam a atenção. Novamente, o motivo para a construção da estrada

carroçável trata-se de facilitar o acesso aos banhos de mar na praia de Atalaia que, naquele contexto, tinha seu espaço consumido, especialmente, pelas elites de Parnaíba. Embora, muito provavelmente, existisse a importância econômica por trás desta estrada, tendo em vista o ancoradouro que funcionava como porto de Luís Correia nesta época, o destaque dado pelo Almanaque é o acesso dos banhistas à praia.

Outro ponto que se deve indicar são os responsáveis pela construção desta. De maneira similar à estrada carroçável que dava acesso ao Coqueiro, esta obra também é realizada pela prefeitura de Parnaíba, o que corrobora com a possibilidade destas estradas se tratarem de demandas das populações locais, especialmente das elites que tinham o interesse de desfrutar dos banhos de mar. Ainda que suas construções se insiram num contexto político nacional de ampliação das estradas, tendo em vista sua relevância econômica, no caso do litoral piauiense, particularmente de Luís Correia, havia também interesses voltados para o lazer das camadas mais abastadas desta região.

É interessante notar também a redução das distâncias e a velocidade com que se poderia desfrutar dos banhos salgados a partir dessa nova estrada. Ainda que a ferrovia já tivesse reduzido as distâncias entre Amarração e Parnaíba e facilitado o acesso à praia, antes só acessível pelas elites de Parnaíba e outras regiões do estado do Piauí através de embarcações a vela ou vapor, a partir da construção desta nova carroçável os sujeitos que quisessem desfrutar da praia de Atalaia não mais precisariam aguardar a locomotiva que fazia apenas uma viagem por dia e agora poderiam ir pela manhã e retornar para o almoço. Outro aspecto que merece destaque também se refere aos indivíduos citados pelo Almanaque e que se encontravam presentes na fotografia tirada para ilustrar a estrada e a sua trafegabilidade por carros até

a praia de Atalaia. A figura 13 apresenta a presença destes carros na referida praia.

Figura 13 – Carros na praia de Atalaia



Fonte: Almanaque da Parnaíba, 1939.

Quem são, afinal de contas, estas pessoas? Observemos alguns sobrenomes presentes no registro feito pelo Almanaque: Castelo Branco Clark, Moraes Correia, Veras. Além de se tratar de médicos, advogados, empresários e do dono do Almanaque, Benedicto dos Santos Lima, tem-se presente membros de uma elite local e que usufruía do espaço da praia para o lazer. No ano de 1925, 10 anos antes, o jornal “A Imprensa” traz uma nota comentando sobre a presença de diversos banhistas na praia de Atalaia, dentre eles indivíduos pertencentes a elite parnaibana, como o Dr. Mirocles Veras.

No caso dos Moraes Correia, refere-se a uma família que detinha bastante prestígio político no final do século XIX e nas décadas iniciais do século XX em Parnaíba e em Amarração, sendo que vários membros desta família se tornaram políticos importantes da região, como o próprio Luís de Moraes Correia, político e advogado, homenageado com a mudança do nome de Amarração para Luís Correia após sua morte. É o caso também da família Clark que, segundo Rego (2010) pos-

suía importante casa comercial estrangeira em Parnaíba no início do período novecentista: a Casa Inglesa.

Isto é, não eram quaisquer sujeitos que estavam posando para esta foto, muito pelo contrário. Eram membros de famílias importantes da localidade e, não apenas isso, mas grupos familiares que já detinham o hábito anteriormente de frequentar e desfrutar das praias do litoral, especialmente, de Atalaia para o seu lazer. Não é à toa que o registro da nova estrada carroçável, juntamente com dois carros, é realizado com a presença destes indivíduos. A construção desta atendia diretamente os seus interesses, tanto econômicos, quanto, principalmente, aqueles referentes ao seu lazer.

Deve-se ressaltar que refletir sobre a modernidade, sobre os aparatos que marcam esta experiência, implica indicar não apenas os encantamentos, deslumbramentos ou seduições que estes elementos modernos provocam nos sujeitos, mas também os problemas decorrentes. Embora o Almanaque não faça menção a estes, destacando apenas os aspectos considerados positivos, a exemplo do progresso que o hidroavião traria para a região, bem como as novas carroçáveis e também o acesso mais rápido e fácil às praias, especialmente a de Atalaia, podemos apontar alguns desencantamentos que estes maquinários modernos traziam e que, possivelmente, também podem ter provocado em Amarração.

Tendo em vista os inconvenientes que a presença dos vapores, assim como dos trens, conforme assinalado por Vieira (2010), trouxe para a região, não seria impossível inferir que o hidroavião e, especialmente, o automóvel, tiveram impactos semelhantes no cotidiano de Amarração.

No caso do hidroavião citamos o registro de 13 de setembro de 1930 da revista carioca “O Cruzeiro” que cita um acidente aéreo com o hidroavião K-335 no porto de Amarração no litoral piauiense (O DESASTRE do avião Schereck K335,

da flotilha de aviação militar no Piauí, O Cruzeiro, 1930, p. 10), ainda que sem vítimas fatais e com apenas a tripulação sendo atendida na Santa Casa de Misericórdia de Parnaíba. Longe de ser somente uma eventualidade ou fatalidade na região este evento denota os novos perigos que a presença regular deste aparato agora passava a provocar na localidade, isto é, a possibilidade de acidentes aéreos, evidenciando as contradições da modernidade neste espaço.

Quanto aos automóveis, não encontramos registros de acidentes em Amarração nesta época, contudo, ao considerarmos Teresina no final dos anos 1920, “[...] eles não eram apenas um progresso a mais, mas uma preocupação adicional para os habitantes, sobretudo os velhos, que estavam sempre à beira de um atropelamento, pelo excesso de velocidade e falta de atenção dos *chauffers*” (QUEIROZ, 2011, p. 33).

De maneira similar em Recife no mesmo período ao tempo que “[...] o automóvel se incorpora, irreversivelmente, à paisagem da cidade com seu fonfonar, com sua capacidade incrível de provocar sedução e desejos [...]” (REZENDE, 1997, p. 61) também foi responsável por adversidades, a exemplo de notícias de batidas entre veículos, além de discriminações sociais, tendo em vista que apenas os mais abastados poderiam usufruir destes e aos demais “[...] restam os sonhos de um dia poder sair dando suas fonfonadas, contemplando o movimento das ruas de outro lugar [...]” (REZENDE, 1997, p. 62).

Desta forma, indicamos a possibilidade de ocorrências similares em Luís Correia à medida que os carros vão se inserindo na paisagem da cidade, tanto no sentido de deslumbramento com o novo maquinário moderno, bem como dos contratempos causados por este aos moradores⁶² da cidade.

62. No final do século XIX, no ano de 1887, a população de Amarração era de 3.000 habitantes no município e 1.000 na vila. Já no recenseamento de 1950, Luís Correia possuía 20.176 habitantes, sendo que 93% moravam na zona rural e 1.450 moravam na zona urbana (IBGE, 1959).

Embora se tratasse de um número pequeno de pessoas, ao se considerar outras cidades, ao passo que as máquinas modernas se faziam presentes na paisagem urbana, irremediavelmente, o cotidiano destas pessoas transformava-se.

Através da presença do hidroavião e dos carros, compartilhavam de uma experiência similar à de outras cidades também afetadas por esses aparatos: a modernidade. Partilhavam de seus desejos e anseios, dos benefícios e transformações que estes traziam, assim como dos receios e medos, dos problemas e perigos que agora também poderiam enfrentar. O mundo transformava-se cada vez mais rápido e a pequena cidade de Luís Correia, no litoral do Piauí, não lhe estava alheia, muito pelo contrário, no final do século XIX e na primeira metade do século XX, teve seu cotidiano e paisagem continuamente marcado por estas modificações.

Deste modo, como argumenta Rezende (1997, p. 62) “[...] a sociedade moderna vai tornando-se um vasto império de seduções, avassalador, na medida em que a ciência e a técnica aliam-se às ambições quase incontrolláveis do capital” e assim “[...] a sociedade de consumo pede passagem ao sonho e ao desejo na grande moradia dos homens” (REZENDE, 1997, p. 62). Se, no final do século XIX e nas décadas iniciais do século XX, a vila de Amarração tornou-se um espaço de sonhos e desejos, da possibilidade do “progresso” e desenvolvimento da província/estado do Piauí através do escoamento de produtos via porto marítimo na Barra da Amarração, esta percepção tem continuidade no decorrer dos anos 1930 até o fim desta mesma década.

Enquanto o discurso vinculado a esse desejo por parte das elites piauienses teria fomentado uma incipiente modernização da localidade, com a presença de vapores, bem como da ferrovia a partir de 1922, nos anos 1930 a presença de outros maquinários modernos, como o hidroavião e o carro, também

se relaciona à importância, tanto econômica como para a finalidade de lazer, que Amarração/Luís Correia detinha para as elites piauienses, especialmente parnaibanas neste momento.

Diante disso, a presença do hidroavião em Amarração/Luís Correia, mais do que simplesmente um dos novos aparatos modernos, tornava-se a promessa da chegada do “progresso” para o litoral piauiense que as elites locais tanto almejavam. Consequentemente, a existência de um ponto de embarque e desembarque no “porto” de Amarração pela empresa *Panair*, serviria de estímulo para os potenciais econômicos da região, estabelecendo a necessidade de concretização do porto marítimo de Amarração/Luís Correia.

Isto posto, a presença do automóvel segue uma perspectiva parecida. Em um contexto de desenvolvimento das estradas de rodagem e carroçáveis a nível de Brasil e Piauí, há a construção de duas destas últimas, sendo uma em 1933 para o acesso à praia de Coqueiro e outra em 1938, conectando Parnaíba a Luís Correia e indo até a praia de Atalaia. Ainda que a estrada tivesse uma importância econômica, considerando o desejo de construção do porto marítimo em Luís Correia, o destaque dado foca na questão do lazer. Deste modo, a presença dos primeiros automóveis a chegarem na beira do mar na praia de Atalaia estão vinculados às necessidades das elites de Parnaíba de consumirem o espaço praial para o seu lazer e produção de suas sociabilidades.

É imperativo indicar que a existência destes novos maquinários modernos em Amarração/Luís Correia, no decorrer dos anos 1930, provocou transformações no litoral piauiense. Seja através da euforia ou deslumbramento com as novas possibilidades que se descortinavam, tanto a nível econômico como de lazer, denotando a experiência da modernidade nestes sujeitos, bem como nos possíveis medos e incertezas que estas novas maquinarias podem ter provocado aos indivíduos

que viviam em Amarração/Luís Correia e tinham agora em seu cotidiano a presença do hidroavião e dos automóveis.

Assim, a experiência da modernidade, em seu efeito aglutinador e globalizante, produtora de anseios e desejos, bem como de medos e incertezas, responsável por provocar uma “[...] mudança vertiginosa dos cenários e dos comportamentos, sobretudo no âmbito das grandes cidades [...]” (SEVCENKO, 2006, p. 514) também teve impactos no cotidiano de pequenas cidades. No litoral do Piauí, Amarração, posteriormente Luís Correia, os sujeitos que ali habitaram estiveram a par desses novos maquinários, vivenciando o “[...] turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambigüidade e angústia [...]” (BERMAN, 1986, p. 14) provocados por esta modernização dos espaços e por esta modernidade.

CONCLUSÃO

Caminhar hoje, pelas ruas de Luís Correia, aproximadamente um século depois das histórias narradas aqui, é um convite para perceber como a experiência da modernidade marcou este espaço naquele fim de século XIX e início do século XX. Logo na entrada da cidade, após o balão, é possível observar a Estação Ferroviária Central do Piauí de Luís Correia, construída em 1922 e atualmente não mais um espaço de transporte de cargas ou passageiros, mas meramente um depósito utilizado pela prefeitura municipal, um resquício da inserção desse moderno no cotidiano das pessoas que ali viviam.

Mais a frente é possível encontrar a praça na qual a Igreja da cidade permanece, resistindo as intempéries do tempo e mantendo sua importância e significância para a população local, seja através das missas ou das festas religiosas, a exemplo da festa da Virgem Imaculada Nossa Senhora da Conceição que ainda hoje acontece, entre o final de novembro e o início de dezembro. Na frente da Igreja, por sua vez, é possível encontrar a Colônia de Pescadores Z1 de Luís Correia, prática que demarca o início da conquista daquela localidade e que se mantém até a contemporaneidade.

Se há cem anos podia-se ver o rio Igarçu logo após a Igreja junto ao pequeno ancoradouro de Amarração confor-

me as descrições produzidas na época, hoje, o rio, assim como os trapiches, esconde-se por trás de algumas residências construídas nas proximidades da Igreja, do rio e do ancoradouro. No entanto, da mesma maneira que a Estação Ferroviária e a Igreja, o ancoradouro se mantém, assim como a brisa marítima que ganha força à medida que nos aproximamos do final do trapiche, do rio, consequentemente do mar.

Ao chegar na ponta do trapiche e olhar para o horizonte, da mesma maneira que Humberto de Campos fez em sua infância, tentando resistir às rajadas de vento cada vez mais fortes, é possível notar imediatamente que a paisagem já não é a mesma do começo do século XX. Já não é possível ver a desembocadura do rio Igaraçu e seu encontro com o Oceano Atlântico, em seu lugar o que existe agora é um molhe, construído no decorrer da segunda metade do século XX em uma esperança renovada de se construir o tão desejado porto de Amarração, agora chamado de porto de Luís Correia.

Já não adentram mais à Barra de Amarração os vapores que antes transportavam passageiros e carga, já não se vê mais as embarcações de tamanho mediano que precisavam ancorar fora da Barra e serem trazidas por um rebocador por conta do perigo do encalhe em função da baixa profundidade da região, o que ainda se vê são as pequenas embarcações dos pescadores que ali vivem e ainda se utilizam do rio e do oceano como seu meio de subsistência.

Saindo do ancoradouro já não é mais possível caminhar na beira do Igaraçu até o encontro com o oceano Atlântico, o molhe e as pedras utilizadas para construí-lo agora impedem a passagem a pé. Saímos, então, da beira do rio, atravessamos novamente a praça, a Igreja, a Colônia de Pescadores, a Estação Ferroviária e pegamos a BR 343 que agora é a principal via de acesso a cidade, cortando o centro desta e permitindo a chegada até suas praias, principalmente a praia de Atalaia, tão

procurada dos anos de 1880 até 1930 e que ainda hoje permanece como um dos maiores espaços de sociabilidade e encontro para os tão desejados banhos de mar e de sol.

Chegando à Atalaia, uma avenida asfaltada garante o acesso à boa parte de sua extensão e permite chegar até o molhe, o que antes marcava o abraço do rio com o mar agora marca um enlace para sempre interrompido pelas pedras utilizadas para a construção do molhe e, futuramente, do porto. Um espaço que continua a produzir desejos, ideias de desenvolvimento e melhoramento da economia, tanto local, como do próprio estado.

Aqui o nosso deslumbre pelos aparatos modernos que assinalaram Amarração no começo do século XIX e início do século XX chega ao fim. O molhe construído para a instalação do porto de Luís Correia já não traz mais um encantamento para as possibilidades e desejos futuros, mas sim o medo, não apenas das transformações que viriam a ocorrer, mas da insegurança de estar em um espaço há muito esquecido, estando sempre na perspectiva de ser retomado.

O andar pela cidade tentando perceber essas transformações ao longo do tempo e do espaço, sendo seduzidos pelos resquícios de uma época diferente, pelos aparatos modernos que tanto marcaram aquela localidade, termina nos lembrando uma outra faceta desta, os perigos que se ocultam por trás dos desejos e projetos de desenvolvimento, que marcam a tão dicotômica modernidade.

Assim, a modernidade refere-se ao conjunto de experiências compartilhada no tempo e espaço por um indivíduo e pelos outros. Deste modo, implica em vivenciar espaços marcados por transformações, conflitos, que alteram não apenas as paisagens, mas o modo de vida e os referenciais identitários dos sujeitos que ali encontram-se presentes.

Esta experiência em Amarração, no final do século XIX e

início do século XX, foi percebida a partir dos registros feitos, principalmente, nos periódicos de Teresina e de Parnaíba, a exemplo de “A Imprensa”, “A Época”, “Nortista” e “Semana”, nas edições do “Almanaque da Parnaíba” entre os anos de 1926 e 1939, além dos documentos oficiais do poder executivo e legislativo, como os códigos de postura de Amarração e as mensagens do governador do estado para a Assembleia Legislativa do Piauí, que tratavam da inserção desse moderno no cotidiano da vila, bem como das transformações nas práticas sociais naquele espaço.

Amarração, então, no final do período oitocentista e início do novecentista, mesmo com uma população reduzida se comparada com outras cidades da época, vivenciou estas transformações em seu dia-a-dia, seja através da redução de número de alunos na vila no decorrer do tempo sugeridas a partir da facilidade de se deslocar para Parnaíba com a instalação da malha ferroviária, por meio do crescimento da quantidade de pessoas que procuravam seu espaço para tratar de enfermidades utilizando-se dos banhos de mar, ou ainda as querelas políticas, a exemplo do embate sobre o litígio com a província do Ceará, e o aumento dos registros de criminalidade na vila.

Os conflitos que existiram e surgiram naquele espaço, a exemplo dos que ocorreram em função da presença constante de vapores, o surgimento de novas sociabilidades com as festas realizadas a partir da chegada destes últimos, as transformações na paisagem evidenciadas pelos projetos de salubridade pública pensados para a vila, pela presença das embarcações, do porto, dos equipamentos ferroviários e da edificação do farol de Atalaia, ou seja, do maquinário moderno se inseriram no cotidiano e imaginário das pessoas naquela época.

Deste modo, as modificações que ocorreram nas práticas sociais, a exemplo da resignificação das práticas de banho,

bem como na moda, com a utilização de novos vestuários e trajes de banho, do hábito da escrita na imprensa, em Parnaíba e Teresina, para o relato das situações diárias, denúncias sobre os problemas vivenciados ou mesmo a expressão de sensibilidades externalizadas através de poemas, além da percepção das elites acerca da atividade pesqueira, associada ao trabalho braçal, assim, desvalorizada por estas, compuseram um ser moderno naquele momento em Amarração, delineando as diferentes maneiras através das quais a experiência da modernidade influenciou esta vila no período referente aos anos de 1880 a 1940.

Cabe ressaltar ainda que as possibilidades de pesquisa sobre Amarração não se esgotaram e que este livro abre caminho para outros estudos, principalmente utilizando-se de novos documentos que não foram possíveis de serem encontrados para a pesquisa atual, como o periódico “Correio de Amarração” publicado em 1915 que pode trazer novos elementos para se pensar o cotidiano e as práticas sociais naquele momento, como as relações afetivas, as práticas mortuárias e os rituais de luto, os sentimentos de pertencimento e de identidade construídos em torno daquele lugar, bem como a influência da experiência da modernidade na referida vila.

Além disso, os registros de terras de Amarração do final do século XIX, particularmente de 1898, que fazem parte do acervo do Arquivo Público do Estado do Piauí (Casa Anísio Brito), também pode sugerir outros caminhos de pesquisa, na medida em que estes documentos trazem diversas informações sobre as posses de terra da localidade em questão, como: o nome do proprietário, o nome da posse, o valor desta, sua área e limites, maneira e data de aquisição, além da existência ou não de gêneros produzidos nas propriedades.

Outro aspecto que merece atenção repousa na observação de que nos diferentes momentos de debates e posteriores

ações para a concretização do porto de Amarração, atual porto de Luís Correia, não se tem a indicação dos possíveis impactos no meio ambiente decorrentes de sua implementação, enfatizando geralmente o fator econômico.

Se na época do projeto de porto pensado para o Piauí não havia esta preocupação ambiental, salientando-se apenas os benefícios econômicos da obra, o mesmo já não se pode dizer na contemporaneidade, a qual todo e qualquer empreendimento que potencialmente implica em alterações no meio ambiente deve passar por um estudo de impactos ambientais previsto na legislação brasileira, a exemplo da Resolução nº 001 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) de 23 de janeiro de 1986 (BRASIL, 1986b), que trata sobre o licenciamento de atividades que modifiquem o meio ambiente, assinalando dentre elas a construção de portos.

Vale lembrar que entre os principais impactos decorrentes da implantação de um porto pode-se citar: interferência na fauna, flora, água (óleos, cargas tóxicas, água de lastro), solo, ar (poluição e poeira), bem como para o ser humano; transformação na Paisagem Natural pelo nivelamento de superfícies e degradação de ecossistemas frágeis; sobrecarga no sistema de abastecimento de água, energia e disposição de resíduos; risco de doenças Infectocontagiosas; transtornos no trânsito local através do aumento de caminhões e máquinas pesadas trazendo assim risco para pedestres, tanto por ocasião da construção como depois em função das atividades portuárias (BNB, 1999).

Com relação as práticas de banho de mar e de sol em Atalaia percebe-se transformações nas formas de consumir o espaço, principalmente no quesito dos grupos sociais que a frequenta. Se no começo do século XX a praia de Atalaia era frequentada pelas elites, na contemporaneidade outros espaços no litoral piauiense foram e estão sendo organizados e

consumidos por estes grupos, a exemplo dos resorts de Caraubinha e vila Itaqui. Deste modo, a praia de Atalaia, embora continue sendo a praia mais frequentada do litoral do Piauí, não se configura mais como um espaço elitizado, sendo acessível a diferentes camadas sociais, evidenciadas através das excursões com preços módicos que acontecem no período de férias e aos finais de semana.

Desta forma, a pesquisa realizada culminando nesta obra teve a intenção de ampliar a historiografia e os estudos produzidos sobre o litoral do Piauí, esperando-se, então, que possa contribuir para a realização de investigações futuras sobre Amarração, além de possibilitar para a sociedade piauiense uma melhor compreensão sobre si na medida em que, como disse certa vez o poeta Lucídio Freitas¹, “[...] um povo que desconhece a sua história desconhece a si mesmo [...]” (GONÇALVES, 1997, p. 6).

Ao fim, o que fica da experiência da modernidade em Amarração no final do século XIX e início do século XX são os registros, as narrativas criadas a partir destes, e na paisagem as reminiscências percebidas através das ruínas das edificações, das estações de trem, do farol, da celeuma em torno da positividade ou negatividade da construção do porto para o desenvolvimento do Piauí, e, assim, dos aparatos que marcaram essa percepção do ser moderno nesta época.

1. Um dos fundadores da Academia Piauiense de Letras, tendo nascido em Teresina em 1894 e falecido na mesma cidade em 1921. Foi poeta, jornalista, jurista e professor, lecionando a disciplina de História do Brasil no antigo Liceu Piauiense (GONÇALVES, 1997).

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Robério Bôto de; GOMES, José Roberto de Carvalho. **Diagnóstico do município de Luís Correia**. Fortaleza: Serviço Geológico do Brasil (CPRM), 2004.

AGUIAR JUNIOR, José de Arimatéia Freitas. **Festas, hinos e marchas: constituição do patriotismo e o serviço militar no Piauí**. 2014. 212 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2014.

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. **A invenção do Nordeste e outras artes**. 2. ed. São Paulo: Cortez, 2001.

ALENCASTRE, José Martins Pereira de. **Memória cronológica, histórica e corográfica da província do Piauí**. Teresina: COMEPI, 1981.

ALEXANDRE, Juciêdo Ferreira. **Quando o “Anjo do Extermínio” se aproxima de nós: representações sobre o cólera no semanário cratense O Araripe (1855-1864)**. 2010. 245 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2010.

ANDRADE, Andreia Rodrigues de. **Entre o sertão e as margens do Rio Parnaíba**: a transferência da capital e a cidade de Teresina na segunda metade do século XIX. 2016. 212 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Centro de Ciências Humanas e Letras, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2016.

ANDRADE, Manuel Correia de. **A Terra e o Homem no Nordeste**: Contribuição ao estudo da Questão agrária no Nordeste. 6. ed. Recife: UFPE, 1998.

ANDRADE, Alberto José Bona; SANTANA, Antônio de Jesus Oliveira de. Um município em foco: Luís Correia. **Carta CEPRO**, Teresina, v. 3, n. 1, p.26-34, jan./abr.1986.

ARAÚJO, Rita de Cássia Barbosa de. A Cultura da Praia: Urbanização, sociabilidade e lazer no Brasil, 1840-1940. In: **CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE SOCIOLOGÍA**, 29., 2013, Santiago, Chile. **Acta Científica** [...]. Santiago: ALAS, 2013. p. 1-8.

ARIÈS, Philippe. **História da morte no Ocidente**: da Idade Média aos nossos dias. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2012.

ASSIS, Nívia Paula Dias de; CINTRA, Jorge Pimentel. O mapa geográfico da Capitania do Piauí, de Antonio Galluzzi. In: **SIMPÓSIO BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA**, 3., 2016, Belo Horizonte. **Anais** [...]. Belo Horizonte: UFMG, 2016. p. 63-72

BAECHLER, Jean. Grupos e Sociabilidade. In: BOUDON, Raymond (dir.). **Tratado de Sociologia**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1995. p. 65-106.

BAKHTIN, Mikhail Mikhailovich. **A cultura popular na Ida-**

de Média e no Renascimento: o contexto de François Rebe-
lais. São Paulo: HUCITEC; Brasília: UNB, 1987.

BANCO DO NORDESTE. **Manual de Impactos Ambientais:**
orientações básicas sobre aspectos ambientais de atividades
produtivas. Fortaleza: BNB, 1999.

BAPTISTA, Benjamin de Moura. **O Piauíhy.** Rio de Janeiro:
Jornal do Commercio, 1920.

BAPTISTA, Elisabeth Mary de Carvalho Baptista. **Estudo
morfofossedimentar dos recifes de arenito da zona litorânea
do estado do Piauí, Brasil.** 2010. 305 f. Tese (Doutorado em
Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Uni-
versidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2010.

BAPTISTA, Elisabeth Mary de Carvalho; NASCIMENTO,
Tamires Soares do. Acidentes com Embarcações no Litoral
do Piauí: Possibilidade de diálogo entre geografia e história
ambiental. **Fronteiras:** Journal of Social, Technological and
Environmental Science (UniEVANGÉLICA), Anápolis, v. 4,
n. 1, p. 313-327, jan./jul. 2015.

BAPTISTA, João Gabriel. **Geografia Física do Piauí.** 2. ed.
Teresina: COMEPI, 1981.

BAPTISTA, João Gabriel. **Mapas Geohistóricos.** Teresina:
Projeto Petrônio Portella, 1986.

BAPTISTA, Marcus Pierre de Carvalho. Da “Selva” ao San-
gue à Vida: O Discurso Historiográfico Indígena no Piauí. *In:*
SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 29., 2017, Brasília.
Anais [...]. Brasília: ANPUH, 2017. p. 1-17.

BAPTISTA, Marcus Pierre de Carvalho. **Uma província en-
ferma:** medo e cólera no Piauí na segunda metade do século

XIX. Teresina: Cancioneiro, 2022.

BAPTISTA, Marcus Pierre de Carvalho; COSTA FILHO, Alcebíades; NASCIMENTO, Francisco de Assis de Sousa. Questões de identidade e distinção social através do consumo de caranguejo, peixe e caju no litoral piauiense na primeira metade do século XX. **Revista História e Cultura**, São Paulo, v. 9, n. 2, p. 244-272, 2020.

BAPTISTA, Marcus Pierre de Carvalho; NASCIMENTO, Francisco de Assis de Sousa; BAPTISTA, Elisabeth Mary de Carvalho. “De todos os pontos partirão reclamações: cólera e medo no Piauí (1862 – 1866). **Revista NUPEM**, Campo Mourão, v. 13, n. 30, p. 128-146, set./dez. 2021a.

BAPTISTA, Marcus Pierre de Carvalho; NASCIMENTO, Francisco de Assis de Sousa; BAPTISTA, Elisabeth Mary de Carvalho. O cólera nas páginas do jornal “O Expectador” (1862) no Piauí na segunda metade do século XIX. **Fênix – Revista de História e Estudos Culturais**, Uberlândia (MG), v. 18, n. 2, p. 359-384, jul./dez. 2021b.

BAPTISTA, Marcus Pierre de Carvalho; NASCIMENTO, Francisco de Assis de Sousa. “Desordens, barulhos e pancadas”: conflitos em Amarração na divisa norte Piauí/Ceará na segunda metade do século XIX. *In*: CASTELO BRANCO, Edward; BAPTISTA, Marcus Pierre de Carvalho; BORGES, Cássio de Sousa. **História, sentido e acontecimento: narrativas**. Teresina: Cancioneiro, 2022. p. 67-88.

BARBOSA, Edison Gayoso Castelo Branco. **O Parnaíba: Contribuição à História de sua navegação**. Teresina: Projeto Petrônio Portella, 1986.

BAUMAN, Zygmunt. **Identidade**: entrevista a Benedetto Vecchi. Rio de Janeiro: Zahar, 2005.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BHABHA, Homi Kharshedji. **O Local da Cultura**. Belo Horizonte: UFMG, 1998.

BORGES, Jóina Freitas. **Sob os areais: Arqueologia, História e Memória**. Teresina, 2006. 333 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2006.

BRANDÃO, Helena Câmara Lacé; MARTINS, Angela Maria Moreira. O Rio de Janeiro do Século XX: a expansão da cidade do centro para o sul. **Revista Tempo de conquista**, Rio de Janeiro, v. 4, p. 1-10, 2009.

BRASIL. Império. **Lei de 15 de outubro de 1827**. Manda criar escolas de primeiras letras em todas as cidades, villas e logares mais populosos do Imperio. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-38398-15-outubro-1827-566692-publicacaooriginal-90222-pl.html. Acesso em: 20 jan. 2023.

BRASIL. Ministério da Marinha. **Decreto nº 93.475 de 24 de outubro de 1986**. Aprova o Regulamento Geral dos Serviços de Praticagem. Brasília: Câmara dos Deputados, 1986a.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Resolução CONAMA Nº 001, de 23 de janeiro de 1986b**. Disponível em: <http://www2.mma.gov.br/port/conama/res/res86/res0186.html>. Acesso em: 11 abr. 2019.

BRASIL. Senado Federal. **Senadores**. Secretaria Geral da Mesa e Coordenação de Arquivo Disponível em: <https://www25.senado.gov.br/>

senado.leg.br/web/senadores/senador/-/perfil/1584. Acesso em: 14 jul. 2018.

BRASILEIRO, Anísio; SANTOS, Enilson Medeiros dos; ARA-GÃO, Joaquim José Guilherme de; LIMA NETO, Oswaldo Cavalcanti da; ORRICO FILHO, Rômulo Dane. **Transportes no Brasil: história e reflexões**. Recife: UFPE, 2001.

BRESCIANI, Maria Stella Martins. **Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza**. São Paulo: Brasiliense, 1982.

CABRAL, Ivana Campelo. **Sertanejos piauienses: trabalhadores livres no Piauí rural escravista (1850-1888)**. 2013. 155 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2013.

CALVINO, Italo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CAMARGO, Aspásia. Do federalismo oligárquico ao federalismo democrático. In: PANDOLFI, Dulce (org.). **Repensando o Estado Novo**. Rio de Janeiro: FGV, 1999. p. 39-50.

CAMARGO, Rosane Feijão de Toledo. As praias cariocas no início do século XX: sociabilidade e espetáculos do corpo. **Escritos** (Fundação Casa de Rui Barbosa), Rio de Janeiro, v. 7, p. 229-247, 2014.

CAMARGO, Rosane Feijão de Toledo. *Smartismo: elegância masculina e modernidade no início do século XX no Rio de Janeiro*. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO, 32. 2009, Curitiba. **Anais [...]**. Curitiba: INTERCOM, 2009. p. 1-13.

CANCLINI, Néstor García. **Culturas Híbridas: estratégias**

para entrar e sair da modernidade. 4. ed. São Paulo: EDUSP, 2008.

CARVALHO, José Murilo de. **Os Bestializados**: o Rio de Janeiro e a República que não foi. 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

CASTELO BRANCO, Pedro Vilarinho. **História e masculinidades**: a prática escriturística dos literatos e as vivências masculinas no início do século XX. Teresina: EDUFPI, 2008.

CASTELLO BRANCO, Francisco Gil. **Ataliba, o vaqueiro**. 8. ed. Teresina: Corisco, 2000.

CASTRO, Francisco das Chagas. **Marquês de Paranaguá**. Brasília: Câmara dos Deputados, 2015. (Série Perfis Parlamentares, 55).

CAVALCANTI, Lana de Souza. Uma Geografia da Cidade – Elementos da produção do espaço urbano. *In*: _____. (org.). **Geografia da cidade**: A produção do espaço urbano em Goiânia. Goiânia: Alternativa, 2001. p. 11-32.

CERTEAU, Michel de. **A cultura no plural**. Campinas: Papiрус, 1995.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**: 1. Artes de fazer. 22. ed. Petrópolis: Vozes, 2014.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade febril**: cortiços e epidemias na Corte Imperial. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

CHARTIER, Roger. **A História Cultural**: entre práticas e representações. Lisboa, Portugal: DIFEL, 2002.

CHAVES, Joaquim Raimundo Ferreira. **Apontamentos bio-**

gráficos e outros. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1994.

CORBIN, Alain. **O território do vazio:** a praia e o imaginário ocidental. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano.** 4. ed. São Paulo: Ática, 1999.

CORREIA FILHO, Virgílio. Alfredo Moreira Pinto. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano 9, n. 3, p. 113-115, jul./set. 1947.

COSTA FILHO, Alcebiades. **A Escola do Sertão:** ensino e sociedade no Piauí, 1850 – 1889. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 2006.

COSTA, Francisco Augusto Pereira da. **Cronologia histórica do Estado do Piauí.** Desde os seus primitivos tempos até a Proclamação da República em 1889. v. 23. Rio de Janeiro: Artenova, 1974.

COSTA, Maria Clélia Lustosa. Influências do Discurso Médico e do Higienismo no Ordenamento Urbano. **Revista da ANPEGE**, Goiânia v. 9, n. 11, p. 63-73, 2013.

CRUZ, Stéphanie Gomes da. **Os Usos e a Produção do Chapéu em Portugal** – Uma experiência de mediação patrimonial no Museu da Chapelaria. 2015. 210 f. Dissertação (Mestrado em História e Património) – Faculdade de Letras, Universidade do Porto, Porto, Portugal, 2015.

DAVID, Onildo Reis. **O Inimigo Invisível:** A epidemia do cólera na Bahia em 1855-56. 1993. 177 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1993.

DIAS, Cid de Castro. **Os Caminhos do Rio Parnaíba**: Uma abordagem sobre os problemas ambientais na bacia, a navegabilidade, a capacidade de carga e a batimetria. Teresina: Alínea Publicações, 2004.

DIAS, João Manuel Alveirinho. Gestão integrada das zonas costeiras: mito ou realidade? *In*: CONGRESSO SOBRE PLANEJAMENTO E GESTÃO DAS ZONAS COSTEIRAS DOS PAÍSES DE EXPRESSÃO PORTUGUESA, 2., 2003, Recife. **Actas** [...]. Recife: ABRH, ABEQUA, 2003. p 1-5.

DOMINGOS NETO, Manuel; BORGES, Geraldo Almeida. **Seca seculorum, flagelo e mito na economia rural piauiense**. 2. ed. Teresina: Fundação CEPRO, 1987.

DORÉ, Andréa; RIBEIRO, Luiz Carlos (org.). **O que é sociabilidade?** São Paulo: Intermeios, 2019.

EIGENHEER, Emílio Maciel. **Lixo**: A limpeza urbana através dos tempos. Porto Alegre: Pallotti, 2009.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1975.

FREITAS, Fernando Vieira de. As negras quitandeiras no Rio de Janeiro do século XIX: Modernização urbana e conflito em torno do pequeno comércio de rua. **Tempos Históricos** (EDUNIOESTE), Marechal Cândido Rondon, v. 20, p. 189-217, 2016.

FREITAS, Joana Gaspar de. O litoral português, percepções e transformações na época contemporânea: de espaço natural a território humanizado. **Revista da Gestão Costeira Integrada**, Lisboa, v. 7, n. 2, p. 105-115, 2007.

FUNDAÇÃO CENTRO DE PESQUISAS E ESTUDOS SOCIAIS DO PIAUÍ. **Perfil dos Municípios Piauienses**. Teresina: Fundação CEPRO, 1992.

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

GOIS JUNIOR, Edivaldo. “Movimento Higienista” na História da Vida Privada no Brasil: do Homogêneo ao Heterogêneo. **ConScientiae Saúde**, São Paulo, v 1, p. 47-52, 2002.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. O conceito de região e sua discussão. *In*: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: Conceitos e Temas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. p. 49-76.

GONÇALVES, Maria do Socorro Lages. **Alfredo e Rosa e a descendência da Esperança**: a família Pires Lages de Barras do Marataoã. Teresina: Academia Piauiense de Letras, 2017.

GONÇALVES, Wilson Carvalho. **Dicionário histórico-biográfico piauiense 1718-1993**. 2. ed. Teresina: Júnior, 1993.

GONÇALVES, Wilson Carvalho. **Grande Dicionário histórico-biográfico piauiense 1549-1997**. Teresina: [s.n.], 1997.

GURGEL, Cristina Brandt Friedrich Martin. 1918: a gripe espanhola desvendada? **Revista Brasileira de Clínica Médica**, São Paulo, ano 11, n. 4, p. 1-6, out./dez. 2013.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Tradução de Tadeu Silva e Guacira Lopes Louro. 12. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2015.

HOBSBAWM, Eric John Ernest. **Bandidos**. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1976.

HOBSBAWM, Eric John Ernest. **A Era das Revoluções: Europa 1789-1848**. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

HOBSBAWM, Eric John Ernest. **Nações e nacionalismo desde 1780: programa, mito e realidade**. 6. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Enciclopédia dos municípios brasileiros**. Municípios do Estado do Maranhão e do Piauí. Rio de Janeiro: IBGE, 1959. v. 15.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Luís Correia – Piauí**. Rio de Janeiro, 1984. (Coleção de Monografias Municipais. Nova Série, 58).

LEFEBVRE, Henri. **Introduction to modernity: twelve preludes**. London: Verso, 1995.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEMOS, Mayara de Almeida. **Terror no sertão do Ceará: O cólera e seus flagelos**. Fortaleza: EdUECE, 2016.

LEMOS, Mayara de Almeida. Violação: Rodolfo Teófilo e o cólera-morbo. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA CULTURAL – ESCRITAS DA HISTÓRIA: VER – SENTIR – NARRAR 6., 2012, Teresina. **Anais [...]**. Teresina: UFPI, 2012. p. 1-9.

LIMA, Iracilde Maria de Moura Fé. **Relevo Piauiense: Uma**

proposta de classificação. **Carta CEPRO**, Teresina, v. 12, n. 2, p. 55-84, ago./dez. 1987.

LOPES, João Tércio Solano. **Parnaíba na história da aviação**: na linha New York Buenos Aires, com escala em Parnahyba para águas do Rio Igarçu, em 1929. Parnaíba: Gráfica Melo, 2010.

LUCA, Tania Regina de. Fontes Impressas: História dos, nos e por meio dos periódicos. *In*: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). **Fontes históricas**. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2014.

MAGLIOCCA, Argeo. **Glossário de Oceanografia**. São Paulo: Nova Stella/EDUSP, 1987.

MARINHO, Joseanne Zingleara Soares. A imagem de desenvolvimento de Teresina nas propagandas políticas jornalísticas de 1930 a 1945. **Contraponto**, Teresina, v. 5, n. 2, p. 76-89, jul./dez. 2016.

MENDES, Francisco Iweltman Vasconcelos. **Porto de Luís Correia**: histórico de um sonho. Parnaíba: [s. n.], 2009.

NASCIMENTO, Francisco Alcides do. **A cidade sob o fogo**: modernização e violência policial em Teresina (1937-1945). 2. ed. Teresina: EDUFPI, 2015.

NASCIMENTO; Francisco Alcides do; BORGES, Geraldo Almeida; MENESES, Edson Luís de Miranda; SOUSA, Willekens Van Dorth de Meneses. **Governadores do Piauí**: Uma Perspectiva Histórica. Teresina: Fundação CEPRO, 1993.

NEVES, Frederico de Castro. A Miséria na Literatura: José do Patrocínio e a seca de 1878 no Ceará. **Tempo**. Revista do Departamento de História da UFF, Niterói, v. 22, p. 91-108, 2007.

NOGUEIRA, Gustavo Martins (curador.). **Sertão de Dentro:** a formação do espaço piauiense em registros cartográficos. Teresina: Governo do Estado do Piauí, 2002.

NUNES, Odilon. **Pesquisas para a história do Piauí.** Teresina: FUNDAPI, 2007a. v.1.

NUNES, Odilon José. **Pesquisas para a História do Piauí.** Teresina: Imprensa Oficial do Estado do Piauí, 1966. v.1.

NUNES, Odilon. **Pesquisas para a história do Piauí.** Teresina: FUNDAPI, 2007b. v.4.

OLIVEIRA, Iranilson Buriti; FREIRE, Leonardo Querino Barboza; SOUSA, Débora da Silva; LOURENÇO, José Maxuel. A Ordem antes do Progresso: o Discurso Médico – Higienista e a Educação dos corpos no Brasil do início do Século XX. **Fênix:** Revista de História e Estudos Culturais, Uberlândia, v. 9, n.1, p. 1-15, 2012.

OLIVEIRA, Pedro Vagner Silva. **Mar à venda:** pescadores e turismo no “Piauí Novo” (anos 1970). 2017. 205 f. Dissertação (Mestrado em História) – Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2017.

OLIVEIRA SOBRINHO, Afonso Soares de. São Paulo e a Ideologia Higienista entre os séculos XIX e XX: a utopia da civilidade. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 15, n. 32, p. 210-235, jan./abr. 2013.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O imaginário da cidade:** visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre. 2. ed. Porto Alegre: UFRGS, 2002.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História e história cultural**. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.

PINHEIRO FILHO, Celso. **História da Imprensa no Piauí**. 3. ed. Teresina: Zodíaco, 1997.

PONTES, Lana Mary Veloso de. **Formação do Território e Evolução Político-Administrativa do Ceará**: A Questão dos Limites Municipais. Fortaleza: IPECE, 2010.

QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. **Economia piauiense**: da pecuária ao extrativismo. Teresina: EDUFPI, 1998.

QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. **Os Literatos e a República**: Clodoaldo Freitas, Higino Cunha e as tiranias do tempo. 3. ed. Teresina: EDUFPI, 2011.

REGO, Junia Mota Antonaccio Napoleão do. **Dos sertões aos mares**: história do comércio e dos comerciantes de Parnaíba (1700-1950). 2010. 291 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2010.

REIS, José Carlos. **As identidades do Brasil**: de Varnhagen a FHC. 8. ed. Rio de Janeiro: FGV, 2006.

RÉMOND, René. **O Século XIX**: 1815/1914. São Paulo: Cultrix, 1976.

REVISTA DO TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PIAUÍ, Teresina, ano 23, n. 5, jan. 1997.

REZENDE, Antônio Paulo. **Desencantos modernos**: histórias da cidade do Recife na década de XX. Recife: FUNDARPE, 1997.

RICOUER, Paul. Da memória e da reminiscência. *In*: _____. **A memória, a história, o esquecimento**. Tradução de Alain François. Campinas: Unicamp, 2007. p. 25-70.

SAMPAIO, Antônio José de. **Descrição Geral do Estado do Piauí**. v. 1. Tradução de Maria Cacilda Ribeiro Gonçalves. Teresina: Imprensa Oficial, 1963.

SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de. **Evolução Histórica da Economia Piauiense**. 2. ed. Teresina: Academia Piauiense de Letras, Banco do Nordeste, 2001.

SANTOS, Luiz Antônio de Castro. Um Século de Cólera: Itinerário do Medo. **PHYSIS** – Revista de Saúde Coletiva, Rio de Janeiro, v. 4, n. 1, p. 79-110, 1994.

SANTOS, Mesalas Ferreira. Formas Expressivas de um mestre: a mediação entre margem e centro nos folguedos de Sergipe. *In*: REUNIÃO BRASILEIRA DE ANTROPOLOGIA, 29., 2014, Natal. **Anais [...]**. Natal: ABA/UFRN, 2014. p. 1-20

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 3. ed. São Paulo: HUCITEC, 1999.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 10. ed. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SAUER, Carl Ortwin. A morfologia da paisagem. *In*: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (org.). **Paisagem, Tempo e Cultura**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998. p. 12-74.

SCHWARCZ; Lilia Moritz; STARLING, Heloisa Murge. **A bailarina da morte: a gripe espanhola no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2020.

SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnicas, ritos e ritmos do Rio. In: _____ (org.). **História da Vida Privada no Brasil**, v. 3: República: Da *belle époque* à era do rádio. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. p. 513-619.

SEVCENKO, Nicolau. **A Revolta da Vacina**: mentes insanas em corpos rebeldes. São Paulo: Cosac Naify, 2010.

SILVA, Rafaela Martins. O Determinismo Hereditário da Medicina Legal e Discurso Higienista no Piauí: os intelectuais da saúde e os ditames da nação no final do Século XIX e início do século XX. **Contraponto**, Teresina, v. 3, n. 1, p. 59-76, 2014.

SILVA JUNIOR, Mauricio Cardoso da; MELLO NETO, Gustavo Adolfo Ramos. Que país é este? Um estudo psicanalítico sobre o corpo social e a identidade brasileira. **Brazillian Journal of Development**, Curitiba, v. 6, n. 5, p. 27893-27911, maio 2020.

SOUSA, Marcelo Lopes de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

SUERTEGARAY, Dirce Maria Antunes (org.) **Terra**: feições ilustradas. 3. ed. Porto Alegre: UFRGS, 2008.

THEOPHILO, Rodolpho. **A Violação**. Fortaleza: Minerva, 1898.

TITO FILHO, José de Arimathéa. **Teresina**: ruas, praças, avenidas. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1986.

TRAÇOS Biographicos do Dr. Pedro F. Théberge. **Revista da Academia Cearense de Letras**, Fortaleza, t. 3, p. 229-232, 1898.

TUAN, Yi-fu. **Paisagens do medo**. São Paulo: UNESP, 2005.

VIEIRA, Enoque Gonçalves. **A Construção da Natureza Saudável**: Natal 1900 – 1930. Natal, 2008.173 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2008.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. **Caminhos de ferro**: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960. Teresina, 2010. 247 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Programa de Pós-Graduação em História do Brasil – Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010.

WAGNER, Philip Laurence; MIKESELL, Marvin Wray. Os temas da Geografia Cultural. *In*: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSDENDAHL, Zeny (org.). **Introdução à Geografia Cultural**. 3.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. p. 27-61.

WOODWARD, Kathryn. Identidade e diferença: uma introdução teórica e conceitual. *In*: SILVA, Tomás Tadeu (org.). **Identidade e diferença**: a perspectiva dos estudos culturais. 15. ed. Petrópolis: Vozes, 2014. p. 7-72.

FONTES

Hemerográficas

A CONTRIBUIÇÃO da *Panair* para o progresso do Piauí. **Almanaque da Parnaíba**, Parnaíba, ano 13, p. 47-51, 1936.

A NOSSA navegação, o caso do ‘Colombo’. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n.43, p. 2, 26 out. 1901.

A NOSSA navegação. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n.28, p. 2, 13 jul. 1901.

A PEDIDO. **A Imprensa**, Teresina, ano 18, n. 762, p. 3, 27 jan. 1883.

A PRIMAZIA da marca *Studebaker*. **Almanack da Parnahyba**, Parnahyba, ano 5, p. 68, 1928.

A SECCA na província. **A Imprensa**, Teresina, ano 24, n. 1082, p. 2, 22 jul. 1889.

A SECCA. **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 21, p. 3, 5 jun. 1889.

ALFANDEGA da Parnaíba. **Almanaque da Parnaíba**, Parnaíba, ano 16, p. 161, 1939.

AMARRAÇÃO. **A Época**, Teresina, ano 6, n. 260, p. 4, 9 jun. 1883.

AMARRAÇÃO. **A Imprensa**, Teresina, ano 22, n. 944, p. 3, 20 nov. 1886.

AMARRAÇÃO. **A Imprensa**, Teresina, ano 24, n. 1067, p. 3, 6 abr. 1889.

AMARRAÇÃO. **A Reforma**, Teresina, ano 2, n. 71, p. 1, 7 nov. 1888.

AMARRAÇÃO. **Almanaque da Parnaíba**, Parnaíba, ano 11, p. 255, 1934.

AMARRAÇÃO. **Diario do Piauihy**, Teresina, ano 1, n. 86, p. 2, 13 jun. 1911.

AMARRAÇÃO. **O Apóstolo**, Teresina, ano 5, n. 234, p. 2-3, 11 nov. 1911.

AMARRAÇÃO. **O Apóstolo**, Teresina, ano 5, n. 255, p. 1, 14

abr. 1912.

ASSALTO de emigrantes. **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 35, p. 3, 29 set. 1889.

BANDEIRA, Souza. Porto de Amarração. **Semana**, Parnaíba, ano 2, n. 80, p. 1-2, 17 dez. 1911.

BANHO de Sol. **Revista da Cidade**, Recife, ano 3, n. 120, p. 7, 1928.

BARRA de Amarração. **Semana**, Parnaíba, ano 1, n. 28, p. 2, 18 dez. 1910.

BARRA de Amarração. **Semana**, Parnaíba, ano 1, n.10, p. 3, 14 ago. 1910.

BARRA de Canárias. **Semana**, Parnaíba, ano 1, n. 30, p. 1, 1 jan. 1911.

BARRAS. **A Imprensa**, Teresina, ano 24, n. 1072, p. 4, 11 maio. 1889.

BÔA medida. **A Imprensa**, Teresina, ano 18, n. 755, p. 4, 9 dez. 1882.

BOA Viagem. **Revista da Cidade**, Recife, ano 3, n. 120, p. 7, 1928.

CAMPO-MAIOR (23 de junho de 1889). **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 24, p. 2, 26 jun. 1889.

CASAS Escolares. **A Imprensa**, Teresina, ano 19, n. 825, p. 2, 11 jun. 1884.

CHEGADA. **A Imprensa**, Teresina, ano 18, n. 772, p. 4, 14

abr. 1883.

COLLABORAÇÃO. **A Época**, Teresina, ano 7, n. 290, p. 1-2, 1 fev. 1884.

COM vistas aos Exms. Srs. Drs. Presidente da Provincia, e chefe de Policia. **A Reforma**, Teresina, ano 1, n. 12, p. 2, 9 jun. 1887.

COMO somos tratados. **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 7, p. 1, 28 fev. 1889.

CORONEL Jonas Correia e Dr. Luiz Correia. **Semana**, Parnaíba, ano 2, n. 56, p. 1, 2 jul. 1911.

CORONEL Jonas Correia. **Semana**, Parnaíba, ano 2, n. 58, p. 1, 16 jul. 1911.

DENUNCIA. **A Época**, Teresina, ano 6, n. 253, p. 1, 21 abr. 1883.

DIA 31 Portarias 1ª secção. **A Imprensa**, Teresina, ano 18, n. 761, p. 2, 20 jan. 1883.

DIGNO de louvor. **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 18, p. 4, 15 maio. 1889.

EDITAES. **A Imprensa**, Teresina, ano 16, n. 673, p. 8, 4 fev. 1881 (Suplemento).

EMBARQUE. **A Imprensa**, Teresina, ano 18, n. 766, p. 4, 24 fev. 1883.

ENSINO Secundario. **A Imprensa**, Teresina, ano 16, n. 682, p. 5, 7 maio. 1881 (Suplemento).

ENVIAMOS. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n. 33, p. 3, 17 ago. 1901.

ESCOLAS Primarias. **A Imprensa**, Teresina, ano 19, n. 825, p. 2, 11 jun. 1884.

ESTADO penoso. **A Imprensa**, Teresina, ano 24, n. 1071, p. 4, 4 maio. 1889.

EXPEDIENTE. **A Imprensa**, Teresina, ano 17, n. 697, p. 1, 20 ago. 1881.

FALLA. **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 17, p. 1, 8 maio. 1889.

FESTA em Amarração. **Semana**, Parnaíba, ano 2, n.79, p. 2, 10 dez. 1911.

HORROR! Horror! Horror! **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 28, p. 2, 9 ago. 1889.

INVERNO. **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 9, p. 3, 13 mar. 1889.

JA se morre á fome! **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 5, p. 2, 13 fev. 1889.

JANSEN, Julio. O Piauí e seu Porto Marítimo I. **Semana**, Parnaíba, ano 1, n. 27, p. 1-2, 11 dez. 1910a.

JANSEN, Julio. O Piauí e seu Porto Marítimo II. **Semana**, Parnaíba, ano 1, n. 28, p. 1-2, 18 dez. 1910b.

JEROMENHA, 8 de janeiro de 1889. **A Imprensa**, Teresina, ano 24, n. 1056, p. 3, 19 jan. 1889.

JOÃO Pinto. **Semana**, Parnaíba, ano 2, n. 69, p. 1, 1 out. 1911.

Suplemento.

JURISPRUDENCIA. **A Imprensa**, Teresina, ano 23, n. 991, p. 1, 29 out. 1887.

LAZARETOS. **A Imprensa**, Teresina, ano 21, n. 879, p. 1-2, 11 ago.1885.

LEI N. 644. **Diário do Piauí**, Teresina, ano 1, n. 120, p. 3, 27 jul. 1911.

LIMITES entre Ceará e Piauí (Conclusão). **A Imprensa**, Teresina, ano 16, n. 647, p. 3, 10 jul. 1880.

LIMITES entre o Ceará e Piauí (Do Jornal do Commercio). **A Imprensa**, Teresina, ano 16, n. 660, p. 2, 23 out. 1880.

MAIS um crime. **A Imprensa**, Teresina, ano 3, n. 323, p. 4, 29 nov. 1927.

MANGA, 20 de maio de 1889. **A Imprensa**, Teresina, ano 24, n. 1079, p. 1, 2 jul. 1889.

MANIFESTAÇÕES ao Dr. Miguel Rosa. **Semana**, Parnaíba, ano 2, n. 69, p. 1, 1 out. 1911.

MEDIDA acertada. **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 22, p. 3, 12 jun. 1889.

MOVIMENTO marítimo-fluvial. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n. 44, p. 3, 2 nov. 1901.

MOVIMENTO Marítimo-Fluvial. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n.10, p. 3, 9 mar. 1901.

MOVIMENTO Marítimo-Fluvial. **Nortista**, Parnaíba, ano 1,

n.11, p. 3, 16 mar. 1901.

MOVIMENTO Maritimo-Fluvial. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n.12, p. 4, 23 mar. 1901.

MOVIMENTO Maritimo-Fluvial. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n.15, p. 3, 13 abr. 1901.

MOVIMENTO Maritimo-Fluvial. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n.16, p. 3, 20 abr. 1901.

MOVIMENTO Maritimo-Fluvial. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n.22, p. 3, 1 jun. 1901.

MOVIMENTO Maritimo-Fluvial. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n.25, p. 3, 22 jun. 1901.

MOVIMENTO Maritimo-Fluvial. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n.31, p. 3, 3 ago. 1901.

MOVIMENTO Maritimo-Fluvial. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n.34, p. 3, 24 ago. 1901.

MOVIMENTO Maritimo-Fluvial. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n.35, p. 3, 31 ago. 1901.

MOVIMENTO Maritimo-Fluvial. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n.36, p. 2, 7 set. 1901.

MOVIMENTO Maritimo-Fluvial. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n.37, p. 3, 14 set. 1901.

MOVIMENTO Maritimo-Fluvial. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n.38, p. 4, 21 set. 1901.

MOVIMENTO Maritimo-Fluvial. **Nortista**, Parnaíba, ano 1,

n.39, p. 3, 28 set. 1901.

MOVIMENTO Maritimo-Fluvial. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n.4, p. 3, 24 jan. 1901.

MOVIMENTO Maritimo-Fluvial. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n.40, p. 2, 5 out. 1901.

MOVIMENTO Maritimo-Fluvial. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n.41, p. 2, 12 out. 1901.

MOVIMENTO Maritimo-Fluvial. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n.42, p. 2, 19 out. 1901.

MOVIMENTO Maritimo-Fluvial. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n.44, p. 3, 2 nov. 1901.

MOVIMENTO Maritimo-Fluvial. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n.6, p. 2, 9 fev. 1901.

MOVIMENTO Maritimo-Fluvial. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n.7, p. 3, 17 fev. 1901.

MUNICIPIO da Amarração. **A Imprensa**, Teresina, ano 18, n. 742, p. 4, 26 ago. 1882.

NO THEREZINENSE. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n. 44, p. 2, 2 nov. 1901.

NOSSAS carroçaveis, **Almanaque da Parnaíba**, Parnaíba, ano 10, p. 69, 1933.

NOSSAS carroçáveis. **Almanaque da Parnaíba**, Parnaíba, ano 16, p. 147, 1939.

NOTICIAS de Parnahyba. **A Imprensa**, Teresina, ano 1, n.

13, p. 4, 15 set. 1925.

NOTÍCIAS de Parnahyba. **A Imprensa**, Teresina, ano 2, n. 277, p. 1, 4 ago. 1927.

NOTÍCIAS locais. **Semana**, Parnaíba, ano 1, n. 19, p. 3, 16 out. 1910.

NOTÍCIAS Locais. **Semana**, Parnaíba, ano 2, n.74, p. 2, 5 nov. 1911.

O ARMARINHO S. Antonio. **Semana**, Parnaíba, ano 1, n.52, p. 3, 4 jun. 1911.

O ARMARINHO S. Antonio. **Semana**, Parnaíba, ano 2, n.54, p. 3, 18 jun. 1911.

O ARMARINHO S. Antonio. **Semana**, Parnaíba, ano 2, n.55, p. 3, 25 jun. 1911.

O ARMARINHO S. Antonio. **Semana**, Parnaíba, ano 2, n.56, p. 3, 2 jul. 1911.

O CHOLERA morbus. **A Época**, Teresina, ano 7, n. 333, p. 1, 10 dez. 1884.

O DESASTRE do avião Schereck K335, da flotilha de aviação militar no Piauí. **O Cruzeiro**, Rio de Janeiro, ano 2, n. 97, p. 10, 13 set. 1930.

O GOVERNO e os emigrantes. **A Época**, Teresina, ano 1, n.2, p. 4, 13 abr. 1878.

O HONRADO, **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 19, p. 3, 22 maio. 1889.

O NOSSO distinto. **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 16, p. 3, 1 maio. 1889.

OEIRAS. **A Imprensa**, Teresina, ano 24, n. 1058, p. 4, 1 fev. 1889.

OEIRAS: A secca no sul da província. **A Imprensa**, Teresina, ano 24, n. 1053, p. 3, 29 dez. 1888.

OFFICIOS, **A Imprensa**, Teresina, ano 24, n. 1084, p. 1, 3 ago. 1889.

OFFICIOS. **A Imprensa**, Teresina, ano 24, n. 1083, p. 1, 27 jul. 1889.

OFFICIOS. **A Imprensa**, Teresina, ano 25, n. 1087, p. 1, 24 ago. 1889.

OFFICIOS. **A Imprensa**, Teresina, ano 25, n. 1093, p. 1, 16 out. 1889.

OFFICIOS. **A Imprensa**, Teresina, ano 25, n. 1095, p. 1, 9 nov. 1889.

OFFICIOS. **A Imprensa**. Teresina, ano 25, n. 1090, p. 1, 16 set. 1889.

OFFICIOS. **Diario do Piauhv**, Teresina, ano 1, n. 112, p. 3, 18 jul. 1911.

OFFICIOS. **Estado do Piauhv**, Teresina, ano 1, n. 28, p. 1, 21 mar. 1890.

OS CASOS policiaes. **A Imprensa**, Teresina, ano 3, n. 406, p. 4, 26 jun. 1928.

OS EFEITOS da secca. **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 1, p. 3, 12 jan. 1889.

OS ESTRAGOS da secca. **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 4, p. 4, 5 fev. 1889.

OS PANTALEÕES da Amarração. **A Época**, Teresina, ano 7, n. 328, p. 3, 8 nov. 1884.

PAQUETE Mantiqueira. **Semana**, Parnaíba, ano 2, n. 79, p. 3, 10 dez. 1911.

PARNAHYBA, 18. **Chapada do Corisco**, Teresina, ano 1, n. 2, p. 16, 25 mai. 1918.

PARTE Official. **A Imprensa**, Teresina, ano 17, n. 733, p. 1, 23 jun. 1882.

PELO Piauí. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n. 30, p. 1, 27 jul. 1901.

PICOS. **A Imprensa**, Teresina, ano 24, n. 1057, p. 4, 26 jan. 1889.

PORTARIAS. **A Imprensa**, Teresina, ano 16, n. 677, p. 6, 11 mar. 1881 (Suplemento).

PORTARIAS. **A Imprensa**, Teresina, ano 24, n. 1081, p. 1, 13 jul. 1889.

PORTARIAS. **A Imprensa**, Teresina, ano 24, n. 1082, p. 1, 22 jul. 1889.

PORTARIAS. **A Imprensa**, Teresina, ano 25, n. 1093, p. 1, 19 out. 1889. Suplemento.

PROFESSORA d'Amarração. **A Imprensa**, Teresina, ano 16, n. 693, p. 3, 20 jul. 1881.

PROTESTO. **A Imprensa**, Teresina, ano 24, n. 1061, p. 2, 23 fev. 1889.

PROVIDENCIAS acertadas. **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 14, p. 3, 17 abr. 1889.

REGRESSO. **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 1, p. 4, 12 jan. 1889.

RELATORIO. **Nortista**, Parnaíba, ano 1, n. 15, p. 1-2, 13 abr. 1901.

RES, non verba. **A Imprensa**, Teresina, ano 25, n. 1086, p. 2, 17 ago. 1889.

SAL Refinado. **Semana**, Parnaíba, ano 1, n.11, p. 2, 21 ago. 1910.

SAN-SONCI. Amarração. **Semana**, Parnaíba, ano 1, n. 13, p. 2, 4 set.1910.

SECCA do norte. **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 9, p. 3-4, 13 mar. 1889.

SECCA no Piauihy. **A Imprensa**, Teresina, ano 24, n. 1082, p. 3, 22 jul. 1889.

SECCA, fome e peste. **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 10, p. 1, 20 mar. 1889.

SECCA. **A Imprensa**, Teresina, ano 24, n. 1051, p. 4, 15 dez. 1888.

SECCA. **A Imprensa**, Teresina, ano 24, n. 1061, p. 4, 23 fev. 1889.

SECCA. **A Imprensa**, Teresina, ano 24, n. 1075, p. 4, 1 jun. 1889.

SECCA. **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 2, p. 1-2, 19 jan. 1889.

SECCA. **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 20, p. 3, 29 maio. 1889.

SECCA. **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 34, p. 4, 21 set. 1889.

SECÇÃO Particular. **A Época**, Teresina, ano 6, n.279, p. 2, 10 nov. 1883.

SEMPRE a injustiça. **A Imprensa**, Teresina, ano 25, n. 1088, p. 2, 2 set. 1889.

SOCORROS. **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 3, p. 4, 26 jan. 1889.

SOCORROS publicos. **A Imprensa**, Teresina, ano 24, n. 1069, p. 4, 23 abr. 1889.

SOCRATES. A pedido. **A Imprensa**, Teresina, ano 18, n. 762, p. 3, 27 jan. 1883.

SR. REDACTOR. **A Imprensa**, Teresina, ano 22, n. 943, p. 2-3, 13 nov. 1886.

TELEGRAMMAS. **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 28, p. 3, 9 ago. 1889.

TRANSCRIÇÃO. Senado. Discurso pronunciado na sessão de 18 de junho de 1880. **A Imprensa**, Teresina, ano 16, n. 650,

p. 2-3, 7 ago. 1880.

TRANSCRIPÇÃO. Senado. Discurso pronunciado na sessão de 18 de junho de 1880. **A Imprensa**, Teresina, ano 16, n. 651, p. 2-4, 14 ago. 1880.

TRANSCRIPÇÃO. Senado. Discurso pronunciado na sessão de 18 de junho de 1880. **A Imprensa**, Teresina, ano 16, n. 652, p. 3, 21 ago. 1880.

TRANSCRIPÇÃO. Senado. Discurso pronunciado na sessão de 18 de junho de 1880 (Conclusão). **A Imprensa**, Teresina, ano 16, n. 653, p. 2-3, 30 ago. 1880.

TROCOS e trocas. **A Imprensa**, Teresina, ano 24, n. 1069, p. 1, 23 abr. 1889.

TROCOS Miudos. **A Legalidade**, Teresina, ano 1, n. 33, p. 3, 20 ago. 1892.

UM ANONYMO do Paiz, do Maranhão e o exm. sr. dr. Vieira da Silva. **A Phalange**, Teresina, ano 1, n. 16, p. 1, 1 maio. 1889.

VALENÇA. **A Imprensa**, Teresina, ano 24, n. 1054, p. 4, 5 jan. 1889.

VOTOS para deputados geraes. **A Imprensa**, Teresina, ano 17, n. 706, p. 6, 8 nov. 1881.

Documentos Cartográficos

BIBLIOTECA DIGITAL LUSO-BRASILEIRA. **Carta chorographica da Província do Ceará com divisão eclesiastica e indicação da civil judiciária até hoje**. Ceará, 1861. 1 mapa. Sem Escala. Disponível em: <http://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/123456789/27310>. Acesso em: 28 jul. 2018.

BIBLIOTECA DIGITAL LUSO-BRASILEIRA. **Carta geográfica da Capitania do Piauí, e parte das adjacentes.** Piauí, 1761. 1 mapa. Sem Escala. Disponível em: <http://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/123456789/15672?locale-attribute=enhttp://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/123456789/27310>. Acesso em: 28 jul. 2018.

BIBLIOTECA DIGITAL LUSO-BRASILEIRA. **Planta que mostra as fozes do rio Parnahiba e barras da provincia do Piauí até a barra da Tutoia, da provincia do Maranhão suas communicações por garapés e as habitações colocadas nos lugares que o autor viu.** Piauí, 1826. 1 mapa. Sem Escala. Disponível em: <http://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/123456789/42603>. Acesso em: 28 jul. 2018

Documentos do Poder Executivo e Legislativo

BRASIL. Império. **Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1880.** Parte 1. Tomo XXVII / Parte II. Tomo XLIII. Rio de Janeiro: Nacional, 1881. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/18669>. Acesso em: 02 jul. 2017.

BRASIL. Império. **Decreto N° 3.012, de 22 de outubro de 1880.** Altera a linha divisoria das Provincias do Ceará o do Piauí. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dpl/DPL3012-1880.htm. Acesso em: 02 jul. 2017.

BRASIL. Império. **Lei de 15 de outubro de 1827.** Manda crear escolas de primeiras letras em todas as cidades, vilas e lugares mais populosos do Império. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/LIM..-15-10-1827.htm#:~:text=LEI%20DE%2015%20DE%20OUTUBRO,lugares%20mais%20populosos%20do%20Imp%C3%A9rio. Acesso em: 02 jul. 2017.

PIAUHY. Presidência da Província. **Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Piauhy pelo Presidente da Provincia o Exm. Senr. Dr. Emigdio Adolpho Victorio da Costa ao instalar a 1º sessão da 25ª Legislatura em 7 de junho de 1884.** Theresina: Typographia da Imprensa, 1884.

PIAUHY. Presidência da Província. **Relatorio apresentado á Assembleia Legislativa do Piauhy no dia 9 de julho de 1866 pelo Prezidente da Provincia o Exm. Sr. Dr. Franklin Americo de Menezes Doria.** San’Luiz: Typ. de B. de Mattos, 1866.

PIAUÍ. (Estado). **Lei Complementar Nº 87 de 22 de agosto de 2007.** Estabelece o Planejamento Participativo Territorial para o Desenvolvimento Sustentável do Estado do Piauí e dá outras providências. Disponível em: <http://legislacao.pi.gov.br/legislacao/default/ato/13144>. Acesso em: 28 abr. 2019.

PIAUÍ. (Estado). **Lei Nº 6.967, de 03 de abril de 2017.** Altera a Lei Complementar nº 87, de 22 de agosto de 2007, que estabelece o Planejamento Participativo Territorial para o Desenvolvimento Sustentável do Estado do Piauí e dá outras providências. Disponível em: http://servleg.al.pi.gov.br:9080/ALEPI/sapl_documentos/norma_juridica/4102_texto_integral. Acesso em: 28 abr. 2019.

PIAUÍ. (Estado). Secretaria do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos. **Plano Estadual de Recursos Hídricos: Relatório Síntese.** Teresina: SEMAR, 2010.

PIAUÍ. Câmara Legislativa do Piauí. **Mensagem apresentada a Câmara Legislativa do Piauí pelo Exmo. Snr. Dr. João Luiz Ferreira, Governador do Estado em 1º de junho de 1922.** Teresina: Typ d’ “O Piauhy”, 1922.

PIAUÍ. Câmara Legislativa do Piauí. **Mensagem apresentada**

á Câmara Legislativa do Piauí pelo Exmo. Snr. Dr. Euripedes Clementino de Aguiar, Governador do Estado em 1º de junho de 1919. Teresina: Typ d' "O Piauhy", 1919.

PIAUÍ. Câmara Legislativa do Piauí. Mensagem apresentada á Câmara Legislativa do Piauí pelo Exmo. Sr. Governador do Estado Dr. Miguel de Paiva Rosa no dia 1º de junho de 1914. Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, 1914.

PIAUÍ. Palácio do governo. Mensagem lida a 1 de junho de 1925, perante a Assembleia Legislativa do Estado do Piauhy. Teresina, 1925.

PIAUÍ. Palácio do Governo. Offcio com que o Exm. Governador Dr. Gregorio Thaumaturgo de Azevedo passou a Administração do Estado do Piauhy ao 1º Vice-Governador Dr. Joaquim Nogueira Paranaguá no dia 04 de junho de 1890. Teresina, 1890.

Memórias

CAMPOS, Humberto de. Memórias e Memórias inacabadas. São Luís: Instituto Geia, 2009.

RODRIGUES, Carlos Araken Correia. Estórias de uma Cidade muito amada. Parnaíba: [s.n.], 1988.

ESTA OBRA FOI COMPOSTA EM MINION E IMPRESSA PARA A
EDITORIA CANCIONEIRO EM MAIO DE 2022.