

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E FILOSOFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL

Junia Motta Antonaccio Napoleão do Rego

**DOS SERTÕES AOS MARES: HISTÓRIA DO COMÉRCIO E DOS
COMERCIANTES DE PARNAÍBA (1700-1950)**

Niterói
2010

Junia Motta Antonaccio Napoleão do Rego

**DOS SERTÕES AOS MARES: HISTÓRIA DO COMÉRCIO E DOS
COMERCIANTES DE PARNAÍBA (1700-1950)**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial à obtenção do grau de Doutor em História. Área de concentração: História Contemporânea I

Orientador: Prof. Dr. Théo Lobarinhas Piñeiro

Niterói

2010

**DOS SERTÕES AOS MARES: HISTÓRIA DO COMÉRCIO E DOS
COMERCIANTES DE PARNAÍBA (1700-1950)**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial à obtenção do grau de Doutor em História.

Área de concentração: História Contemporânea I.

Orientador: Prof. Dr. Théo Lobarinhas Piñeiro

Aprovado em: ____/____/2010

BANCA EXAMINADORA

Dr. Théo Lobarinhas Piñeiro – orientador – UFF

Dra. Ana Maria Mauad de Sousa Andrade – UFF

Dra. Teresinha de Jesus Queiroz Mesquita – UFPI

Dr. Francisco de Assis Veloso Filho – UFPI

Marcelo Cheche Galves – UEMA

Para Libero e as Antonaccio's.
Para Artur, Beatriz, André, João e Gabriel.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho não poderia ter sido realizado sem o generoso auxílio de incontáveis pessoas que compartilharam comigo seus conhecimentos em suas áreas de especialidade.

Meus sinceros agradecimentos aos professores do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense, com quem tive o privilégio de trabalhar, Dr.Théo Lobarinhas Piñeiro e Dra. Ana Maria Mauad de Sousa Andrade.

Aos professores doutores Francisco de Assis Veloso, Marcelo Cheche Galves e Fabiano de Souza Gontijo, por aceitarem o convite para participar da Banca de Defesa.

Gostaria de expressar a minha carinhosa gratidão à Profa. Dra. Teresinha de Jesus Mesquita Queiroz, por sua orientação imprescindível a este trabalho.

À Profa. Dra. Vilma Chiara pela eterna amizade, sugestões valiosas e contribuições.

À Profa. Francimélia, do Departamento de Contabilidade da UFPI, que me ensinou a transcrever uma contabilidade antiga.

Aos que generosamente disponibilizaram seus acervos particulares, Marc Theophile e Roger Jacob, Ingrid Clark e Oswaldo Almendra.

Aos entrevistados Marizinha Almendra, Pádua Ramos, Ena Clark e Eloi Portela Nunes.

Aos colegas Junior, Antônia Valtéria Melo Alvarenga, Sonia Maria Campelo, Elizangela Barbosa Cardoso, pela amizade, estímulo, apoio, sugestões, críticas e paciência.

A todos vocês, manifesto meu profundo agradecimento.

RESUMO

Este trabalho estuda o comércio e os comerciantes da cidade de Parnaíba (Piauí) no período compreendido entre 1700 e 1950. São abordadas as razões econômicas que levaram o desenvolvimento do Porto das Barcas, porto inicial da Vila de São João da Parnaíba. A vila atraiu o gado criado no interior da província para as oficinas de charqueada e com isso tornou-se um significativo pólo de exportação do produto. Com a chegada de comerciantes portugueses a técnica de charquear foi aprimorada e o comércio intensificado. Com a falência das charqueadas, Parnaíba conheceu outras empreitadas comerciais de vulto em torno de produtos derivados da pecuária, da agricultura e de atividades extrativistas que seguiram o mesmo percurso fluvial e de portos internacionais. As atividades econômicas desenvolvidas em Parnaíba a partir de produtos vindos do sertão ditaram a necessidade de uma infra-estrutura para o progresso do Piauí: a navegação a vapor pelo rio Parnaíba, a construção do porto marítimo de Amarração e a construção da Estrada de Ferro Central do Piauí. É abordada a instalação de duas casas comerciais estrangeiras: a Casa Inglesa representada por Paul Robert Singlehurst e James Frederick Clark e a Casa Comercial Marc Jacob do francês Marc Jacob. Os registros de suas atividades comerciais atestam o impressionante desenvolvimento do comércio importador e exportador com portos europeus. Os estrangeiros legaram algumas influências culturais européias, entre elas o futebol e a edição de um Almanaque nos moldes dos franceses. A classe dos comerciantes de Parnaíba tomou o caráter de líder incentivador de várias lutas incluindo as que visavam melhorias na infraestrutura da cidade e reformas educacionais. Abordamos as lutas travadas ao longo deste período entre os comerciantes e as autoridades governamentais para conseguir obras e projetos públicos condizentes com o desenvolvimento almejado para a cidade.

ABSTRACT

This work studies the trade and traders of the city of Parnaíba (Piauí) between the period of 1700 and 1950. It approaches the economic reasons that have led to the development of Porto das Barcas, primary port of the village of São João da Parnaíba. The village attracted the cattle owners from the inner countryside to the slaughterhouse and therefore became a significant export complex of the product. With the arrival of the Portuguese traders the slaughter technique was improved and the trade intensified. With the bankruptcy of the slaughterhouses, Parnaíba met other huge trade ventures around the products which came from cattle raising, agriculture and other extraction activities which followed the same river route of the international ports. The economic activities developed in Parnaíba from the products which came from the bush country dictated the need of an infra-structure for the progress of Piauí: shipping line, the construction of the sea port at Amarração as well as of the Central Railway of Piauí. Two foreign trade establishments are approached: the Casa Inglesa represented by Paul Robert Singlehurst & James Frederick Clark and the Casa Comercial Marc Jacob owned by the French Marc Jacob. The foreigners bequeathed some of European cultural influences, among them, football and the edition of an Almanac in the French style. The traders of Parnaíba became responsible for leading several battles including the improvement of infra-structure of the city and educational reforms. We have also approached the battles along this period between the traders and the government authorities to obtain public works and public projects keeping up with the development longed for the city.

Keywords: ; trade, traders, Parnaíba, foreigners.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	- A Vila de São João da Parnaíba, 1788.....	33
Figura 2	- Mapa exato da Vila de São João da Parnaíba, 1798.....	34
Figura 3	- Vila de São João de Parnaíba, 1809.....	37
Figura 4	- Capela de Monte Serrath.....	40
Figura 5	- Casa Grande da Parnaíba / Casarão de Simplício Dias.....	40
Figura 6	- Casa Inglesa.....	42
Figura 7	- Portada principal da Casa Inglesa de Parnaíba.....	44
Figura 8	- Solar do Mirante.....	45
Figura 9	- Solar da Poeta.....	46
Figura 10	- Casario do Porto das Barcas.....	47
Figura 11	- Detalhe da parede em pedra.....	48
Figura 12	- Verga reta, de descarga, com emprego de tijolos grandes e pequenos.....	48
Figura 13	- Arco de volta perfeita.....	49
Figura 14	- Alfândega de Parnaíba.....	49
Figura 15	- Igreja Matriz de Nossa Senhora Mãe da Divina Graça.....	51
Figura 16	- Igreja Nossa Senhora do Rosário.....	52
Figura 17	- O rio Parnaíba.....	69
Figura 18	- Projeto de melhoramento do Porto de Amarração.....	89
Figura 19	- A descarga no Porto Salgado.....	99
Figura 20	- Porto das Barcas.....	100
Figura 21	- Estação Ferroviária de Parnaíba.....	108
Figura 22	- Os irmãos Marc e Lazare Jacob.....	172
Figura 23	- Casa Marc Jacob.....	178

Figura 24	-	Nota de conhecimento.....	187
Figura 25	-	Quadro estatístico de 1930 - Roland Jacob.....	198
Figura 26	-	Posto de Puericultura Suzanne Jacob.....	200
Figura 27	-	Loja Rosemary.....	201
Figura 28	-	Palacete do Dr. Mirócles Veras.....	206
Figura 29	-	Palacete.....	206
Figura 30	-	Detalhe do teto.....	207
Figura 31	-	Detalhe do teto.....	207
Figura 32	-	Avenida Getúlio Vargas.....	208
Figura 33	-	Chalé.....	208
Figura 34	-	Antigo Ginásio Parnaibano.....	209
Figura 35	-	Janelas de Parnaíba.....	210
Figura 36	-	Praça da Graça.....	211
Figura 37	-	Parnaíba Sport Club.....	215
Figura 38	-	Internacional Sport Club.....	217
Figura 39	-	Grupo Escolar Miranda Osório.....	222
Figura 40	-	Gráfico 1 - Dados de Ensino - Matrículas 1930-1931.....	225
Figura 41	-	Gráfico 2 - Dados de Ensino 1940 – Número de Colégios.....	226
Figura 42	-	Gráfico 3 - Estabelecimentos de Ensino -1943.....	227
Figura 43	-	O Bembém.....	248
Figura 44	-	Fachada da Santa Casa de Misericórdia.....	251
Figura 45	-	Quadro do Resumo Geral do perfil das edições de 1924 a 1929 do Almanaque da Parnaíba.....	265

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	15
2	INTEGRAÇÃO POLÍTICA E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO.....	28
2.1	A Vila de São João da Parnaíba.....	28
2.2	Parnaíba Capital Econômica do Piauí.....	53
2.3	Um Rio, um Porto, uma Estrada de Ferro.....	68
2.4	O rio Parnaíba e a Navegação a Vapor.....	69
2.5	Os Portos e as Companhias de Navegação Fluviais e Marítimas.....	85
2.6	Os Portos Marítimos e as Operações Comerciais.....	95
2.7	A Estrada de Ferro Central do Piauí.....	111
3	O COMÉRCIO E OS COMERCIANTES DE PARNAÍBA.....	117
3.1	Os Charqueadores e as Charqueadas.....	123
3.2	Novos Produtos, Novos Comerciantes.....	140
3.3	O Comércio com Caiena, Guiana Francesa.....	145
3.4	O Comércio Interno e Externo do Couro e de seus Derivados.....	147
3.5	Comerciantes ingleses no Piauí.....	153
3.6	A Casa Inglesa.....	159
3.7	Singlehurst e Clark - “respectable merchants” em Parnaíba.....	160
3.8	Comerciantes franceses no Piauí.....	163
3.9	Os Jacob: franceses em Parnaíba.....	176
3.10	Os Exportadores.....	206
4	PARNAÍBA: CENÁRIOS URBANOS E SOCIAIS.....	210
4.1	Hábitos e Costumes Novos: influência estrangeira na cidade de Parnaíba.....	219
4.1.1	O football.....	219
4.2	A Associação Comercial de Parnaíba.....	223
4.3	Educação em Parnaíba: a modernização do sistema escolar.....	225
4.4	Os serviços públicos da cidade.....	235
4.5	As crônicas de Goethe e Pena Boto	236
4.6	Cinema em Parnaíba.....	243
4.7	O Almanaque da Parnaíba	244
4.8	Almanaque.....	247

4.9	O Fundador do Almanaque da Parnaíba – Benedito dos Santos Lima.....	252
4.10	As Charadas e os Enigmas.....	253
4.11	O <i>Almanaque da Parnaíba</i> nos anos 1920.....	255
4.11.1	A capa.....	258
4.11.2	Os artigos.....	259
4.11.3	Fotografias e outras ilustrações.....	262
4.11.4	Calendário e informações referentes.....	263
4.11.5	Lazer.....	263
4.11.6	O ano de 1925.....	265
4.11.7	O ano de 1926.....	268
4.11.8	O ano de 1927.....	267
4.11.9	O ano de 1928.....	271
4.11.10	O ano de 1929.....	274
5	CONCLUSÃO.....	278
	REFERÊNCIAS.....	281

1 INTRODUÇÃO

O interesse em trabalhar como o tema dos comerciantes estrangeiros e o movimento comercial da cidade de Parnaíba, no Piauí, surgiu a partir do contato com os arquivos privados de duas casas comerciais estrangeiras instaladas em Parnaíba, a Casa Inglesa e a Casa Comercial Marc Jacob. O ponto de partida da elaboração do tema proposto foi a constatação de que os arquivos, raros e ainda não pesquisados, forneceriam informações sobre o movimento comercial da cidade de Parnaíba com o mercado nacional e internacional. A opção pelo tema e pelo recorte temporal também considerou a carência de dados – em geral – sobre a História do Piauí e especialmente ao que se refere à cidade de Parnaíba, expoente do desenvolvimento econômico e social do Piauí no período em estudo.

O objetivo deste trabalho é explicar de que forma comerciantes estrangeiros, estabelecidos em Parnaíba, porto exportador e importador, articularam a integração da economia do Piauí a partir do século XVIII. Explicar como a economia do Piauí se articulava, por intermédio dos comerciantes de Parnaíba, ao mercado nacional, notadamente a economia do Ceará, Maranhão e Pará e a economia internacional, caso de países como a Inglaterra e a França. O trabalho também tem como objetivo mostrar a integração da cidade de Parnaíba à dinâmica do capitalismo internacional a partir das primeiras décadas do século XX, e quais os reflexos desta integração sobre o desenvolvimento econômico e a vida social e cultural da cidade de Parnaíba.

Para investigar o papel do comércio e da atuação dos comerciantes de Parnaíba nas transformações econômicas e sociais, no período de 1700 a 1950, partiu-se das seguintes questões de pesquisa: – Qual a origem da Vila de São João da Parnaíba? Que mapas e gravuras documentam o núcleo original da Vila de Parnaíba? De que forma a vocação comercial da vila interferiu na obediência as normas coloniais estabelecidas para o traçado urbano da vila? Que posição política e econômica a Vila de São João da Parnaíba ocupou no contexto colonial e provincial? Qual o papel da pecuária e da agricultura no movimento comercial de Parnaíba? Que problemas o governo provincial enfrentou para garantir o desenvolvimento e o progresso do Piauí? O que foi feito pelo governo imperial para

dinamizar os setores produtivos? De que forma a posição geográfica de Oeiras comprometia o desenvolvimento geral da província? Que razões os comerciantes de Parnaíba e outras autoridades alegaram para transferir a sede da capital de Oeiras para Parnaíba? Qual a importância da mudança da capital de Oeiras para Teresina? De que modo três elementos estruturais foram considerados essenciais à integração econômica de Parnaíba ao comércio nacional e internacional – o rio Parnaíba, os portos marítimos e o fluvial, a alfândega, as companhias de navegação fluviais e marítimas e a Estrada de Ferro Central do Piauí?

Como se deu a entrada de Parnaíba no circuito comercial nacional e internacional a partir do século XVIII? Qual a importância da pecuária extensiva, base da economia do Piauí, no comércio provincial? Como Parnaíba progrediu tendo como base o comércio do gado e de seus derivados? Quem foram os primeiros charqueadores? De que forma as charqueadas de Parnaíba integraram-se ao ciclo das charqueadas do Maranhão, Ceará e Rio Grande do Norte? Como se deu e qual a importância do comércio exercido pelos negociantes de bons fundos como o português Domingos Dias da Silva e seu filho Simplício Dias da Silva? O que se pode perceber acerca da vida social e cultural de Parnaíba, a partir da leitura do inventário dos Dias da Silva? Quais as causas da falência das charqueadas e do esquecimento da técnica de charquear? Após a falência das charqueadas, quais novos produtos passaram a ser comercializados em Parnaíba? A que portos eram destinados e quem eram os comerciantes? Como se deu a integração de Parnaíba à dinâmica do capitalismo internacional a partir da chegada de comerciantes ingleses e franceses a Parnaíba? Qual a importância do comércio inglês para o Brasil a partir da chegada de D. João VI em 1808? Quando se deu a chegada de comerciantes ingleses a Parnaíba? Quais atividades comerciais exerciam? Qual a importância do comércio da França com o Brasil? Quando se deu a chegada de comerciantes franceses a Parnaíba? Quais atividades comerciais exerciam? De que forma a leitura de cartas comerciais do negociante francês Boris Frères, sediado em Fortaleza, fornece informações a respeito das parcerias comerciais entre Parnaíba, Teresina, Fortaleza e a Europa? Quando chegou a Parnaíba o comerciante francês Marc Jacob? Que motivos levaram Marc Jacob a estabelecer uma casa comercial em Parnaíba? Que produtos a Casa Comercial Marc Jacob importava e exportava? O que se sabe da atividade comercial e vida particular de Marc Jacob a partir da

leitura de seus livros comerciais? Como foi que Marc Jacob consolidou seu patrimônio, e, com o seu falecimento, como a Casa Comercial Marc Jacob passou a ser propriedade de Roland Jacob? Qual a importância do comerciante Roland Jacob no conjunto dos comerciantes de Parnaíba?

Como se deu a expansão comercial da cidade de Parnaíba sob o predomínio do extrativismo vegetal? Como o desenvolvimento econômico e cultural da cidade se manifestou? Que influências estrangeiras passaram a vigorar na cidade de Parnaíba? Qual a importância da Associação Comercial de Parnaíba e quais as suas ações em prol da cidade? Que registros existem de habitantes da cidade? O que as edições de 1920 do *Almanaque da Parnaíba* revelam sobre a cidade?

Na tentativa responder a esses questionamentos, selecionou-se um *corpus* documental. As principais fontes de pesquisa são compostas pela documentação conservada nos acervos particulares das famílias de descendentes das antigas casa comerciais estrangeiras – a Casa Inglesa e da Casa Comercial Marc Jacob – sob a guarda de Marc Theophile Jacob e Ingrid Clark. E a correspondência comercial entre comerciantes de Teresina e Parnaíba com a Casa Boris Frères, de Fortaleza, localizadas no Arquivo Boris Frères, sob a guarda do Arquivo Público do Ceará. O *corpus* documental que permitiu o desenvolvimento do tema também é formado por documentos obtidos junto ao Cartório Almendra de Parnaíba. Acrescente-se que, documentos oficiais, como mensagens e relatórios governamentais, foram conseguidos por meio da bibliografia já publicada sobre a história do Piauí. Outros estudos publicados estão relacionados à temática, com destaque para o Almanaque da Parnaíba. Excetuando-se as informações contidas nesta documentação, foram realizadas entrevistas com membros das famílias Clark e Jacob e outros parnaibanos - a intenção era perceber que leitura eles faziam de suas famílias e de sua cidade.

O recorte cronológico, relativamente longo, justifica-se, em primeiro lugar, pela escassez, na historiografia piauiense, de estudos relativos à cidade de Parnaíba no período; e, em segundo lugar, por ser um recorte que permite explicar algumas ocorrências importantes: o início do movimento de exportação dos produtos vindos do interior da província, tanto para o mercado interno quanto para o externo, e o declínio do movimento exportador de produtos extrativistas do Estado. O recorte permite também explicar o surgimento e o adiantamento da Vila de São João da

Parnaíba, a partir da atividade comercial ali desenvolvida, e o processo de modernização da cidade de Parnaíba, decorrente do impacto do extrativismo na economia da cidade.

O litoral do Piauí, mais precisamente o delta do rio Parnaíba já era um ponto de atração comercial para piratas europeus, segundo menciona o cronista Gabriel Soares de Sousa (1587). O período de desenvolvimento econômico do Piauí, no entanto, se deu quando os criadores de gado das regiões mais longínquas do litoral mudaram a via de escoamento das reses pelos caminhos terrestres, penosa e onerosa para adotar a via fluvial pelo rio Parnaíba. Foi o início da trajetória do sertão ao mar, abrangendo, além dos portos brasileiros, outros mais distantes, através da comercialização dos produtos da atividade pastoril.

A chegada das reses no porto fluvial no delta do Parnaíba foi aumentada pela instalação de charqueadas no Porto das Barcas. O aproveitamento de couros, peles e outros derivados como crina animal, chifres etc. foi acrescentado ao comércio da carne seca na exportação. Nascia e prosperava a Vila de São João da Parnaíba, cujo papel expoente na economia do Piauí ocorreu devido à visão e iniciativa de comerciantes voltados para a exportação desses produtos.

É significativa a presença do comerciante, Domingos Dias da Silva, como um marco da história econômica e social do litoral do Piauí. Fidalgo da corte portuguesa, ele foi o típico representante do colonizador no sentido de manter, com ela, laços culturais além dos comerciais. Domingos Dias inaugurou uma clivagem no clima social de Parnaíba. O sucesso das charqueadas das quais ele se dedicou a aprimorar as técnicas deu-lhe margem para manter e transmitir seu padrão de vida a seu filho, Simplício Dias. O luxo e as extravagâncias exibidas em festas promovidas para acolher figuras importantes do panorama político do Brasil, da época imperial, marcaram a historiografia da cidade.

A estrutura do comércio de exportação fundada pelas charqueadas permitiu a comercialização de outros produtos, oriundos da agricultura e da atividade extrativista, que passaram a ser requisitados no mercado internacional, mais precisamente para a indústria europeia em plena revolução. Artigos como o algodão, o couro para a fabricação de correias, de calçados, cintos etc., a borracha da maniçoba, a cera de carnaúba e as resinas de jatobá e do angico, coco da palmeira babaçu vinham do sertão via rio Parnaíba para o porto Salgado. Chegavam, a

princípio, em embarcações à vela ou a remo, barcaças cobertas de folhas de babaçu, balsas de buriti, barcas, e, mais tarde, em navios a vapor, fazendo funcionar o Porto Salgado vinte e quatro horas por dia.

A intensidade da exportação levou à instalação de comerciantes estrangeiros em Parnaíba, o que deu continuidade ao canal social aberto pelos Dias da Silva. A ele aderiram comerciantes ingleses e franceses, e suas famílias, criando uma camada social economicamente situada no topo da sociedade.

O padrão de vida dessas famílias contrastava com o dos outros habitantes da cidade. Esse fato está impresso na iconografia de Parnaíba, com o seu traçado urbano, seus edifícios residenciais de tipo, sobrados e casas térreas até as mais modestas. Certamente, as habitações mais representativas dessa classe abastada estavam repletas de móveis, decorações e comodidades várias, o que era não só imitado pelas famílias, cujas atividades comerciais internas o permitiam, mas também encaminhado para as cidades de onde vinham os produtos regionais. Teresina, desde sua elevação a capital, recebeu esse tipo de influência da cultura europeia.

Outro aspecto da história de Parnaíba é o político-econômico, documentado pelas insistentes demandas dos comerciantes exportadores/importadores para a construção de um porto marítimo em território piauiense à altura do seu volume de comércio. Unidos por organizações comerciais e guiados pelas ideias capitalistas da Europa e Estados Unidos, ressentiam-se com a obrigação de utilizar o porto maranhense, o que lhes causava prejuízo direto e, indiretamente, diminuía as verbas estaduais convenientes para prover outros serviços públicos de alta necessidade, como a construção do Porto de Amarração.

Expressiva também foi a exportação da cera da carnaúba, do babaçu e do algodão, principalmente durante a Primeira Guerra Mundial, quando o preço dessas mercadorias cresceu, colocando o Piauí como um dos maiores exportadores do Norte-Nordeste (MENDES, F., 1995, p. 57).

A cera de carnaúba passou a ter valor com a descoberta de sua utilização no fabrico de graxas para sapato, ceras para assoalho, discos e outros produtos. Antes, a cera era utilizada sobretudo na fabricação doméstica de velas de iluminação. Por volta de 1907, ocorrem as primeiras vendas de cera ao Exterior. Contudo, elas só tomam impulso após 1910, tornando-se a Alemanha seu principal mercado. Com a

aplicação industrial da cera ganhando importância, esta passa a ocupar lugar de destaque entre os produtos de exportação piauiense.

As exportações de babaçu, produto cujo primeiro grande comprador foi a Alemanha, tiveram início em 1911; porém, ao contrário da cera de carnaúba, que registrou aumento das exportações durante a Primeira Guerra, é precisamente depois do conflito que as oleaginosas vão firmar sua cotação no mercado internacional (MENDES, F., 1995, p. 59).

As zonas preferenciais de crescimento da carnaubeira (*Copernicia cerifera*) e do babaçu (*Orbignia martiana*) localizavam-se na bacia oriental do Parnaíba, e sua navegabilidade proporcionou a exportação da cera de carnaúba, do óleo de babaçu e da borracha de maniçoba.

No início do século XX, com a exportação da maniçoba (1900-1915) e sobretudo da cera de carnaúba e da amêndoa do babaçu (1910-1950), o Piauí teve um período exportador de alcance considerável. A exportação da borracha de maniçoba se estende apenas até 1915. Maior duração e maior impacto tiveram a comercialização da carnaúba e do babaçu. Em 1907, a cera de carnaúba já ocupava o segundo lugar na ordem de importância dos produtos exportados. O babaçu começou a ser exportado a partir de 1911. Os dois produtos alternarão a liderança nas exportações piauienses, por toda a primeira metade do século.

O período do extrativismo vegetal associado ao comércio exterior proporcionou, desde o final do século XIX, um período de prosperidade singular na história do Piauí. As exportações da cera de carnaúba, iniciadas em 1894, as de borracha de maniçoba em 1900, e do babaçu em 1911, colocaram o Piauí em posição de destaque no conjunto das exportações brasileiras. Em 1937, o valor da produção dos principais produtos do extrativismo vegetal dava ao Piauí a terceira posição entre todos os Estados, passando para o segundo lugar em 1938 e, para o primeiro, de 1942 até 1947 (MENDES, F., 2003, p.177). A cidade de Parnaíba consolida-se, então, como o principal entreposto comercial do Piauí e como importante centro do comércio internacional, graças ao espírito empreendedor dos comerciantes estimulados, certamente por ter a oportunidade do contato com “o resto do mundo” (MENDES, F., 1995, p. 59).

O descompasso entre os interesses dos comerciantes exportadores e a visão dos políticos se faz presente no desenrolar da tese. O governo da província e,

mesmo depois, o governo estadual, desfalcado de verbas públicas, não obstante as crescentes e lucrativas atividades dos comerciantes, encaminhavam os apelos dessa classe para a instância superior e não eram acatados. Apesar de tudo, a cidade crescia como base no comércio internacional.

Para compreender o papel da cidade de Parnaíba no contexto político e econômico do Piauí, recorre-se à bibliografia publicada sobre a história do Piauí.

Quando se trata do estudo da historiografia piauiense, tem-se como primeira fonte de referência a Introdução: historiografia piauiense, de Wilson de Andrade Brandão, de 1981, a terceira edição do livro *Memória cronológica e corográfica da província do Piauí*, de José Martins Pereira de Alencastre, publicada pela primeira vez em 1857 (BRANDÃO, 1981 apud ALENCASTRE, 2005, p.11-35). Nesta Introdução, Wilson Brandão aponta os principais estudiosos da história do Piauí e suas obras. Para esta pesquisa foi analisada a contribuição de cada um deles ao presente tema.

José Martins Pereira de Alencastre, historiador baiano, deixou um conjunto de obra variada e histórica. Sua obra *Memória cronológica, histórica e corográfica da Província do Piauí* trata das origens do território do Piauí, no século XVI, até o final da primeira metade do século XIX. Foi considerado a base dos estudos piauienses durante largo tempo. Suas fontes de pesquisa são documentos do período colonial¹ e sua metodologia consiste em interpretar cuidadosamente o documento.

Francisco Augusto Pereira da Costa, pernambucano, esteve ocasionalmente no Piauí, em 1884-1885, como secretário do governo de Raimundo Teodorico de Castro e Silva, e dedicou-se à história da província. Reúne subsídios dos arquivos públicos, coligindo densa massa de informações de ordem social, política e econômica. Publica no jornal *A Imprensa* artigo de caráter histórico, e, em 1885, a *Notícia sobre as comarcas do Piauí*. Nasce desses ensaios a *Cronologia histórica do Estado do Piauí*, publicada em Recife, em 1909, às expensas do governo piauiense. Em registros abundantes, do século XVI à Proclamação da República, dispõe o autor os fatos mais importantes da história do Piauí (Ibid., 2005, p.27).

¹ Os documentos estão hoje no Arquivo Público do Piauí e Arquivo Nacional (Rio de Janeiro), nos arquivos de Pernambuco, Ceará e Bahia, em arquivos de Portugal, especialmente no Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa).

Entre os principais monografistas estão Clodoaldo Freitas e Padre Joaquim Chaves (BRANDÃO, 1981 apud ALENCASTRE, 2005, p.27). Clodoaldo Freitas (Oeiras, 1855 – Teresina, 1924) tem extensa bibliografia – poema, conto, crônica romance, folclore, crítica religiosa, crítica literária, filosofia, traduções. Sua grande contribuição a este trabalho foi a *História de Teresina*, publicada em vários números do Diário do Piauí de 191². A contribuição do Padre Joaquim Chaves (Campo Maior, 1913) à historiografia piauiense é notável, pela riqueza de fatos narrados em estilo ágil e livre. São obras do autor analisadas para esta pesquisa: *Teresina, subsídio para a história do Piauí* (1952); *Como nasceu Teresina* (1971) e *Apontamentos biográficos* (1981).

Renato Castelo Branco (Parnaíba, 1914 – São Paulo, 1995) inicia o gênero ensaio histórico-cultural, em 1938, publicando, em 1942, *A civilização do couro*,³ e em 1970 o autor escreveu: *O Piauí: a terra, o homem, o meio* (Ibid., 2005, p.33).

Odilon Nunes, historiador clássico, publicou diversos trabalhos,⁴ entre eles *Pesquisas para a história do Piauí*, com 4 volumes, em 1975, que abrangem a história do Piauí, a respeito dos aspectos políticos, econômicos e sociais, dos primeiros tempos ao século XIX (BRANDÃO apud ALENCASTRE, 2005, p.34).

Os autores supracitados focalizam principalmente o período colonial, no qual a cidade de Parnaíba aparece de forma embrionária e incipiente.

Raimundo Monteiro de Santana, economista, escreve, em 1964, a *Evolução histórica da economia piauiense*. Seu grande esforço é no sentido de periodizar a história da economia piauiense. Santana criou e dirigiu a Fundação de Apoio Cultural do Piauí e a revista *Econômica Piauiense*; produziu inúmeras obras, organizou livros de autoria de vários intelectuais da terra, que incluem artigos que versam sobre a cidade de Parnaíba.

Felipe Mendes, economista, da Fundação Cepro, criada nos anos 1970, pela Secretaria do Planejamento, publicou estudos importantes sobre o Piauí, em uma perspectiva multidisciplinar, nos quais encontramos várias análises da economia

² Outra obra do autor: *História do Piauí*. Teresina, 1902.

³ O autor escreveu: *O Piauí: a terra, o homem, o meio*. Teresina, 1970; *Pré-história brasileira: fatos & lendas*. Teresina, 1971; e *Os Castelo Branco d'aquém e d'além mar*, Teresina, 1980.

⁴ Nunes escreveu: *O Piauí, seu povoamento e seu desenvolvimento*. Teresina [s.d.]; *Súmula da história do Piauí: devassamento e conquista do Piauí*. Teresina, 1972; *Um desafio da historiografia do Brasil*. Teresina, 1979; *Depoimentos históricos*. Teresina, 1981.

parnaibana. Teresinha Queiroz também levantou questões de natureza econômica em suas pesquisas. Miridan Britto Falci Knox e Célis Portella Nunes, trabalhando dentro da perspectiva sociocultural, dialogam com a demografia histórica.

Nos trabalhos de Pe. Cláudio Mello,⁵ Miridan Britto Falci Knox,⁶ Célis Portella Nunes,⁷ Teresinha de Jesus Mesquita Queiroz⁸ e Felipe Mendes,⁹ a cidade de Parnaíba também aparece de forma incipiente. O professor Francisco Iweltman Vasconcelos Mendes publicou trabalhos sobre Parnaíba, abordando principalmente questões ligadas à educação e ao Porto Marítimo de Amarração.

Assim, no que tange à cidade de Parnaíba, no conjunto da historiografia piauiense, as informações são esparsas e pulverizadas em diversos trabalhos, não sendo o foco central de nenhum dos historiadores mencionados, com o que a sua história apresenta inúmeras lacunas.¹⁰

Para compreender a atuação e a integração dos comerciantes estrangeiros ao mercado internacional recorre-se à leitura de Gilberto Freyre e Denise Monteiro Takeya. Ambos publicaram trabalhos que tratam das relações comerciais internacionais e explicam a forma de atuação dos comerciantes estrangeiros no

⁵ Mello publicou: A prioridade do Norte no povoamento do Piauí. Teresina: Gráfica Mendes, 1985; As duas capitais. In: SANTANA, Raimundo Monteiro de (Org.). Piauí: formação, desenvolvimento, perspectivas. Teresina: Halley, 1995.

⁶ Knox publicou: O Piauí na primeira metade do século XIX. Teresina: Projeto Petrônio Portella, 1985; Escravos do sertão: demografia, trabalho e relações sociais, 1826-1888. Teresina: Mons. Chaves, 1995. O ilustre senhor da Parnaíba. Cadernos de Teresina, 1994; A urbanização no século XVIII e a fronteira no sertão do Piauí, Teresina, 2002.

⁷ Nunes publicou: Vilas e cidades do Piauí. In: SANTANA, Raimundo Monteiro de (Org.). Piauí: formação, desenvolvimento, perspectivas. Teresina: Halley, 1995.

⁸ Queiroz publicou: Os literatos e a república. Teresina, 1997; A importância da borracha de maniçoba na economia do Piauí, 1900 a 1920. Teresina: UFPI, 1994. Economia piauiense da pecuária ao extrativismo. Teresina: APECH, 1993.

⁹ Felipe Mendes publicou entre outros artigos sobre economia piauiense, Formação econômica. In: SANTANA, Raimundo Monteiro de. Piauí: formação, desenvolvimento e perspectivas. Teresina: Halley, 1995.

¹⁰ Algumas lacunas vêm sendo aos poucos preenchidas, no Curso de Mestrado em História do Piauí da UFPI, criado em 2004. Francisco de Assis de Sousa Nascimento foi o autor da primeira dissertação e desenvolveu estudos sobre a Cultura escolar e a história da educação em Parnaíba. No Curso de Mestrado em Educação da UFPI, Valdinar da Silva Oliveira Filho defendeu dissertação sobre O ensino comercial e a formação de guarda-livros de porta-vozes da riqueza do Piauí a guardadores da memória de Parnaíba (1900-1960). Alunos do Curso de Especialização de História do Brasil da UFPI, do Campus Ministro Reis Velloso, em Parnaíba, publicaram uma coletânea de artigos que versam sobre a história da região Norte do Estado, em Fragmentos Históricos, experiências de pesquisa no Piauí, 2005. Em 2010, a aluna do Curso de Mestrado em História da UFPI, Leda Rodrigues Vieira, apresentou a dissertação Caminhos de Ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960.

Brasil. Para compreender o processo de urbanização e modernização de Parnaíba, buscou-se apoio em estudos que enfocam estas temáticas. Conforme Raminelli (1997, p.185-202), o crescimento e a proliferação de cidades marcaram profundamente a história europeia do século XX. O caos urbano, favorecido pela Revolução Industrial, incentivou as primeiras tentativas de planejamento urbano e de construção de uma cidade ideal. À época, alguns intelectuais, como Fustel de Coulanges, Max Weber e George Simmel começaram a refletir sobre o passado da cidade, sobre as formas de ordenamento e funções da *urbe* ao longo dos tempos. Reflexões acerca da história da cidade foram feitas por historiadores, sociólogos, filósofos e urbanistas, como Walter Benjamin e Lewis Mumford.

Na historiografia brasileira, segundo Raminelli (1997, p.200), a definição de cidade permaneceu por um longo tempo atrelada ao âmbito econômico.¹¹ Capistrano de Abreu considerava a cidade um mero aparelho administrativo, ou um meio caminho entre os engenhos e os centros europeus de comercialização do açúcar. Sérgio Buarque de Holanda ressaltava a presença avassaladora do campo sobre a cidade. Por ser a vila improdutiva e secundária na economia colonial, os estudiosos relegaram a um segundo plano outras vocações dos primeiros núcleos urbanos, esquecendo as contribuições da cidade para o avanço das fronteiras da cristandade.

Ao longo do século XIX, a América Latina sofreu transformações profundas na economia: lei da terra, Abolição da Escravatura e reformas variadas de cunho liberal. Romero considera as alterações em duas perspectivas: a primeira, ditada pelo modelo europeu, denominada “desenvolvimento heterogêneo”; a outra, de “desenvolvimento autônomo”, era o resultado de alterações da estrutura interna, da relação dos diversos grupos sociais e entre a cidade e a região. Nas últimas décadas do século XIX, o “desenvolvimento heterogêneo” explica as principais alterações no perfil urbano das cidades latino-americanas (Ibid., p.201).

A historiografia brasileira também salientou as reformas urbanas e a politização do espaço público. Sérgio Pechman e Lilian Fritsch escreveram um artigo sobre a cidade do Rio de Janeiro e as reformas empreendidas pelo prefeito Pereira Passos.

¹¹ Sombart, Weber e Pirenne procuram caracterizar a cidade como um espaço econômico e autônomo em relação ao campo.

O planejamento da cidade obedeceu a algumas premissas, de um lado procurava modernizar e “europeizar” a antiga urbe colonial; por outro lado, a reforma pretendia ordenar e disciplinar a população pobre, trazendo as “luzes” para seres bestializados.

José Murilo de Carvalho analisou a cidade do Rio de Janeiro, no início da República, por intermédio da Revolta da Vacina. Seu estudo enfatiza as transformações sociais, políticas e culturais trazidas pelo fim do século. Examina as várias concepções de cidade, vigentes à época da mudança do regime. Revela em sua pesquisa a grande irritação popular com as práticas públicas na área da saúde, principalmente no que se referia à vistoria e à desinfecção das casas (CARVALHO, 1987).

Nicolau Sevcenko analisa o impacto das novas tecnologias nos processos de metropolização da cidade de São Paulo nos anos 1920. Trata da urbanização acelerada de São Paulo e das avassaladoras mudanças que se desencadearam. Revela as ambiguidades das engrenagens do advento no Brasil de uma cultura europeia de massa e, mais especificamente, o seu choque com o espírito modernista de experimentação e de busca de novas possibilidades culturais. Descreve condições novas de vida material e novas formas de representação do provisório, do contingente e do fragmentário: o devir das coletividades, a diluição dos valores comunitários herdados, o choque com os pressupostos do individualismo racionalista e da cultura ilustrada, a busca de novos condicionamentos e formas de expressão (DIAS apud SEVCENKO, 1992, p. 11-23).

Ana Maria Daou, ao discorrer sobre o período áureo da riqueza da borracha (1880-1910) e a decorrente euforia social e cultural que tomou conta das cidades de Belém e de Manaus, mostra como as elites amazônicas inseriram-se na dinâmica do mercado mundial, e como viveram uma *belle époque* na selva. As elites de Belém e Manaus esforçaram-se por impor, pelas reformas urbanas, os sinais de conforto material e do progresso facilitado pelos negócios da borracha (DAOU, 2000).

Teresinha Queiroz estuda as transformações espaciais e culturais de Teresina, entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, quando a cidade – se não passou por agressivas transformações demográficas ou por alterações profundas em sua estrutura produtiva – integrou-se de forma mais efetiva à rede urbana regional, abriu-se para os intercâmbios internacionais e sofreu alterações sociais de sentido modernizador (QUEIROZ, 1998, p.16).

Muitos trabalhos abordaram as questões mencionadas. As análises recorrem, comumente, aos estudos sobre modernidade, comparando as transformações urbanas ocorridas na Europa e nos Estados Unidos com as alterações ocorridas nas cidades brasileiras. Para Brescianni:

As cidades são antes de tudo uma experiência visual. Traçado de ruas, essas vias de circulação ladeadas de construções, os vazios das praças cercadas por igrejas e edifícios públicos, o movimento de pessoas e a agitação das atividades concentradas num mesmo espaço. E mais, um lugar saturado de significações acumuladas através do tempo, uma produção social sempre referida a alguma de suas formas de inserção topográfica ou particularidades arquitetônicas (BRESCIANNI, 1998, p.237).

Além de uma experiência visual, a cidade também é objeto de muitos discursos, a revelar saberes específicos ou modalidades sensíveis de leitura do urbano: discursos médicos, políticos, urbanísticos, literários, poéticos, jurídicos. Também é objeto de produção de imagens – fotográficas, pictográficas, cinematográficas, gráficas – a cruzarem ou oporem sentidos sobre o urbano (PESAVENTO, 2004, p.80).

Com base na documentação e na bibliografia mencionadas, procurou-se explicar a atuação dos comerciantes no processo de integração da cidade de Parnaíba ao Piauí e ao mercado nacional e internacional, bem como o papel que tiveram no desenvolvimento econômico, social e cultural da cidade de Parnaíba.

O trabalho foi dividido em três capítulos. O primeiro capítulo apresenta uma análise iconográfica da Vila de São João da Parnaíba, com suas igrejas, sobrados e casas térreas; descreve as técnicas de construção empregadas e detalhes arquitetônicos reveladores não somente do aspecto físico da vila, mas também do social. Explica as razões econômicas que levaram ao desenvolvimento do Porto fluvial das Barcas, localizado na foz do delta do rio Parnaíba, ponto inicial da Vila de São João da Parnaíba. Destaca como o gado vindo do interior da província foi comercializado com outras províncias. Explica como o incremento da atividade comercial da vila demandou a necessidade de uma infraestrutura de transporte eficiente, o que foi cobrado do governo pelos comerciantes parnaibanos. Cita e explica os problemas que o governo provincial teve que enfrentar para garantir a integração econômica e o desenvolvimento político do Piauí, entre eles: a transferência da capital, a navegação a vapor pelo rio Parnaíba, a construção do Porto marítimo de Amarração, em Parnaíba, e a construção da Estrada de Ferro

Central do Piauí. Aponta as lutas dos comerciantes importadores-exportadores de Parnaíba para obter apoio governamental, a fim de melhorar a infraestrutura dos transportes e, com isso, mais eficácia nas suas atividades comerciais.

O segundo capítulo aborda o comércio e os comerciantes da Vila de São João da Parnaíba. Menciona a importância da pecuária extensiva no sertão do Piauí e como Parnaíba progrediu com o encaminhamento do gado e seus derivados para o Porto fluvial das Barcas, onde foram instaladas as primeiras charqueadas. Descreve a época do apogeu das atividades dos charqueadores Domingos Dias da Silva e seu filho Simplício Dias da Silva, ligados à Corte portuguesa. Mostra de que forma as charqueadas de Parnaíba integraram-se ao ciclo das charqueadas do Maranhão, Ceará e Rio Grande do Norte. Aponta as causas da decadência dessa atividade comercial, e o advento da comercialização de novos produtos e de novos mercados internacionais, caso da Guiana Francesa, da Inglaterra e da França. Explica como se deu a integração de Parnaíba à dinâmica do capitalismo internacional a partir da chegada de comerciantes ingleses e franceses. Descreve a atividade comercial de duas casas estrangeiras sediadas em Parnaíba: a Casa Inglesa, representada por Paul Robert Singlehurst e James Frederick Clark; e a Casa Comercial Marc Jacob, do francês Marc Jacob.

O terceiro capítulo mostra a expansão comercial da cidade de Parnaíba sob o predomínio do extrativismo vegetal. Demonstra como esta atividade propiciou o desenvolvimento econômico e cultural da cidade, impresso nas transformações estéticas das fachadas dos edifícios públicos e residenciais. Detalha evento desportivo provido pelos líderes do comércio internacional – o football. Aponta a importância da Associação Comercial de Parnaíba e sua ação em prol da modernização do sistema educacional da cidade com a criação de importantes instituições de ensino: o Grupo Escolar Miranda Osório, a Escola Normal de Parnaíba e o Ginásio Parnaibano; e da urbanização, especialmente da infraestrutura da cidade. Esclarece que não obstante as melhorias urbanas a cidade sofria com a falta de serviços básicos. Registra e compara duas crônicas que tratam da cidade e de seus habitantes, escritas por Goethe Pires Lima Rebelo e Carlos Pena Boto. Destaca a chegada do cinema em Parnaíba, e, por fim, apresenta e analisa o Almanaque da Parnaíba.

2 PARNAÍBA E SUA INTEGRAÇÃO NO ESPAÇO REGIONAL

2.1 Parnaíba, de Vila a Cidade

A Vila de São João da Parnaíba foi oficialmente criada, segundo Carta Régia¹² de 19 de junho de 1761. O ato solene de sua instalação, conduzido pelo governador da Capitania do Piauí, João Pereira Caldas, com a presença do Ouvidor Geral da Capitania, teve lugar a 18 de agosto de 1762, na Igreja Matriz de Nossa Senhora de Piracuruca,¹³ vila da qual o território constitutivo do termo da de São João da Parnaíba foi desmembrado.

Bastos (1994, p. 418) considera que a origem da Vila de São João da Parnaíba remonta ao início do século XVIII, quando das tentativas, segundo o governador do Maranhão João da Maia Gama, do proprietário de terras na Bahia e no Piauí, Pedro Barbosa Leal, de fundar, no delta do rio Parnaíba, uma vila. Nela se edificou uma capela dedicada a São Bernardo, a cinco léguas, aproximadamente, da barra do Igarapu, dando início a um aglomerado de casas. Era uma povoação conhecida, a princípio, por Arraial Novo e, em seguida, Vila Velha.¹⁴ Foi nesse local que a Vila de São João da Parnaíba cresceu e foi elevada à categoria de cidade pela Lei Provincial n. 166, no dia 16 de agosto de 1844.

Antecede a essa resolução de se criar uma vila,¹⁵ no litoral da Capitania do Piauí, a existência de um porto fluvial bastante ativo chamado Porto das Barcas, para onde eram enviadas reses do interior da Capitania em barcaças pelo rio

¹² Segundo Delson (1979), esta carta se insere no quadro de medidas adotadas pela Coroa Portuguesa, para solucionar a ocupação das terras do Nordeste brasileiro. A construção de vilas seria uma maneira de proteger a Colônia contra ataques espanhóis e estabelecer a autoridade da Coroa. Na Carta, além de conferir à Vila da Mocha (Oeiras) os foros de cidade e capital da capitania, ordenava o rei que fosse criada, em cada uma das oito freguesias então existentes, uma vila (DELSON, 1979 apud FIGUEIREDO, 2001).

¹³ Em Piracuruca estava situada a Igreja Matriz datada de 1743, 27 anos antes da Vila de Parnaíba e provavelmente a maior concentração de moradores da freguesia, considerando o apuro técnico e as dimensões do templo (SILVA FILHO, 2007, p. 27).

¹⁴ Odilon Nunes (1972, p. 24) afirma que a Vila Velha, fundada por Pedro Barbosa Leal, estava abandonada quando da criação das primeiras vilas no Piauí, em 1762, tendo João da Maia Gama julgado conveniente restaurar a vila “para acudir com precisão e defesa as ditas barras como para comunicação e comércio da outra vila que acima aponto [...]”.

¹⁵ Para a criação de uma vila bastavam seis ou sete famílias, igreja, pelourinho, casa da câmara e cadeia (SILVA FILHO, 2007, p. 27, v. III).

Parnaíba, meio de transporte preferido ao envio de boiadas por terra, que era demorado e desgastante para homens e animais. Ali se dava o abate de doze mil reses¹⁶ e o preparo de carnes secas e courama, já em 1762, conforme calculado pelo próprio governador do Piauí,¹⁷ João Pereira Caldas (PAULA NETO, 2000, p. 20).

O número de casas no Porto das Barcas em 1762 compunha-se de 330, e a população era formada por 1.747 brancos livres e 602 escravos.¹⁸ Havia ali armazéns e uma ermida, possivelmente a capela de Monte Serrat, padroeira dos navegantes. Não obstante essa estrutura, o governador escolheu como sede da nova vila uma pequena povoação, já existente, denominada Testa Branca, que não contava com uma igreja e era formada por apenas quatro residências, oito brancos livres e onze escravos (MENDES, I., 2001; FIGUEIREDO, 2001, p.18). Testa Branca ficava na planície em que se estendiam os campos onde pastavam as reses que, abatidas, eram exportadas nas embarcações que entravam no Porto das Barcas (NUNES, O., 1972, p.10). Tendo em vista a insignificância do lugar escolhido para a sede do município, ordenou o governador que se levantasse o pelourinho (FRANCO, 1968, p. 28),¹⁹ no povoado do Porto das Barcas até que, em Testa Branca, se desse início à construção de algum edifício, e pudessem haver as primeiras acomodações.

A opção do governador por Testa Branca não foi compreendida pela população local, pois, segundo o Procurador da Câmara, o Porto das Barcas, em 1763, era frequentado todos os anos por “mais de dez embarcações que consumiam muito mais de treze mil bois”. Em 1764, o governador refere-se ao consumo de mais de doze mil reses por ano (NUNES, O., 1972, p.11). O Porto das Barcas

¹⁶ Existe na literatura local um certo consenso sobre o número de reses abatidas no período. É possível verificar esses dados em trabalhos como Nunes (1972), Brandão (1995) Mendes (1996) e outros.

¹⁷ O Piauí foi elevado à categoria de Capitania em 1718, mas a efetivação só se deu em 1758. João Pereira Caldas, primeiro governador do Piauí, foi ajudante de sala do governador do Estado do Grão-Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, irmão do Marquês de Pombal, que protegeu em lugares de destaque toda a sua família. A vinda de Pereira Caldas para o Piauí tem dois objetivos: a apropriação legal das fazendas dos Jesuítas para os bens nacionais e a estruturação administrativa da Capitania.

¹⁸ Chaves (1998, p. 425) dá o número de 2.335 habitantes em Parnaíba e 3.615 habitantes em Oeiras, 1867 habitantes em Campo Maior (MENDES, 2001, p.19).

¹⁹ No Piauí os forais, o pelourinho e outros símbolos do poder português foram poucos, tendo sido erguido pelourinhos somente em Campo Maior (mantido até 1844) e Valença.

apresentava uma próspera indústria de charque e fornecia a “carne do sertão” (DURÃO apud GANDARA, 2009)²⁰ às principais províncias: Pará, Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro (PAULA NETO, 2000, p. 19). Sobre esta questão, assim se expressa Pereira da Costa (1974, p. 151):

Incontestavelmente o povoado de Porto das Barcas oferecia mais vantagens para o assento da nova vila; era então uma feitoria com estabelecimento de charqueadas, cujos produtos se exportavam para Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Pará, deixando grande interesse às rendas públicas, pelo movimento comercial que resultava de semelhante indústria; [além de contar] com uma população crescente e ativa, algumas casas e armazéns e uma pequena ermida fundada pelos habitantes da localidade.

Ferreira (1959, p. 151) considera que João Pereira Caldas, ao escolher para sede da vila o Porto de Testa Branca, situado a 6 quilômetros abaixo de Porto das Barcas, teria levado em consideração “as condições geográficas do local, a sua constante comunicação com o Exterior, Sul e Norte, facilidade de fiscalização dos impostos de exportação de charque e outros produtos piauienses, e aplicação direta desses impostos nos serviços do novo município” (Id. *ibid.*).

Possivelmente, João Pereira Caldas também buscava instalar a sede da vila em local limpo, alto e próximo da Foz do rio Igarçu, a fim de facilitar o embarque e desembarque de mercadorias (MENDES, I., 2001, p.20). Segundo relata o ouvidor da Capitania, Antonio José de Moraes Durão, o Porto das Barcas não oferecia condições higiênicas adequadas (SILVA FILHO, 2007, p. 82),²¹ além de estar situado em terreno alagadiço. Nesse período, os administradores portugueses, segundo Figueiredo (2001), tinham a preocupação de instalar as casas longe dos currais e dos matadouros, pelas razões apontadas por Durão (1772, p. 31 apud FIGUEIREDO, 2001):

Como o principal negócio que nela se faz consiste nos gados que se matam nas feitorias [...], é natural que padeçam as epidemias [...] porque o fétido que causa o sangue espalhado e mais miúdos de tantos milhares de reses que se matam no pequeno espaço de um até dois meses corrompe o ar com muita facilidade e produz o dano apontado. As moscas e as sevandijas são tão inúmeras que causam inexplicáveis moléstias aos habitantes [...] só

²⁰ “As carnes secas e couramas seguiam de sumacas ou barcos para a Bahia, Pernambuco e outros portos, trazendo dos mesmos algumas fazendas”.

²¹ A mudança da sede da Vila de Testa Branca para o Parnaíba suscitou normas e posturas, além das prescritas na Carta Regia, de Dom José I, levando o governador Gonçalo Lourenço Botelho de Castro a ordenar “[...] que fossem mudados para lugares mais distantes os estabelecimentos de charqueadas que ficavam mais próximo à povoação).

no tempo de verão se pode caminhar por aquele distrito, pois no inverno por ser baixo e alagadiço, se cobre de lagoas e faz absolutamente impraticáveis os caminhos.

Como o lugar do Porto das Barcas continuava a progredir, em 1769 a Câmara baixou um edital proibindo a construção de casas, sem prévia licença, naquela localidade, ao tempo em que facilitava as construções em Testa Branca, através de um acordo entre o governador e os comerciantes do Porto das Barcas, no sentido de serem construídas 59 casas; mas esse acordo nunca foi cumprido. Em Testa Branca, não mais se havia edificado nenhuma casa, apesar de muitas pessoas terem-se oferecido e mesmo se comprometido a construir naquele local. Em vão, o governador remeteu, em 20 de dezembro de 1762, à Câmara do Senado uma planta para regular o arruamento da vila, e baixou, depois, as mais terminantes e ameaçadoras ordens no sentido de reavivar-se a edificação de casas, e tornar-se efetivo o estabelecimento da nova vila no lugar determinado (PEREIRA DA COSTA, 1974). Mas as ordens não surtiram o efeito esperado, porquanto nem mesmo as poucas construções ali iniciadas foram concluídas, e, das atividades realizadas em decorrência daquelas ordens, a única a tornar-se permanente foi a mudança do pelourinho.

Por oito anos perdurou essa situação, e, somente após a saída de João Pereira Caldas do governo da Capitania, cogitou-se sobre a mudança do local, sendo a sede da vila de São João da Parnaíba transferida oficialmente do lugar Testa Branca para a denominada feitoria ou Porto das Barcas, em 3 de agosto de 1770, pelo governador Gonçalo Lourenço Botelho de Castro.²²

A vila, incluída entre outras criadas por iniciativa real (FRANCO, 1986),²³ era a mais próspera das fundadas, e a que prometia “maior adiantamento” (NUNES, 1975, p.129 apud MENDES, F., 2003, p. 116),²⁴ e tomou a denominação de São

²² Nunes afirma que as primeiras vilas no Piauí não foram criadas por uma imposição demográfica (já que não havia lastro demográfico), ou econômica (a pecuária caracterizava-se pelo extraordinário poder de dispersar a população), elas foram criadas por iniciativa única do Governo, com o objetivo de satisfazer imposições do fisco e policiamento (NUNES, O., 1972, p. 24).

²³ A instalação das oito primeiras vilas foi autorizada por Dom José I, pela Carta Régia de 19 de junho de 1761, mas somente sete foram instaladas. As vilas instaladas foram: Parnaíba, Parnaguá, Campo Maior, Jerumenha, Marvão, Valença.

²⁴ Mendes refere uma breve descrição da economia e da sociedade do Piauí, feita em 1775, num relatório da Junta Trina que governou a Capitania, e aponta que “das vilas criadas no ano de 1762 só a de São João da Parnaíba [...] tem tido aumento e o promete cada vez mais não só pelo negócio do porto do mar [...] senão pelas fábricas e manufaturas com as que se acha; as mais estão no mesmo

João da Parnaíba (PAULA NETO, 2000, p. 17).²⁵ Assim ficou sendo conhecida a zona ribeirinha do rio de mesmo nome, pertencente à freguesia de Nossa Senhora do Carmo de Piracuruca. Ali prosperou o comércio e a exportação de artigos provenientes das atividades pastoril e agrícola-extrativista (Ibid., p. 21)²⁶ do interior da Província. Dali a produção da carne tomava o rumo da Europa por via das sumacas (Ibid., p. 37)²⁷ que faziam a ligação Parnaíba-Lisboa-Parnaíba (Id. ibid.).

A Vila de São João da Parnaíba, como muitas vilas coloniais no Brasil, foi planejada seguindo posturas urbanísticas, estabelecidas nas *Ordenações Reais*, impostas pela Coroa portuguesa. No Piauí, o código de planejamento de D. José I foi prescrito indistintamente para todas as vilas, mas algumas particularidades distinguem Parnaíba das demais povoações:

Parnaíba caracteriza-se como a primeira Vila da Capitania que teve um plano regulador previamente implantado [...] Parnaíba se estruturava em ruas certas e alinhadas do urbanismo cartesiano, o *cardus* e o *decumanus* romanos. Por isso sua paisagem é mais ordenada que nas outras [...] Parnaíba é também o único núcleo urbano do Piauí que reúne duas igrejas na mesma praça. Outra particularidade distingue Parnaíba das demais povoações: enquanto aquelas evoluíram a partir de um único centro referenciado pela igreja, essa teve dois núcleos: o Porto das Barcas – prefixação portuária de origem comercial; e a Praça da Matriz – pós-fixação de natureza institucional, na qual se concentrava a autoridade religiosa e o poder civil (SILVA FILHO, 2007, p. 36).

Alguns marcos dessa origem persistem, como certos detalhes arquitetônicos que permanecem quase que intactos, ao lado daqueles que foram alterados de acordo com o desenvolvimento socioeconômico dos habitantes. Mapas, gravuras, desenhos, documentam as transformações da Vila de São João da Parnaíba. As imagens procuram mostrar os diferentes traçados que foram sendo criados no estabelecimento da vila, seguindo orientações definidas pela Coroa portuguesa.

estado em que se lhes deu aquele nome, conhecendo-se unicamente por vilas em razão de terem Pelourinho, ou um pau cravado na terra a que se lhes deu aquele apelido”.

²⁵ No princípio do século XIX, Robert Southey descreve a Vila de São João da Parnaíba como uma das mais importantes do Piauí e informa que, quanto a sua localização, “a 4 léguas do mar, à margem direita do braço oriental [...]” colocaram-na numa posição privilegiada.

²⁶ Amostras de quina, pedra-ume e capa-rosa foram enviadas de Lisboa em 1763 pelo secretário de Estado da Marinha e Negócios Ultramarinhos, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, que informava da grande quantidade das mesmas existentes na freguesia de Parnaíba.

²⁷ As características geográficas do litoral piauiense, com especial incidência para a pouca fundura da sua costa, dificultavam significativamente a penetração de navios de calado superior, sendo o sumaca o barco mais habitual para esse tipo de costa.

As normas estipuladas pela Coroa portuguesa,²⁸ para a construção das vilas coloniais brasileiras, com as casas em lotes pré-traçados, obedecendo a rígidos planos retangulares, demonstravam a preocupação de garantir uma ordem controlada, e transmitir a impressão de autoridade estabelecida (FIGUEIREDO, 2001, p. 15). Analisando o plano da vila, buscamos apontar as dificuldades que, a princípio, os parnaibanos tiveram quanto a seguir as regras do urbanismo impostas por Portugal. Apresentamos o traçado das avenidas largas, o alinhamento das ruas, praças, igrejas e casarios, procurando entender as questões práticas referentes à organização das atividades sociais e econômicas; as técnicas construtivas empregadas nas diversas edificações, bem como as questões estéticas ou de embelezamento relacionadas ao aspecto das fachadas e à grandiosidade de certas construções.

Três reproduções iconográficas podem ser analisadas na tentativa de reconstruir a Vila de Parnaíba nos finais do século XVIII (Figuras 1, 2 e 3).

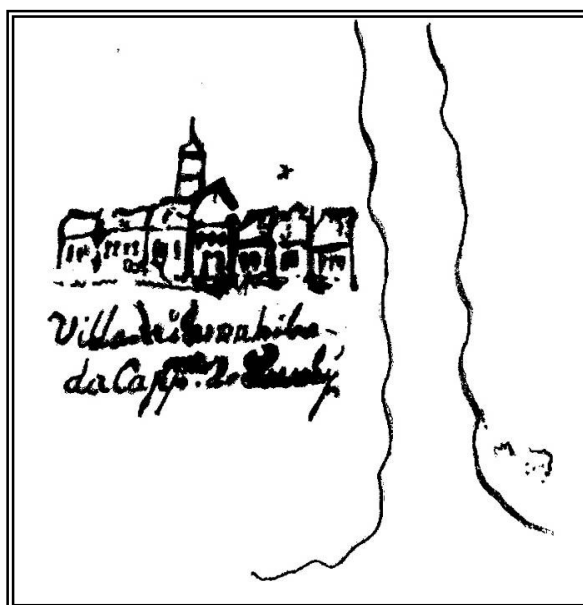


Figura 1 – A Vila de São João da Parnaíba, 1788.

Fonte: A carreira marítima Parnaíba - Lisboa, 1779-1793. Teresina, 2000.

²⁸ Conforme Figueiredo, foi com a vila cearense de Aracati que a Coroa iniciou uma política baseada no sistema de planificação, que se expande para as vilas de todas as regiões do País durante o século XVIII, inclusive ao Piauí, através da Carta Régia de 1761 (FIGUEIREDO, 2001 apud ARAÚJO et al., 2006, p.15).

A Figura 1 data de 1788 e ilustra a vila de forma bidimensional, com um casario geminado, marcado com telhado em duas águas e uma torre, possivelmente da primeira igreja da Vila de Parnaíba, a Nossa Senhora Mãe da Divina Graça. A presença marcante da torre da igreja nos faz lembrar a forte influência exercida pela Igreja Católica, que se dava para além da composição desta imagem, influenciando nos mais diversos aspectos da vida social. No Piauí, a igreja ou capela era frequentemente o marco de origem das vilas. Com base em Franco (1968, p. 31), “a igreja, erguida junto aos currais, foi, no Piauí, o sinal que demarcava a criação dos municípios”, tendo os “padres jesuítas, os párocos e as missões religiosas” dado os passos iniciais na sua organização. Observa-se também a importância do rio neste contexto, uma vez que este aparece ocupando grande espaço da composição da imagem.

A Figura 2, datada de 1798, é uma planificação arquitetônica da vila, traçada seguindo ordens diretas do próprio governador da Capitania, João Amorim Pereira: “a praça como as ruas devem ser alinhadas e demarcadas antes se principiar reedificar casa alguma” (REIS FILHO, 2006, p. 22). Conforme detalhou:

Aproveitando antigas tradições urbanísticas de Portugal, nossas vilas e cidades apresentavam ruas de aspecto uniforme, com residências construídas sobre o alinhamento das vias públicas e paredes laterais sobre os limites dos terrenos” As dimensões e o número de abertura, a altura dos pavimentos e o alinhamento com as edificações vizinhas foram exigências correntes no século XVIII e tinham como finalidade manter o aspecto português nas vilas brasileiras (Id. *ibid.*).

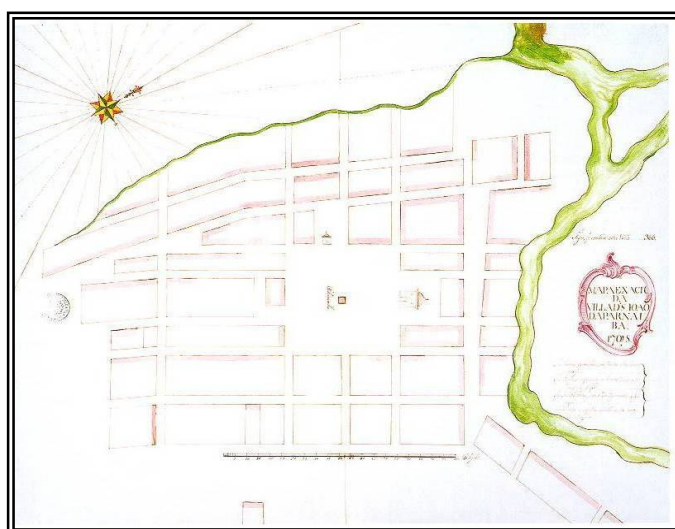


Figura 2 - Mapa exato da Vila de São João da Parnaíba, em 1798.

Fonte: Reis Filho (apud FIGUEIREDO, 2001).

Por sua vez, Paula Neto (2000, p. 20) acrescenta que estamos diante de uma arquitetura que obedece aos cânones da arquitetura do período: linhas retílineas e perpendiculares, convergindo em direção ao porto, considerado como o polo estratégico da vila.

A maneira como as casas eram dispostas – lado a lado com as cornijas contínuas – protegia as empenas e garantia a estabilidade dos edifícios. Nota-se que em algumas vilas coloniais foram adotados padrões comuns de fachadas para os edifícios com o objetivo de criar um conjunto urbano harmônico, o que dava a impressão de monotonia. Por outro lado, sua aparência uniforme,²⁹ pela forma e disposição simétrica de portas e janelas, sugere a intenção de anular qualquer manifestação de liderança entre as famílias nelas alojadas.

No caso de Parnaíba, porém, essa ideia subjacente não vingou, pois a forte vocação comercial da vila imprimiu o clima de riqueza das famílias que passaram a liderar o destino do lugar. Dessa feita, as normas coloniais não tinham como ser mantidas com rigor.³⁰ É o que transparece à vista no mapa da vila de 1809 (Figura 3).

A Carta Régia de 29 de julho de 1761, que transformava as freguesias existentes no Piauí em vilas, instruiu o governador Pereira Caldas sobre os passos a serem dados na sua implantação:

Convoqueis todos para determinados dias, nos quais sendo presente o povo, determineis o lugar mais próprio para servir de praça a cada uma das ditas vilas, fazendo levantar no meio delas o pelourinho, assinando área para se edificar uma igreja, capaz de receber um competente número de fregueses, quando a povoação se aumentar, como também as outras áreas competentes para as casas das vereações e audiências, cadeias e mais oficinas públicas, fazendo delinear as casas dos moradores por linha reta, se sorte que fiquem largas e diretas as ruas (ALENCASTRE, 2005, p.171).

²⁹ A tendência à padronização se devia às normas fixadas em Carta Régia ou posturas municipais. Segundo a Carta Régia de 1761, “só com a obrigação de que as ditas casas sejam sempre fabricadas na mesma figura uniforme, pela parte exterior, ainda que na outra parte interior as faça cada um conforme lhe parecer, para que desta sorte se conserve a mesma formosura das vilas” (FIGUEIREDO apud ARAÚJO et al., 2006, p.16).

³⁰ Segundo Figueiredo (2001, p. 21), embora nem todas as disposições fossem cumpridas, a formação do centro urbano da Vila de Parnaíba obedece, em linhas mais gerais, ao modelo traçado pela Carta Régia de 1761, cujas instruções insistiam na demarcação em linha reta.

O traçado urbano da Vila de Parnaíba (Figura 2) é mostrado por uma visão tipo aérea, tendo como destaque o rio Igarçu, o que, segundo Figueiredo (2001, p.20), “revela a sua primazia como ponto de referência da localidade; o rio é a ligação com outros centros, a porta de entrada de gêneros e pessoas, o meio de comunicação e transporte que propicia a troca de mercadorias”. O mapa da Vila de São João da Parnaíba, datado de 1809 (Figura 3), é uma reprodução tridimensional e bidimensional que acusa a rigidez no traçado ortogonal (SILVA FILHO, 2007, p.39),³¹ com ruas estreitas alinhadas, quadras dimensionadas com variações, talvez decorrentes de seus distintos usos. À margem do rio Igarçu, os armazéns são desenhados com poucas aberturas horizontais. Em torno da praça central, de desenho regular, estão as duas igrejas, as casas térreas e os sobrados: soluções características das cidades coloniais, baseadas no urbanismo renascentista, clássico e equilibrado, possuidor de uma praça central, que tem como ponto focal da paisagem urbana a Igreja.

³¹ Pela praticidade, os traçados ortogonais tornaram-se comuns em várias cidades do Brasil, e foram influenciados pelas Colônias Militares, por sua vez, inspiradas em cidades de colonização espanhola.

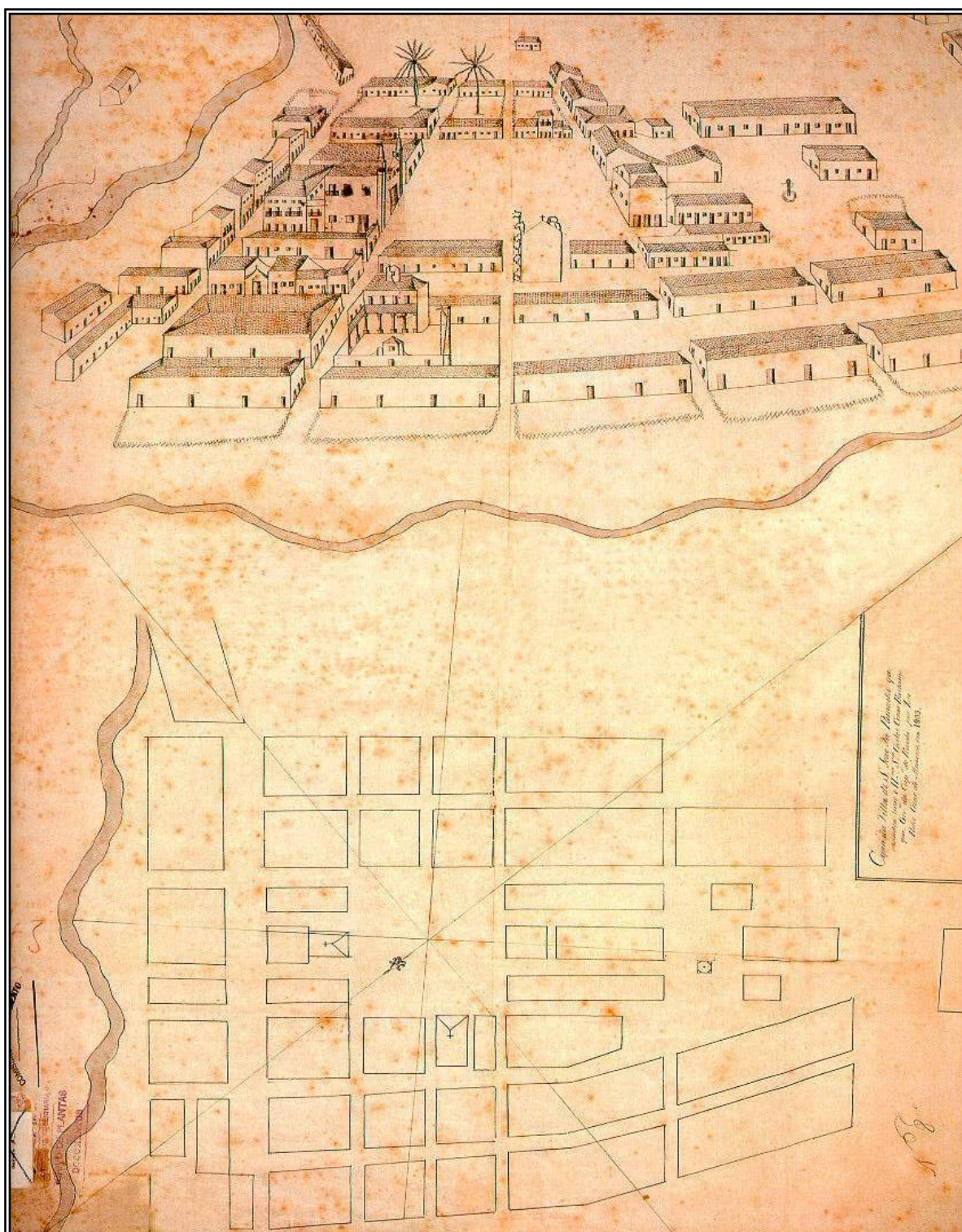


Figura 3 - Vila de São João de Parnaíba, 1809.

Fonte: Reis Filho (apud Figueiredo, 2001).

No que diz respeito às habitações, elas obedeciam a dois tipos característicos do período colonial: o sobrado e a casa térrea. Elas denotam a diferença de *status* econômico entre as famílias que as ocupavam. Nas casas térreas edificadas com

técnicas construtivas primitivas, as paredes podiam ser de pau-a-pique, adobe ou taipa de pilão, sendo o piso de chão batido. Nos sobrados coloniais eram utilizados materiais como a pedra e o barro, tijolos ou pedra e cal. O piso era de madeira, assoalhado. Evidentemente, a sua construção demandava a mão-de-obra escrava. Chama a atenção (Figura 3) o trecho à esquerda da futura Rua Grande, onde todos os lotes estão ocupados por quatro grandes sobrados. Na praça também estão localizados dois sobrados, um de frente para a Igreja do Rosário, e outro à sua direita. O sobrado:

Era símbolo de poder e, com as mulheres em reclusão, o desconforto de subir e descer escadas, de abrir e fechar portas, de ferver e esfriar água, de acender e apagar o lampião, de levar e trazer recados era resolvido com o trabalho escravo. O funcionamento da casa antiga dependia desse suporte (SILVA FILHO, 2007, p. 84).

Importa dizer que a quantidade de sobrados nos remete ao número de famílias que desejavam marcar, na paisagem urbana, a sua posição social, e distinguir-se por uma residência mais suntuosa, ostentando assim, deliberadamente, seu poder econômico. Ao contrário do que se observa na representação do casario das casas térreas, com fachada quase padronizada, nos sobrados, os respectivos proprietários imprimiam detalhes requintados de acordo com seu perfil, seu gosto e suas posses. Eram pessoas dispostas a investir uma boa parte de sua renda para ostentar sua riqueza. Considerando o número de sobrados e desses requintes arquitetônicos, avaliamos a prosperidade da Vila de Parnaíba frente às demais vilas da Capitania.

Diferentemente das referidas vilas – cuja origem estava ligada a vida rural³² “autosuficiente”, baseada nas fazendas de criação de gado, onde os fazendeiros e seus familiares residiam e permaneciam a maior parte do ano, só utilizando sua residência na vila por uns poucos dias, por ocasião dos festejos religiosos, ou para trocar produtos da fazenda por outras mercadorias, já que “a vila não entusiasmava o homem aficionado ao campo” (Ibid., 2007, p. 33) – em Parnaíba, já se encontravam instalados “cidadãos dotados de espírito progressista e empreendedores”, que usufruíam da uma vila que “auferia àquela época os benefícios da civilização urbana” (FRANCO, 1968, p. 28).

³² “Na sede a população era muito pequena, porquanto o grosso da população era rural; os donos da terra, os senhores, viviam no alpendre, dando ordens para a administração local e vendo dali a manada de gado para comerciar com os compradores” (FRANCO, 1968, p. 37).

As três documentações iconográficas situam a vila nas proximidades do rio Igarauçu, sendo que duas delas (Figuras 2 e 3) mostram um traçado de quarenta e quatro quadras retangulares ao redor de uma praça quadrada, onde figuram duas igrejas – a de Nossa Senhora Mãe da Divina Graça e a de Nossa Senhora do Rosário – além da capelinha de Monte Serrat e o pelourinho.³³ Desse primeiro núcleo, parte da beira do rio, à esquerda, uma larga rua, a antiga Rua Grande (atual Avenida Presidente Getúlio Vargas). No mapa de 1809 aparece uma segunda praça com o pelourinho.

Algumas edificações que aparecem na Figura 3 existem ainda hoje, como o Sobrado de Simplício Dias e o Sobrado do Mirante ou da Dona Auta – este retratado no mapa de 1809 com seu pátio interno e nele uma forca –, as igrejas e a capela de Nossa Senhora de Monte Serrat (SANTANA, M. apud RAMOS, 2008, p. 96),³⁴ padroeira dos navegantes (Figura 4). Vários sobrados fazem parte do sítio histórico de Parnaíba, como o Solar da Poeta e o Sobrado Vista Alegre (IPHAN, 2008).³⁵ Outras construções desapareceram.

Renato Castelo Branco (1981, p.25) lembra que, ao longo dos anos, muitos casarões se perderam, entre eles a Casa dos Miranda Osório, família que disputava com os Dias da Silva o domínio econômico da vila. O nicho da Casa Grande apontava para a Casa dos Miranda Osório.

³³ As duas igrejas e a capela são indicativas do *status* da Vila de São João da Parnaíba, já que, segundo o autor supracitado, quanto mais e maior a igreja, mais importante o local (SILVA FILHO, 2007, p. 35).

³⁴ A pequena ermida, situada na Rua Duque de Caxias, é motivo de controvérsia entre historiadores e estudiosos locais, que encontram dificuldades para esclarecer a história da capela que traz em seu frontispício a data de 1711. Segundo Mario Pires Santana (2008, p. 96), “de concreto, sabemos que o rico fazendeiro português coronel Pedro Barbosa Leal, vindo da Bahia, chegou ao Delta do Parnaíba no início do século XVIII. Ficou extasiado com as possibilidades de implantar na região uma charqueada. O Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Parnaíba possui em seus arquivos cópia de um documento – conseguido nos arquivos do Maranhão – assinado pelo coronel Pedro Barbosa Leal em 11 de junho de 1711, onde solicita à Curia Diocesana do Maranhão permissão para construir uma capela para a Paróquia de Nossa Senhora de Monte Serrat, padroeira dos navegantes. Daí em diante tudo são conjunturas. Comenta-se, mas sem nenhuma confirmação comprobatória, que Pedro Barbosa Leal construiu a capela e trouxe de Portugal a imagem de Nossa Senhora de Monte Serrat. Como os índios Tremembés invadiam constantemente o arraial, Pedro Leal levou a imagem para a Igreja de Nossa Senhora do Carmo, na freguesia de Piracuruca, onde se encontra até hoje, mas não há confirmação de que estava em Parnaíba, e se foi levada por Pedro Barbosa Leal”.

³⁵ O tombamento federal do *Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba* faz parte da proposta de tombamento do conjunto de *Cidades do Piauí testemunhas da ocupação do interior do Brasil durante o século XVIII*. Nele estão incluídos o tombamento do Porto das Barcas e Galpões Portuários; Conjunto Praça da Graça; Conjunto Avenida Getúlio Vargas (antiga Rua Grande); Conjunto Praça Santo Antônio; Conjunto Estação Ferroviária e o Conjunto Santa Casa de Misericórdia.



Figura 4 - Capela de Monte Serrat
Fonte: Junia Rego (2006).



Figura 5 - Casa Grande da Parnaíba / Casarão de Simplício Dias.
Fonte: Junia Rego (2006).

Ramos (2008, p.78) assinala que o português Domingos Dias da Silva imigrou para o Brasil muito jovem. Ao chegar, instalou-se na Vila de Parnaíba, e começou a construir o complexo arquitetônico da Casa Grande dos Dias da Silva (Figura 5), localizado na esquina da antiga Rua Grande com a Rua Monsenhor Joaquim Lopes. Eram então dois edifícios contíguos construídos com pedra, argamassa de cal de ostra e óleo de baleia, ambos com três andares: o térreo era destinado ao comércio e os outros dois à família. Assim como outras edificações de seu tempo, seguiram o padrão de alinhamento frontal com ausência de afastamento lateral.

O edifício da Rua Monsenhor Joaquim Lopes está atualmente bastante descaracterizado; o outro, voltado para a Rua Grande, encontra-se destruído, mas guarda muito de sua imponência com suas paredes enormes, de um metro de largura. É digno de nota o nicho na quina do primeiro andar, feito em pedra de Lioz,³⁶ que abrigava a imagem de Nossa Senhora da Conceição.³⁷ O andar térreo tem 10 portas, sendo algumas delas mais largas, com abertura para as dependências comerciais. Uma escadaria dá acesso aos andares de uso familiar. O primeiro andar tem na fachada dez portas do tipo “porta-janela”, dando para balcões ornados com guarda-corpo de ferro fundido; no último andar, dez janelas.

Renato Castelo Branco (1981) afirma que a Casa de Simplício Dias da Silva foi o símbolo da grandeza histórica de Parnaíba, e o centro de toda a vida da Província, com seu fausto, sua grandeza, sua imponência. Diz esse autor que “a cidade crescera praticamente em torno dela, à sombra do poder incontestável de seu proprietário. Simplício Dias, ao presidir na cidade a adesão à conspiração da Independência no Piauí, recebia os emissários das províncias vizinhas que vinham com ele confabular” (Ibid., p. 23).

Gandara (2008, p. 234) ressalta a importância da família Dias da Silva no crescimento comercial da vila, e o quanto promoveu mudanças sociais de ordem vária:

A “Casa Grande de Parnaíba” é a representação da conformação urbana parnaibana. Entre outras singularidades, a “Casa Grande de Parnaíba” teve

³⁶ Lioz ou pedra lioz é a designação dada em Portugal a um tipo de pedra calcária, geralmente bege. Esta rocha foi largamente utilizada em Portugal como rocha ornamental na construção de elementos estruturais, como padieiras e ombreiras.

³⁷ Outros autores dizem que o nicho abrigava a imagem de Cristo (Cf. CASTELO BRANCO, RENATO, 1981, p. 24), ou dizem apenas “um santo protetor” (Cf. RAMOS, 2008, p. 78).

o poder e a função de uma beira, ou seja, foi o elemento influenciador e definidor da estrutura espacial da cidade (Id. *ibid.*).

O comércio proporcionava um contato mais íntimo com a Europa e drenava artigos e costumes que eram prezados por sua diferença com relação aos padrões rústicos do interior da Província. A Vila de São João da Parnaíba passou a liderar o fluxo cultural do litoral para as principais vilas da Província. Além do papel cultural com sabor português e francês que a família Dias da Silva imprimiu na nascente e próspera Parnaíba, convém assinalar a confluência dos aspectos culturais da Inglaterra, prodigalizados pela Casa Inglesa de Parnaíba (Figura 6), da firma Andrew Miller & Co. Fundada em 1849, logo se tornou ativa exportadora/importadora de especial grandeza no período imperial. Posteriormente, a firma passou a ser Singlehurst Nicholson e Co., e, em seguida, apropriada pelo inglês James Frederick Clark. Este estabelecimento comercial ocupava o monumental sobrado de três andares e mais de 3.000 metros quadrados construído em 1814, localizado na antiga Rua Grande.



Figura 6 - Casa Inglesa.

Fonte: Acervo pessoal de Ingrid Clark [s.d.].

De acordo com Renato Castelo Branco (1981, p. 25), a construção do sobrado data de 1814,³⁸ mas só há registro de sua história do período de 1854, quando foi adquirido pelo inglês Robert Brocklehurst de seu então proprietário, o

³⁸ Observando os mapas de 1809 (Figura 3), chama a atenção o fato de que todos os lotes já estavam ocupados, inclusive o local onde se ergue a Casa Inglesa. Podemos pensar em reforma, aproveitamento ou demolição de um imóvel preexistente, o que evidencia o processo de crescimento da vila.

engenheiro Major Eleutério Antonio Soares Braga.³⁹ O referido inglês, por sua vez, vendeu o sobrado a outro inglês, Paul Robert Singlehurst, que o vendeu a James Frederick Clark. Na explicação de Renato Castelo Branco (1981, p. 25):

À boa maneira lusitana, seu andar térreo era ocupado pela casa comercial, a Casa Inglesa, que se tornou uma das principais firmas exportadoras do Piauí e do Nordeste. Os andares superiores, com mirante, varandões e móveis importados da Áustria e da Inglaterra, eram a parte nobre do sobrado, residência da família (Id. *ibid.*).

Essa descrição coincide com a da maioria dos sobrados coloniais como habitação típica da elite regional: dos dois ou mais pavimentos, o primeiro abrigava o comércio (espaço dito público), às vezes alojamentos para escravos e animais; o superior (privado e íntimo) abrigava a família do proprietário.

O sobrado da Casa Inglesa apresenta características neoclássicas muito apreciadas na Colônia e no Império. No andar térreo, podem ser vistas nove portas-janelas, com as bandeiras em madeira. A portada principal, diferente das demais, com vergas retas, é bem mais alta do que o normal, e demarcada com a verga em arco pleno, o que lhe dá imponência. A portada traz a data de 1814 -1920 (Figura 7), e assinala a data da construção ou do início da utilização do prédio, e a data de uma reforma feita na Casa, por ocasião do casamento do filho de James, o Dr. Oscar Clark, com Lucy Mendonça, em 1921.

No segundo andar, vemos cinco janelas; as bandeiras trabalhadas com caixilho de vidro, e dez balcões com guarda-corpo de ferro inglês, de onde a família Clark certamente assistia às procissões religiosas e a outros acontecimentos da vida social. Eram momentos em que a família não só via, mas também era vista pela sociedade. Dos balcões se avistava o sobrado dos Miranda Osório, e, do outro lado da rua, na esquina, a Casa Grande de Parnaíba.

A Casa Inglesa,⁴⁰ o Casarão de Simplício Dias da Silva e o casarão dos Miranda Osório (que não mais existe), todos imponentes sobrados de grandes

³⁹ Documento localizado nos arquivos da Casa Inglesa informa a compra da casa de Eleutério Antonio Soares Braga e mais herdeiros de D. Ana Maria dos Prazeres Braga por Robert Brocklehurst, em 24 de setembro de 1853.

⁴⁰ É preciso fazer uma distinção entre o estudo da história do casarão colonial que foi sede da Casa Inglesa e o estudo da firma Casa Inglesa, que ocupou o sobrado. É interessante notar que um sobrado com aquelas dimensões não é mencionado por viajantes (caso do Casarão de Simplício, citado por Henry Koster, em *Viagem ao Norte do Brasil*, de 1809 a 1815, ou por Tollenare, em *Notas Dominicais*) nem por historiadores piauienses clássicos. Não localizamos nenhum documento, e por isso não sabemos o nome ou nomes de seus primeiros proprietários ou do construtor original.

comerciantes exportadores, ocupavam esquinas na Rua Grande, a artéria comercial da vila. Esse tipo de construção, em esquina com duas fachadas, oferecia a seus proprietários mais liberdade criativa, a possibilidade da utilização de maior variação de detalhes arquitetônicos e de uma quantidade maior de elementos decorativos nas fachadas. Enfim, dava a eles maior oportunidade de distinguir-se pelo visual, pelo aparato de suas moradias. É o caso da característica coloração rosa que reveste as fachadas da Casa Inglesa. Foi feita durante a reforma de 1920,⁴¹ quando operários vieram do Exterior para executá-la, por ocasião do casamento de Oscar com Lucy, em 1921.

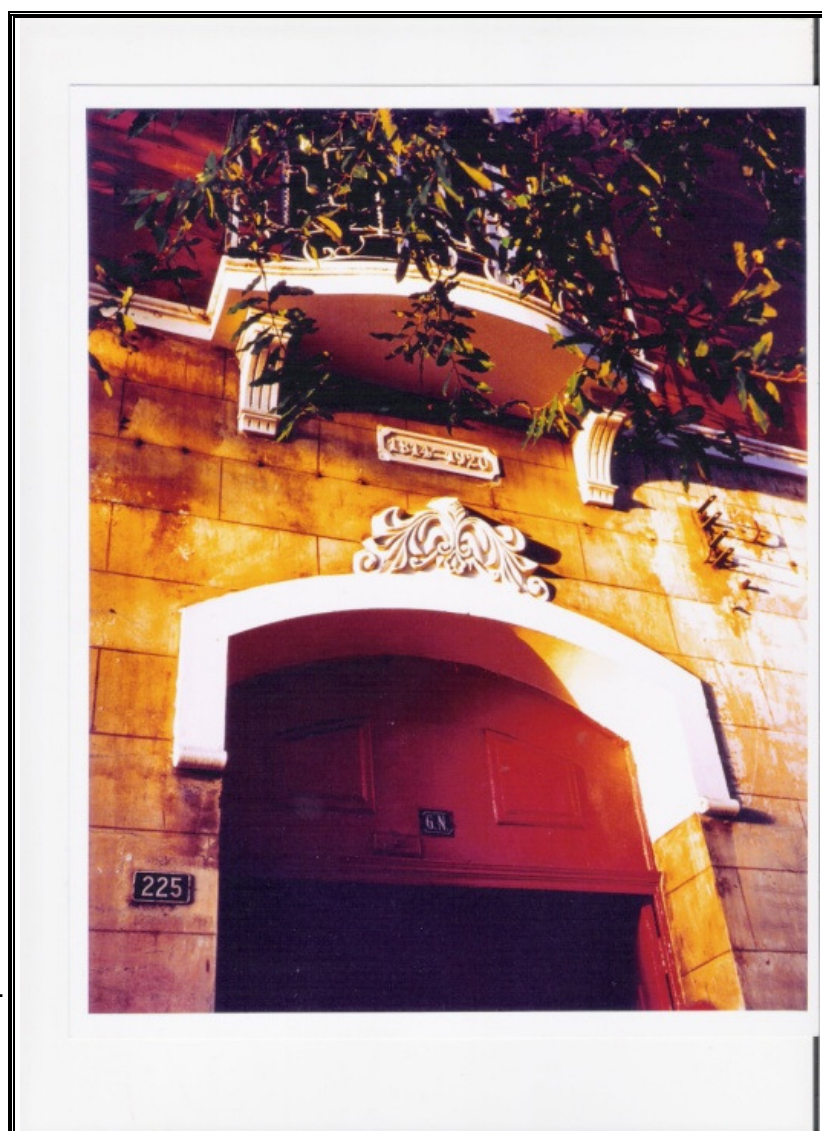


Figura 7 - Portada principal da Casa Inglesa de Parnaíba.

Fonte: Fonte: Acervo pessoal de Ingrid Clark [s.d.].

⁴¹ Segundo depoimento de Ena Clark Nunes, neta de James Frederick Clark e Ana.



Figura 8 – Solar do Mirante

Fonte: Paulo Roberto de Melo Freitas (2008).

O Sobrado do Mirante (Figura 9), que consta no mapa de 1809, também conhecido como Sobrado de Dona Auta,⁴² apresenta, na fachada principal, um beiral e seis janelas com sacada de ferro, o todo coroado com um mirante, acima do nível do beiral lateral. O sobrado, cuja data de construção e primeiro morador são desconhecidos, teve diversos proprietários e usos: abrigou um quartel; foi propriedade do coronel Manoel Antônio da Silva Henriques, português, comerciante, e sobrinho de Domingos Dias da Silva; foi residência dos irmãos franceses Marc e Lazare Jacob; abrigou o Banco do Brasil; um educandário (no segundo andar funcionou o Grupo Escolar Miranda Osório, de 1927 a 1979); uma casa comercial (Casa Comercial Tote Machado); um restaurante (Casa Grande) e uma boate (Senzala).⁴³ Foi adquirido em 2001 pela Prefeitura Municipal, que cedeu parte do pavimento térreo à Biblioteca Municipal e o restante do prédio à sede do Instituto Histórico Geográfico e Genealógico de Parnaíba.

⁴² O sobrado ficou assim conhecido por haver pertencido, nos idos de 1880, à senhora Auta Cesária Castelo Branco Ferreira (SANTANA, M., 2008, p. 100).

⁴³ O Casarão, nesse período, pertencia a José Alexandre Caldas Rodrigues.



Figura 9 – Solar da Poeta

Fonte: Paulo Roberto de Melo Freitas (2008).

Outros sobrados coloniais ainda existem. Na Avenida Presidente Vargas, junto à Ponte Simplício Dias, está o Casarão dos Azulejos ou Solar da Poeta (Figura 9), com construção datada⁴⁴ da segunda metade do século XIX, em estilo oitocentista, e que, esclarece Silva Filho (2007, p.170), “muito se aproxima dos sobrados luso-maranhenses, especialmente pelo paramento de azulejos estampilhados, de manufatura portuguesa”. No imponente solar, viveu parte de sua vida (1838-1898) Luiza Amélia de Queiroz Brandão,⁴⁵ a primeira poetisa do Piauí. Com fachada de azulejos azuis, o Solar de dois pavimentos é um dos poucos exemplares desta arquitetura no Piauí. O azulejo foi usado de forma extremamente modesta, sendo encontrado em poucos imóveis de Parnaíba, Amarante e Teresina. Sua parte térrea já foi adaptada para espaços comerciais, e o segundo piso atualmente abriga uma escola. Uma escada em madeira de lei, de frente para a ampla porta principal, dá acesso ao pavimento superior, de piso de tabuado corrido

⁴⁴ O Sobrado de Azulejos foi construído em 1880, e, assim como o Sobrado dos Dias da Silva, não possui quintal, apenas poço de iluminação e ventilação (SILVA FILHO, 2007, p.170).

⁴⁵ Luiza Amélia de Queiroz Brandão (1838-1899). Primeira poetisa piauiense. Poetisa inata, romântica, de exuberante lirismo. Patrona da Cadeira n. 24 da Academia Parnaibana de Letras e da Cadeira n. 28 da Academia Piauiense de Letras (GONÇALVES, 2003, p. 80).

e forros ripados. De suas sacadas com gradis de ferro importado e portas em arco pleno, destacadas com pedra de Lioz, “Luiza Amélia olhava o Igarçu passar, e via o ruidoso Porto das Barcas, local onde a saudade naval irradiava sentimentos para seu coração partido” (MAVIGNIER apud RAMOS, 2008, p. 24).

O dinheiro para a construção das edificações supramencionadas foi proveniente da riqueza acumulada por seus proprietários/negociantes, no comércio de importação/exportação, com o interior da Província e com o além-mar, tendo como ponto de chegada e partida das mercadorias o Porto fluvial das Barcas. Localizado às margens do rio Igarçu – um dos braços do Parnaíba –, conhecido também como Porto Salgado, o Porto das Barcas é um conjunto arquitetônico de 10.000m² formado pelo cais, os diques, a alfândega, galpões portuários e casario.

O casario do Porto (Figura 10) é descrito da seguinte maneira:

As edificações térreas, com pé-direito baixo e sem presença de platibandas, com cimalthas simplificadas fazendo o acabamento dos beirais. Nestas edificações destacam-se o ritmo das aberturas, a espessura das paredes em alvenaria de pedra, a implantação no alinhamento do lote e os telhados em duas águas, recobertos por telhas tipo capa-e-canal, com as cumeeiras paralelas à rua, sendo utilizados troncos de carnaúba como caibros (IPHAN, 2008, p.16).



Figura 10 – Casario do Porto das Barcas.

Fonte: Junia Rego (2006).

Nos galpões portuários, predominam as linhas sóbrias e a pouca ornamentação. Neles eram armazenados os produtos que chegavam do interior – o charque, os couros, as peles, algodão, arroz, e, mais tarde, os sacos de cera de carnaúba, amêndoas de babaçu, de tucum, e outros produtos destinados ao Porto marítimo para exportação.

Foram construídos, como era de praxe, em alvenaria de pedra e cal extraída dos montes de resíduos de conchas, sinais de presença de antigos habitantes indígenas, os sernambis⁴⁶ (Figura 11). Na descrição desses galpões consta um detalhe especial: o teto era feito sob forma de arco de volta, o que o tornava mais seguro. Era armado com pedras de diferentes tamanhos, vindas como lastro das embarcações (Figura 12).

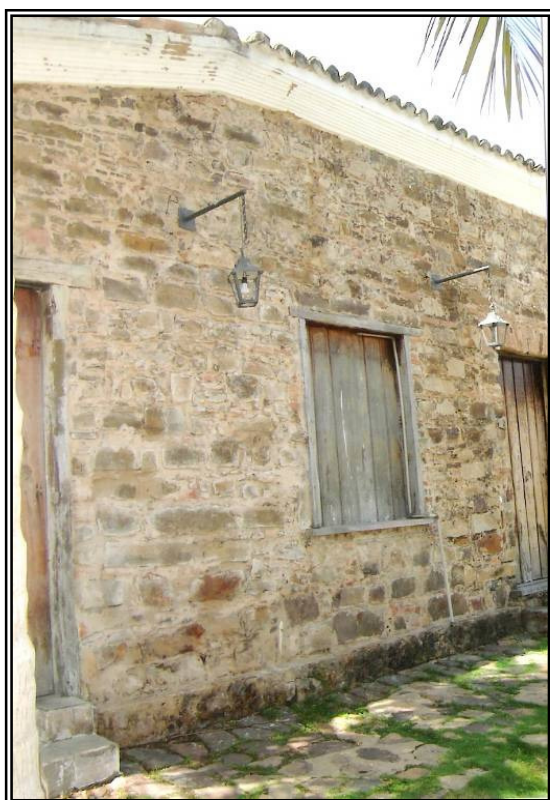


Figura 11 - Detalhe da parede em pedra.

Foto: Junia Rego (2006).

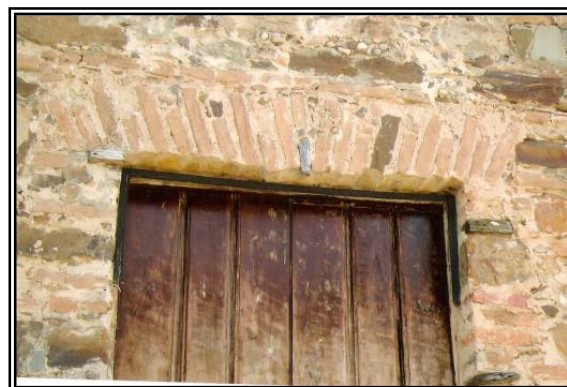


Figura 12 - Verga reta, de descarga, com emprego de tijolos grandes e pequenos.

Foto: Junia Rego (2006).

Outro detalhe: as ombreiras de madeira do tronco da carnaúba (usado também como caibro) tinham função parecida, isto é, sustentavam o peso da verga.

⁴⁶ Sernambi é uma das muitas denominações dadas à acumulação de restos de moluscos, um tipo de sítio arqueológico encontrado geralmente nas áreas litorâneas.

Ripas eram tiradas da casca da mesma palmeira. Como se pode notar na Figura 13, eram empregados tijolos nos pisos e nas vergas.

Figura 13 – Arco de volta perfeita.
Foto: Junia Rego (2006).



A respeito do Porto das Barcas:

O complexo de edificações resistiu à força do tempo com muitas de suas características intactas. São formas arquitetônicas singelas, austeras, expressando um lirismo que dialoga com as águas do rio e se nutre dos ventos que sopram por essa terra (RAMOS, 2008, p. 30).

Detalhes sobre a construção do casario e dos edifícios utilitários do Porto das Barcas mostram como a prosperidade advinda do comércio, da indústria de produtos extrativos e da criação de gado contribuiu para a solidez do conjunto. Um exemplo dessa sóbria opulência de um Porto de ligação entre o interior da Província e sua projeção internacional é o prédio da Alfândega. Seu estilo de sobrado colonial expressa-se pelo telhado abatido e grandes janelas com arco pleno e bandeira com caixilho de vidro (Figura 14).

Figura 14 – Alfândega de Parnaíba.
Foto: Junia Rego (2006).



Voltando ao mapa de 1809, não muito longe dos galpões, está desenhado o espaço da Praça da Graça, onde foram implantadas – obedecendo à influência da Igreja na concepção urbanística de qualquer aglomerado – duas igrejas que datam do final do século XVIII: A Igreja de Nossa Senhora da Graça e a Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos de Parnaíba (SILVA FILHO, 2007, p.13).⁴⁷

A Igreja de Nossa Senhora da Graça (Figura 15) foi suntuosamente concebida e iniciada pelo charqueador João Paulo Diniz⁴⁸ (1791) e concluída em 1795 (CARVALHO, 2005, p. 94),⁴⁹ por Dias da Silva. Nela repousam os restos mortais da família Dias da Silva. Seu porte e requintes arquiteturais e decorativos justificaram sua elevação à Catedral da cidade. O altar-mor folheado a ouro abriga a imagem barroca portuguesa de Nossa Senhora das Graças. Na análise de Silva Filho (2007, p. 342), ela segue as características neoclássicas que marcaram o período de D. Maria, em que se destaca a silharia de azulejos da Capela do Santíssimo. Sua planta retangular segue a tradição ibérica da Igreja Basílica, capelas intercomunicantes no transepto, capela-mor profunda, coro e sacristia. Pereira da Costa (1974) faz referência à bela igreja, cuja “construção terminou em 1795, o que constituía, senão o primeiro templo da Província, pelo menos o rival da majestosa matriz de Piracuruca,⁵⁰ donde foi transladada a imagem de sua padroeira”.

Coberta de lousa com duas alterosas e elegantes torres, um pórtico de mármore com esculturas, assim como todas as ombreiras e vergas das portas e janelas, pilastras e cornijas o são também internamente e externamente, com uma nave de 21 metros de comprimento sobre 9m,40 ditos de largo, capela-mor e mais duas laterais, notando-se a do S.S. Sacramento pela beleza das obras de escultura em madeira, com dourado finíssimo, tudo isso, e suas alfaias riquíssimas, as lâmpadas e vasos de prata, pia batismal e lavatório de mármore, e outros de valor e gosto artístico, dão à igreja um aspecto de beleza e de riquezas dignos de nota (NUNES, O., 2007, p. 289).

⁴⁷ Apenas em Parnaíba as igrejas se encaixam em quadras domésticas, sendo também a única vila com duas igrejas além de uma capela.

⁴⁸ Segundo Mavignier (2005, p.55) coube a João Paulo Diniz a construção da capela-mor, enquanto Domingos Dias da Silva comprometeu-se com a capela do Santíssimo, e ao povo coube a tarefa de edificá-la.

⁴⁹ Essa informação é dada por Carvalho Jr. (2005, p. 94). Já Paula Neto (2000, p. 20) diz que ela começou a ser edificada em 1770. Segundo Pereira da Costa (1974, p. 199), a igreja foi concluída em 1795, quando a imagem da padroeira foi transladada da matriz de Piracuruca.

⁵⁰ “A Igreja de Piracuruca, consagrada a N. S. do Carmo, cuja construção teve início em 1743, como promessa dos irmãos Dantas, libertos milagrosamente do poder dos índios truculentos” (NUNES, 2007, p. 289).

Para a ornamentação da igreja, Dias da Silva trouxe da Europa parte do material, objetos decorativos e contratou artistas que vieram de Portugal e da França (MAVIGNIER, 2005, p. 55). A Igreja das Graças era ligada à Casa Grande de Dias da Silva, por meio de galerias, dando acesso exclusivo a seus patrocinadores.

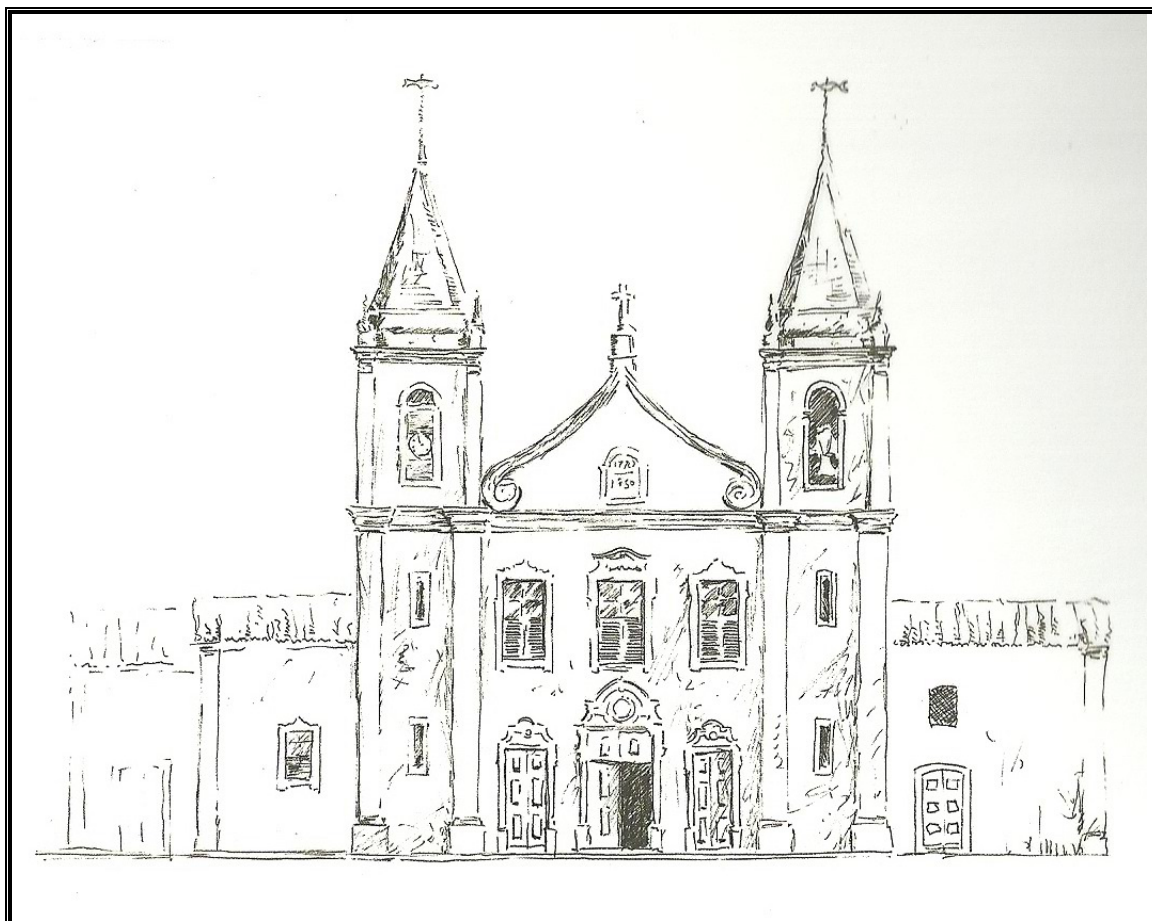


Figura 15: Igreja Matriz de Nossa Senhora Mãe da Divina Graça.

Fonte: Olavo Pereira da Silva Filho (2007).

A imagem seguinte é a da Igreja Nossa Senhora do Rosário (Figura 16), nela observa-se na composição do frontispício uma verticalidade dos traços, e um jogo simétrico na disposição das torres e esquadrias. O frontão, com arremates em volutas e o brasão na porta principal, conferem à composição um diferencial à rigidez simétrica do frontispício.⁵¹

⁵¹ Foto publicada na série Arquitetura Piauiense, do Grupo de pesquisa “Amigos do Patrimônio” que é formado por alunos do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPI, com o objetivo de resgatar a memória arquitetônica piauiense, através de esboço que divulga o acervo rural, urbano, com tipologia que varia entre igrejas, casa de fazenda, cenários urbanos, detalhes construtivos.



Figura 16 – Igreja Nossa Senhora do Rosário.

Fonte: Juliana Alves (s.d.).

Silva Filho (2007, p. 350) acrescenta que “as vergas ogivais, abatidas e de arco pleno refletem o apelo eclético acentuado no interior, especialmente na capela-mor e laterais, enquanto tesouras de linha alta, torres com cobertura piramidal e cimbalhas em boca de telha confirmam o emprego de técnicas tradicionais” (Id. *ibid.*).

A Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos de Parnaíba foi construída em atenção aos dois mil negros escravos da família Dias da Silva. O mencionado número de escravos, “mercadorias vivas”, aponta para o significativo patrimônio pessoal de Dias da Silva, e também sinaliza o seu *status* social, já que a quantidade de escravos de um senhor pode ser considerada como um símbolo de distinção social.

A praça em que estão localizadas as duas igrejas, denominada primeiramente como Largo da Matriz, passou a chamar-se Praça Municipal, e posteriormente, Praça da Graça. Devido à sua localização central, e sendo a mais antiga, era considerada o “coração da cidade”, embora sem benfeitorias expressivas à época em que Parnaíba foi elevada à condição de cidade. Segundo Humberto de Campos, em 1895, o Largo da Matriz era um descampado, com buracos e poças d’água no

inverno. Era um grande quadrado, onde havia uma lagoa com água barrenta, chamada Lagoa da Onça. Reza a lenda que, “em noite enluarada, a onça saía do mato, indo mirar a lua e saciar a sede” (ABREU, 2005, p. 200).

A Vila de São João da Parnaíba não se limitava a essas construções. Da Praça da Graça, partem algumas ruas com sobrados e casas térreas, típicas do estilo colonial, constando como um núcleo original do Brasil Colônia. Em 1866, segundo relato do Inspetor da Alfândega, havia em Parnaíba “178 casas térreas, 10 sobrados, 4 armazéns”, entre eles a casa inglesa de Singlehurst Nicholson & Cia. e a francesa de Naeff Nadler & Co.

2.2 Parnaíba, Capital Econômica do Piauí

Para compreender a posição política e econômica ocupada pela Vila de São João da Parnaíba no contexto colonial e provincial, é preciso o entendimento de alguns marcos da história do Piauí – o papel da pecuária, da agricultura, do extrativismo vegetal e os eventos que consideramos pontuais para a sua compreensão, entre eles o processo de transferência da capital da Vila de Oeiras.

Há ainda três elementos que podem ser considerados fundamentais para o desenvolvimento e progresso do Piauí: a navegação a vapor pelo rio Parnaíba, a anunciada – mas nunca realizada – construção do Porto marítimo de Amarração e a construção da Estrada de Ferro Central do Piauí.

Para Brandão (1995, p. 35), a inserção do Piauí no contexto colonial brasileiro ocorreu na segunda metade do século XVII. A região definiu-se, desde então, como zona de produção pecuarista, cujo produto destinava-se ao abastecimento do mercado brasileiro. O comércio do gado foi responsável pela dinâmica da economia piauiense até a década de 1870. Os meados do século, sobretudo as décadas de 1850 e 1860, podem ser caracterizados como uma fase de bom desempenho das exportações (QUEIROZ, 1998, p.19). Na concepção de Mott (1985, p.55), as vantagens econômicas atribuídas à pecuária eram grandes; ou, segundo ele, “representavam para a zona sertaneja não só uma saída, mas um grande negócio” (Id. *ibid.*), apesar de a pecuária extensiva ser uma atividade em que tudo acontece devagar. O ciclo da produção se completa após quatro, cinco ou mais anos, quando

o boi encontra-se no ponto de ser abatido. Uma fazenda de gado emprega menos mão-de-obra e o proprietário pode estar ausente (MENDES, F., 2003, p. 30).

O governo imperial enfrentou sérios problemas para garantir o crescimento e a integração do império, cujo ponto crucial seria a ampliação das atividades econômicas das províncias voltadas para o comércio nacional e internacional; ou, como analisou Queiroz (1998, p.14), “o objetivo mais geral, expresso em nível de política nacional, era consolidar a posição do país enquanto exportador de matérias-primas”. O Império, que buscava um projeto de desenvolvimento para o País articulado à expansão das províncias, era entendido como elemento alavancador e dinamizador das mudanças estruturais necessárias à integração da nação ao processo mundial do capitalismo mercantil.

No caso da Província do Piauí, era preciso criar estratégias (GANDARA, 2008, p.116) para superar grandes obstáculos políticos, econômicos e sociais. Até então, o Piauí, pela falta da ação governamental, era marcado por sérios empecilhos ao progresso e à modernização: a economia rural e primitiva baseada na pecuária extensiva, e na agricultura de subsistência (MENDES, F., 2003, p. 62); insuficiência demográfica e um alarmante isolamento⁵² geográfico (BRANDÃO, 1995, p.33),⁵³ o que representava colocava-a em uma situação de estagnação, atraso e pobreza.

⁵² Na Carta Régia de 19 de junho de 1761, o rei d. José já se mostrava preocupado com a situação dos habitantes da Capitania, que viviam “em grandes distâncias uns dos outros sem comunicação, como inimigos da sociedade Civil e do comércio humano”. Alencastre (2005, p.170) e Mott (1985, p.46) transcrevem as informações do Vigário por volta da metade dos setecentos, em que expressa a esperança de que os sertões se urbanizassem: “acha-se situada esta freguesia de Nossa Senhora da Vitória no centro do sertão do Piauí; não tem outra povoação, vila ou lugar mais que a Vila da Mocha, que consta de 60 moradores, pouco mais ou menos, e pouco ou nenhum permanentes, por serem os mais deles solteiros; e se hoje se acham nela, amanhã fazem viagem e o que avultam nela são os oficiais de justiça. “[...] Como a maior parte dos fregueses são criadores de gado vacum e cavalari e não podem comodamente morar junto da vila, se acham dispersos por vários riachos, morando com suas famílias para com comodidade tratarem da criação de seus gados”. Mott acrescenta que mesmo com a determinação do rei d. José, de criar 8 vilas nas existentes freguesias na Capitania, “ainda por muito tempo a população do Piauí vai preferir construir suas moradias pelas brenhas e sertões, e não no perímetro das vilas e povoações”. As fazendas de criação de gado estavam espalhadas e distantes, algumas se constituindo de grandes latifúndios, em decorrência, segundo Mott (1985, p.51), não só da cobiça dos sesmeiros, mas da necessidade intrínseca à pecuária extensiva (por ocasião das secas, por exemplo, era necessário mover as boiadas em grandes espaços). Daí muitas vezes a preferência dos criadores de gado em morar junto dos poços que ficam nos riachos no tempo de inverno. Ainda segundo Mott (1985, p. 52), o tamanho das fazendas se devia à “rusticidade do nível técnico dominante na pecuária e a rarefação das pastagens nos períodos estivais que forçava os proprietários a desejarem e necessitarem grandes extensões fundiárias”. O baixo nível técnico é atestado pelas tentativas, sem sucesso, de introduzir o arado entre os lavradores. Os lavradores, “após terem experimentado este instrumento, constataram que seu uso era impraticável, devido à natureza do solo quase todo composto de caatinga, chapadas e matos”.

⁵³ Antes da instalação da capitania, o território piauiense fazia parte da área identificada como “Sertão de Dentro” ou “Sertão de Rodelas”, que compreendia as terras situadas a Oeste do rio São Francisco.

A pecuária extensiva, instrumento da ocupação econômica do Piauí, era uma atividade pouco dinâmica, exigente de pouca mão-de-obra, e que dificultava a pequena exploração agrícola (MENDES, F., 2003, p. 50). A agricultura de subsistência,⁵⁴ voltada principalmente para o consumo interno, foi considerada, pelo governo imperial, inadequada para promover a integração da região à expansão capitalista. A insuficiência demográfica apresentava-se como um corolário da economia de subsistência aliada à criação extensiva de gado, sem qualquer outro atrativo econômico complementar (BRANDÃO, 1995, p. 38).⁵⁵

Para promover o progresso, era necessário dinamizar os setores produtivos, a fim de haver arrecadação de impostos (QUEIROZ, 1998, p.19),⁵⁶ para prover ações estatais condizentes com as necessidades da Província. O impasse deveria ser vencido pelo incentivo a atividades lucrativas, baseadas na agricultura mais desenvolvida (Ibid., p. 25),⁵⁷ no comércio de produtos extrativistas e no escoamento adequado dos produtos. A modernização da Província só seria possível, pois, ao ser dinamizada a produção, a comunicação e o acesso entre os setores produtivos e os comerciais de curtas e longas distâncias.

Outro obstáculo colocado como dificultador do processo de desenvolvimento do Piauí dizia respeito à localização geográfica do seu centro administrativo e político. Nesse sentido, a transferência da capital recebeu especial atenção do presidente da Província e do governo imperial, consciente do isolamento em que se encontrava Oeiras.

O espaço geográfico da Capitania do Piauí limitou-se, desde sua criação, à área territorial situada no lado oriental da bacia do rio Parnaíba.

⁵⁴ Queiroz (1998, p. 25) refere-se às culturas alimentares de subsistência, cujo cultivo era difundido por toda a Província: arroz, feijão, milho e mandioca.

⁵⁵ Esta estrutura foi montada no período colonial; segundo Brandão, “A estrutura da economia colonial piauiense tinha como suportes a pecuária, a agricultura de subsistência, a grande propriedade e o trabalho escravo. Esta estrutura começou a ser implantada na segunda metade do século XVII quando os conquistadores, misto de apesadores e criadores, iniciaram a instalação dos currais e passaram a receber títulos de posse da terra”.

⁵⁶ A maior parte da receita provincial derivava da pecuária, que também era responsável pela ocupação de grande parte da população e pela dinâmica do comércio. Entre 1850 e 1890, as receitas derivadas dela correspondiam a uma média de 50% do total das receitas auferidas pelo Tesouro Provincial.

⁵⁷ Seria o caso do algodão – único produto de origem agrícola a ter importância na pauta de exportação da Província.

A mudança da capital era, no entanto, mais do que um projeto local, manifesto nos diversos discursos de governadores e presidentes da Província; estava articulada ao projeto de desenvolvimento do Brasil, pretendido pelo governo imperial, que centralizava⁵⁸ as ações políticas brasileiras. A mudança da capital de Oeiras suscitou lutas sociopolíticas e considerações econômico-financeiras que trataremos em seguida.

A primeira vila⁵⁹ na Capitania do Piauí⁶⁰ foi a da Mocha,⁶¹ na região do Canindé, criada em 1712, mas só instalada em 1717 (PEREIRA DA COSTA, 1974; NUNES, 1995). A 13 de novembro de 1761 aquela vila passou a denominar-se⁶² Oeiras (BASTOS, 1994, p.401) por decreto de João Pereira Caldas,⁶³ governador que tomou posse em 20 de setembro do mesmo ano. Oeiras foi sede do governo da Capitania de São José do Piauí, e posteriormente da Província do Piauí, até 1852.

As condições adversas da vila da Mocha foram percebidas, de acordo com Felipe Mendes (2003, p. 31), “antes mesmo de a Capitania ser criada e de Oeiras se tornar a sede do governo”, já que em 1728 o governador do Maranhão (Id. *ibid.*),

⁵⁸ Conforme Santana (1964, p.40), “o Império se fazia presente através de seus representantes no governo provincial”, tornando-os co-partífcipes da realidade nacional. Ou conforme Gandara (2008, p. 133), a “mão” do Império se fazia sentir através das pessoas por ele nomeadas.

⁵⁹ Em 1761, ao tomar posse, Pereira Caldas elevou as seis freguesias existentes na capitania à condição de vila. As freguesias eram, segundo Franco (1977, p.32), “arraias mantidos no interesse dos criadores de gado”. Em Nunes (1975, p.110) temos informações sobre o número de habitantes urbanos e rurais, por vila, no período, sendo o total de habitantes em: Oeiras - 3.615; Parnaíba – 2.349; Valença – 1.485; Marvão – 1.059; Campo Maior; Jerumenha – 697 e Parnaguá – 902. Com exceção de Oeiras, com 1.120 habitantes urbanos e 2.495 habitantes rurais, nas demais vilas a maior parte da população habitava as áreas rurais.

⁶⁰ Segundo Júlio Romão da Silva, a primitiva capital do Piauí foi instalada na freguesia da Mocha, antiga povoação pertencente ao núcleo de Cabrobó, que posteriormente passou a denominar-se Oeiras, em homenagem ao conde, depois Marquês de Pombal. Segundo Bastos (1994, p. 401), de acordo com alguns historiadores a área de Oeiras está localizada na sesmaria concedida a Julião Afonso Serra, em 1767. Para outros pesquisadores, e talvez a hipótese mais provável, foi uma das fazendas estabelecidas por seu irmão Domingos Afonso Mafrense, a mais importante delas, conhecida por Cabrobó, onde residiu por um tempo (Cf. SILVA J., 1994, p.11).

⁶¹ Povoado da Mocha, em virtude de o córrego ter o mesmo nome (Cf. BASTOS, 1994, p.401).

⁶² Conforme Jesualdo Cavalcanti Barros, “por ordem taxativa do rei, todas as vilas teriam que desprezar os “nomes bárbaros” que ostentavam para receberem “nomes das vilas mais notáveis deste reino”. A mudança já começara no ano anterior pela própria denominação da capital: era Mocha e passara a ser Oeiras. Dela não escapara nem o nome da capitania, trocado por São José do Piauí, em homenagem ao rei dom José I (Cf. BARROS, 2009, p.1).

⁶³ João Pereira Caldas governou a Província do Piauí de 20-9-1759 a 3-8-1769. Nasceu na comarca de Valença (Portugal) por volta de 1720. Sargento-mor da infantaria no Pará, quando foi nomeado governador do Piauí (Cf. CALDAS apud TITO FILHO, 1975, p.9).

João da Maia Gama – a quem o território do Piauí estava subordinado – sugeriu “a construção de um novo centro, em um local mais apropriado, onde o Poti encontra o Parnaíba” (MENDES, F., 2003, p. 31). A antiga vila⁶⁴ havia sido instalada (Ibid., p.30)⁶⁵ em local de difícil acesso, nos “áridos rochedos da Mocha” (ALENCASTRE, 2005, p.139), longe das beiras do rio Parnaíba, o que dificultava o escoamento das riquezas e seu desempenho como centro comercial, colocando-a em uma situação de isolamento em relação às demais localidades do território. Gois e Vasconcelos,⁶⁶ em seu Relatório de 1845, dizia que Oeiras por ser “situada entre morros era quase inabitável”⁶⁷:

Porque o calor que no clima do norte é tão intenso, torna-se aqui, por esta circunstância, ainda mais abrasador e insuportável, o local da cidade é tão pedregoso e conseqüentemente estéril que não consente vegetação, de maneira que na estação calmosa dir-se-ia morta a natureza, a não ser o riacho da Mocha, em cujas margens sempre verdejam, bem que raras, algumas árvores. Essas razões embargam inteiramente o crescimento e prosperidade desta cidade (TITO FILHO, 1975, p.17).

Essa opinião é compartilhada por José Antonio Saraiva, para quem a Capital estava “no lugar mais impróprio e mais inconveniente da Província”⁶⁸. Além da localização nada favorável, Saraiva acrescenta o seguinte julgamento:

⁶⁴ Segundo Antonil, “a Nova Freguesia e a igreja de Nossa Senhora da Vitória do Piauí foram fundadas em 11 de fevereiro de 1697, por ordem de Dom Frei Francisco de Lima, bispo pernambucano, no lugar chamado Brejo da Mocha, perto da confluência do rio Itaim com o Canindé. Conforme o Pe. Miguel do Couto, autor de Descrição do sertão do Piauí, o território dessa freguesia formava uma cruz de nascente a poente e de Norte ao Sul, com 120 léguas de comprimento e outras cento e vinte léguas de largura, ‘de tal maneira que a nova igreja se encontrava a igual distância das fazendas mais afastadas. Colonizada por Domingos Afonso Sertão e pelo coronel Francisco Dias de Ávila, Senhor da casa da Torre, esta região ainda há povos moradores: no rol dos confessados, registravam-se 441 moradores, entre brancos, negros, índios, mulatos e mestiços e se distribuíam pelas 129 fazendas de gado existentes. Aliás, a maior parte das terras fora atribuída em sesmarias a Dom Afonso Sertão e a Francisco Dias de Ávila, que se reservaram uma parte delas, e arrendaram o resto a dez réis o lote, a quem quisesse criar gado, fazendo-se assim “donatários das terras, sendo só sesmeiros para as povoarem com gados seus. Conforme documento publicado por Ennes 4ª Parte (p. 290).

⁶⁵ A freguesia/paróquia da Mocha foi criada em 1696. Um ano antes, a jurisdição do território do Piauí havia sido transferida de Pernambuco para o Maranhão.

⁶⁶ Presidente da Província, Zacarias de Gois e Vasconcelos, de 28 de julho de 1845 a 7 de setembro de 1847. Professor, deputado pela Bahia, ministro da Fazenda, do Império e da Justiça, governador do Paraná (TITO FILHO, 1975, p.17).

⁶⁷ Relatório do presidente da Província, Zacarias de Gois e Vasconcelos, 1845, p.37.

⁶⁸ José de Antônio Saraiva, advogado, nascido na Bahia (Bom Jardim, Município de Santo Amaro). Exerceu diversos cargos, foi Deputado provincial, geral e senador pelo Estado da Bahia, Ministro da Marinha (1857), do Império (1861), de Estrangeiros, da Guerra e da Fazenda, além de Presidente do Conselho de Estado. Foi nomeado presidente da Província do Piauí em 7 setembro de 1850, aos 27 anos e permaneceu no cargo até 12 de março de 1853. Saraiva assume a Presidência da Província já objetivando a transferência da capital para as margens do rio Parnaíba (CHAVES, 1998, p.170).

Não preciso falar na miséria que aqui observo nos meses de seca, no nenhum progresso científico e literário da capital do Piauí, na dificuldade de suas relações comerciais e políticas que se reduzem às precisas e absolutamente indispensáveis para existir no deserto (CHAVES, 1998, p.172).

A situação geográfica de Oeiras comprometia de forma significativa a realização da função de coordenação e administração dos interesses das demais vilas e povoados do Piauí, bem como do desenvolvimento geral da Província. Oeiras possuía modestas instalações (LIMA SOBRINHO, 1946, p.109),⁶⁹ não contava com prédios próprios para o estabelecimento de repartições públicas, e faltavam até mesmo órgãos indispensáveis – tudo era feito pelo “uso e costume” (NUNES, O., 2007, p. 43). Para alcançá-la, era preciso enfrentar péssimos caminhos, percorridos unicamente a cavalo ou a pé – “não temos estradas, senão trilhas”, queixava-se Góis e Vasconcelos,⁷⁰ acrescentando que era preciso “encurtar as distâncias”, melhorar as estradas (QUEIROZ, 1998, p.16),⁷¹ o que consistia em “extinguir atoleiros, arredar pedras, cortar o mato”, porque “hora o chapéu do viajante ora o seu fato bate ou rasga-se nos ramos das árvores”.⁷² O sargento-mor D. João do Amorim Pereira⁷³ faz referências às condições de transporte de Oeiras:

Todos os gêneros que se consomem nesta cidade vêm daqui 10, 15, 20 e mais léguas em cavalos, que apenas carregam 5 arrobas, e fazem por dia 5 a 6 léguas de caminho, o que faz com que sejam mais caros do que em Portugal, sendo por mar conduzidos por portos deste continente (SILVA, 1994, p.13).

As péssimas condições de distribuição das mercadorias eram um dos maiores empecilhos para a expansão das atividades comerciais, prejudicadas pelas “fabulosas demoras dos transportes e a tutela das províncias vizinhas”, Maranhão, Ceará, Bahia. Uma rede de estradas precárias tinha o alcance modesto de

⁶⁹ Para Barbosa Lima Sobrinho, Mocha não era sequer um povoado, “era apenas um brejo com uma igreja colocada no centro das fazendas”.

⁷⁰ Zacarias de Gois e Vasconcelos, na sua administração, deu início ao calçamento da praça e à distribuição nas principais ruas de Oeiras de 44 lâmpioes para a iluminação.

⁷¹ Queiroz esclarece que no século XIX as municipalidades insistiam no sentido de que fossem abertas estradas interligando as sedes dos municípios mais populosos, inclusive atingindo as províncias vizinhas e rotas comerciais – Ceará, Pernambuco e Bahia.

⁷² Relatório do presidente da Província, Zacarias de Gois e Vasconcelos, 1845, p.23.

⁷³ Dom João Amorim Pereira, sargento-mor do Exército português, governou a Capitania do Piauí nos períodos de 12 de dezembro de 1797 a 16 de outubro de 1799, e de 17 de fevereiro de 1803 a 4 de junho de 1803 (GONÇALVES, 2003, p.312).

comunicar vilas do interior em uma rede de escambo das diversas atividades produtivas. A carestia dos fretes e carretos absorvia o preço da produção agrícola, muitas vezes superando-os, o que concorria para o atraso da lavoura piauiense e do comércio de seus produtos (NUNES, O., 2007, p.163). Devido a essas contingências, o governo da Província contava com poucos recursos financeiros, provenientes de imposto pouco eficiente baseado na atividade pastoril. Era preciso, enfim, “encurtar as distâncias”, como dissera Zacarias de Gois e Vasconcelos aos representantes do povo na Assembleia Legislativa, em 1845; dinamizar as comunicações e, como isso, desenvolver os setores produtivos e comerciais.

Em razão dessas dificuldades, não foi possível desenvolver em Oeiras as condições necessárias ao bom funcionamento de um centro comercial capaz de fomentar o desenvolvimento econômico da Província, o que serviu mais tarde como justificativa para a transferência da sede do governo de Oeiras para a Vila Nova do Poti, situada às margens do rio Parnaíba. A mudança da capital tinha como objetivo possibilitar o crescimento econômico, a prosperidade financeira e a modernidade política de toda a região. A transferência fazia parte da estratégia criada para estabelecer um eixo espacial que ligasse a Província de Norte a Sul, tendo como diretriz a via de transporte natural – o rio Parnaíba – e Parnaíba como porto de escoamento para o oceano de suas atividades produtoras.

Já no século XIX reconhecia-se que o rio Parnaíba representava uma via de progresso do Piauí.

No Piauí, estava claro para alguns políticos, desde os meados do século XIX, que a realização do objetivo nacional de integração no âmbito da divisão internacional do trabalho, por meio da exportação de produtos agrícolas, só seria possível na medida do aproveitamento das áreas situadas às margens do rio Parnaíba e de seus afluentes. Esta proposta estava visceralmente ligada à tese de que a abertura de vias de comunicação e maiores facilidades de transporte seriam os elementos indutores do processo de inserção da economia piauiense ao contexto nacional e internacional (QUEIROZ, 1998, p.15).

A execução do projeto de viabilizar o transporte fluvial pelo Parnaíba dependia de um ponto de atração às suas margens, o que levou mais tarde o Conselheiro Saraiva a impor a transferência da capital de Oeiras (MENDES, F. apud SANTANA, 1995, p. 71). Estaria assim esboçado o movimento político para dirigir o escoamento da produção do interior para a orla marítima, tomando o meio mais rápido e menos dispendioso para integrar as vilas no plano de crescimento

econômico, progresso e modernização – o que criaria as condições para a integração do Piauí ao processo de expansão mundial do capitalismo. A configuração espacial – mudança do centro para o Norte da Província – buscava dar à nova capital da Província o papel de polo ativo e gerador do crescimento. Tal programa de ação de desenvolvimento econômico demandava estratégias para superar obstáculos sociopolíticos, especialmente aqueles impostos pela elite de Oeiras. Além disso, havia a falta de estrutura tributária e administrativa, e uma lentidão do aparelho burocrático.

A ideia de mudança da capital foi, desde o período colonial, cogitada, debatida e proposta à Corte, por diversos governantes ao longo dos anos, tendo sido ventilada primeiramente em um parecer – logo esquecido pelo governador do Maranhão, Dom Fernando Antônio de Noronha, em 1722 (MELO, Pe., 1985, p.122). Em 1793, ao ser nomeado governador e capitão-mor das capitanias do Maranhão e Piauí, e antes mesmo de partir de Lisboa para assumir suas funções, Dom Fernando Antonio de Noronha propõe a mudança à rainha, dona Maria I. Em 1798, D. João de Amorim Pereira, governador da Capitania, também percebeu a necessidade de mudar a capital para as margens do rio Parnaíba, “propondo a medida ao governo central, naturalmente não só pedindo autorização, mas a necessária ajuda financeira, que, na opinião de Mendes (2003, p.32), não teria a menor possibilidade de ser oferecida”. Em 8 de abril 1798, a mesma proposta foi assunto em carta de João Amorim Pereira, endereçada a Dom Rodrigo de Sousa Coutinho, Ministro de Ultramar, na qual sugeria a transferência da Capital para a Vila de São João da Parnaíba, que considerava “como sendo o local mais apropriado para a Capital da Província” (cf. FREITAS, 1988, p. 11; CHAVES, 1998, p.430), com comunicação mais fácil com a Corte de Lisboa. Ressaltando a importância da instalação da capital à beira do rio Parnaíba, e sugerindo a mudança para a Vila de Parnaíba, destacou naquele ofício a vantagem que disso tiraria o comércio e os transportes em geral (SPIX & MARTIUS, 1976, p.218).⁷⁴ Ali, salienta ele, havia “e há comerciantes que transportam para o Porto de Lisboa à cidade do Porto muitos gêneros do que produz esse clima”.

⁷⁴ Os viajantes von Martius (1794-1868) e von Spix (1781-1826) vieram ao Brasil, enviados pela Academia de Ciências da Baviera, com a incumbência de formar coleções zoológicas, botânicas e mineralógicas. Passando pelo Piauí, Spix e Martius anotaram que “Oeiras em civilização e riqueza é inferior à Vila de Parnaíba, que, por sua situação na costa e pelo considerável comércio de algodão, fumo, couros, sebo e carne salgada, de todas as povoações da Província, floresce mais e mais”.

Parnaíba foi alvo de insistentes propostas para tornar-se sede de governo. Felipe Mendes (2003, p. 33) assevera que, em 30 de março de 1804, Simplício Dias da Silva e Manuel Antonio Henrique, comerciantes da Vila de Parnaíba, em um memorial ao governador Pedro José César de Menezes, pedem a criação de uma alfândega,⁷⁵ na vila, ao tempo em que expressam o desejo de vê-la transformada em sede do governo (SILVA, 1994, p. 14). Segundo Mendes (2003), em 1812, a Câmara de Parnaíba requer a mudança da capital para lá, “sob as justas razões de melhor localização e desenvolvimento da cidade, em comparação com as condições adversas de Oeiras” (Ibid., p.33).

No governo da Junta Provisória (1814), ressurgiu a ideia de mudança da Capital para a cidade de Parnaíba, quando, em 22 de julho, os moradores de Parnaíba se dirigem ao príncipe Regente, pedindo “a graça de que a residência do governador da capitania seja mudada para a mesma vila”. Silva (1994, p.15) afirma que os parnaibanos estavam tão interessados na transferência que chegaram a propor “construir à custa das próprias rendas o palácio do governo, para evitar despesas à fazenda real (Id. ibid.). Em 1816, na administração do governador Baltazar de Souza Botelho de Vasconcelos, a opção por Parnaíba foi novamente aventada, e a esse respeito ele assim se expressa:

Quanto à mudança da residência dos governadores para a Vila de Parnaíba, devo dizer que é ela o único porto de mar que há nesta capitania [...] e que neste porto a importação e exportação interessam muito às rendas reais (Id. ibid.).

Apesar de todas as manifestações favoráveis à causa de Parnaíba, desde o início do século XIX, o assunto da transferência da capital, quando apresentado à Assembleia Provincial no governo de José Idelfonso de Sousa Ramos em 1844, não contemplou aquela vila – segundo o próprio Sousa Ramos, em virtude de esta encontrar-se em uma extremidade da Província. Não havendo adoção de meios mais rápidos de comunicação que abreviassem a distância entre a vila e o restante da Província, semelhante medida oferecia inconveniências.

⁷⁵ O decreto da criação da Alfândega de Parnaíba foi assinado em 1817 e efetivado em 1822 (Cf. MENDES, 2003, p.33).

Zacarias de Góis e Vasconcelos,⁷⁶ em seu relatório de 1845, cita as razões alegadas por Parnaíba, que se julga “com direito de ter em si a administração da Província” (FREITAS, 1988, p.12):

1º. Estar quase à margem do oceano pois, situada na margem direita do Parnaíba, dista apenas do mar duas léguas, e permite por isso que o governo supremo faça sentir a sua ação na Província com muito maior rapidez do que agora, podendo a correspondência da Corte com a Província e vice-versa fazer-se diretamente e não por intermédio do Maranhão e Bahia. 2º. A grande probabilidade, estando lá a capital, de despertar-se o espírito de especulação para navegar-se o Parnaíba, o que é de uma utilidade imensa. 3º. Haver já suficiente número de edifícios cômodos para as repartições públicas e residências dos empregados. 4º. A exemplo das outras Províncias, cujo território compreende alguma porção de costa, as quais têm sentido a vantagem de terem suas capitais junto ao mar e não no interior (FREITAS, 1988, p.12).

Os parnaibanos insistem na proposta. A família Miranda Osório⁷⁷ chegou a apontar a Saraiva as “excelências de Parnaíba para a sede de governo da Província, e colocou à disposição do governo, durante cinco anos, vários prédios para serem usados como repartição pública” (NUNES, O., 2007, p.112).

Freitas (1988) assinala que, em 23 de agosto de 1844, quando foi então votada a Lei n. 174, foi determinada a mudança da capital para as margens do rio Mulato, na Vila de São Gonçalo. Essa lei,⁷⁸ no entanto, nunca foi posta em prática. A escolha do local foi logo rejeitada por Góis e Vasconcelos, que declarou: “Este é um local completamente deserto” (Ibid., p.11). Como constatou Saraiva, aquela lei “nunca teve um meio de execução e foi pouco depois revogada, pois nasceu antes do tempo, por ter sido redigida antes de se haverem estudado os meios mais

⁷⁶ Segundo Felipe Mendes, entre 1877 e 1899, período de grandes progressos no País, e também no Piauí, nenhum presidente da Província demorou mais de um ano no cargo. Essa alta rotatividade no poder era parte do projeto político do Império e ocorria também nas demais províncias. Com exceção dos períodos em que Manoel de Sousa Martins governou o Piauí, totalizando mais de 17 anos, no Império apenas três presidentes governaram por mais de dois anos: Zacarias de Góis e Vasconcelos (28 de julho de 1845 a 7 de setembro de 1847), José Antônio Saraiva (07 de setembro de 1850 a 12 de março de 1853) e Franklin Américo de Meneses Dória (28 de maio de 1864 a 03 de agosto de 1866).

⁷⁷ Tenente Coronel José Francisco de Miranda Osório - nascido em Oeiras, chegou a Parnaíba em 1813, foi intendente de Parnaíba, presidente da Câmara Municipal, deputado provincial e vice-presidente do Piauí.

⁷⁸ No total, três leis foram votadas e sancionadas: a Lei de 23 de agosto de 1849, sancionada por Anselmo Francisco Perete, presidente da Província, mudando para o município do Poti (a Vila e o município do Poti foram criados pelo Decreto de 06 de julho de 1833) (GANDARA, 2008, p.118). A Lei nº 174 de 27 de agosto de 1844, que autorizava a mudança da capital para a confluência do rio Mulato (Ibid., p.119). E a Lei n. 191 de 30 de agosto de 1845, que passava as repartições públicas para São Gonçalo (Id. ibid.). As três leis votadas foram anuladas, com a Resolução Provincial n. 255 de 05 de agosto de 1850.

convenientes e adequados a resolver a questão da mudança da Capital” (CHAVES, 1998, p.165).

José Antônio Saraiva foi, desde sua posse, partidário da mudança da capital, fixando sua atenção para a escolha do local mais adequado. Para decidir-se, visitou, em 22 de outubro de 1850, a Vila de São Gonçalo e a Vila do Poti.⁷⁹ A Vila de São Gonçalo⁸⁰ foi descartada, pois “nem Igreja Matriz havia”. De São Gonçalo foi à Vila do Poti. Contudo, a Vila do Poti também apresentava problemas (FREITAS, 1988, p.12). Era sujeita a enchentes e a grandes inundações do rio Poti no inverno; devido a isso, era insalubre, propensa a disseminação de febres endêmicas (sezões).⁸¹ Tinha, porém, um grande atrativo, segundo Nunes & Abreu (1995, p. 95), ela era a única via de escoamento das riquezas do Piauí para o Maranhão, já que ficava próxima à cidade de Caxias. Outras vantagens também são confirmadas:

Situação cômoda e agradável; possibilidade de tirar à Caxias todo seu comércio com o Piauí; proximidade de Parnaíba, podendo servir ao desenvolvimento da navegação; mais fáceis relações políticas e comerciais com a corte e demais centros de civilização do Império; ponto de convergência de zona própria para agricultura; assegurar conveniente direção aos produtos agrícolas; finalmente a Vila do Poti era a única localidade que prometia florescer à margem do Parnaíba (SANTANA, 1964, p.96).

Quanto a Parnaíba, apesar dos oferecimentos de Miranda Osório, Saraiva recusou a proposta. Mesmo quando, nos anos seguintes, “quer nas câmaras constituintes, quer na assembleia geral do Rio de Janeiro” (NUNES, O., 2007 p.112), se tenha dado preferência à cidade de Parnaíba sempre que se tratou do assunto da transferência da capital do Piauí,⁸² e apesar de as discussões apontarem a melhor adequação da Vila de Parnaíba, esta foi preterida. Assim, para a escolha do local para instalar a nova Capital preponderaram as razões apresentadas por Saraiva (SANTANA, 1964, p.96) a favor da Vila do Poti (MELO, Pe., 1985, p.117).⁸³ Saraiva

⁷⁹ Em 1832 foram criadas novas vilas no Piauí, como Amarante, Barras, Jaicós, Piracuruca, Príncipe Imperial, Poti e São Raimundo Nonato.

⁸⁰ “Saraiva foi a São Gonçalo ver as obras da ladeira do Castelo, então em melhoramento, e examinar o local onde se pretendia construir a ponte do Canindé” (Cf. NUNES, 2007, p. 98).

⁸¹ Devido a essa situação, os próprios habitantes da vila desejavam mudar de local.

⁸² Em 1851 os habitantes das vilas de Parnaíba, Piracuruca e Campo Maior se dirigiram em memorial a Saraiva, pleiteando a transferência da capital ou para localidade deltaica ou para a Vila Velha do Poti. Conforme Júlio Romão Silva (1994, p.17).

⁸³ Vale a pena lembrar que o bandeirante Domingos Jorge Velho fixou-se na barra do Poti com seu agrupamento de Paulistas. Segundo Pe. Melo, não lhe faltaram razões para a escolha do local. A

iniciou o processo de mudança da capital “em ambiente de controvérsias, incertezas e oposição” (NUNES, O., 2007, p.112). A batalha da mudança “seria longa e acidentada”, mas sua decisão foi firme. Ele entendia a mudança da Capital (CHAVES, 1998, p.129-168)⁸⁴ como precursora da prosperidade do Piauí (NUNES, 2007, O., p.99). Em defesa de seu ponto de vista, em seu relatório à Assembleia Provincial de 3 de julho de 1851,⁸⁵ Freitas (1988) dá a seguinte declaração:

O Piauí não pode prosperar, não pode gozar da navegação fluvial, que lhe promete tantos bens; não pode provincializar seu comércio e, conseqüentemente, desenvolver a sua agricultura e aproveitar as ricas matas banhadas por um dos melhores rios do Brasil, sem que trateis seriamente de achar solução à mudança da Capital (Ibid., p.13).

Reconhecendo que a mudança feria os interesses dos oeirenses, nesse mesmo relatório o conselheiro alerta que sem a mudança da capital:

Deixará o Piauí de conquistar, pelo comércio, pela agricultura, pela indústria, somas maiores que poderão, em pouco tempo, dar-lhe uma Capital mais rica, mais cômoda, mais civilizada e mais conveniente à direção dos negócios públicos (MELO, Pe., 1985, p.126).

Como mencionou Queiroz (1998, p. 16), Saraiva entendia que a transferência tinha como justificativas maiores, “a ruptura do isolamento em que jazia a Província” e a aceleração da integração da “economia piauiense ao contexto nacional e internacional”. Com ela se daria a superação dos embaraços econômicos causados pelo problemático escoamento dos recursos naturais da Província. Saraiva não esperaria o impulso do Governo Imperial (NUNES, O., 2007, p. 99), embora

confluência dos dois rios lhe propiciava singulares vantagens como terras muito férteis, extensas vazantes, com possibilidade de duas safras, além da abundância de peixes e de caças para lhes completar a alimentação. O Poti, com suas quatro léguas paralelas ao Parnaíba e com sua curvatura quase à barra, formava uma grande cerca, oferecendo proteção natural para os rebanhos. A junção dos rios lhe oferecia condições de transporte em canoas para as mais variadas direções além de suas margens, como as de seus afluentes, serem os roteiros naturais, quer para a Ibiapaba e Aroazes (via Poti), quer para o mar, rio abaixo, ou para a Bahia e Pernambuco, subindo o Parnaíba e abeirando o Canindé e o São Francisco.

⁸⁴ A questão de alavancamento do desenvolvimento via construção de pontes e da melhoria das estradas de carro (de boi), embora proposta por opositores dos que defendiam a tese de que o progresso viria com a mudança da Capital, a exemplo de Gois e Vasconcelos, não foi considerada por Saraiva, que entendia que isso se traduziria no “benefício dos habitantes de Oeiras, que com boas estradas podem viver comodamente, mas não poderia ser jamais justificada pela pequena importação, que se reduzia sempre a uma porção de contos de réis de fazendas finas, objetos de luxo para o serviço dos habitantes da Capital e o de uma ou outra vila deste lado da Província”.

⁸⁵ A fala em que tratou pormenorizadamente da mudança da capital foi a da instalação da Assembleia Provincial de 03 de julho de 1851, quando apresentou as vantagens do local escolhido, a Vila do Poti.

contasse com ele, já que participou suas intenções logo que assumiu as funções de presidente, acrescentando (Ibid., p. 116) as vantagens alegadas pela expressão “sem que se tenha que lamentar os gastos de grandes quantias” (Id. *ibid.*).⁸⁶ Nas palavras de Padre Melo (p.124), Saraiva, “sem qualquer autorização, quer do Governo Imperial, quer da Assembleia, determinou que a Vila do Poti (CHAVES, 1998, p. 506)⁸⁷ seria a sede da futura Capital”. Chegando a Teresina, Saraiva tratou logo de transferir a máquina administrativa. À maneira de medida preparatória iniciou, com o auxílio dos potiensens, que “estavam dispostos a meter mãos a obra” (Id. *ibid.*), a construção da Igreja Matriz (CHAVES, 1987, p.177) de 30 casas regulares e outras de palha, tudo sem ônus para os cofres públicos. No princípio, Saraiva contou mais com a contribuição de particulares do que com a ação oficial (NUNES, O., 2007, p.101). Finalmente, em 21 de julho de 1852, a transferência da capital para a Vila Nova do Poti foi decretada (Ibid., p.105)⁸⁸ pelo Conselheiro Saraiva,⁸⁹ recebendo a nova sede a denominação de Teresina.⁹⁰

Mesmo depois dessa decisão, ainda houve duas tentativas de modificar o estabelecido por Saraiva com relação ao local de acomodação da nova sede do governo. A primeira ocorreu em 1855, quando o presidente da Província Raimundo Teodorico da Costa e Silva apontou, em discurso na Assembleia Provincial, as vantagens de uma nova transferência da capital, de Teresina para Parnaíba. A segunda se deu em 1889, já no período republicano, cogitada pelo interventor Gregório Taumaturgo de Azevedo. Os teresinenses, temerosos com essa possibilidade da transferência da capital para Parnaíba, opuseram-se, tendo à frente o cônego Tomaz de Moraes Rego e o apoio do governo federal, como consta na

⁸⁶ Em ofício escrito ao Ministro do Império, de 22 de outubro de 1850, quando anuncia que seguiria para a Vila do Poti, onde iria ver se era bom o local para onde se projetava transferir a capital, esclarece que “se conseguir mover os habitantes de Poti e dar incremento à edificação de suas moradas no novo local, se conseguir que eles edifiquem à sua custa a casa da Municipalidade e outras que possam ser convenientemente alugadas para repartições públicas, eu terei preparado o terreno no qual os meus sucessores possam ganhar a gratidão da Província”.

⁸⁷ Como a Vila Velha do Poti era sujeita a febres endêmicas, Saraiva abriu uma subscrição para a construção da Matriz. Iniciou no local a construção da Igreja Nossa Senhora do Amparo, cuja capela-mor foi inaugurada em 25 de dezembro de 1850. A construção da igreja para a nova sede, a Nossa Senhora do Amparo, começou a ser erguida com donativos arrecadados por uma Comissão, tendo mais tarde o Imperador contribuído enviando mil contos de réis.

⁸⁸ O “placet” Imperial só veio depois de três meses da instalação.

⁸⁹ Com a Resolução n. 315, Saraiva autorizou a transferência para a Vila Nova do Poti, elevada à categoria de cidade com o nome de Teresina.

⁹⁰ O nome foi uma homenagem a mulher do Imperador D. Pedro II, Teresa Cristina de Bourbon.

resposta telegráfica enviada pelo chefe do governo provisório no Rio de Janeiro: “Governo não placita mudança capital” (MAVIGNIER, 2007, p.123).

As colocações acima demonstram um reiterado desejo de algumas autoridades governamentais (FREITAS, 1988, p. 14)⁹¹ de transferir a capital para o litoral, apresentando as vantagens que a cidade de Parnaíba, situada junto a um porto marítimo, disponibilizava como perspectiva de progresso, por seu comércio intenso e contato com o Exterior. Entre um porto marítimo e um fluvial, foi escolhido o fluvial. Na opinião de Pe. Melo, a barra do Poti, que a princípio não tinha a mínima estrutura para sediar o governo provincial, foi escolhida (MELO, Pe., 1985, p.122).⁹² Tinha como vantagem, segundo Padre Melo, seus dois grandes rios, com ótimas condições de navegação.

As disputas sociais, as análises e as propostas sobre a localização da Capital revelam um aspecto da história do Piauí marcado pelo debate entre dois tipos de desenvolvimento político-econômico: o pecuarista, com povoamento rural, rarefeito e disperso pelo interior da capitania e o comercial, de caráter urbano, voltado para os princípios da modernização e baseado no forte comércio exercido na região litorânea, de vocação internacional. Em Teresina, entendeu Saraiva, havia condições de desenvolver uma estratégia regional de integração espacial baseada no transporte fluvial, favorecendo a integração comercial, via rio Parnaíba (GANDARA, 2008, p.136). Em um “novo espaço” – acreditava – o “velho problema” do atraso econômico e social seria resolvido (Ibid., p.133). A nova cidade nascia com condições de se afirmar “tanto como centro urbano quanto entreposto comercial”, já que estava situada (Ibid., p. 137) quase que no meio da Província, circundada pelos rios Parnaíba e Poti. Essa situação favorecia a unificação do território, além de desviar o comércio tutelado pelo Maranhão. “Caxias deixou, em pouco tempo, de ser o empório do comércio do alto sertão” (FREITAS, 1988, p.17; QUEIROZ, 1998 p.16).

⁹¹ A Câmara de Oeiras era, obviamente, contrária a transferência da capital. Alguns cidadãos dirigiram uma representação ao governo Imperial contra o presidente, alegando os prejuízos que sofreriam os interesses de Oeiras. O presidente Zacarias de Gois também não era adepto da mudança da capital, amedrontado pelas dificuldades pecuniárias.

⁹² Segundo Pe. Melo, muitos foram os apelos feitos à Corte para a mudança da capital. A decisão levou 60 anos para ser tomada, por questão econômica; a Corte fugia das despesas que adviriam com a mudança de uma Capital, especialmente no caso de a transferência ser para São Gonçalo ou para a barra do Poti.

A sua instalação marcou “tanto a vida político-administrativa como socioeconômica, com reflexos em toda a Província do Piauí” (GANDARA, 2008, p.146). Teresina passou a desempenhar, com êxito, o papel que lhe fora atribuído, tornando-se polo de atração e ponto de partida da conquista e da ocupação do vale do rio Parnaíba (Ibid., p. 130). Como capital mais bem posicionada para integrar as duas tendências político-econômicas, favoreceu a rede de comunicações terrestre⁹³ e fluvial internas, bem como a internacional. Lembremos mais uma vez as previsões de Saraiva:

A mudança da Capital para o Poti [...] há de dar à Província um importante ponto comercial, e há de possuir uma civilização grande, porque há de ter riqueza, e há de ficar ligada por aquela navegação a todos os municípios da Província, e a todos os grandes centros de civilização do Império (GANDARA, 2008, p.146).⁹⁴

Segundo observa Felipe Mendes (1995, p. 67), a mudança foi o mais “expressivo movimento político-econômico destinado a situar a economia piauiense em função dos seus mais preciosos recursos naturais, que são as águas do vale do Parnaíba”. Com a mudança da Capital, um novo espaço físico foi dinamizado no Piauí – o Centro-Norte da Província, onde surgiram novos povoados, vilas, cidades (GANDARA, 2008, p.146).⁹⁵ Com a mudança, em 1852, fechou-se uma etapa,⁹⁶ no processo de desenvolvimento do Piauí, surgindo, a partir daí, um novo modelo econômico, ligado à navegação fluvial, ao extrativismo vegetal e ao comércio exterior. Nesse novo espaço, o progresso começou a chegar ao Piauí pelo rio Parnaíba (MENDES, 2003, p.119). Mas é preciso salientar que sua porta de entrada seria a cidade de Parnaíba e o seu porto fluvial e marítimo. Para Queiroz (1998, p.16), “a transferência da capital da Província e o incentivo à navegação fluvial [...] apontavam para a transformação da cidade de Parnaíba no centro comercial, por excelência, do Piauí”.

⁹³ As vias de comunicação terrestres e as condições de transportes ainda eram péssimas em 1873, segundo o relatório do presidente da Província, que declarava: “Não há uma só estrada que valha a pena ser aqui mencionada como digna de tal nome [...] as estradas são simples caminhos somente transitados pelo tempo das secas e que se deterioram completamente durante a estação invernos, visto serem quase todas interceptadas de rios”.

⁹⁴ Relatório do presidente da Província, José Antonio Saraiva em 1 de julho de 1852.

⁹⁵ Como por exemplo: Porto Alegre, União, Amarante, Uruçuí, Santa Filomena.

⁹⁶ Trata-se da 2ª etapa – de 1759 a 1852, marcada pela estagnação da pecuária (com a perda do mercado das regiões de mineração) e a falta de alternativas econômicas. Conferir Felipe Mendes (1995, p. 115-117).

Parnaíba, principal centro comercial importador e exportador do Piauí, além de propiciar a integração interna da Província, também integrou a Província ao comércio nacional e internacional. Por aí se fazia o escoamento da produção das riquezas do Piauí de forma mais efetiva, rápida, eficiente e barata, e através de Parnaíba viria, do restante do Brasil e do mundo, o progresso. Como veremos, sem Parnaíba na ponta do delta, fazendo a conexão da produção do Interior com o seu porto do mar, não teria sido possível o desenvolvimento econômico, político, social e cultural tão almejado para o Piauí.

2.3 Um Rio, um Porto, uma Estrada de Ferro

O trecho abaixo é parte de um artigo publicado no Livro do Centenário de Parnaíba, que trata da situação comercial e industrial da cidade de Parnaíba:

O desenvolvimento econômico do Piauí, no desdobramento das suas atividades comerciais e industriais, está dependendo, hoje como ontem, da solução de três problemas: a) construção do Porto de Luiz Correia, b) perfeita navegabilidade do rio Parnaíba, c) continuação, até Teresina, pelo menos, da Estrada de Ferro. No caso concreto do Piauí, sem o porto, sem o rio navegável, e sem a estrada de ferro, a produção será sempre pequena, diminuta, quase nula.⁹⁷

Nele está expresso o tripé de sustentação desenvolvimentista desejado para o Piauí, e que, desde meados do século XIX, era apresentado como solução ao problema. Para Barbosa (1986, p. 57), a criação da alfândega, a navegação fluvial e marítima, a construção do porto e a mudança da capital foram temas sempre presentes às reivindicações dos piauienses na primeira metade do século XIX, objetivando a integração da Província no contexto nacional, um maior desenvolvimento econômico e uma perspectiva de libertação do comércio da Praça de São Luiz.

⁹⁷ Livro do Centenário de Parnaíba, 1944, p. 365.



Figura 17 – O rio Parnaíba.

Fonte: Paulo Roberto de Melo Freitas (2008).

Visando entender melhor como se articulavam as propostas e soluções apresentadas para o efetivo crescimento da Província e posteriormente do Estado, discorreremos a seguir sobre cada um dos três elementos nelas implicadas.

2.4 O rio Parnaíba e a Navegação a Vapor

O rio Parnaíba nasce na Chapada das Mangabeiras ou Jalapão, em uma altitude de 709 metros, da confluência dos Estados de Goiás, Bahia, Maranhão e Piauí, e principalmente na confluência de três cursos d'água: o Água Quente, na divisa do Piauí com o Maranhão, o Corriola (Ibid., p.38)⁹⁸ e o Lontra, no Piauí. Percorrendo cerca de 1.450 km até sua desembocadura no Oceano Atlântico, serve de divisa entre os Estados do Piauí e do Maranhão ao longo de todo o seu curso.

⁹⁸ Em 11 de dezembro de 1868, Gustavo Dodt foi incumbido pelo presidente da Província, Augusto Olímpio Gomes de Castro, de apresentar a planta do rio Parnaíba, de suas cabeceiras até a foz. Segundo Dodt, o rio nascia na serra da Tabatinga, no lugar chamado Pau cheiroso. Em 1924, a *Comissão de Limites entre o Piauí e o Maranhão*, chefiada pelo Cel. Renato Rodrigues Pereira, concluiu que o lugar apontado por Dodt era, na verdade, o lugar de onde nascia um de seus afluentes, o rio Corriola.

O vale do Paraíba possui mais de três mil quilômetros de rios perenes e centenas de lagoas. Os afluentes mais importantes que estão no Piauí são Gurgueia, Uruçui, Canindé, Poti e Longá. No Maranhão, o afluente mais importante é o rio Balsas (Ibid., p.41). Ao penetrar no Oceano Atlântico, a foz do Parnaíba se abre em um amplo e recortado delta – o único em mar aberto das Américas.⁹⁹

O rio Parnaíba já recebeu muitos nomes: rio Niegro, Palma, Ano Novo, Ano Bom, Abihunham, Jaguaribe ou Jagoarive, Punará, Punare,¹⁰⁰ Paraguassu,¹⁰¹ Paraoçu,¹⁰² Paraguaçu,¹⁰³ Pará, Das Graças, rio Grande dos Tapuias e Parnaíba.¹⁰⁴ Era conhecido pelos primeiros navegadores estrangeiros, tendo sido registrado em vários mapas cartográficos (PAULA NETO, 2000),¹⁰⁵ como os deixados por Desseliers (1550) e Diego Homem (1558-1568).¹⁰⁶ Neles, o rio Parnaíba aparece com a denominação de rio Niegro, Palma e Ano Novo (MARQUES, 2000, p.16). Os

⁹⁹ Os outros são o do rio Nilo, no Egito, e o do rio Mekong, no Sudeste asiático.

¹⁰⁰ Citado por Frei Vicente do Salvador (Cf. BARBOSA, 1986, p. 37).

¹⁰¹ Esse nome foi dado pelo Padre Vieira. O Padre Gioseppe de Santa Teresa, nos mapas que acompanham a sua *História d'ele guerra Del Regno Del Brasile*, o cita com o mesmo nome (Cf. ALENCASTRE, 2005, p. 176).

¹⁰² Foi assim batizado por Bento Maciel Parente, em 1626 (Cf. BARBOSA, 1986, p.37).

¹⁰³ Barbosa menciona o Padre Antonio Vieira, que chama o rio de Paraguaçu, nome confirmado pelo governo português, em 1677, quando determinou que se descobrisse a nascente do rio (Id. ibid.).

¹⁰⁴ Segundo Barbosa Lima Sobrinho, pode-se admitir como hipótese que a denominação de Parnaíba viesse do primeiro trecho do rio, quando as corredeiras que o interceptam explicam um nome que quer dizer, em língua geral, "grande rio impraticável, ou inavegável". Era uma palavra que servia para designar "nos grandes rios os trechos impraticáveis, onde a navegação se torna impossível". Segundo Varnhagem, compõe-se este rio Parnaíba de duas palavras, que significam simplesmente, rio-mau. Não está também fora de possibilidade que o nome Parnaíba viesse de algum dos cabos paulistas que andaram na região. O inventário de Sebastião Pais de Barros, em princípio de 1674, processava-se em Parnaíba, o que permite supor que aí estivesse a residência do bandeirante (Cf. LIMA SOBRINHO apud SAMPAIO, 1946, p. 23).

¹⁰⁵ Conforme Paula Neto, "os principais cartógrafos sempre tiveram a intenção de localizar e referenciar o rio Parnaíba desde o seu descobrimento, isto é, nos primórdios do séc. XVI. Todos os acidentes geográficos costeiros eram reproduzidos com precisão, e não exageramos se dissermos até a exaustão. Na mentalidade dos homens quinhentistas, os objetivos eram bem claros; os mapas e os globos terrestres serviam de grande préstimo para futuras explorações, mais de caráter mercantil do que científico; para estes homens, "o tempo" era uma noção concreta e precisa. Deste modo, estes "aventureiros/mercadores" tinham, somente, a intenção de procurarem fazer a depreciação extrativa num lapso.

¹⁰⁶ Entre eles: Karte von America de Juan de la Cosa (1500), a Carta n° 2803 do Atlas de Ererton intitulada "Terra Sancte Crvcis" (1508), o Terra Brasilis de Lopo Homem (1519), o Islário de todas las islas del mundo, de Alonso de Santa Cruz (1519).

indígenas¹⁰⁷ do litoral e os da Serra da Ibiapaba (Ceará) chamavam-lhe Abihunham, Punará (FREIRE, 1921, p. 16)¹⁰⁸ e Parauassu (Id. *ibid.*).

Temos notícias do rio Parnaíba já em 1534 e 1557, quando Luiz de Melo, indo de Pernambuco ao Maranhão, encontrou um grande rio abaixo do Maranhão quinze léguas: era o atual rio Parnaíba. Gabriel Soares de Souza (ALENCASTRE, 2005, p.177) e Jaboatão chamaram-no de rio Grande dos Tapuias. O rio Parnaíba aparece com o nome de Pará, citado por Diogo de Campos (BARBOSA, 1986, p.37)¹⁰⁹ e Martim Soares Moreno, e com o nome de Paraoçu, citado por Bento Maciel Parente, em 1626 (Id. *ibid.*). O rio aparece em um dos mapas apensos ao livro que dá razão do Estado do Brasil, com o nome Punaré (LIMA SOBRINHO, 1946, p.13).

Lima Sobrinho esclarece que o nome de Parnaíba começa a ser usado depois de 1680, por meio de cartas sesmarias, e que o mapa de Lahir, de 1814, ainda registra os nomes antigos e o nome moderno “rio Pará, Paraguaçu e Parnaíba” (Id. *ibid.*). Por outro lado, enquanto Alencastre (2005, p.119) diz que a palavra é Paranaíba, que se decompõe em três outras: Paraná (grande), I (água), Ba (que vai ou corre), significando *água grande que corre*, Edson Barbosa (1986, p. 38) afirma que o nome atual foi dado provavelmente por Domingos Jorge Velho em homenagem à Vila de Santana da Parnaíba, São Paulo, terra onde ele nasceu.

Padre Cláudio Melo (1985, p.23) demonstra a prioridade do Norte no povoamento do Piauí pelo rio Parnaíba, a partir de sua foz, no litoral Norte. Essa penetração seria anterior à posse do território interiorano, por ter sido registrada a presença do homem branco no litoral entre o Parnaíba – então chamado de rio Grande dos Tapuios – e o rio Jaguaribe ou Jagoarive, conforme figura em documentos históricos.

Convém enfatizar que, para o mencionado padre, a descoberta do delta parnaibano é muito antiga, com o aparecimento do branco em data anterior a 1514, tendo sido atestado pela carta de Estevão Frois e pelo mapa de Lupo Homem de

¹⁰⁷ Gabriel Soares de Souza fala no Tratado Descritivo do Brasil (1587), dos “Tapuias que viviam por esta até este Rio Grande”- os “Tapuias” eram, segundo Pe. Melo, os Tremembés. O termo Tapuia, em geral se referia aos grupos indígenas não Tupi.

¹⁰⁸ Segundo Freire, os índios tabajaras do Ceará, que frequentavam os braços do Parnaíba ao sul de Tutoia, chamavam-no Punaré, nome sob o qual o conheceram os primeiros colonizadores e missionários vindos do Sul: Pedro Lopes e os jesuítas Francisco Pinto e Luiz Figueira. Para Freire, a denominação Parauassu era usada pelos índios habitantes do litoral, os tremembés e os cariris.

¹⁰⁹ É citado em 1614, em Jornada do Maranhão.

1519, em que consta o rio do Ano Bom (Parnaíba), assim como pelo mapa realizado provavelmente em 1527, de Visconti de Maiollo, que assinala o delta parnaibano e pequenos acidentes geográficos de suas várias bocas. A Carta de Bartolomeu Velho, datada de 1561, aponta o rio Parnaíba, nascendo de uma grande lagoa, conforme informação recebida dos nativos. Padre Cláudio Melo (1985) conclui – pela análise de dois documentos contemporâneos do século XVI, o *Tratado Descritivo do Brasil*, de Gabriel Soares de Sousa, de 1587, que informa que naquele ano Nicolau Resende, tendo naufragado nos baixios do Maranhão, esteve na região piauiense, onde encontrou as lagoas do Buriti e a do Cajueiro; e *Les Français en Amérique*, de André Thevet – que navegantes e aventureiros penetraram parte deste continente muito cedo. Ou seja, o Norte piauiense já era plenamente conhecido, palmilhado, e habitado pelo branco, que conviveu pacificamente com os nativos do litoral e terras adjacentes desde o século XVI (MELO, Pe., 1985, p. 23).

Assim, os primeiros europeus que conhecemos, residindo no litoral piauiense, foram Nicolau de Resende e seus companheiros, os quais, informou Gabriel Soares de Sousa, naufragaram em 1571 e foram acolhidos pelos índios Tremembés, com quem conviveram pacificamente. Não consta que voltaram à pátria. Assim, de acordo com o Pe. Cláudio Melo, começa em Luís Correia e Parnaíba a ocupação europeia no Piauí (Ibid., p. 28).

Embora o delta do rio Parnaíba fosse conhecido, habitado e explorado como local de comércio desde cedo, o mesmo não se dava com os inúmeros vales úmidos formados pelos afluentes do rio Parnaíba. Os vales úmidos constituíam uma paisagem diferente daquela dos sertões semiáridos do interior piauiense, região conquistada e ocupada em decorrência da pecuária. Esta atividade econômica, na opinião de Santana (1964, p.94), “prescindia do rio”, prescindia de transporte, dispensava a construção e a manutenção de estradas – a economia pecuária utilizava de outros caminhos que o próprio gado abria. Assim, enquanto predominou a atividade pecuarista, os caminhos terrestres utilizados eram os mesmos já existentes há séculos, ou, nas palavras de Odilon Nunes (1974, p. 136), “perduravam no Piauí as mesmas trilhas que, no período colonial, ligavam entre si as fazendas, as mesmas veredas abertas pelos vaqueiros e boiadeiros na labuta cotidiana”. Provavelmente, em razão disso, Odilon Nunes (1959, p. 27) tenha afirmado que “o rio Parnaíba, nos primeiros dias, nenhuma importância teve”. Felipe

Mendes (1995, p.67) acredita que, por isso, durante muito *tempo*, a economia do Piauí não usufruiu da bacia hidrográfica do rio Parnaíba para promover a sua integração, o que viria a ocorrer somente a partir do século XX, com a mudança da atividade econômica. Por sua vez, Odilon Nunes (1974, p. 136) assegura que as consequências dessa situação estão relacionadas com as dificuldades de transporte, até as primeiras décadas do século XIX, que imprimiam uma situação de intenso isolamento, e, por conseguinte, de atraso ao Piauí, o que precisava ser superado.

Com base nas informações de Felipe Mendes (2003, p.39), não obstante o pouco uso do rio, como foi apontado por Nunes e Santana, os governadores e presidentes da Província, em relatórios e mensagens, reconheciam a necessidade de aproveitamento dos rios, tanto para a navegação quanto para a agricultura. Segundo o mesmo autor (1995), já havia no Piauí, portanto, o entendimento de que o rio Parnaíba deveria ser o eixo da economia piauiense. Senão vejamos:

Uma Carta Régia de 1699 dirigida ao governador de Pernambuco ordenava que ele determinasse ao capitão-mor do Ceará, a ele subordinado, “a realização de estudo sobre os rios Parnaíba e Paraim, tendo em vista o povoamento da região” (Ibid., 2003, p.39). Havia nela a preocupação com a defesa da costa piauiense, aventando a construção de uma fortificação em Parnaíba, que não chegou a ser edificada.

Em 1789, João de Amorim Pereira, então governador da Capitania, escreve à Metrópole reconhecendo a conveniência de se deixar a navegação do rio Parnaíba livre dos “estorvos que até agora desanimam o comércio, a fim de se fomentar a agricultura, fazer crescer a indústria e promover a abundância de todos os produtos” (MENDES, F., 2003, p.67).

No governo de José Idelfonso de Sousa Ramos,¹¹⁰ a navegação do rio Parnaíba e de seus afluentes era considerada “primordial para promover o desenvolvimento do Piauí” (NUNES, O., 2007, p.129). Era, na opinião dele, “a necessidade mais urgente da Província e o melhoramento mais importante em seus resultados” (Id. ibid.). Em 1841, o presidente da Província chegou a propor privilégio exclusivo por 25 anos à companhia que estabelecesse a navegação no rio Parnaíba

¹¹⁰ Foi presidente da Província de 30.12.1843 a 9.9.1844. Mineiro. Foi deputado geral pelo Piauí e senador por Minas Gerais.

por barco a vapor, mas isso “não despertou nenhum interesse, não teve nenhuma consequência ponderável” (Id. *ibid.*). Sousa Ramos, verificando essa lei de concessão, aponta o fato de ela conter “o defeito de não estar a par das circunstâncias da Província e, por isso, estéril em seus resultados, permanece e permanecerá sem execução” (Id. *ibid.*). Ou seja, àquela época, embora houvesse o reconhecimento da importância do rio, a capacidade de ação empreendedora do governo da Província era bastante limitada – não podia arcar com a execução do projeto em apreço, não tinha capital suficiente para resolver por si esse projeto desenvolvimentista. Faltava à Província uma estrutura tributária, já que o montante dos tributos arrecadados, basicamente com o gado e algodão, era pequeno e insuficiente. Além disso, salienta Odilon Nunes, “companhias semelhantes não se organizam senão com vistas em um lucro calculado”, o que era dificultado pela falta de dados estatísticos do Piauí para “conhecer sua população, produção, importação e exportação” (Id. *ibid.*).

Os investimentos na Província eram insuficientes. Nunes lembra que, após o término da Balaiada (1838-1840), quase nada se fez no Piauí; “havia até mesmo quase desaparecido a incipiente navegação do rio Parnaíba que vinha promovendo a distribuição do sal e de produtos importados, cujo valor da venda era permutado pelos produtos da terra” (NUNES, O., 2007, p.128).

Várias eram as reclamações, os pedidos de apoio financeiro e logístico ao governo e à defesa em favor da navegabilidade do rio Parnaíba. A ação do governo, entretanto, era precária, já que, o governo, tanto na Colônia quanto no Império, “tinha pouca autonomia administrativa e escassos recursos próprios para realizar qualquer obra significativa. Restava aos governadores e presidentes o registro de suas impressões e desejos nos relatórios ao governo central ou ao legislativo”, (MENDES, F., 2003, p. 228). Podemos citar algumas dessas *impressões* e *desejos* em relação ao rio e a sua navegabilidade: em 1844, Souza Ramos disse que “era de admirar que os habitantes do Piauí deixassem inúteis as águas de um dos maiores rios do Brasil” (FREITAS, 1988, p. 181). Zacarias de Góis e Vasconcelos, em relatório de 1º de agosto de 1845, lamenta que o rio “hoje corre desprezado”, pois a regularidade da navegação mudaria a face das coisas na Província (*Ibid.*, p.180). Em 1847, Marcos Antônio de Macedo dirige-se ao primeiro ministro do Império explicando o impulso que a navegação traria e afirmando que ela tiraria “a Província

do atraso em que se acha”. Além disso, solicita que se envie um engenheiro para organizar um plano de navegação por vapores “tanto naquele rio, como em seu afluente denominado Canindé” (NUNES, O., 2007, p.130).

Compartilhando da opinião de Góis e Vasconcelos, Saraiva defendeu, em 1851, a importância que teria a navegação do Parnaíba para prover o escoamento da produção piauiense em direção aos grandes mercados, tanto brasileiros como do Exterior. Santana (1964, p. 95) explica que a causa de o rio não ter sido navegado não estava nos obstáculos da navegação (baixios, pedras no leito do rio etc.), mas na prevalência dos capitais empregados na atividade pastoril. Afirma ainda que:

A Província do Piauí tem quase toda a sua extensão ocupada por fazendas de criar e o gado vaccum e cavalar; é na atualidade, e sempre foi, a produção mais importante da Província, e o que constitui quase exclusivamente a sua principal riqueza sobre o destinado à pequena agricultura (SANTANA, 1964, p. 95).

Quanto à pequena agricultura, havia o algodão, que poderia ser transportado pelo rio, mas este ainda era produzido em pequena quantidade, e, como apontou Chaves (1998, p. 170), “não pode por si só dar uma direção ao comércio”. Cultivado por quase todo o período colonial, era empregado exclusivamente na indústria caseira de tecidos e roupas, utilizado na confecção de redes e da roupa usada pelo grosso da população. Só após a Independência ingressaria no comércio, ao lado do fumo, quando começaria a figurar como tributo do fisco. Porém, como diz Odilon Nunes (2007, p.188), “mas sempre, como consequência da falta de transporte, sua participação foi mínima em relação à da pecuária”. Acrescenta que, em decorrência da falta de infraestrutura e de mercado interno, “no Piauí, só mesmo a pecuária poderia sobreviver e possibilitar continuidade econômica”. Consciente dessa realidade, Saraiva observa que nada de importante se poderá esperar (inclusive a navegação) das “tendências naturais e espontâneas” (gado e pequena agricultura) da produção da Província (CHAVES, 1998, p. 170).

Ou seja, o investimento na navegação só seria possível, só deixaria de ser um desejo dos governantes, se houvesse o financiamento/subvenção dos governos provincial e imperial ou de um grupo de empresários dispostos a investir um capital significativo nesse novo empreendimento. Tal investimento só seria interessante se houvesse um volume significativo de mercadorias a ser transportado até Parnaíba através do rio, o que não era o caso do gado e do algodão, conforme dito

anteriormente. A dificuldade era produzir um excedente comercializável, já que nas fazendas de gado produzia-se praticamente tudo o que se consumia. Mesmo se houvesse um excedente, o mercado interno ressentia-se do alto preço dos transportes, que muitas vezes excedia o valor da mercadoria. Ora, nenhuma condição favorável de investimento existia naquele período. Isso só se daria em 1859, como veremos.

O próprio uso do rio, dissociado de uma função econômica, configurava-se como um problema, já que não era normalmente utilizado como meio de escoamento da produção. Era preciso iniciar um processo de convencimento dos comerciantes locais para as vantagens do seu uso. Chaves exemplifica a dificuldade de utilização do rio com o seguinte trecho: “um dos proprietários do Poti me deu sua palavra de que principiaria a conduzir os seus algodões para aquela cidade (Parnaíba) e que para isso ele estava aprontando barcas”.

Não era esse o caso dos comerciantes parnaibanos; esses estavam cientes da importância da navegação fluvial – cientes e necessitados desta, já que a cidade era o entreposto natural da Província, pois tinha um porto fluvial que precisava de ligação com a produção do interior e um porto de mar para escoamento da produção para o restante do Brasil e para o Exterior. Os parnaibanos cobravam das autoridades solução para os problemas que atravancavam a chegada e a saída de mercadorias a seus portos. Estavam inclusive dispostos a resolver sozinhos os problemas. Citamos como exemplo o fato de que, em 1851, Saraiva recebeu uma representação dos comerciantes de Parnaíba, formada por José Coelho de Miranda, José Francisco de Miranda Osório e um representante da firma inglesa Andrew Miller & Co, e outros, pedindo a reabertura do Canal do Igarçu, então obstruído por bancos de areia, por ser “da maior utilidade pública e particular, para animar a navegação, tanto a marítima, como a do Interior” (NUNES, O., 2007, p.132). A falta desse canal (Ibid., p. 135)¹¹¹ vinha ocasionando grandes prejuízos; vários brigues ingleses, inclusive dois de propriedade do inglês Andrew Miller, se perderam.

Em uma carta ao presidente Saraiva, José Coelho de Miranda se mostra disposto a “construí-lo mediante indenização posterior”, porém desistiu da proposta,

¹¹¹ Segundo Nunes, esse braço do Igarçu já tivera bastante profundidade e já fora barra de acesso para a cidade de Parnaíba, mas a formação de bancos de areia vinha ocasionando grandes prejuízos para a navegação.

“ressentido pela falta de atenção que lhe fora dispensada” (Ibid., p. 132). Quanto ao tipo de mercadorias que viria a se beneficiar da navegação fluvial, Saraiva ter-se-ia surpreendido, se soubesse que a grande mola propulsora da navegação fluvial e da economia piauiense foi acionada não pela pequena agricultura, mas pelos produtos do extrativismo vegetal, o que se deu no final do século XIX. Ou seja, o problema não era o rio, e seu pouco uso se devia à insuficiência de produtos ou riquezas a serem transportados nele, já que a produção da pecuária e da agricultura não teriam sido suficientes para alavancar o progresso.

Importa ainda lembrar que a navegabilidade¹¹² do rio Parnaíba era, na lembrança de Abdias Neves, “irregularíssima” (NEVES, 1916, p. 7), como já fora apontado nos estudos¹¹³ e exames preliminares efetuados pela própria direção da Província. O rio Parnaíba corre em leito de pouco declive, e só era navegável e sem embaraços em alguns trechos (BARBOSA, 1986, p. 41);¹¹⁴ em outros, era preciso fazer limpeza ou conservação; outros ainda requeriam obras de desobstrução, algumas exigindo maiores despesas. Na concepção de Agenor Augusto de Miranda, para resolver o grande problema da navegabilidade do rio:

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

Podemos citar alguns embaraços ou empecilhos à navegação do rio Parnaíba (BARBOSA, 1986, p.39),¹¹⁵ ou seja, para navegá-lo era preciso conhecer a correnteza das águas devido à incerteza, irregularidade, estreiteza e a tortuosidade

¹¹² O Piauí era o único Estado brasileiro servido por navegação ininterrupta de um rio, em 250 km.

¹¹³ Contratado pelo governador da Província Adelino Antônio de Luna Freire, em 1867, o jornalista David Moreira Caldas embarcou em uma viagem de estudo pelo rio Parnaíba, da qual resultou o *Relatório de viagem feito de Teresina até a cidade de Parnaíba, pelo rio do mesmo nome, inclusive todo o seu delta* que consta das Mensagens e Relatórios de Luna Freire.

¹¹⁴ A navegação é impraticável no trecho compreendido entre a chapada das Mangabeiras até Santa Filomena por causa das cachoeiras existentes; de Santa Filomena até Uruçuí é considerado navegável por embarcações de até 0,70 metros de calado, enfrentando as dificuldades advindas da estiagem e das corredeiras; de Floriano até o início do Delta, em uma extensão de aproximadamente 750 km, o rio apresenta condições de navegabilidade, com embarcações de calado máximo de 1,50m.

¹¹⁵ Edson Barbosa cita a opinião do engenheiro Mariotte Pires de Lima Rebello, de que o rio funciona como dois rios em um só caixão: o da época das cheias, caudaloso, com profundidade mais acentuada, que vai de 2 a 6 metros de tirante d'água, e o rio da estiagem, com profundidade de 1,50 m, 2 metros e até mesmo 0,70m.

dos canais (cabia ao “prático” conhecer as mudanças operadas anualmente no leito do rio). O leito do rio era de pedra até a cidade de Floriano, e, daí para baixo, arenoso e composto de uma areia movediça, que podia mudar de lugar de um dia para outro. Enchentes faziam anualmente grandes escavações em alguns lugares. Havia trechos com camadas de cascalho miúdo, troncos fincados no solo, sem contar com grandes pedras soltas, umas à flor-d’água e muitas apenas encobertas. Cachoeiras, como da Várzea da Cruz, alternavam-se com baixios como o da Setilha. Além da velocidade da correnteza e da instabilidade da altura das águas, havia o problema das coroas, onde os navios podiam encalhar e naufragar. Em consequência, as embarcações não podiam ter muito calado, pois em alguns trechos as águas eram rasas (três palmos e meio) para poder vencer na época das secas todos os obstáculos que existiam no rio:

O problema da franca navegabilidade do Parnaíba mereceu por longo tempo a atenção dos poderes públicos, e muitos trabalhos foram realizados nesse sentido. Infelizmente, nunca houve conservação dos canais abertos nas cachoeiras, não se cuidou da conservação das margens, e os meios de navegação, se não pioraram, melhoras não apresentaram (MIRANDA, 1938, p.63).

O presidente da Província, Manoel do Rego Barros Souza Leão, em seu relatório de 1871, disse que durante o inverno, sobretudo, as suas águas, cujo volume aumenta prodigiosamente, correndo com imensa velocidade, “vão usurpando de cada lado de suas margens pedaços de terrenos, que contribuem, ainda mais, para obstruir o seu leito, e este fato, repetindo-se anualmente, tornará muito difícil, senão impossível, a desobstrução do rio” (FREITAS, 1988, p. 223).

Diversas medidas oficiais foram tomadas ao longo de tempo para viabilizar a navegabilidade do rio, inclusive pelo presidente da Província do Maranhão. Este, em cumprimento a um aviso do Ministro da Marinha, de 3 de dezembro de 1852 (MARQUES, 1998, p.36) enviou, em fevereiro de 1853, o brigue escuna Andorinha para estudar as barras¹¹⁶ do rio Parnaíba, e determinar qual deveria abrigar o porto de escala dos vapores da companhia que se projetava criar (NUNES, O, 2007, p.134). O local para o porto, apontado pelo relatório do comandante do brigue, o

¹¹⁶ O Parnaíba se lança no mar por seis barras ou embocaduras: Igarapu, Velha, do Meio, do Caju, das Canárias e Barra de Tutoia.

Tenente Pedro Tomé de Castro Araújo, foi o de Amarração, pela vantagem de ser mais perto de Parnaíba (Ibid., p.135).¹¹⁷

Conforme já foi dito por Felipe Mendes (2003, p.40), por todo o século XIX, principalmente na segunda metade, o rio Parnaíba passou a ser visto como o eixo de desenvolvimento da economia piauiense. Inúmeros relatos oficiais e de especialistas repetiram “com frequência que o rio Parnaíba era o principal recurso a ser aproveitado para o desenvolvimento do Piauí” (Id. ibid.). Gandara (2008) observa que, a partir da implantação da navegação a vapor, o rio Parnaíba começava a “tomar ar comercial” (p.116). Os navios a vapor passaram a percorrer assiduamente o rio, integrando comercialmente as cidades do seu vale à cidade de Parnaíba, e esta aos portos brasileiros e do Exterior. A partir de então, e até por volta de 1950 – portanto durante cerca de um século –, a economia piauiense organizou-se tendo como eixo o rio Parnaíba, verdadeira *estrada líquida* ligando Teresina à cidade de Parnaíba (MENDES, F., 2003, p.68). Foi esse o marco de um novo tempo (p.40), o início do franco desenvolvimento da região,¹¹⁸ com o surgimento de várias cidades ao longo do rio, tanto às margens do Piauí como às do Maranhão (GANDARA, 2008, p. 225).

O novo tempo, segundo expressão de Felipe Mendes, foi um marco cultural que influenciou os hábitos das cidades – Teresina, Floriano, Amarante e outras –, pela introdução de produtos e de ideias vindas do litoral brasileiro, da Europa e dos Estados Unidos, graças ao trânsito de passageiros. Com isso, opina Freitas (1988), “ganhava o comércio, as artes e os costumes dos habitantes, pelo atrito constante da civilização” (p.185).

O rio, responsável por tudo isso, passou a ser alvo de atenção, e foram superados ou amenizados vários problemas técnicos apontados em relatórios e estudos de comissões.¹¹⁹ Seu leito foi desobstruído, coroas foram removidas e a questão do canal do Igarçu superada. O primeiro prático para o Porto de

¹¹⁷ A barra das Canárias foi preterida – embora fosse mais funda – porque lá os navios chegavam longe da cidade e as cargas atravessavam légua e meia por terra, e no inverno é quase impraticável.

¹¹⁸ A fundação de Teresina foi o marco do deslocamento do eixo econômico da Província do Piauí, e a implantação da navegação a vapor, o instrumento de desenvolvimento da região e de sua integração à economia nacional e internacional (Cf. FREITAS, 1988 & CHAVES, 1995).

¹¹⁹ A Comissão, por exemplo, do canal foi confiada a João Nunes de Campos, na presidência de Luís Carlos de Paiva Teixeira.

Amarração foi nomeado em 1854, e, para facilitar suas atividades, foram adquiridas catraias e escaleres. A Capitania do Porto foi estabelecida em 1855. As medidas oficiais tomadas para disciplinar e desenvolver a navegação surtiram efeito. O rio estava, assim, apto à navegação.

Em 1857, o presidente da Província João José de Oliveira Junqueira (1857-1858) considerava que era inútil esperar pela iniciativa privada para o estabelecimento da navegação a vapor¹²⁰ no rio Parnaíba. Uma tentativa de atrair o interesse dos particulares já havia sido feita e fracassada em 1841, quando o presidente da Província conferira, pelo prazo de 25 anos, privilégios exclusivos a qualquer companhia que constituísse um serviço de navegação a vapor no rio Parnaíba.

Junqueira entendeu que era imprescindível obter o apoio governamental para desenvolver a navegação a vapor (GANDARA, 2008, p.155). Aliás, o governo imperial estava empenhado no fomento da navegação a vapor (Id. *ibid.*), por ter reconhecido que a prosperidade do Brasil só seria possível com a implantação de um sistema de transporte fluvial eficiente. E procurava criar condições para o desenvolvimento e o melhoramento das vias fluviais de forma a torná-las economicamente produtivas. Isso significava investimento financeiro no melhoramento de alguns rios brasileiros e a subvenção a empresas de navegação fluvial. Entre os rios apontados no relatório do Ministério da Agricultura estava o Parnaíba (Id. *ibid.*). O primeiro passo a ser dado seria o de fazer um diagnóstico para conhecer o rio, através de estudos e exames, e só depois realizar os melhoramentos apontados. No caso do Piauí, vários estudos antecederam o início da navegação a vapor, todos apontando dificuldades e obstáculos a serem superados,¹²¹ para que o rio pudesse apresentar-se como solução, tanto para o problema de comunicação como da expansão das atividades econômicas e comerciais piauienses (Ibid., p. 152). Gandara cita, a título de exemplo, o relatório de

¹²⁰ Segundo David Pennington, nos seus primórdios (1819), a navegação a vapor tinha como maior problema o consumo excessivo de carvão, que, além dos custos, resultava na maciça ocupação do espaço útil de carga da embarcação. Foi o inglês Alfred Holt, que, pesquisando motores de alta pressão, conseguiu reduzir o consumo de carvão com o uso de motores mais econômicos. O sucesso das invenções de Holt assegurou a rota de longa distância, e atendimento por linha regular.

¹²¹ Citamos, ainda, a viagem do engenheiro Gustavo Luís Guilherme Dodt, que percorreu o rio Parnaíba, indo de Teresina até as suas nascentes. Em 1872 foi organizada a Comissão de Melhoramentos do rio Parnaíba, cujo objetivo era a melhoria da navegação em vários trechos do rio, incluindo a desobstrução das cachoeiras que dificultavam a navegação.

João Nunes de Campos e três ofícios: o ofício n. 5 de 08 de julho de 1853 (relatório sobre o rio Parnaíba para navegação de barcos a remo e a vapor e exame da barra do Igarçu); ofício de 05 de maio de 1854, enviado ao ministro do Império, que trata do exame que João Nunes de Campos procedeu no rio Parnaíba, da barra do Igarçu até Teresina, para saber se o rio se prestava à navegação; e o ofício de 19 de dezembro de 1855, com o exame realizado da boca do Igarçu até as Canárias e daí até a barra de Amarração (Ibid., p. 149).

Para finalizar, considerando que os estudos eram suficientes, e após obter o consentimento do Conselheiro José Antonio Saraiva, que ocupava o cargo de ministro da Marinha, Junqueira encomendou por conta da Província um vapor, o Uruçuí, que foi construído no Rio de Janeiro, nos estaleiros da Ponta da Areia, de propriedade do Conde de Mauá (BARBOSA, 1986. p. 57), pelo preço de 49 contos de réis, pagos com recursos públicos e verba conseguida junto a particulares. Com essa iniciativa, a Província esperava dar um grande passo em direção ao progresso.

Preparativos para a chegada da embarcação foram iniciados pelo governador Junqueira. Uma equipe de homens livres e escravos supervisionados por Diego dos Santos Cardoso começou a fazer a limpeza do rio. Até mesmo o combustível adequado foi providenciado. O Uruçuí devia ser movido a carvão de lenha, o que levantou um problema.

O carvão, nesse caso, devia vir da Inglaterra. A importação foi providenciada junto a uma firma inglesa, de Liverpool, a Singlehurst Nicholson & Cia., instalada em Parnaíba, de propriedade de Paul Robert Singlehurst. Cinquenta toneladas de carvão de pedra chegaram em 1858 e foram entrepostas nos portos ao lado de lenha.

Anos mais tarde, o entrevistado pelo Núcleo de História Oral da UFPI, Mano Velho (1984),¹²² em seu depoimento, lembra-se das dificuldades de lidar com essa matéria, e declara que o carvão vinha da Inglaterra, pois não era produzido no Piauí:

Tudo à lenha; nesse tempo não existia carvão, nesse tempo não existia carvão de pedra, e mesmo esse carvão nosso, era difícil, não tinha, o carvão que nós produzíamos mais naquela época era de casca de coco; o caboclo não sabia fazer o carvão que fazem hoje, essa indústria de carvão de madeira, até de talo de coco fazem.

¹²² SILVA, Antônio Pereira da (Mano Velho). Teresina, 1984. Entrevista concedida, para o Núcleo de História Oral da Fundação Centro de Pesquisas Econômicas e Sociais do Piauí-Cepro, a Geraldo Almeida Borges, em 25 de fevereiro de 1984. Mano Velho nasceu em Caxias, Maranhão, em 1913.

O Uruçuí começou sua viagem para o Piauí em novembro de 1858 sob o comando do Tenente da Armada, Álvaro Augusto de Carvalho. A partida do Rio de Janeiro contou com a presença do ministro da Marinha, senadores, deputados e pessoas de destaque na Capital do Império, em uma demonstração manifesta da importância do acontecimento (CHAVES, 1998, p.68). Foi uma odisseia, após longa e agitada viagem, o vapor Uruçuí chegou à Amarração, atracou em Parnaíba a 31 de março de 1859 (GANDARA, 2008, p.157), e, no dia 19 de abril de 1859, aportou em Teresina, recebido com alegria e novas esperanças pelas autoridades e pelo povo teresinense. Monsenhor Chaves assim descreve a embarcação:

Era um barco bonito, bem construído, deslocando 80 toneladas. Tinha casco de ferro, máquinas de baixa pressão, força coletiva de 24 cavalos, 126 pés ingleses de comprimento na linha d'água, 14 de boca na caverna mestra, 5 e 3 polegadas de pontal e 21/2 pés de calado (CHAVES, 1998, p. 68).

Escrevendo sobre o barco, Chaves acrescentou:

Serviu nove anos ininterruptos o Uruçuí, cortando as águas do Parnaíba para o norte e para o sul, abarrotado de passageiros, rebocando barcaças pejudadas de mercadorias, levando aos portos de escala suprimentos, abastança, progresso, até que em 1867 naufragou (Ibid., p.70).

Assim começa a história da navegação a vapor no rio Parnaíba. No governo de João José de Oliveira Junqueira foi fundada, em 27 de setembro de 1858, a Companhia de Navegação do Rio Parnaíba, cuja função seria a de prestar serviços regulares, fazendo a navegação entre a Capital e a cidade de Parnaíba e tocando nos portos intermediários de União e Repartição. Pedindo apoio ao governo Imperial, recebeu a quantia de dois contos de réis mensais para as despesas com a navegação a vapor. O resto ficou por conta dos acionistas (CHAVES, 1987, p. 90).¹²³ Nela, incorporou o vapor Uruçuí, em 15 de maio 1859. No dia 24 de novembro do mesmo ano, foi celebrado o primeiro contrato entre a Província e a Companhia, no qual consta a obrigação desta em verter a importância anual de 48 contos de réis aos cofres públicos. A Companhia também se encarregou da obra de desobstrução de alguns trechos do rio e de construir os necessários escritórios e armazéns

¹²³ Segundo Chaves, na primeira reunião para a coleta de assinaturas, realizada em 04 de outubro de 1858, o movimento "foi tão rápido que a 27 de novembro de 1858 estavam subscritas 800 ações, inclusive 146 tomadas pela Província".

(NUNES, O., 2007, p.180);¹²⁴ montou uma fundição, criou oficina de marcenaria, comprou maquinismo para a serraria, encomendou tornos (Id. *ibid.*).¹²⁵

Entretanto, a euforia da chegada da embarcação logo foi esmaecendo diante de dificuldades, devido a falhas na concepção da embarcação, já que não fora projetada para as condições do rio Parnaíba:

O vapor não tinha as precisas proporções para a navegação fluvial, pois além de ser muito comprido e calar mais água do que conviria, não tinha o eixo partido e não podia dar com facilidade as voltas do rio (FREITAS, 1988, p. 189).

O Uruçuí, que não fora projetado para as condições do rio Parnaíba,¹²⁶ deixou de operar quando ocorreu o seu naufrágio em 1867, no lugar conhecido como Coroa da Aurora (MAVIGNIER, 2007, p.124). Não obstante, sua chegada certamente estimulou a economia local, pela ampliação das atividades comerciais. É curioso notar que somente em 1868 o presidente da Província Augusto Olímpio Gomes de Castro encarregou o Dr. Gustavo Dodt, engenheiro alemão a serviço do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, de apresentar uma planta do rio Parnaíba desde a sua cabeceira até sua foz, com vistas à navegação (MENDES, F., 2003, p.59). Essa iniciativa demonstra o interesse do governo em dar continuidade e aprofundar o conhecimento das condições de navegabilidade do rio.

Devido ao crescente volume de mercadorias a serem transportadas e à extensão do percurso pelo rio, foi adquirido um segundo vapor, o Conselheiro Paranaguá, que entrou na barra de Amarração em 29 de janeiro de 1865. Daí em diante a atividade estava consolidada. A frota aumentou, e, em 1882, o vapor Conselheiro Junqueira partiu de Teresina para a Vila de Santa Filomena em uma viagem que levou 32 dias (BARBOSA, 1986, p.74).¹²⁷ Em seguida vieram outros, a exemplo do vapor Piauí:

¹²⁴ Conforme Nunes, o Piauí não dispunha de mão-de-obra especializada e a Companhia de Vapor se ressentia dessa deficiência, a exemplo da falta de artistas mecânicos e do fato de não contar com uma fundição. A ferraria essencial para o início das oficinas veio da Inglaterra.

¹²⁵ Quase tudo relacionado ao vapor era importado da Inglaterra, desde o próprio vapor desmontado e montado aqui, até o carvão, peças e partes, como caldeira e cascos, além de técnicos e engenheiros (como, por exemplo, John Robertson, que veio dirigir a oficina de ferraria).

¹²⁶ Eram navios longos e pesados: o maquinismo em pouco estava desajustado e havia rápido desgaste das peças. Era o caso dos Cons. Paranaguá e Junqueira. Cf. Nunes (2007, O, p.183).

¹²⁷ Ao final de 1914, a Companhia tinha os seguintes vapores: Barão de Uruçuí, Cristino Cruz, Igaracu, João de Castro, Piauí, Teresina, Marques de Paranaguá, Senador Cruz. Tinha as Barcas:

A navegação a vapor do rio Parnaíba fez florescer o comércio nas suas margens, iniciando-se a desobstrução do rio e obras civis em alguns portos fluviais. Havia a consciência política de que era esta a grande via de progresso. Com recursos do tesouro provincial, foi construído no Rio de Janeiro o vapor Uruçuí, que a partir de abril de 1859 passou a fazer a ligação de Teresina a Parnaíba, rebocando barcas repletas de mercadorias e levando passageiros. Outras embarcações de porte também se destacaram, como os vapores Conselheiro Paranaguá, Conselheiro Junqueira, Piauí e as barcas Igaráçu, Poti e Esperança. Por esse processo, Teresina e Parnaíba, ao final do século, estavam consolidadas como os principais entrepostos comerciais do Piauí, começando a retirar o Piauí da dependência maranhense através da então próspera Caxias (TAJRA, 1995, p.138).

Em fins do século XIX, houve uma tentativa de se fundar outra companhia de navegação, a Companhia de Vapores do Alto Parnaíba. Dois vapores foram encomendados na Inglaterra, o Amarante e o Santo Estevão, mas por não terem especificações técnicas adequadas ao uso no rio – calado reduzido e velocidade superior a 18 km por hora – não foram utilizados e a nova Companhia fracassou.

O novo século anunciava-se promissor para a exportação. Fazia-se necessário prover o escoamento da produção, e o governo do Estado resolveu incentivar o tráfego fluvial. A Lei n. 430 de 27 de junho de 1907 oferecia a quantia de seis contos de réis anuais à empresa ou companhia de vapores que, mediante contrato, fizesse a navegação da cidade de Floriano até a Vila de Uruçuí, e doze contos de réis anuais para levar a navegação do Porto de Floriano ao da Vila de Santa Filomena. Com esse incentivo financeiro do governo, várias empresas, devidamente registradas e organizadas com um número considerável de embarcações, passaram a trafegar pelo rio Parnaíba (GANDARA, 2008, p.171).

A primeira delas, a Empresa Fluvial Piauiense, da firma Oliveira Pearce & Cia., assinou contrato com o governo em 6 de junho de 1910 para navegar o Alto Parnaíba, entre Floriano e Santa Filomena, durante 10 anos. A empresa obrigava-se a dar início à navegação nove meses após a assinatura do contrato, com os barcos Antonino Freire e Joaquim Cruz, então em construção na Inglaterra. A experiência anterior despertou a atenção dos novos proponentes para com as características das embarcações, que foram encomendadas com as seguintes particularidades: roda à popa, calado 0,50 m e velocidade de 18 km por hora, próprio à navegação do Alto Parnaíba.

Com o sucesso desta iniciativa, a Empresa Fluvial adquiriu mais dois vapores – o Quinze de Novembro e a barca Magu, estendendo seus serviços ao rio das Balsas, entre Uruçuí e Santo Antônio das Balsas, no Maranhão. Comprou ainda, em 1919, o barco Manoel Thomaz, para a linha entre Uruçuí e Parnaíba. Em 1922, a firma Petrônio Oliveira & Irmãos comprou a Empresa e manteve a navegação do Alto Parnaíba por vários anos.

Segundo Moysés Castello Branco Filho (1979, p.84), até 1942, a comunicação e o comércio entre as cidades ribeirinhas, Teresina e Parnaíba, foram assegurados por 14 empresas de navegação.

2.5 Os Portos e as Companhias de Navegação Fluviais e Marítimas

Quando as fazendas de gado se espalharam território adentro, a comunicação via terrestre passou a ser cada vez mais difícil, com sacrifício das reses que morriam de sede pelos caminhos. Impunha-se, com isso, o escoamento da produção por via fluvial e, decorrente dele, a instalação de um porto marítimo.

Iweltman Mendes (2008, p.10) assinala que, em 1699, houve um primeiro movimento do Governo colonial nesse sentido. Por ordem do Conselho Ultramarino de Portugal, em 12 de janeiro, o governador de Pernambuco, Dom Fernando Martins Mascarenhas de Lencastre (ou Lencastro) promoveu um estudo da navegabilidade do rio Parnaíba, e a possibilidade de ser construído um porto na sua foz, com a fundação de uma vila a ele adjacente. Porém, nenhuma atitude mais definitiva a esse respeito foi tomada durante os séculos que se seguiram.

Nesse ínterim, o rio foi sendo trafegado intensamente, com os meios acessíveis à época, como uma via de escoamento de produtos da pecuária e da agricultura para o litoral. Para receber as mercadorias, surgiu a Vila de São João da Parnaíba, com fortes características comerciais voltadas para a exportação marítima.

Renato Castelo Branco (1970, p.12) refere-se à consideração feita pelo próprio D. João VI, em 1817, sobre a necessidade de haver um porto diretamente ligado ao território do Piauí que possibilitasse o escoamento de sua produção sem passar pelas províncias vizinhas, especialmente pelo Maranhão. Porém, os

maranhense “não via com bons olhos a autonomia aduaneira piauiense” (PAULA NETO, 2000, p. 23):

Os parnaibanos mais empreendedores e ligados à recentíssima indústria de charque procuravam uma saída para o escoamento dos seus produtos, sem as peias e teias que lhe colocava o Estado do Maranhão. A distância e a burocracia alfandegária sempre jogavam a favor de quem detém as rédeas do poder; o mesmo seria dizer de São Luís do Maranhão (Id. *ibid.*).

No início do século XIX, a indústria do charque – implantada por João Paulo Diniz e desenvolvida posteriormente pela família Dias da Silva – ganhava importância para a economia piauiense, devido ao intenso comércio marítimo com os portos do Pará, da Bahia e do Rio de Janeiro. Justificava-se assim a urgência da construção de um porto para a Província do Piauí.

O governador do Piauí, Raimundo Arthur de Vasconcelos (1896-1890), empenhava-se junto à Câmara Legislativa para que se fizessem projetos adequados para estimular a lavoura ao lado da indústria da charqueada, a fim de que o Piauí viesse a integrar-se no panorama econômico nacional. A navegação do Parnaíba fazia parte desse programa do governo. Deste modo, estudos se sucediam sobre as condições de navegação do rio; podemos citar os promovidos por Simplício Dias da Silva, em 1806; o estudo realizado, em 1853, pelo tenente Jauffret, e o de 1867, por David Caldas, entre outros (BARBOSA, 1986, p.91).

O mais promissor desses estudos parecia ser o que envolveu o brigue-escuna Andorinha da Marinha Imperial, enviado em 1853 ao litoral do Piauí sob o comando do tenente Pedro Tomé de Castro Araújo, a fim de apontar o melhor local onde deveria ser construído um porto, além de verificar a situação de navegabilidade do Parnaíba e os braços de seu delta. Nesse mesmo ano, o governador da Província do Piauí, Luís Carlos da Paiva Teixeira, nomeia Antônio Francisco de Miranda Osório e José Coelho de Miranda para vistoriar as diversas barras do rio Parnaíba, apresentar em relatório o melhor local para o erguimento de um porto e o orçamento necessário para tal empreendimento. Essa Comissão recebeu suporte técnico de um vaso de guerra, enviado de São Luís a mando do Governo Imperial. O local escolhido pela referida Comissão foi a barra da Amarração, e as despesas orçadas para o empreendimento ficaram em quatro contos de réis, conforme esclarece Iweltman Mendes (1994, p.12).

Também trabalharam em prol da instalação do porto os deputados provinciais. Visando incrementar o comércio marítimo e provocar a viabilização do porto, a Assembleia Provincial do Piauí aprovou, em 4 de setembro de 1857, a Lei n. 450, que autorizava empréstimos a qualquer companhia de navegação costeira que quisesse estender suas viagens até o Porto de Amarração.

Antecipando-se a todas essas iniciativas, o negociante inglês Andrew Miller funda a Casa Inglesa, em 1849, que passa a desenvolver um ativo comércio entre o Piauí e a Inglaterra, com embarcações próprias, e a implantação de um estaleiro para a construção de navios para sua casa comercial (MARQUES, 1998).

Décadas se seguiram até que, através do Decreto n. 3.012, de 22 de outubro de 1880, o presidente da Província, na tentativa de resolver a questão, cedeu à Província do Ceará dois municípios – Independência e Príncipe Imperial – em troca de uma pequena faixa litorânea da freguesia de Amarração, onde seria instalado um porto marítimo.

Percebe-se que os argumentos a favor da construção do Porto de Amarração foram muitos. No século XX, cronistas dos jornais dão notícias de iniciativas promovidas pelas autoridades públicas, anunciando propostas de unir os sistemas de transporte: o ferroviário e o fluvial, culminando no porto marítimo. Conforme consta no artigo O município de Amarração, publicado no Almanaque da Parnaíba de 1927 (p.31), o presidente Epitácio Pessoa decretou, em 1922, a construção do Porto de Amarração, tendo sido efetuada a compra do material necessário – do qual grande parte foi depositado em Amarração. A obra, entretanto, sequer foi iniciada.

Em 1929, foi publicado no jornal *O Piauí* um artigo intitulado *Argumento sobre o Porto de Amarração*, assinado pelo engenheiro chefe das obras de construção do Porto de Amarração, Manuel Urbano Albuquerque. Ele considerava o porto uma "necessidade imperiosa como elemento inicial e básico para a realização da obra marítima." O engenheiro continuava seu argumento em tom de advertência aos poderes públicos, chamando a atenção para a necessidade da construção imediata do Porto de Amarração. Caso se concretizasse, a obra permitiria o escoamento da produção do Estado do Piauí diretamente para o mercado consumidor, pois grande parcela do que era produzido em território piauiense era direcionada aos Estados vizinhos, e positivamente contabilizada para eles. Logo, se o Piauí continuasse sem porto de mar, estaria fadado a ser aniquilado economicamente.

Assinale-se que o Porto de Amarração (Figura 18) foi considerado um dos pontos-chaves do desenvolvimento econômico do Piauí, garantido, como seria de se esperar, de seu serviço de alfândega. Nas palavras de Paula Neto (2000, p.23), esta era “uma ambição antiga, concretamente desde 1781, era os parnaibanos possuírem a sua própria alfândega, sem estarem sujeitos aos caprichos das capitanias vizinhas, desde o Ocidente até a Bahia-Salvador”. Sem alfândega, o Piauí ficava dependente das autoridades aduaneiras de São Luiz, e seus produtos eram onerados (Ibid., p.41).

Ademais, o fato de haver um porto em uma cidade influi no seu grau de desenvolvimento econômico, já que um porto é, sem dúvida, entendido como um elemento que propicia progresso e que funciona como indutor do crescimento do comércio, além de elevar a arrecadação provincial. As atividades marítimas dependiam em grande medida do desenvolvimento de uma estrutura portuária adequada, buscada intensamente, tanto pela sociedade política quanto pela sociedade civil da época. Enquanto a luta pelo porto acontecia, os exportadores de Parnaíba mantinham seus contatos com o Exterior pelos meios de que dispunham, entre eles a navegação fluvial através do rio Parnaíba.

A foz do rio Parnaíba é formada por um delta com cinco bocas, mais de setenta ilhas, na maioria maranhense (BARBOSA, 1986, p. 40), e dezenas de canais e igarapés. Nele estão localizadas quatro cidades, sendo duas maranhenses – Tutoia e Araisos – e duas piauienses – Parnaíba e Luis Correia. Entre os portos improvisados, havia o da barra das Canárias, o do Meio, do Caju, de Melancias, o Porto do Cajueiro – localizado na Baía de Tutoia (MA) – e o de Amarração, na barra do Igarapu.



Figura 18 - Projeto de melhoramento do Porto de Amarração.

Fonte: Almanaque da Parnaíba (1927).

No período colonial, as embarcações preferencialmente penetravam em Parnaíba pela barra de Tutoia. Testemunhamos essa ocorrência pelo menos até o decênio de trinta do século XIX. A partir de então, a preferência passa a ser a barra das Canárias,¹²⁸ porque ficava a apenas duas léguas do Porto de Parnaíba, enquanto Tutoia distava vinte léguas. Os navios que se dirigiam à barra das Canárias ancoravam a duas léguas de Parnaíba, sendo uma e meia légua percorrida em cavalgaduras. Os caminhos eram péssimos, e, no inverno, as mercadorias sofriam muitas perdas e avarias.

O porto situado no Igaráu já tivera bastante profundidade, e foi o mais fácil acesso para a cidade de Parnaíba. Com o aumento do movimento comercial,

¹²⁸ O rio Parnaíba, após a boca do Igaráu, passa a ser conhecido como rio das Canárias. Cf. Barbosa (1986, p. 40).

aumentou o número de embarcações a penetrar pelo Igarauçu. No entanto, a formação de bancos de areia vinha ocasionando grandes prejuízos à navegação. Acontecia com frequência, ao tentarem deixar o porto pela barra do Igarauçu, de os navios não conseguirem sair, devido às coroas de areia. Tinham que ser descarregados; entravam então na barra das Canárias, onde o carregamento era transferido para barcos de calado mais raso. Todas essas peripécias causavam grandes dispêndios. Embarcações se perdiam, sem contar com os naufrágios, às vezes ocasionados por incompetência dos práticos (NUNES, O., 2008, p.155). Em 1848, encalharam na barra de Amarração três navios de consignação que mantinham o comércio regular de gado com Caiena: o brigue escuna Águia, de 155 toneladas; a escuna Parnaíba, de 105 toneladas; e a escuna Feliz Amizade, de 55 toneladas (NUNES, O., 2007, p.132). Os perigos de Amarração podem ser testemunhados pelos vários naufrágios ocorridos. Em agosto de 1851, naufragou o brigue inglês Britânia; e em novembro o Three, ambos de propriedade de Andrew Miller & Co. que, como consequência das dificuldades encontradas, manifestou intenção de também abandonar o comércio, o que efetivamente fez um pouco mais tarde (Ibid., 2007, p.133).

Era urgente melhorar a barra e abrir “um canal que aumentasse suas águas pelos desvios das águas do rio Parnaíba, que se derramavam nas Canárias” (NUNES, O., 1966, p.131). A obra chegou a ser considerada a ação de “maior utilidade pública e particular”. Para dar maior segurança ao tráfego marítimo, foi preciso edificar um farol, o que se concretizou em 2 de maio de 1871 (ALMANAQUE DA PARNAÍBA, 1925, p.49).¹²⁹ O farol de ferro, com uma casa para habitação dos faroleiros, estava situado a oito milhas de distância da barra da Amarração, sobre os rochedos denominados Pedra do Sal. Nessa posição, dominava as barras da Amarração, Canárias e Cajueiro (ALMANAQUE DA PARNAÍBA, 1925, p.49). Os apetrechos para a sua construção vieram de Liverpool (NUNES, O., 2007, p.156).

¹²⁹ Segundo o Almanaque da Parnaíba de 1925, foi no dia 4 de março de 1873 que começou a funcionar o farol da Amarração, mandado construir pelo Ministério da Marinha em 1872, sendo incumbido dos trabalhos de construção e montagem do aparelho o engenheiro piauiense Newton César Burlamaqui.

Apesar da ausência de uma estrutura portuária adequada, por todo o primeiro quartel do século XIX, o comércio da Vila de Parnaíba continuou movimentado.¹³⁰ O transporte de mercadorias entre a vila e o Maranhão e algumas cidades do Interior, situadas às margens do rio Parnaíba, era feito em embarcações particulares de 1.100 a 1.200 arrobas (MARQUES, 2000, p.32).

Em 1834, existiam em Parnaíba dois estaleiros para a construção de brigues, escunas e sumacas. Como assinala Marques (2000, p.33-37), naquele ano entraram treze navios, sendo onze por Tutoia, um pelo rio Igaracu e um pela barra das Canárias. Dez dessas entradas teriam sido feitas por cinco navios pertencentes a comerciantes parnaibanos, enquanto em alto mar permaneciam em operação dois navios americanos e um espanhol. Em 1836, eram três os estaleiros, incluindo-se o da barra do Longá (NUNES, O, 2007, p.128).

A deficiente estrutura portuária descrita acima deixava as autoridades e comerciantes parnaibanos insatisfeitos. O presidente da Província, Anselmo Francisco Perete (1848-1849), informou ao ministro da Justiça que a ele não se dirigiam embarcações estrangeiras, e “apenas dali vão alguns navios nacionais conduzindo gados a Caiena, na Guiana Francesa, donde quase todos voltam sem lastro” (Ibid., p.130).

Esta Província fica quase em sua totalidade tão distante dos portos de mar e de grandes mercados do País que muitos dos seus produtos agrícolas deixam de ter valor algum, porque as despesas de transportes absorvem e porventura excedem ao mesmo valor (Ibid., p.139).

No ano de 1853, entre os navios em atividade estavam dois brigues ingleses de 280 e 129 toneladas, e uma escuna brasileira de 133 toneladas que faziam linha: os dois primeiros de Parnaíba para Liverpool; e o terceiro de Parnaíba para a Guiana Francesa. Segundo Marques (2000, p.37):

Com o desenvolvimento econômico de Parnaíba, o surgimento de estaleiros e o grande vai e vem de embarcações eram fatores que, conjugados, estavam a exigir a presença de um órgão federal para coordenar, exercer o controle e fiscalizar todo o movimento fluvial, costeiro e marítimo da região. Embora houvesse uma Alfândega, faltava a Capitania dos Portos. Assim, para atender a reais necessidades da cidade, no dia 10 de fevereiro de 1855 foi criada em Parnaíba, pelo Decreto n. 1.532, a Capitania do Porto.

¹³⁰ Em 1824 entraram em Parnaíba 10 sumacas e escunas – algumas pertencentes à casa Simplício Dias da Silva – e saíram onze.

A instalação da Capitania do Porto ocorreu somente no dia 10 de junho de 1855 – quatro meses após a assinatura de um Decreto – na Praça da Graça, em uma grande casa localizada à esquerda da Igreja do Rosário (MARQUES, 2000, p. 38).¹³¹ No ano da instalação da Capitania, a cidade de Parnaíba contava com 74 barcas, 33 botes sem cobertura e 20 canoas, com serviço regular de navegação para União, Teresina, Amarante, Jerumenha (PI); Passagem Franca e Tutoia (MA) (Ibid., p. 40).

Enfatize-se que, à época, poucos dias após sua posse, o presidente da Província Frederico de Almeida e Albuquerque (1855-1857) reclama do baixo preço alcançado pelas mercadorias, em consequência do alto custo do transporte, devido à distância entre a Província e os portos marítimos. Almeida e Albuquerque relatava ao ministro do Império a posição geográfica da Província (NUNES, O., 2008, p.139): “Tão distante dos portos de mar e dos grandes mercados do País, que muitos de seus produtos agrícolas deixam de ter valor algum porque as despesas de transporte absorvem, e porventura excedem ao mesmo valor”.

Apesar de a estrutura manter-se precária por todo o século XIX, algumas medidas foram sendo tomadas para minimizar as deficiências do comércio da região, como, por exemplo, a formação de pessoal especializado para o serviço de navegação. A 1º de junho de 1874 começa a funcionar, em Parnaíba, a Companhia de Aprendizes Marinheiros, criada pelo Decreto n. 5.309 de 18 de junho de 1873, tendo como seu primeiro comandante o primeiro tenente Miguel Antônio Pestana. A Companhia mencionada oferecia educação militar e instrução náutica, com exercícios de marinha e de artilharia, bem como instrução educacional (aos menores ensinava-se a ler, escrever, contar, desenhar mapas) e o ensino da doutrina cristã. A carreira naval formava aprendizes marinheiros, mestres de armas, marinheiros de classe superior, oficiais, escrivães, capitães de portos, comandantes de companhias e mestre-escola. Formou-se em Parnaíba uma elite naval, composta por homens

¹³¹ Ainda de acordo com Marques, a Capitania dos Portos teve como primeiro comandante o Capitão-Tenente José Antônio Correia (21 de abril de 1855 a 31 de janeiro de 1878). Inicialmente, foi instalada em uma grande casa na Praça da Graça, próximo da Igreja do Rosário. Parnaíba foi assim a primeira cidade piauiense a ter a presença de importante órgão federal. A partir dessa data, a Marinha passou a controlar todo o movimento das embarcações e a segurança da nossa costa e de demais ribeiras, prestando relevantes serviços à comunidade. Historicamente, ela já se fazia presente na região através dos brigues que guarneciam a costa e protegiam as embarcações.

que tiveram destaque na sociedade local¹³² e nacional (MARQUES, 2000, p. 53). Esse grupo representou um diferencial na estrutura social parnaibana. A elite, antes composta basicamente por comerciantes, passara a ser integrada, também, por indivíduos com formação técnico-científica, com interesses voltados para outras áreas.

A comunicação pelos correios foi também um capítulo da história do Piauí, no processo de integração entre a Província com outros mercados. Durante o século XVIII, especialmente na segunda metade, intensificou-se a comunicação entre a Colônia e a Metrópole, resultando na criação, em 1798, do Correio Marítimo Portugal-Brasil. No Piauí, apesar de haver um responsável pela correspondência em Parnaíba – o Sr. Antônio Alves Ferreira Veras –, a correspondência chegava por São Luiz, pela Bahia ou Pernambuco (PAULA NETO, 2000, p. 23).

Mais uma vez a necessidade de infraestrutura de um porto vem à tona, como fundamental para o incremento do Correio Marítimo. A falta desse porto transformou, em 1812, a cidade de Fortaleza, no Ceará, no centro das operações do Correio Marítimo de uma área litorânea que se estendia de Pernambuco ao Maranhão. Nesse mesmo ano, 1812, é nomeado responsável pelo Correio Marítimo em Parnaíba o Capitão José de Sales. Conforme Iweltman Mendes (2008, p.10):

Para acelerar as entregas e evitar que ocorressem desvios de carga e de correspondência para a Capitania da Paraíba, cunhou a célebre marca "PARNAÍBA NORTE DO BRASIL", e, por dois séculos, essa expressão foi símbolo de orgulho e autonomia para Parnaíba, como consta de inúmeros anúncios publicados no Almanaque da Paraíba.

Assim, é possível observar que a atividade comercial no Piauí, e especialmente o comércio parnaibano, sofria restrições de diversas naturezas, dificultando com isso um crescimento acelerado e mais condizente com o ritmo que assumia a economia de mercado em outras partes do mundo.

Uma das mais insistentes demandas dos parnaibanos foi a criação da alfândega em Parnaíba. Já em 1781, Domingos Dias da Silva propôs a criação da alfândega ao Conselho Ultramarino, recebendo deferimento. No entendimento de

¹³² Como exemplos são citados Armando César Burlamaque, filho do construtor do farol da Pedra do Sal (1873), que, tendo nascido em Teresina em 1873, estudou na Europa, foi deputado federal pelo Piauí e recebeu a medalha MSM de ouro por mais de 30 anos de bons serviços prestados à Marinha; Luiz Area Leão, ao lado da carreira naval, ocupou importantes cargos políticos no Estado.

Paula Neto (2000, p. 27), a sua argumentação baseava-se em deixar livre o comércio da Capitania e em facilitar a navegação direta Parnaíba-Lisboa, sem depender da burocracia da alfândega de São Luiz (Id. *ibid.*). O pedido, apesar do parecer favorável, iria esbarrar nos interesses maranhenses,¹³³ perdendo receitas e influências protecionistas (Id. *ibid.*).

Em 30 de março de 1804, o governador da Capitania Pedro José César de Menezes se comunica com Príncipe Regente, e diz que os comerciantes de Parnaíba, liderados por Simplício Dias da Silva e Manuel Antônio da Silva Henriques (Ibid., p. 43),¹³⁴ estavam requerendo a instalação de uma alfândega em Parnaíba.¹³⁵

Ser digno da real atenção o pedido, não só por ser a vila mais opulenta que a capital, como os direitos reais não sofreriam diminuição, “visto que tanto se pagam no Maranhão como em São João da Parnaíba, onde podem crescer muito mais, com grande utilidade destes povos e de todos os indivíduos (SANTANA, 2008, p.167 apud COSTA, 1974, p.112).

Ainda de acordo com Barbosa (1986, p. 90):

Quando da presença de D. João no Brasil, este príncipe demonstrou interesse pelo assunto, por sua importância para a então capitania. Assim, em 22 de agosto de 1817, ele cria uma Alfândega na Vila de Parnaíba, “com os oficiais que fossem precisos, sendo seu juiz o juiz de fora da mesma vila, servindo-lhe de norma o alvará de 22 de novembro de 1773, e as disposições dadas pela Carta Régia de 17 de janeiro de 1799, que concedeu aos habitantes do Ceará faculdade para a navegação e comércio direto com Portugal.

O pedido da criação da alfândega, nesse período, corresponde:

Às exigências e mudanças da economia piauiense nesse período, pois todos os seus gêneros e produtos de sua lavoura passam necessariamente pelos entrepostos do Maranhão ou Pernambuco, acarretando não só riscos como onerando os custos, quando não eram vendidos a comerciantes daquelas praças a baixo preço (SANTANA, 2008, p.168).

A justificativa para a criação da alfândega era o fato de o Piauí “não poder dispor dos gêneros e dos produtos da sua lavoura sem passar pelo entreposto do Maranhão ou Pernambuco, para onde eram obrigados a enviá-los com grandes despesas ou riscos, para ali serem exportados ou vendidos para negociantes dessas

¹³³ A quem política e administrativamente o Piauí estava subordinado.

¹³⁴ Paula Neto cita outros parnaibanos empenhados na luta (possivelmente comerciantes): Caetano da Silva Lopes, Francisco Antonio Feitosa, Raimundo José de Bettancourt, Tomás da Silva Carvalho.

¹³⁵ Conferir também Cunha (1952) e Santana (2008, p. 168).

praças” (BARBOSA, 1986, p. 90). Transportados pelo rio Parnaíba, passando pela alfândega da própria vila, a exportação seria direta, mais barata, mais cômoda e mais segura (Id. *ibid.*).

Enfim, criada em 22 de agosto de 1817 por Dom João, a Alfândega de Parnaíba começou a operar efetivamente depois da Independência, em 1834. Datam deste ano os registros das embarcações que davam entrada pelo Porto da barra da Amarração.

2.6 Os Portos Marítimos e as Operações Comerciais

A possibilidade de haver em Parnaíba instalações portuárias eficientes (ALMANAQUE DA PARNAÍBA, 1925, p.49)¹³⁶ que proporcionassem uma saída franca para o mar, integradas à hidrovia do rio Parnaíba e a ferrovias e rodovias, criava condições de transporte altamente favoráveis ao comércio. Os produtos nativos e derivados da pecuária, já constantes da pauta de exportação, eram suficientes para viabilizar o porto, uma vez que essas mercadorias podiam ser transportadas por balsas de buriti, canoas à vela, barcas, barcaças e vapores através do rio Parnaíba e/ou por trem até o Porto de Amarração. Antes da navegação a vapor, vários tipos de embarcações trafegavam pelo rio Parnaíba e o litoral piauiense: pataxós, iates, alvarengas, sumacas, escunas, brigues, fragatas, bergatins, galeras, canhoeiros e vasos de guerra: todos utilizavam vela. A navegação a vapor teve a forte concorrência dos barcos que faziam o comércio ao longo do rio Parnaíba. Eram botes, barcas e balsas que percorriam o rio de Amarante até Parnaíba, transportando algodão, sola e passageiros, trocando seus produtos por gêneros nacionais e estrangeiros vindos pelo litoral (NUNES, O., 2008, p.154).

¹³⁶ No dia 4 de março de 1873, começou a funcionar o farol da Amarração, mandado construir pelo Ministério da Marinha em 1872, sendo incumbido dos trabalhos de construção e montagem do aparelho o engenheiro piauiense Newton César Burlamaqui. O farol está situado a 8 milhas de distância da barra da Amarração, sobre os rochedos denominados Pedra do Sal, no oceano, em distância de 3 quilômetros de terra, em frente a Ilha Grande de S. Isabel, em Lat. 2 49'19". Long. 1 26'12'. E. do meridiano do Rio de Janeiro, e eleva-se pouco mais ou menos 17,60 metros acima do nível do mar nas águas médias. O farol é de ferro, tem uma casa para habitação dos faroleiros e está situado em ótima posição, pois domina as barras da Amarração, Canárias e Cajueiro, das seis por onde se lança no mar o majestoso Parnaíba.

O escoamento de produtos vindos de cidades do Interior do Estado,¹³⁷ via porto marítimo, propiciaria uma comercialização mais vantajosa, tornando-os ainda mais competitivos, tanto nos mercados nacionais quanto nos internacionais. Ao analisar as condições de funcionamento do porto marítimo, Eloi Portela Nunes¹³⁸ assinalou que ele funcionava precariamente como base de recebimento e distribuição de produtos e mercadorias – mas que, se reestruturado e interligado a uma rede de transporte hidroviário e ferroviário, permitiria o escoamento de produtos de forma eficiente e a baixo custo.

Como mencionamos, a construção de um porto marítimo em Amarração, apesar de ter sido muitas vezes anunciada, desde o início do século XIX, nunca foi efetivada. Porém, isso não quer dizer que o porto não funcionava; neste sentido, para esta pesquisa, puderam ser encontradas, na literatura consultada, algumas informações que descrevem como operava o porto de Amarração.

Os navios de preferência entravam em Parnaíba pela barra das Canárias, mais próxima do Porto de Parnaíba, a apenas cerca de duas léguas, enquanto Tutoia ficava a uma distância de 20 léguas. Entretanto, os navios que chegavam a Canárias ancoravam distante da terra. O trecho a percorrer até a cidade, que ficava afastada do litoral, na sua maior parte se fazia em montarias difíceis, o que se agravava na época invernososa (BARBOSA, 1986, p.56).

Durante o inverno, era usado o Porto de Amarração, e, no verão, o Porto de Tutoia.

Quando os navios fundeavam em baía abrigada dos ventos e das vagas, com maior profundidade. Os rebocadores saíam da Parnaíba, depois da preamar, com as alvarengas carregadas de produtos a serem embarcados, o que se efetuava depois de várias horas de viagem, algumas vezes alcançando 24 horas de percurso, devido à distância daquele porto à cidade de Parnaíba, de aproximadamente 90 milhas. No Porto de Luís Correia, antiga Amarração, em face de menor profundidade, os navios fundeavam além da barra, cerca de 3 milhas da costa, onde aguardavam rebocadores e alvarengas. Esse porto funcionava principalmente no inverno, quando os ventos gerais diminuía e o mar se tornava mais calmo, passando a oferecer mais segurança. Uma das grandes vantagens deste porto sobre o de Tutoia, além de ser genuinamente piauiense, era a da pequena distância deste até a cidade de Parnaíba, isto é, 14 quilômetros, fazendo-se o percurso em pequeno espaço de tempo (Ibid., p. 100).

Além da bibliografia pesquisada, também questionamos a Marc Theophile sobre o funcionamento do porto marítimo no tempo de seus tios e de seu pai. O

¹³⁷ O comércio por terra era feito em cavalos, burros, jumentos e éguas.

¹³⁸ O entrevistado Elói Portela Nunes é engenheiro de Portos e Vias Navegáveis.

entrevistado respondeu que apesar de não ter uma memória muito precisa sobre o que falavam o seu pai e tios a respeito da navegação do início do século, sabia que o Porto de Amarração tinha sido utilizado sem grandes problemas, por possuir calado (profundidade das águas) apropriado às embarcações que chegavam e partiam de Parnaíba no período, pois estas eram de menor porte, tanto no tráfico internacional como no tráfico costeiro. Afirmou, no entanto, que, à medida que os navios da navegação transoceânica e de cabotagem cresciam em calado e o Porto de Amarração ia assoreando, mais dificuldade trazia à navegação. Por sua vez, Iweltman Mendes (2008, p.19) assinala que essa situação ficou agravada após o naufrágio do navio Ocidente:¹³⁹

Em tempos mais recentes, raramente os navios da Booth ou da Lamport aportavam em Luís Correia, e lembro-me do que talvez tenha sido a última vez em que isto ocorreu, quando os navios ficavam fora da barra e os rebocadores tinham que levar as embarcações (alvarengas) até o costado dos navios para que o carregamento se efetuasse; nisto eram usados os guindastes do navio. Quando os navios eram da Lamport, além do pessoal designado ao carregamento, ia um funcionário nosso, que falava inglês e seria o intermediário entre o capitão do navio e o pessoal do carregamento, e também para atender as solicitações de fornecimento de mantimentos, socorros médicos e o que fosse mais de necessidade. Lembro-me que o nosso funcionário na ocasião era o Pacheco, que depois veio a ser Fiscal Federal. Contou-me que havia sido um embarque inusitado, dada a agitação do mar, que levava as alvarengas para cima e para baixo ao sabor das ondas, mas com grandes elevações e quedas; disse-me o Pacheco: olha, foi uma coisa horrível a tal ponto que vi alguns dos nossos rudes estivadores chorando, apavorados. Depois dessa ocasião, nunca mais soube de navios aportando em Luís Correia, e isto foi no correr dos anos 50 do século passado (Id. *ibid.*).

Para a operacionalização das atividades do porto havia a estiva terrestre e a marítima.¹⁴⁰ Do caminhão para o cais do porto, até a metade da rampa, funcionava a terrestre; e, dessa metade da rampa até a embarcação, a marítima. Havia assim duas estivas, e a relação das firmas com elas não era amena. Eram pagas por tonelagem, e havia um supervisor pago pelos demais. A estiva que seguia na embarcação era parte da estiva marítima. Esta era paga pela empresa que fazia o transporte da carga de Parnaíba para o porto marítimo. Dentro dessa força de

¹³⁹ O Ocidente, navio da Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão, que fazia a rota São Luiz – Tutoia – Amarração, encalhou no dia 11 de março de 1909, quando o navio quebrou em função das marés, dos fortes ventos e pelo peso da máquina e da caldeira, levando à sua perda total, segundo a companhia, por ser inadequada a Barra de Amarração para o uso como porto comercial.

¹⁴⁰ As informações sobre a estiva e o funcionamento do porto marítimo foram dadas por Marc Theophile em conversas e trocas de email.

trabalhadores não havia diferenças hierárquicas formais, mas de fato os encarregados privilegiavam os mais dedicados e competentes nos seus ofícios. Não havia estrangeiros nos trabalhos braçais. Estes trabalhavam somente nos escritórios, com hierarquia e função definidas, como, por exemplo, nos setores de correspondência, de venda, gerência e direção de departamentos.

Com o tempo, o Porto de Amarração assoreou, e os navios passaram a aportar regularmente no Porto de Tutoia, cujo acesso por braços do delta do rio Parnaíba obrigava o contorno da Ilha do Guerindó, que era muito grande e tornava a navegação muito demorada e mais perigosa, pois havia uma pequena parte de mar aberto. Para resolver esse problema, foi construído o canal de Guerindó, que, segundo Marc Theophile, consumiu cerca de duzentos e noventa mil contos de réis e foi custeado pelo comércio de Parnaíba.

Na Casa Marc Jacob, assim como em outros estabelecimentos comerciais que trabalhavam com importação e exportação, à medida que o comércio se desenvolvia, passava a ser realizado via navegação fluvial até o Porto Salgado, o que demandou dessas empresas a aquisição de rebocadores, cutters e alvarengas. Alguns deles vinham da Inglaterra. Citamos, no caso da Casa Marc Jacob, o Parnaíba, que era o maior navio do rio Parnaíba, o América e a lancha brasileira (MARQUES, 2008).¹⁴¹ Essas embarcações eram utilizadas no transporte de mercadorias até o Porto Salgado, conforme pode ser observado na movimentação retratada na imagem a seguir (Figura 19).

¹⁴¹ A Empresa Parnaibana de Marc Théophile Jacob operava em 1935 com os vapores: América, construído na Inglaterra por James Pollock Sons Co – o vapor era de ferro e aço e foi lançado ao mar em 1912, sendo adquirido pela Empresa em 31 de março de 1939; o Parnaíba, anteriormente batizado como Manoel Thomás e que pertenceu à firma Oliveira, Pearce & Cia, fundada em 1915, de Moisés Ferreira Castelo Branco, e rebatizado para Parnaíba quando foi adquirido pela firma Marc T. Jacob; as lanchas Brasileira e Colômbia, ambas construídas em Londres (Inglaterra) por R. W. Brand e James Pollock Sons Co., e a lancha rio Poty e a barca de ferro Magu.



Figura 19 - A descarga no Porto Salgado.

Fonte: Almanaque da Parnaíba (1928).

O Porto Salgado ou Porto fluvial das Barcas, localizado ao longo do rio Igarapé, que dava acesso direto a Parnaíba, era o ancoradouro das numerosas embarcações, à vela ou a remo, com ou sem cobertura (canoas, botes, jangadas, igarités balsas de buriti) (MIRANDA, 1938, p.135);¹⁴² barcas, barcaças, gabarras (CHAVES, 1998, p. 168),¹⁴³ que, por intermédio do rio Parnaíba, ligavam Parnaíba a outras cidades do Piauí. Pelo Porto Salgado chegavam as barcaças cobertas de folhas secas de babaçu, trazendo para Parnaíba variados produtos. Ficava localizado no início da Rua Grande, atual Getúlio Vargas, que foi a principal artéria da Vila de Parnaíba – e depois cidade.

A atividade no porto era ininterrupta. Trabalhavam-se 24 horas; várias turmas se sucediam, e muitos eram os empregados. Havia os que trabalhavam na classificação dos produtos adquiridos (cera de carnaúba, peles silvestres, couros, peles etc.); havia os que eram usados para estivar os sacos dentro dos armazéns; os que tinham a função de aplicar as marcas da empresa e do destinatário; os encarregados de fazer com tinta as marcas em chapas de folhas de flandres; os que

¹⁴² Balsas feitas de talo da folha da palmeira de buriti, abundante no alto Parnaíba, chegavam a transportar, na descida do rio, muitas toneladas de cargas, com a maior segurança possível. Finda a viagem, a balsa era desmanchada e os talos vendidos para a produção de cercas, que duravam de 3 a 4 anos, quando benfeitas.

¹⁴³ Chaves fala das gabarras que enfrentavam a forte corrente do rio Parnaíba: “caminhando 10 horas por dia, e nada de noite, percorrem 130 léguas em menos de 6 dias, o que regula mais de sete milhas por hora; navegam essa mesma distância rio acima em vinte e tantos dias”.

levavam os sacos até os caminhões,¹⁴⁴ quando o transporte se fazia nesses veículos.

Dentre esses trabalhadores eram escolhidos os vigilantes para os prédios, os encarregados de empilhar as cargas ao longo do rio e depois acompanhá-las até o porto de embarque marítimo – Tutoia, ou às vezes ao largo do Porto de Luis Correia. Nas alvarengas iam homens da estiva, cuja função era colocar as cargas nos dispositivos (alças) para serem guindadas para o navio, mediante o uso dos guindastes nestes instalados.

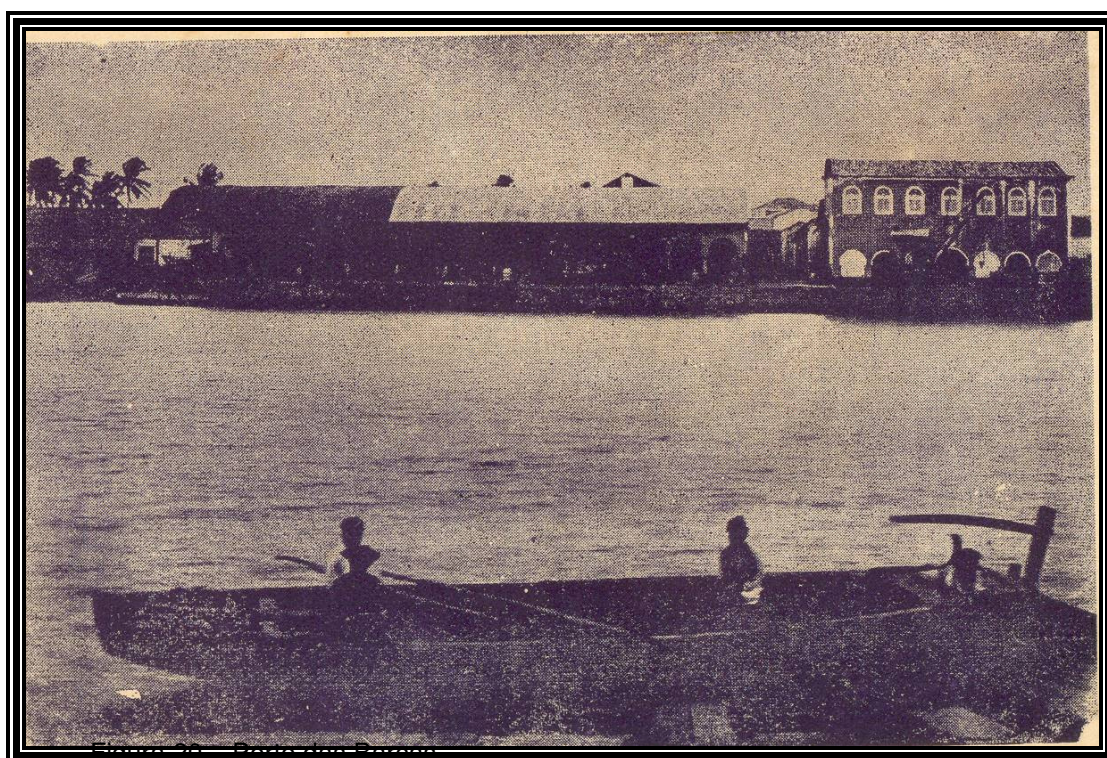


Figura 20 – Porto das Barcas.

Fonte: Almanaque da Parnaíba (1928).

Conforme visto anteriormente, apesar de Parnaíba contar com três portos,¹⁴⁵ um fluvial e dois marítimos, nas suas imediações – Porto das Barcas ou Porto Salgado, Porto de Amarração e o Porto de Tutoia (MA), nenhum deles operava de forma realmente eficiente nem conveniente como porto comercial.

¹⁴⁴ Este serviço era contestado sempre pela estiva terrestre, que dizia ser dona exclusiva dessa tarefa.

¹⁴⁵ Entendemos porto como o lugar de águas tranquilas (calmas) para atracar navios e descarregar as mercadorias no cais, guarnecido de armazéns.

O Porto fluvial das Barcas funcionava como centro de recebimento e distribuição das mercadorias vindas das cidades ribeirinhas, localizadas ao longo do rio Parnaíba, mas necessitava, para completar a cadeia comercial nacional e internacional, de uma interligação marítima. Essa interligação se dava ora por Amarração, ora por Tutoia. Para seu bom funcionamento, era preciso manter as boas condições de navegabilidade do rio, deixando-o desobstruído ao longo do seu curso, fazer constantemente a dragagem do leito, livrá-lo de pedras, bancos de areia e evitar o desmatamento de suas margens. Quanto aos barcos e navios que vinham pelo mar para o Porto das Barcas, esses tinham que ser pequenos, de baixo calado. Para entrar no porto era preciso fundear nas proximidades e esperar a maré alta. O navio passava a barra e entrava no rio, atracava no cais lá dentro, descarregava a mercadoria, reembarcava, reabastecia e só quando a maré subia novamente, depois de seis horas podia sair. Era preciso ter técnica e experiência para executar essas manobras, daí a importância de a embarcação ser conduzida por um prático.

O Porto marítimo de Amarração, utilizado somente no período do inverno, não permitia a entrada de barcos e navios de grande calado, já que não era possível atracá-los, devido ao risco de encalhar nos bancos de areia.¹⁴⁶ Tinham que fundear em mar aberto, a três milhas, em média, além da barra, e aguardar por rebocadores¹⁴⁷ e alvarengas que vinham buscar a carga. Em uma situação de mar agitado, vagas altas e ventos fortes, as alvarengas ficavam revoltas. Esse porto, para ser eficiente, precisaria permitir o acesso direto de navios de maior calado, possibilitando assim o escoamento da produção piauiense de forma eficiente. Com o incremento do comércio nacional e internacional, surge a necessidade de navios maiores, com mais capacidade de transporte de cargas. Era preciso, portanto, um porto com maior profundidade. A questão não era que não houvesse porto em Amarração; o que não havia era porto com capacidade de ancoragem de navios de grande calado.

¹⁴⁶ Foi o caso do navio Ocidente da Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão, que fazia a rota São Luis – Tutoia – Amarração e encalhou em 11 de março de 1909. O navio quebrou devido aos ventos fortes e pelo peso das máquinas e caldeiras. O acidente levou a Companhia Maranhense a fazer reiterados protestos contra o uso do Porto de Amarração, pela inadequação de sua barra. Outro desastre de grande repercussão foi o do vapor Cubatão, da Lloyd Brasileiro, que encalhou em 10 de setembro de 1919. Iweltman Mendes (2008, p.19).

¹⁴⁷ Os rebocadores, alguns construídos na Inglaterra ou Alemanha, iam à frente puxando as alvarengas, chatas de ferro ou barcas/barcaças de madeira que levavam a mercadoria.

A utilização do Porto de Tutoia, situado em uma baía calma e funda, também era problemática, haja vista que este era subordinado ao Maranhão e distava noventa milhas de Parnaíba. A sua utilização representava o encarecimento do frete e das mercadorias, devido à longa distância, além de gastos com estiva e armazenagem. A saída de mercadorias por esse porto acarretava o pagamento indesejável de tarifas e impostos alfandegários ao governo do Maranhão.

Com a expansão do comércio, o incremento da atividade exportadora e importadora e a utilização da navegação a vapor – que passou a permitir a manutenção de cronogramas regulares –, a necessidade de um porto competente foi cada vez mais imperativa. Na descrição de Pennington (2009, p.56), o vapor era uma:

Verdadeira cidade flutuante, um enorme investimento de capital, e, devido ao desenvolvimento constante de novas invenções, tem vida curta. Projetado para uma determinada rota de serviço, nem sempre pode ser utilizado para outra finalidade. Por essa razão, é mister ser operado com o maior despacho de carga, nos reparos e embarque de suprimentos.

Para que o Porto de Amarração fosse realmente eficiente e suportasse a expansão comercial da cidade, era preciso montar e manter uma infraestrutura que permitisse a passagem de navios de vários tamanhos e à maré de qualquer hora (PENNINGTON, 2009, p.56); armazéns para guardar as cargas à frente das docas, guindastes e outros equipamentos para facilitar o embarque e desembarque rápido das mercadorias (Id. *ibid.*). A capacidade portuária deveria passar por um aperfeiçoamento contínuo para poder acompanhar o acelerado desenvolvimento comercial da cidade. O porto deveria suportar a expansão comercial, o que não aconteceu devido às dificuldades técnicas já apontadas. Além disso, a estrutura portuária deveria funcionar em sintonia com o transporte ferroviário e até mesmo o terrestre.

Faltavam, para que isso se concretizasse, as condições técnicas e políticas que favorecessem essa estrutura. O investimento proporcionado pelo comércio não foi suficiente para fomentar as condições que o mercado capitalista mundial passara a exigir. A economia parnaibana ficou na dependência de maiores investimentos estatais que não ocorreram, tendo por isso sacrificado o comércio que havia sido a base de sua economia ao longo da história.

Foi assim, de forma ineficiente, que todos esses portos funcionaram até a construção das estradas de rodagem. Estas, quando construídas, passaram a representar economia, comodidade – um serviço porta a porta, o que não acontecia com as mercadorias enviadas via porto, segurança – pelo fato de não haver tantas avarias, suplantando o transporte fluvial e marítimo, e retirando de foco, por muitas décadas, as discussões a respeito da importância da construção do Porto de Amarração.

A estrutura portuária acima descrita tinha por finalidade permitir o tráfego regular de diferentes tipos de embarcações que faziam a rota até a cidade de Parnaíba, fomentando o comércio. Pelo Porto fluvial chegavam e saíam os produtos da pauta de exportação do Piauí que participavam do comércio mundial – a princípio os produtos da pecuária, o charque, couros, peles, gado para corte; depois produtos agrícolas como algodão e arroz, seguidos pelos produtos do extrativismo vegetal – a borracha de maniçoba, a cera de carnaúba e o coco babaçu. Enfatize-se que, a partir de 1859, barcos a vapor, pertencentes a companhias de navegação, particulares ou do governo, começaram a navegar pelo rio Parnaíba regularmente. Em Parnaíba, ao longo de décadas, operaram no porto fluvial (Porto Salgado), além da navegação tradicional já mencionada, várias empresas de transporte fluvial, além das de cabotagem e as que operavam nas rotas internacionais.

O tráfico fluvial do rio Parnaíba, em 1917, era assim organizado, segundo Nunes (apud SANTANA, 1995, p. 98) e Marques (2008):

Companhia de Navegação a Vapor no rio Parnaíba: com 3 rotas: norte (de Teresina a Parnaíba), sul (de Teresina a Floriano) e Tutoia (de Parnaíba a Tutoia) – Fundada em 04.10.1858, fez sua viagem inaugural em 24.11.1858 com navegação entre a Capital e Parnaíba, com paradas em União e Repartição (Luzilândia). Em 1908 faziam quatro viagens de Teresina a Parnaíba nos dias 5, 12, 20 e 28 de cada mês e duas de Teresina a Floriano nos dias 7 e 22 de cada mês (MARQUES, 2008).¹⁴⁸

Empresa Fluvial Piauiense: o principal armador nessa navegação era a família Nogueira, e navegava de Floriano até o alto Parnaíba e o alto Balsas. Eram embarcações menores, tanto os rebocadores como as alvarengas. Operava com 3 linhas: alto Parnaíba (de Uruçuí a Floriano), baixo Parnaíba (de Uruçuí a Vitória), rio Balsas (de Uruçuí a Santo Antônio de Balsas).

¹⁴⁸ A Companhia possuía diversos vapores, lanchas e barcos, entre eles: Teresinense que em 14 de julho de 1906 conduziu o presidente da República Afonso Augusto Moreira Pena de Teresina a Tutoia (MA); Parnaíba, Uruçuí, Piauí, Igarçu, Santo Estevão, Amarante, Conselheiro Junqueira, Conselheiro Paranaguá etc.; lancha: Poti; barcas: Boa Esperança, Canavieiras, União, Leviatã, Tutoia, etc.

Navegação Fluvial LTDA. - foi uma empresa criada pelas empresas sediadas em Parnaíba que tinham sua própria navegação fluvial, numa tentativa de evitarem prejuízos maiores do que os que já estavam sofrendo decorrentes: a) da legislação social que dava grande poder de negociação de salários aos embarcadiços; b) do assoreamento do rio Parnaíba, que obrigava as empresas a fazerem grandes gastos sempre que a navegação retornava a Parnaíba, para consertar os cascos; c) da redução dos estoques de materiais para os reparos e redução do pessoal destinado a tais serviços; d) da melhoria do atendimento das exigências condicionantes de subvenções, que acabaram por não serem suficientes para a sobrevivência da empresa. As embarcações navegavam do litoral até Floriano e Balsas (NUNES apud SANTANA, 1995, p. 98).

As outras três companhias procuravam manter escalas mensais regulares de seus navios. As cargas transportadas eram muito grandes, pois, além de babaçu, tucum, algodão, couros secos de boi e das borrachas nativas (que eram os gêneros objeto do comércio das maiores firmas e destinados sobretudo às indústrias do Sul do Brasil e ao Exterior), havia também a produção de arroz, farinha, goma de mandioca e outros produtos, cujo consumo era preponderantemente do Nordeste brasileiro.

Outra fonte de pesquisa consultada, o Livro do Centenário de Parnaíba, também fornece um quadro das companhias que operavam na cidade (BEMBEM, 1944, p.64): a navegação do rio Parnaíba compunha-se de dezesseis empresas organizadas e dois convênios: União Fluvial Ltda., de Parnaíba e Empresa Fluvial Ltda., de Floriano. Sendo que o total das embarcações dessas empresas se eleva a 130. Quem detalha é Marques (2008):

União Fluvial Ltda. - fundada em 1935 por Merval Gomes Veras, que fretava barcaças para o transporte de cargas para Tutoia e Amarração (atual Luiz Correia). Sua sede era na Rua Dr. João Pessoa, n. 2, a atual Av. Pres. Vargas. Era composta pelas firmas Delbão Rodrigues & Cia, Roland Jacob, Franklim Gomes Veras & Cia, Moraes & Cia e Fernando José dos Santos; depois a sociedade passou a ser composta pelas firmas Poncion Rodrigues & Cia, Narciso Machado & Cia e Rodrigues & Cia. Possuía os rebocadores Amarantina, Brejo, Brasileira, Floriano, rio Longá e Teresina, e mais trinta barcas de madeira, cinco de ferro com 2.000 toneladas líquidas de espaço que faziam a linha Parnaíba a Floriano. Era gerente Amadeu Ferreira de Carvalho. A empresa era consignatária da Aliança Fluvial Ltda, de Floriano, no transporte de cargas e passageiros.

Fazendo a ligação com os outros portos do Brasil, havia uma conexão de vapores que subiam e desciam o Parnaíba, com os navios de companhias de navegação marítima. Nos portos de Tutoia e Amarração, o movimento era intenso (NUNES, O., 1972 apud NUNES, C., 1995, p. 99). Eram as seguintes as companhias nacionais que operavam sob o sistema de cabotagem:

- Lloyd Brasileiro p/n - Agente: João Câncio Rodrigues.
- Companhia Nacional de Navegação Costeira da “Organização Henrique Lage”- Agentes: Franklin Vêras & Cia.
- Companhia Comércio e Navegação - Agente: Décio Lobão.
- S. N. A. P. P. - Agente: C. S. Vêras. Fazia, sobretudo, o transporte de sal, que era possivelmente mais destinado ao norte do país (Belém, preponderantemente), mas podia subir o Amazonas.

Convém enfatizar que a navegação de longo curso em Parnaíba data do início da colonização do Brasil. Relacionando a navegação a vapor no rio Parnaíba ao movimento desta navegação, registrou-se, no movimento portuário, em 1859, por exemplo, a entrada de trinta e sete navios, sendo vinte e sete do Maranhão, nove do Ceará, e um de Pernambuco, com quatro mil e setenta e cinco toneladas; vinte e dois navios nacionais, sendo dezoito do Maranhão e quinze do Ceará; e a entrada de quatro navios ingleses, provenientes de Liverpool com mil duzentos e trinta e oito. Em 1860, registrou-se a entrada e saída no Porto de Parnaíba de vinte e três navios ingleses – destes, cinco eram de Liverpool (MARQUES, 1998, p. 43).

A partir das duas primeiras décadas do século XX, incentivadas pelo governo estadual, muitas empresas de navegação se instalam em Parnaíba e utilizam regularmente o Porto de Amarração (MENDES, 2008, p.18).¹⁴⁹ A Lei n. 229, de 21 de junho de 1900, ao conceder subvenção anual de dezoito mil contos de réis à companhia que fizesse a ligação Recife-Amarração, levou a Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão a firmar contrato com o governo do Piauí, em 1901, em que se comprometia a fazer seis viagens mensais a Amarração (GANDARA, 2008, p. 246). Outras companhias nacionais e estrangeiras se juntaram a ela. Para suas operações, abriram escritórios e contrataram agentes em Parnaíba, conforme discorre Iweltman Mendes (2008, p.18):

Escritórios e agentes de grandes empresas de navegação marítima começam a se instalar em Parnaíba. As inglesas Red Cross Line e a Booth Line, as alemãs Hamburg Süd e HAPAG (Hamburg-Amerika Linie); a Portuguesa Transportes Marítimos do Estado e as nacionais Lloyd Brasileiro, Costeira de Navegação (Companhia) Pernambucana e

¹⁴⁹ Em 1903, por pressão da bancada piauiense na Câmara e no Senado, o Ministério da Fazenda baixou um ato proibindo a entrada de navios de longo curso no Porto maranhense de Tutoia, por prejudicar os interesses econômicos do Piauí, tendo em vista que os recursos dos impostos alfandegários ficavam para os cofres do estado vizinho. Paulatinamente, os efeitos desse ato começam a ser observados, como a abertura de agências de grandes empresas de navegação em Parnaíba.

(Companhia) Maranhense, todas passam a operar regularmente em Amarração nas duas primeiras décadas do século XX.

Na navegação de longo curso, as companhias estrangeiras, operando para o Exterior, seguintes:

- Booth & C. (London) Ltd. - Agentes: Booth & C. (London) Ltd.
- The Northern Pan American Line - Agentes: Mavignier & Cia.
- Lamport & Holt Line LTD. - Agente: Roland Jacob.
- Moore McCormack Line - Agentes: Narciso, Machado & Cia.

Começando pelas companhias estrangeiras, temos a Booth Line. Surgiu como uma pequena empresa na cidade de Liverpool, Inglaterra, como Alfred Booth e Companhia, fundada em 1863, pelos irmãos Alfred e Charles Booth. A casa comercial foi constituída principalmente para a importação de couros nos Estados Unidos da América, e contava com escritórios em Liverpool e Nova York. A razão da escolha dessa mercadoria se deveu à expansão econômica dos Estados Unidos da América, que, devido ao rápido crescimento da população, criou a demanda por matérias-primas que não podiam ser obtidas a partir de fontes domésticas. A Booth Line foi, como apontou Pennigton (2009, p.141), “uma das mais importantes, não só pela navegação, mas também pelas ramificações e interesses em outras áreas de negócios”; foi a “empresa de navegação que fez a ligação entre Manaus e a Europa, e também a América do Norte, de 1882 até os meados da década de 1980 (Id. *ibid.*).

Em 1866, já como Alfred Booth & Co (Id. *ibid.*),¹⁵⁰ passa a operar com o Nordeste do Brasil e o Amazonas. Ao longo dos anos, a empresa sofreu várias alterações. Em 1881, formou-se a Booth Steamship Co. Em 1901, a Booth e a Singlehurst’s Red Cross Line foram amalgamadas em uma única companhia denominada Booth Steamship Co.

A companhia começou a atuar em Parnaíba, em 1907 (MENDES, I., 2008, p. 57), e teve como agenciador o Sr. Joaquim Antônio dos Santos. Entre os navios da

¹⁵⁰ Segundo informações dadas por email por Pennigton, a família Booth era inicialmente de pequenos e médios comerciantes ingleses, costurados em torno da fé Unitariana, o que lhes reforçava o laço familiar associado aos negócios. Costumavam casar-se entre si, e, à semelhança dos Judeus, mantinham os recursos “dentro da própria família”. É mister lembrar a prerrogativa da presença da fé protestante como elemento auxiliar na consolidação do capitalismo. No caso dos Booth, o que buscavam eram oportunidades de negócios na pequena escala possível a eles, já que não dispunham de capital substancial para investimento.

Booth que operavam com o transporte de mercadorias de Parnaíba no final do século XX, citamos o Ambroise, Cearense, Grangense e Teresinense.¹⁵¹ A agência da Companhia inglesa Booth Line operou em Parnaíba de 1 de junho de 1913 até os anos 1960 (Ibid., p.38).¹⁵² Tinha seu escritório/residência localizado na Rua Grande, no quarteirão vizinho ao prédio da Casa Inglesa e "X" com o prédio da Casa Grande da Parnaíba. A companhia trabalhava tanto com a navegação de cabotagem pelos portos do Norte e Nordeste como na navegação de cabotagem entre Parnaíba e Tutoia. Além dos serviços de alvarengagem e do agenciamento das cargas de exportação, a Booth Line mantinha uma doca seca que servia para o conserto de rebocadores e alvarengas de ferro utilizadas no transporte fluvial e marítimo. Marc Theophile informou que:

A Booth Line em Parnaíba tinha docas para os reparos das embarcações fluviais, além de embarcações próprias para o transporte das cargas de exportação, e que faziam o transporte de Parnaíba para Tutoia e, às vezes, para Luiz Correia. A companhia tinha um rebocador e usava outro para levar as alvarengas para Tutoia – este pertencia ou à firma Bem Hur Veras ou à firma Delbão Rodrigues (a uma das duas, pois, para o serviço de alvarengagem para Tutoia, só havia 2 rebocadores que eram mais possantes e de maior calado do que os que navegavam no rio Parnaíba).

Outras companhias estrangeiras atuavam em Parnaíba através da Booth Line, segundo Iweltman Mendes (2008, p.9):

Além de seu próprio escritório, a Booth Line também representava outras companhias de navegação de longo curso, como as alemãs Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrt-Gesellschaft e a Hamburg Amerika Linie. A representação se fez por pouco tempo (1913-1914), em função do rompimento das relações diplomáticas entre Inglaterra/Alemanha e a declaração de guerra do Brasil (1917) ao Império Alemão, durante a Primeira Guerra Mundial (MENDES, I., 2008, 9).

No período de entre guerras (1918-1939), a Booth, em Parnaíba, também agenciou outra poderosa empresa alemã, a Norddeutscher Lloyd Bremen.

Outras companhias de navegação transatlântica representadas ou subsidiárias da Booth & Company (London) Limited com escritório em Parnaíba e escalas nos portos de Amarração e Tutóia foram: A holandesa Royal Netherlands Steamship Co., a Mississipi Shipping Company e a Booth American Shipping Corporation (Id. ibid.).

¹⁵¹ Esses navios são citados nos livros “Diário da Casa Comercial Marc Jacob”.

¹⁵² Em janeiro de 1947, os ingleses fecharam seu escritório em Parnaíba, em função das dificuldades de navegação do rio Parnaíba, da obstrução dos canais fluviais que levavam ao Porto de Tutoia e da possibilidade de utilização do Porto de Amarração somente nos meses de calmaria dos ventos, de março a julho.

A segunda companhia relacionada no Livro do Centenário da Parnaíba é a The Northern Pan American Line, cujo agente era a Mavignier & Cia. – agenciadora com o maior número de representações de companhias que ligavam Amarração/Tutoia à Costa Atlântica dos Estados Unidos. Informa Iweltman Mendes (2008, p.60) que ela representava a Westfall-Larsen Company, a American Republics Lines e a Cosulich Line.

A terceira companhia de navegação a vapor relacionada é a Lamport & Holt Line Ltd, de Liverpool que, a princípio, controlava as rotas de Rio de Janeiro e Pernambuco (PENNINGTON, 2009, p. 147). Em Parnaíba, a Lamport & Holt tinha como agente Roland Jacob. Na opinião de Marc Theophile, a representação foi uma consequência do volume de cargas que a Casa Marc Jacob produzia. Ele intui que a gerência da Booth em Parnaíba tenha sugerido aos seus superiores confiar à empresa a representação da Lamport & Holt.¹⁵³ O representante tinha a função de:

Divulgar para os embarcadores as escalas dos navios e mudanças que ocorressem; angariar a carga; providenciar para que os embarcadores tivessem a carga pronta para o carregamento nas alvarengas dentro do tempo da escala do navio; acompanhar as embarcações até o Porto de Tutoia (ou Luis Correa, esporadicamente), zelando para que não houvesse extravio na carga nem danos por água ou outra ocorrência (água dos rios, do mar ou de chuva); fazer as despesas da armação do navio (compra de mantimentos, suprimento de água, pagamento da estiva usada no carregamento das cargas e tudo o mais que fosse necessário); servir de intérprete entre o Comandante do barco e as autoridades da Alfândega e da Marinha; providenciar a solução de problemas ocasionais com a tripulação (problemas de saúde, hospitalizações, problemas familiares que necessitassem de alguma providência a ser tomada desde o Brasil). Essas despesas, juntamente com a comissão devida ao representante, eram pagas por meio de um relatório enviado ao gerente geral da empresa no Rio de Janeiro (Id. *ibid.*).

A Lamport & Holt não tinha funcionários em Parnaíba. Todo o serviço da empresa era feito pela Casa Marc Jacob, que era remunerada com uma comissão sobre o valor do frete das mercadorias embarcadas. Eles também recebiam de volta os valores gastos na escala do navio. Sobre os navios e os fretes, Marc Theophile informa:

Os navios da Lamport eram pequenos, tinham umas 12 cabines para passageiros. Não havia muitos passageiros, pois, como o navio parava em muitos portos antes de tomar o rumo dos portos europeus, a viagem era muito demorada. Algumas rotas incluíam a subida no rio Amazonas até o

¹⁵³ A firma inglesa Hamport & Holt foi fundada em 1845. Em 1911, os negócios da linha foram transformados em uma empresa pública, a Lamport & Holt Limited.

alto Solimões no porto de Iquitos, no Peru. O pequeno calado deles permitia a entrada em portos como o de Tutoia e a navegação no Solimões. Na Amazônia, carregavam preponderantemente madeiras e, às vezes, castanhas, mas o carregamento destas implicava na ida de operários para revirarem as castanhas o tempo todo, de forma a evitar a formação de uma substância tóxica que torna o produto imprestável para o consumo humano. Do Piauí, as cargas eram de: espichados de boi (couros secos ao sol), cera de carnaúba, sementes oleoginosas, resinas vegetais (jatobá, angico), borracha de maniçoba, e, em certo momento, goma de mandioca, crina animal, peles de cabra e carneiro [...] (PENNINGTON, 2009, p. 147).

A Lamport & Holt e a Booth Line tinham como objetivo o serviço dos portos da Europa, do Oriente e do Norte da África, na área do Mediterrâneo. A África do Sul e o Leste da costa africana, para onde também se fazia embarques, eram atendidos ou por reembarques de Marselha ou por navios que atravessassem o Canal de Suez. Segundo Marc Theophile, a Casa Marc Jacob S.A., há alguns anos, exportava para mais de vinte e oito países, e muitos outros exportadores de Parnaíba também tinham um volume de compradores bastante expressivo em muitas praças do Exterior.

A empresa americana Moore Mc Cormack¹⁵⁴ iniciou suas operações para o Brasil em 1917. Fazia, sobretudo, a navegação para as Américas, tanto para os portos da costa Leste como da costa Oeste. Entre os portos brasileiros, fazia escala no de Amarração, e tinha como representante em Parnaíba a firma Narciso Machado & Cia. Outras informações sobre essas companhias de navegação foram dadas por Marc Theoplile, conforme segue:

O volume de cargas era muito grande, assim como eram grandes os armazéns que ainda hoje existem em Parnaíba, à margem do rio Iguaraçu. Eles ficavam cheios de mercadoria destinada à exportação para o País e Exterior. As cargas eram cobertas por encerados e vigiadas por trabalhadores o tempo todo. Quase sempre esse vigia acompanhava a carga até o embarque nos navios – além de evitar roubos, ele costurava os sacos que se rompessem na viagem; era um faz-de-tudo.

O volume das cargas movimentadas e transportadas dava para atender o interesse de todos os comerciantes, e uma prova disto era, segundo Marc Theoplile, a harmonia que reinava no comércio parnaibano.

¹⁵⁴ Criada em 9 de julho de 1913 por McCormack e Moore, a firma trabalhou, a princípio, com a incorporação de navios, e mais tarde com frota própria. Em 1938 foi organizada a Moore - McCormack Lines, Inc. que operava a American Scantic Line que atendia a região do Mar Báltico e a Mooremack Lines que atendia a América do Sul.

Ao lado das companhias de navegação nacionais e estrangeiras, surgem outras instituições relacionadas às atividades portuárias. É o caso da Inspetoria Federal de Viação Marítima e Fluvial do Piauí, que dava instruções para a execução do serviço de carga e descarga, recebimento e entrega de malas do correio e embarque e desembarque dos passageiros, de acordo com as instruções da Inspetoria Federal de Viação Marítima e Fluvial no Piauí (BARBOSA, 1986, p.77).

Com base em Marques (1998, p.75), em razão do intenso movimento portuário, foram criadas entidades ligadas aos marítimos, tais como: o Instituto e Aposentadoria e Pensões dos Marítimos, a Federação dos Marítimos e a Lloyd Sul América – Companhia de Seguros.

Em 1941, surgiram em Parnaíba os seguintes sindicatos relacionados à navegação, e que tiveram apoio da Associação Comercial de Parnaíba (Ibid., p. 77):

- Sindicato dos oficiais de máquinas dos motoristas e dos condutores em transportes fluviais no Estado do Piauí. Fundado com 67 associados inscritos.
- Sindicato dos contramestres, marinheiros, moços e remadores em transportes fluviais no Estado do Piauí. Fundado, com 920 associados.
- Sindicato dos foguistas, com 145 associados.
- Sindicato dos práticos, anais e mestres de Cabotagem, com 124 inscritos.
- Associação profissional dos operários e carpinteiros navais, com 143 associados.

A estiva sindicalizada e a legislação trabalhista eram motivo de queixa dos comerciantes. A lei ferroviária, no que concernia à estiva, obrigava o uso de três grupos de estivadores: um para a descarga do gênero do trem para o chão, outro do chão para o veículo transportador – caminhão – e um terceiro para a descarga do caminhão no armazém do destinatário, o que tornava essa forma de transporte antieconômica, pois no caminhão havia um carregamento na origem (onde não havia fiscalização da estiva) e a descarga no armazém do destinatário. Os exportadores e industriais não podiam ter a sua estiva interna, sendo obrigados a utilizarem a estiva sindicalizada. O mesmo se dava com a estiva terrestre e marítima no transporte fluvial e de exportação. A burocracia representava um alto custo no manuseio dos materiais.

2.7 A Estrada de Ferro Central do Piauí

A despeito do impulso provocado no desenvolvimento econômico do Piauí, pela instalação da navegação fluvial no rio Parnaíba, o intenso movimento comercial por ela incentivado necessitava de mais escoamento da produção interiorana, o que demandava transporte por terra mais rápido do que o clássico – mas ultrapassado – lombo de burro. Os novos tempos exigiam outras iniciativas: era hora de explorar outras potencialidades tecnológicas – em outras palavras, explorar as Estradas de Ferro.

A construção de uma estrada de ferro, ligando a cidade de Parnaíba ao Interior do Piauí, foi um desafio que as autoridades federais, estaduais e comerciantes tiveram que enfrentar no início do século XX. O assunto foi tema de acaloradas discussões entre políticos e eminentes personagens das elites comerciais, tanto de Teresina quanto de Parnaíba, porque a construção de estradas de ferro demandava um custo além das possibilidades financeiras do Estado e da capacidade de investimento dos comerciantes locais. Assim, a realização dessa obra, reconhecida como sendo importante para a continuidade do crescimento social e econômico do Estado, dependia do governo da União.

Menosprezada durante muitos anos, a sua construção foi muitas vezes adiada pelo governo federal. Somente em 1915, deu-se início ao empreendimento, graças ao impulso de comerciantes ativos de Parnaíba. Figura como engenheiro do projeto e fiscal da construção ferroviária do Estado Miguel Furtado Bacelar, genro de James Frederick Clark.

Detalhes sobre a história da construção da estrada são significativos. O engenheiro Bacelar tinha poucos recursos orçamentários, porém conseguiu com eles providenciar o transporte de trilhos que estavam entrepostos na Ilha do Cajueiro. Sob a responsabilidade da Mesa de Rendas de Tutoia, obteve e reformou locomotivas da Companhia da Estrada de Ferro Mogiana, do Sul do País, para transporte de materiais destinados à construção da estrada e, posteriormente, para passageiros e mercadorias.

O percurso da Estrada ligava inicialmente Parnaíba à Amarração – partia da Rua Grande e chegava ao Porto Salgado. Embora com poucos recursos, a 19 de novembro de 1916, o engenheiro Bacelar conseguiu inaugurar um trecho de 24

quilômetros do tráfego entre Portinho e Cacimbão, marcando assim o lançamento da chamada Estação Ferroviária de Parnaíba.

O esforço dispensado a esse primeiro empreendimento resultou no reconhecimento e apoio do governo federal, que liberou verbas destinadas à construção de um novo percurso de 148 quilômetros, entre Luis Correia e a cidade de Piracuruca, cuja estação foi inaugurada em 1923. Na página três do relatório da Estrada de Ferro Central do Piauí, documento do Ministério da Viação e Obras Públicas, foram sendo adquiridos materiais complementares, como máquinas e ferramentas de oficinas para o andamento das obras da ferrovia.

Em 30 de junho de 1923, na recepção ao engenheiro Bacelar, que se encontrava em visita a Teresina, o orador oficial Vaz da Silveira relata em seu discurso as realizações do homenageado, e certos trechos figuram quase como um relatório de atividades, como se vê na transcrição a seguir:

Já se acham prontos cento e quinze quilômetros da nossa via férrea, não contando linhas acessórias, sendo cento e quinze quilômetros na linha tronco, cinco no ramal Igarassu e um no ramal de Parnaíba.

Sabemos mais que tencionais em setembro próximo inaugurar a estação de Piracuruca, com tráfego de trinta e seis quilômetros.

É-nos ainda agradável registrar que economizaste setenta obras d'arte constantes no projeto oficial e, ao mesmo tempo, que efetuáveis tal supressão, fazeis o represamento das águas em extensões consideráveis, formando grandes açudes em favor das obras contra as secas.

Avaliadas as obras d'arte supressas, cada uma no valor de dez contos de réis, resultou a economia de setecentos contos e, segundo nos consta, esse fato causou especial impressão no espírito esclarecido do vosso ilustrado colega Dr. Palhano de Jesus, pois deixastes destarte de auferir vantagens que poucos desprezariam.

Mais ainda. Entre as dez locomotivas que atualmente possui nossa estrada, a primeira delas adquirida sem despesa, porque pertencia a Mogiana e era considerada imprestável; improvisastes oficinas e de lá a velha locomotiva saiu completamente remodelada e em ótimas condições.

Também é digna de nota a construção da ponte do rio Portinho, com um vão de cento e vinte metros, em terreno de mangue, tendo os seus encontros sob um estaqueamento da profundidade de dezoito metros, sendo as superestruturas metálicas adquiridas na rede cearense, à custa de empenhos vossos. Essa parte, dizem os profissionais, em um centro adiantado bastaria para dar nome fulgurante ao engenheiro que a construiu [...] (BACELAR, 1923, p.2).

No discurso ficou registrado o andamento das iniciativas do engenheiro Bacelar, inclusive a que se refere ao desligamento da Ferrovia da Rede Cearense, que incluía a linha que ligava Amarração a Campo Maior, em 24 de janeiro de 1920.

Foi esse fato que levou a ferrovia a assumir o título de Estrada de Ferro Central do Piauí, desde então a cargo da administração federal.

A Estrada passou a ligar o Porto da Amarração de Parnaíba a cidades como Cocal (1923), Piracuruca (1923) e Piripiri (1933). Além disso, a rede ferroviária se estendeu para outras cidades do Interior do Piauí. A construção da ferrovia:

Seguiu o sentido inverso da colonização no estado. Ela se originava no litoral, ligando a Vila de Amarração, hoje Luis Correia, a Parnaíba. Em seguida veio a linha regular das Vilas de Amarração, Parnaíba e Igarçu, que se conectava à linha principal no bairro Guarita. Tempos depois, a linha estendeu-se para o Interior: chegou em 1937 à Piripiri; em 1952, a Campo maior; e, em 1966, à capital Teresina (MELO, 2008, p. 62).

Esse empreendimento representou um avanço para a economia. Com a estrada de ferro, numerosos povoados surgiram em seu trajeto, animando as trocas comerciais e sociais entre o litoral e as da região Norte do Estado:

Viajar sempre trouxe fascínio por proporcionar o conhecimento dos povos, de culturas e, principalmente, de novas cidades. O trem veio facilitar e encurtar essa troca de conhecimento, despertando grande prazer, não só em viagens mais longas, como Parnaíba-Teresina, que durava 15 horas, como na pequena distância entre Luís Correia e Parnaíba, feita em 30 minutos (Ibid., p.63).

As estradas de ferro foram se estendendo por muitos lugarejos e formando povoados ao longo de sua trajetória. A ideia que movia seus administradores era a de que os trilhos atingissem a capital Teresina, na perspectiva de beneficiar o intercâmbio comercial entre a Capital e as cidades da região Norte do Estado, o que só ocorreu em 1966 (VIEIRA, 2007).

O funcionamento da Estrada de Ferro para o transporte de mercadorias obedecia à legislação trabalhista em vigor no território brasileiro, regulando o seu traslado por grupos de carregadores. Havia o grupo dos que se encarregavam de transportar a mercadoria chegada à estação para o compartimento do trem; outro grupo descarregava a mercadoria que chegava pelo trem e a levava ao veículo que a atendia; e o terceiro a postos para levar os gêneros para o armazém do destinatário. Só o transporte no local da origem dos produtos para o veículo que os levava à estação não era sujeito à fiscalização sindical dos trabalhadores. Isso sem contar com o embarque final no porto marítimo. Certamente, essas operações sindicalizadas elevavam o custo das mercadorias destinadas à exportação, o que

deve ser levado em conta quando se tratam das vantagens e desvantagens do transporte ferroviário.

A construção de ferrovias no Piauí teve como justificava servir como mais uma alternativa para o escoamento da produção do Estado que nos primeiros anos do século XX enfrentava dificuldades por falta de um sistema de transporte adequado e eficiente. Este sistema, como vimos, era constituído pela navegação do rio Paraíba, o porto de marítimo de Amarração e as estradas carrocáveis (VIEIRA, 2010, p.55). O objetivo da construção da ferrovia era que ela:

Servisse de complemento do transporte das mercadorias produzidas internamente até o porto marítimo. Um complementaria o outro através de um ciclo onde os navios que chegassem no porto descarregariam as mercadorias no trem, seguindo para as cidades de destino. Já os produtos de exportação fariam o percurso inverso, iriam ao porto de trem e daí para os navios. (VIEIRA, 2010, p.49)

A falta do sistema de transporte compatível com as necessidades do estado provocava a comercialização desses produtos diretamente nos estados vizinhos do Ceará, Maranhão e Pernambuco. (VIEIRA, 2010, p.49)

Para otimizar a circulação das mercadorias, principalmente nas regiões economicamente estratégicas ao desenvolvimento do Piauí, como as cidades de Campo Maior e Piripiri, situadas numa região de grande produção de carnaúba, babaçu e culturas agrícolas - o governo estadual e federal investiu, embora lentamente, na construção de estradas carrocáveis e de rodagem (VIEIRA, 2010, p.55).

Diante da política governamental de incentivo á construção das estradas de rodagem VIEIRA aponta que as ferrovias do Piauí, assumiram uma posição secundária no plano de transporte do governo federal. Escrevendo sobre as ferrovias do Piauí Vieira mostra que elas chegaram ao Piauí no momento em que o governo federal começava a se preocupar em integrar e desenvolver o Brasil através da construção de rodovias (VIEIRA, 2010, p.48). A década de 1920 foi marcada com o advento da rede rodoviária no Brasil incentivada pelo estabelecimento das montadoras americanas Ford (1919) e General Motors (1925). Carros e caminhões trafegando em rodovias representavam comodidade, conforto, segurança e rapidez (VIEIRA, 2010, p.55).

Com a política nacional de incentivo a construção de estradas de rodagem e a melhoria e construção de estradas carroçáveis, os projetos para a construção da ferrovia foram gradativamente perdendo força:

A decadência ferroviária no Piauí pode ser registrada já nos últimos quatro anos da década de 1920 com a diminuição do número de passageiros, mercadorias, bagagens e animais. Enquanto ocorria a diminuição do tráfego do transporte ferroviário no Piauí, o governo realizou medidas em prol da construção de estradas de rodagem em todo o país (VIEIRA, 2010, p.58)

Vieira aponta que a decadência da ferrovia é percebida a partir de 1916, com a diminuição da circulação do número de passageiros, bagagens, animais e mercadorias. Entre os anos de 1930 e 1938, o governo federal chegou a entregar ao tráfego alguns quilômetros de linhas férreas, mas o investimento governamental continuou sendo na construção e melhoria das estradas de rodagem e carroçáveis. Durante o governo de Getúlio Vargas ocorreu um maior incentivo na construção de trechos rodoviários em todo o país e o desinteresse pelas ferrovias (VIEIRA, 2010, p.61).

A casa da Estação Ferroviária (Figura 21), como as demais estações ferroviárias construídas no Estado, caracteriza-se pelo Ecletismo que alia a simetria do estilo Neoclássico aos detalhes arquitetônicos dos chalés e das residências rurais europeias, entre os quais se destaca a inclinação dos telhados e o uso da mão francesa apoiando os beirais.



Figura 21 - Estação Ferroviária de Parnaíba.

Fonte: Acervo Particular.

O Capítulo seguinte irá tratar sobre a utilização, por parte dos comerciantes de Parnaíba, da estrutura acima descrita: o rio Parnaíba, os portos marítimos e o fluvial, a alfândega, as companhias de navegação e a estrada de ferro central do Piauí.

Discutir-se-á de que forma se deu a integração de Parnaíba à dinâmica do capitalismo internacional, procurando mostrar a ação comercial desenvolvida pelos agentes sociais locais e estrangeiros que levaram Parnaíba – porto marítimo de importação e exportação de bens produzidos no interior do Piauí – a ocupar uma posição econômica diferenciada no contexto econômico piauiense. Ver-se-á como se deu a entrada de Parnaíba no circuito comercial do século XVIII. O conjunto resultante desse esforço é o que se buscará compreender, tomando como principal referência a instalação e a dinâmica de duas grandes casas de comércio na região, bem como a penetração tanto do capital quanto de uma cultura capitalista estrangeiros na sociedade parnaibana. O objetivo é analisar como experiências comerciais, em tempos e condições diferentes foram sendo realizadas; discutir elementos de permanência nesse processo, e indicar aspectos que foram sendo agregados à medida que o comércio de Parnaíba ia sendo interiorizado e internacionalizado.

3 O COMÉRCIO E OS COMERCIANTES DE PARNAÍBA

Conforme visto no capítulo anterior, para viabilizar o comércio de exportação e importação, foi necessário montar uma infraestrutura básica que ligasse os produtos piauienses da pauta de exportação a uma cadeia comercial mais ampla: o comércio nacional e internacional. Embora de forma deficitária e inadequada, foi com essa estrutura que os comerciantes contaram para realizar seus negócios.

Por mais de dois séculos, isto é, desde a segunda metade do século XVII até o início do século XIX, a base da economia da Capitania do Piauí foi a pecuária extensiva, com a criação de gado nas fazendas do sertão – atividade aliada a um rudimentar regime de agricultura de subsistência,¹⁵⁵ comercialmente vinculada – no que se refere à venda de gado e couros – com a Bahia; enquanto a atividade industrial não passava do curtimento de peles e da confecção artesanal de tecidos grosseiros de algodão.

No sertão, a fazenda de criação de gado constituía o único estabelecimento de exploração econômica (SANTANA, 2008, p. 118), e o couro era a matéria-prima com a qual se preparavam os “grosseiros artefatos” utilizados na vida cotidiana. Santana afirma que “tudo emanava do curral, inclusive o comércio e as finanças” (Ibid., 1964, p.37). Nesse período da formação da economia de subsistência, não se produzia para o mercado. Não havia outro objetivo senão assegurar a satisfação das necessidades dos que viviam na fazenda. Era uma economia de necessidade, em que produtos artesanais, como redes, panos, algodão e cuia, entravam comumente nas trocas, em geral por vacas (Ibid., 1964, p. 29). A escassez de produtos industrializados era notória, como se pode inferir destas expressões: “não havia panela” e “pano era o que por ali não havia” (TAUNEY apud SANTANA, 2008, p.124). Em razão dos muitos fatores limitativos para a aquisição de determinados produtos em outra esfera, só vinha de fora aquilo que era inteiramente impossível de ser produzido na própria unidade familiar (SANTANA, 2008). Em uma economia dessa natureza, na qual a renda se concentrava nas mãos de poucos – o grupo dominante e seus familiares – e faltava no bolso da maioria, no conjunto, o poder

¹⁵⁵ Segundo Queiroz, “rapadura, aguardente e fumo eram exportados em pequenas quantidades. A pequena produção de cereais, cana e fumo ainda estava circunscrita ao consumo local e era essencialmente familiar” (1993, p.12).

aquisitivo era nulo, e o consumo baixo (VOLPI, 2007, p.34). O grosso da população ressentia-se, na ausência de um efetivo poder de compra:

O nível de consumo da população brasileira no período colonial era baixo, a massa era muito pobre e o elenco de artigos que ela podia consumir era muito limitado, à exceção dos gêneros de primeira necessidade, como farinha e charque (Id. *ibid.*).

Quanto às atividades comerciais no delta do rio Parnaíba, sabe-se que a região já era conhecida em meados do século XVI, e suscitava o interesse de exploradores europeus, principalmente os que não tinham permissão do papa para conquistar terras de além-mar, privilégio de Portugal e Espanha. Piratas franceses¹⁵⁶ e ingleses percorriam a costa em busca de mercadorias apreciadas, entre elas, como se sabe, o pau-brasil.¹⁵⁷

O português Gabriel Soares de Sousa, senhor de engenho das proximidades de Jequiçá (BA), ali viveu durante dezessete anos, em seu modo de dizer, tendo tido a possibilidade de percorrer boa parte da costa do Brasil. Suas observações e notas foram publicadas em 1587, segundo consta em seu livro *Tratado descritivo do Brasil em 1587*. A primeira parte desse livro trata de um Roteiro geral da costa brasileira, em que há referências à região do delta do Parnaíba. Muito antes de sua publicação, suas informações deveriam ter sido conhecidas na Corte portuguesa. Este autor afirma que, em 1571, caravelões¹⁵⁸ percorriam o delta do Parnaíba (MARQUES, 1998, p.17), usufruindo o potencial comercial¹⁵⁹ da região, “porque nela

¹⁵⁶ Mavignier (2005, p. 21) cita uma petição de João de Barros (donatário da Capitania do Piauí, junto com Aires da Cunha e Fernão Álvares de Andrade) ao rei de Portugal, em que se refere à constância dos franceses no litoral do Piauí. Barros alerta o rei de que “é necessário mandar povoar esta capitania antes que os franceses a povoem, os quais todos os anos vão a ela carregar Brasil por ser melhor pau de toda costa”.

¹⁵⁷ Gabriel Soares de Souza, em seu tratado, fala do comércio entre índios – os índios Tremembés – e brancos. Jean de Lery relata que os índios trabalhavam para os franceses e outros europeus, cortando, serrando, rachando, atorando e desbastando o pau-brasil, em troca de roupa, chapéu, faca, machado, cunha de ferro e outras ferramentas. Cf. Mavignier (2005, p.37).

¹⁵⁸ Informa Carlos Francisco Moura que, contrariamente ao que a evidência do sufixo sugere, o caravelão não tinha mais de quarenta ou cinquenta tonéis, e que devia ser em tudo semelhante à caravela, com uma tripulação de 25 pessoas. Cumpria as tarefas auxiliares nas armadas de: aguadas, abastecimentos, explorações e navio-correio. Moura, Carlos Francisco. “A Navegação à vela no litoral brasileiro. Apêndice II: Um caso típico brasileiro: os caravelões. **História naval brasileira**. Rio de Janeiro, 1975. v.1, T. 1.

¹⁵⁹ O comércio de sal, na Barra do Igarçu, uma das bocas do rio Parnaíba, no tempo de Gabriel Soares de Sousa, é mencionada por João da Maia Gama, em seu Diário de 1728. Cf. Nunes (1972, p.4).

se fazia boa colheita e inúmeras eram as sumacas¹⁶⁰ e escunas que entravam e saíam”; muitas delas eram atacadas por piratas. Ressaltava também que valia a pena proteger e defender tais mercadorias, tidas como economicamente rentáveis, o que levou Portugal a dar-lhes segurança usando brigues¹⁶¹ de escoltada. A atuação dos piratas, aventureiros, contrabandistas que colocavam em risco as embarcações e as mercadorias, dar-se-ia por muitos anos,¹⁶² já que era constante o movimento de mercadorias vindas de barcos do interior do Piauí, de outros portos brasileiros e de Portugal.¹⁶³

Odilon Nunes (1972, p.2) refere-se aos Anais Históricos do Estado do Maranhão, escritos em 1748, por Bernardo Pereira de Berredo – governador da Capitania do Maranhão, de 1718 a 1722 – que menciona a investida do capitão-mor do Maranhão, Vital Maciel Parente, pelo rio Parnaíba contra alguns navios estrangeiros que buscavam os índios tremembés, interessados em negociar âmbar e pau violeta.

Quando as atividades comerciais com o litoral começaram a se desenvolver, tendo como base o gado criado no interior da Província, este era transportado pelo rio Parnaíba¹⁶⁴ até o entreposto do Porto das Barcas, que ficava a meio caminho entre o delta do Parnaíba e o Oceano Atlântico. Documentos de sesmarias datados do período de 1725 a 1764 mencionam a existência de charqueadas, curtumes e o comércio de sal nessa região.

Porém, devido à predominância da atividade pecuária, a importância econômica do litoral se consolidou tardiamente, circunscrita a um Porto de

¹⁶⁰ Antigo barco a vela, de fundo raso, utilizado para o transporte de pessoas e carga, muito usado na costa brasileira.

¹⁶¹ Era uma embarcação à vela, com características militares de combate, que levava canhões e tinha, pelo seu desenvolvimento aerodinâmico, uma grande velocidade de ataque.

¹⁶² Mavignier (2005, p.38) informa que, desde o século XVI, o litoral piauiense foi palmilhado pelos aventureiros, sem interrupção.

¹⁶³ Citamos o ofício de 20 de maio de 1800, determinando proteção as duas sumacas da casa de Simplício Dias da Silva. Marques (Disponível em: portaldelta).

¹⁶⁴ Antonio Neto de Pádua informa que, pleiteando a criação de uma alfândega em Parnaíba, “a Câmara da Vila de Parnaíba insiste, perante a Rainha D. Maria I, na criação de um porto franco. Os vereadores justificam a sua petição dizendo que “os gados” situados no Sul do Estado – Oeiras e Parnaguá – percorriam distâncias de 200 léguas para a Bahia, num caminho “áspero”, percorrido em 8 dias - “sem topar água [...]”. Por outro lado, as boiadas que tomavam o rumo de Parnaíba eram contempladas com mais bebedouros e chegavam em melhores condições ao seu destino.

exportação, em Parnaíba.¹⁶⁵ A configuração do litoral possibilitava a entrada de sumacas, que navegavam pelo rio Parnaíba até o Porto das Barcas, e, de lá, levavam mercadorias para os navios ancorados no Porto marítimo. Devido a esses fatores, acrescidos da exclusividade das águas como via de acesso aos centros produtores – propiciando ainda a melhor forma de circulação das mercadorias –, a Vila de São João de Parnaíba progredia, enquanto todo o resto do Piauí permanecia no marasmo econômico. O fato de situar-se no litoral teria sido o fator decisivo para esse desenvolvimento, aliado à sua situação junto ao delta do Parnaíba, via de escoamento da produção do interior.

Em 1711, o português Pedro Barbosa Leal, proprietário de terras na Bahia e na Vila da Mocha, era proprietário, em Parnaíba, de barcos e sumacas, que, entrando pela barra do Igarçu, carregavam carne e courama.¹⁶⁶ O comércio marítimo dos produtos da pecuária, carne e courama, na Vila de São João da Parnaíba, já é mencionado no Diário¹⁶⁷ de João da Maia Gama, em 1728.¹⁶⁸ Das fazendas de Pedro Barbosa Leal esses produtos seguiam para Belém, Maranhão, Ceará, Bahia, e depois para o Rio de Janeiro e Lisboa (SANTANA, 2008, p.76 apud NUNES, 1972). Sabe-se, através de Santana, que o gado piauiense foi bastante exportado desde o começo do século XVIII, porque a região Sul do Brasil “não dispunha de pecuária capaz de atender à procura de seu mercado, podendo o Piauí monopolizar o comércio de gado nas Minas Gerais”.

João Pereira Caldas, primeiro Governador da Província, informava que a vila contava com 79 fazendas e 47 sítios¹⁶⁹ e calculava, em 1762, o abate de pelo

¹⁶⁵ Segundo Gandara (2008, p.129), “durante o período em que durou a pecuária como matriz econômica, foi ela que deu fisionomia à região, estruturando-lhe e definindo-lhe a feição sociocultural. Evidentemente, apesar do aparente marasmo, desenvolvia o Piauí sua pecuária e a indústria do charque (cidade de Parnaíba). O gado, rompendo as barreiras impostas pela comunicação, se autotransportava, abrindo as fronteiras da exportação para o território nacional e internacional, uma vez que se exportava para Caiena e Liverpool”.

¹⁶⁶ João da Maia Gama, em seu *Diário* de 1728, refere-se a “barcos e sumacas que, entrando pela barra do Igarçu, carregam carne e courama, no sítio em que Pedro Barbosa quis fundar uma vila”. Cf. Nunes (1972, p.4).

¹⁶⁷ Diário da viagem de regresso para o Reino e de inspeção da barra dos rios do Maranhão e das capitanias do norte. Cf. Gama (SANTANA, 2008. p.76 apud MARTINS, 1944).

¹⁶⁸ Marques (1998) acusa o aumento do movimento comercial em 1710 com um aumento sensível em 1728.

¹⁶⁹ Brandão faz a distinção entre fazenda e sítio no Piauí, no período colonial. A fazenda tinha uma estrutura mais complexa que a do sítio, envolvendo a terra, o gado, os escravos, as benfeitorias: casa de morada, cercados, currais, aguadas, roças e tendas de ferreiro, farinha e carpintaria. Era a

menos 12 mil reses no Porto das Barcas, número que aumentou nos anos subsequentes (SANTANA, 1964, p.53 & NUNES,1972, p.15). O mesmo governador escreve ao secretário de Estado da Marinha e Negócios Ultramarinos, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, em 1765, chamando a atenção para o "sítio excelente" em que se encontra localizada a Vila de S. João da Parnaíba, aproveitando para acrescentar que, das vilas fundadas, é a que promete "maior adiantamento", devido a seu Porto de mar, que recebe 10 embarcações vindas anualmente de Pernambuco. Do porto se exportavam: "couros, carnes e sebos, cerca de 12 a 14 mil reses; as ditas embarcações pagavam à câmara cerca de 14 mil réis [...]" (PAULA NETO, 2000, p.21), o que demonstra a existência de certa estrutura do comercial. João Pereira Caldas, em carta dirigida a D. Fernando da Costa de Ataíde Teive,¹⁷⁰ assinala as vantagens adquiridas pelo litoral, como via de escoamento da produção de carne para o abastecimento das cidades da costa. Era assim poupado o deslocamento de boiadas pelas grandes distâncias onde a vegetação e a água eram raras.¹⁷¹

Em outra carta dirigida a D. Fernando da Costa de Ataíde Teive, em 1768, João Pereira Caldas procura novamente evidenciar as vantagens que a região apresentava para negócios de gado, opondo aspectos bastante difíceis, relacionados ao deslocamento desse mesmo gênero, nas regiões do interior da Capitania. Entre esses aspectos estão incluídas a falta de estradas, por onde pudesse ser conduzida a boiada, e as grandes distâncias a serem percorridas, geralmente sob condições climáticas extremas, em que vegetação e água eram raras, exigindo grandes sacrifícios do homem e do gado. No litoral, ao contrário, "os gados todos se encaminham ao Porto de Parnaíba, sem perda, e com grandíssima facilidade, reputando-se ali cada boi de dois mil réis até dois mil e duzentos de modo ordinário" (SANTANA, 2008, p.139).

unidade produtiva de maior expressão, englobando alguns sítios e retiros. Os sítios localizavam-se, a princípio, em regiões úmidas e férteis, e, a partir da segunda metade do século XVIII, a tendência era a instalação próxima às sedes das vilas. O sítio era local para a agricultura de subsistência (1995, p.44).

¹⁷⁰ D. Fernando da Costa Ataíde Teive foi governador do Pará em 1768.

¹⁷¹ Na carta a Teive, João Pereira Caldas informa que o gado que era enviado do Canindé para Capuame (BA) viajava, geralmente, no período de inverno e gastava de 30 a 40 dias para alcançar a feira. Em Capuame o gado era vendido às vezes por cinco e a seis mil réis (NUNES, 1972, p 15).

O Porto de Amarração e o Porto das Barcas eram os usados para o transporte do gado vacum, cavalari, muar e seus derivados. Carnes e couromas foram produtos mencionados pelo ouvidor da Capitania, Antônio José de Moraes Durão, em Descrição da Capitania de São José do Piauí, de 15 de julho de 1772 (GANDARA, 2008, p.232). Esses eram levados em sumacas ou barcos para a Bahia, Pernambuco e outros portos, de lá trazendo “alguma fazenda”, que eram dadas em parte de pagamento¹⁷² à Câmara Municipal.

Segundo Odilon Nunes (1972), por volta de 1769-1779, o Piauí vendia de 120 a 160 mil bois. Só pelo Porto fluvial de Parnaíba, vendiam-se de 30 a 40 mil bois, e se fornecia a conhecida “carne do sertão” para as principais capitanias, que eram: Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Pará. Sabe-se pelas Cartas de 15 e 16 de fevereiro de 1781 da Junta Governativa, mencionadas por Gandara (2009, p.292), que, no Porto das Barcas, exportavam-se para diferentes portos couros em cabelo, solas e atanados, e cita o número de trinta até trinta e dois mil couros e de solas quatro mil meios (Carta da Junta Governativa de 1781). Devido a esse comércio, Parnaíba foi a única vila criada que teve imediatamente uma fonte de renda efetiva, proveniente do pagamento de gabela,¹⁷³ taxa no valor de quatorze mil contos de réis (MENDES, I, 2001, p.21) que, a princípio, os proprietários das embarcações pagavam ao senhorio das terras por cada embarcação que atracava no Porto das Barcas, e que, com a criação da vila, passaram a pagar à Câmara Municipal (CHAVES, 1998, p. 425). Com esse imposto foram construídas, segundo Mavignier (2005), a Casa da Câmara e a Cadeia da Vila de São João.

O escoamento do gado facilitado pela utilização da via fluvial incentivava também a produção de gêneros alimentícios e artigos provenientes do algodão, abrindo assim canais comunicativos incentivadores do comércio. As trocas se davam com bastante regularidade, o que é provado pelo desenvolvimento da Vila de

¹⁷² Nota-se aqui uma situação de pagamento de impostos tendo como base não o dinheiro ou o metal, mas a troca de mercadoria, o que era uma prática comum, já que a circulação monetária era muito baixa. Segundo Caldeira (HOLANDA, 1985, p.350), “A moeda, existindo em pequena quantidade, só se acumulava nas cidades mais importantes, e ali mesmo somente nas mãos dos mais ricos”.

¹⁷³ A gabela também era um imposto sobre o sal. Mavignier (2005, p.40) afirma que João da Maia Gama, Governador do Maranhão e Grão-Pará, em seu Diário da Viagem, informa a presença da indústria salineira no litoral do Piauí; fala do Porto das Salinas, que ficava na barra do Igarçu, e conta que os moradores levavam o sal rio acima em canoas, enquanto outros vinham da Serra e do Ceará buscá-lo para distribuir nos sertões do Piauí.

Parnaíba. Entre 1760 e 1770, a população de Parnaíba continuou aumentando em razão das charqueadas. O desenvolvimento do comércio e exportação do couro teriam atraído habitantes vindos de outras regiões. Entre o número de casas, que aumentava, sobressaiam-se alguns edifícios mais nobres, como já vimos, e, além disso, “tornava-se competente a casa da cadeia, e figurava na praça central a igreja em construção” (NUNES, C. apud SANTANA, 1995, p.94).

Percebe-se, ao longo do século XIX, um pequeno incremento nas atividades comerciais da Província. Do Porto das Barcas, os “negociantes de bons fundos”¹⁷⁴ exportavam, para diferentes portos, couro em cabelo, solas e atanados, couros e mil meios de sola.¹⁷⁵ No Relatório de 1 de julho de 1871, o presidente Manuel do Rego Barros Sousa Leão registra que o “Piauí cultivava mandioca, fumo, arroz, milho, cana, cultura cujo produto mal chega para o consumo local. Em verdade, exporta apenas o algodão, pois o fumo e a aguardente, só ocasionalmente, e em pequena quantidade”.

3.1 Os Charqueadores e as Charqueadas

Na Vila de São João da Parnaíba, o movimento portuário intensificou-se e a navegação teve maior desenvolvimento graças ao impulso econômico dado pelos grandes comerciantes do seu tempo – uma classe dominante que ali se manifestou como um grupo de comerciantes estrangeiros que orientou o destino de Parnaíba: João Paulo Diniz, Domingos Dias da Silva, Sebastião da Silva Lopes e os Veras (SANTANA, 2008, p.77). Foi nesse período que se iniciou a produção de charque para exportação, e com ela o período de predomínio econômico da vila, que perduraria até a segunda metade do século XX. Dois charqueadores entre os comerciantes acima citados, João Paulo Diniz e Domingos Dias da Silva, lideraram¹⁷⁶ o desenvolvimento da indústria da carne, com oficinas charqueadoras¹⁷⁷ e estaleiros às margens do rio Parnaíba.

¹⁷⁴ Expressão usada na Carta da Junta Governativa de 1781, citada por Gandara (2009, p.2).

¹⁷⁵ Segundo as cartas da Junta Governativa de 15 e 16 de fevereiro de 1781.

¹⁷⁶ Conforme Solimar Oliveira Lima (2003), as referências historiográficas, que tratam do início da atividade charqueadora no Piauí, são imprecisas ou carentes de respaldo científico. Citando Odilon Nunes (1966), Lima aponta o fazendeiro e negociante João Paulo Diniz como o pioneiro da técnica de charquear na região. Já autores como Pereira da Costa (1974), e Porto (1974), atribuem a Domingos Dias da Silva a primazia das oficinas em Parnaíba. Ele teria chegado ao Piauí em 1758, procedente do Rio Grande do Sul, estabelecendo-se à margem esquerda do rio Igarçu, chegando a implantar

Charquear é um procedimento empregado na conservação das carnes, usando-se salmoura concentrada ou o sal seco. A carne salgada, nesse processo, era cortada em tiras ou em placas, e então penduradas ao sol e ao vento. Depois de seca, a carne era prensada. Assim tratada, passou a ser conhecida como: carne do sertão, carne de vento, carne seca ou carne de sol.

No litoral, as condições climáticas para a charqueada eram ideais – calor intenso e vento seco, além do sal de fácil extração. Ademais, o gado era abundante.¹⁷⁸ Esse conjunto de condições proporcionou o sucesso da indústria (MARQUES, 1999, p. 23).

A capitania do Piauí, assim como a do Ceará e outras da região compartilharam o povoamento assentado na pecuária. Conforme Takeya (1994, p.94), o que imprimiu um traço característico na atividade pastoril no Ceará foi a criação das chamadas oficinas ou charqueadas. De acordo com informações encontradas em Girão (2000, p.156), no Ceará, as primeiras charqueadas surgiram por volta de 1740, na cidade de Santa Cruz de Aracati, e a atividade de exportação da chamada carne do Ceará constituiu o principal e quase exclusivo comércio daquela capitania. Aracati veio a tornar-se o mais movimentado e rico empório de transações da Capitania do Ceará. Ainda com base em Girão (2000, p.160), “no ano de 1770, segundo se lê no *Roteiro do Maranhão a Goiás*, de Pereira Caldas (Ibid., p. 64), João Paulo Diniz, português, negociante da Vila de S. João da Barra da Parnaíba, abriu um novo encaminhamento para o gado, ao instalar oficina de carnes secas às margens do dito rio, oitenta léguas acima da sua foz”.¹⁷⁹ Segundo Gonçalves (2003, p.151), ele “chegou à Vila de Parnaíba em 1762 e era proprietário

seis unidades produtivas. Domingos Dias veio de uma região onde charquear era prática largamente difundida desde o início do século XVI. Essa polêmica também é mencionada por Claudete Dias (2002, p.74).

¹⁷⁷ Para saber mais sobre as charqueadas, conferir Marques (1999).

¹⁷⁸ Antônio Neto de Pádua relata episódio em que o Piauí pôde prestar auxílio ao vizinho Ceará, graças à estabilidade de sua produção: as secas periódicas diminuía durante vários anos, a oferta de gado, dificultando o comércio da carne de sol. A seca assolou o Ceará de 1790-1794, considerada por muitos uma das maiores de sempre, que valeu dizer ao Governador de Pernambuco que teria perecido um terço da população cearense. Os anos mais terríveis foram 1793 e 1794, em que o comércio de carne do Ceará desapareceu por completo. A situação poderia ter sido uma catástrofe muito pior, se não fosse a ajuda piauiense, “[...] pereceria de fome se de Piauí não viesse gado [...]” (PAULA NETO, 2000).

¹⁷⁹ Considerando que uma légua corresponde a 6 quilômetros, essas oficinas estavam localizadas entre a região de Campo Maior e a do Poti.

das maiores fazendas de gado da província que se estendiam ao Norte, ao Sul e ao longo do rio Parnaíba até Bons Pastos”. De suas fazendas, Diniz despachava as carnes em canoas, via rio Parnaíba, para Parnaíba, “donde as conduz, por via marítima, em duas sumacas, para Belém” (NUNES, O., 1972, p.16). João Paulo Diniz é mencionado como o pioneiro que, tendo sucesso na atividade, logo expande¹⁸⁰ o seu comércio de carne de charque,¹⁸¹ chegando a fazer comércio de carnes secas com a Bahia e o Rio de Janeiro (NUNES, O., 1972, p.16).

Diniz pode ter sido um dos mais expressivos comerciantes na vila, mas certamente não era o único – pelas informações de Nunes (1972) que se seguem – nem o pioneiro. Havia outros comerciantes atuando, possivelmente, de forma mais rudimentar e/ou fora das normas do comércio legal. Odilon Nunes (Ibid., p.18) aponta que, nesse período, a Vila de Parnaíba se tornara um centro de contrabando. Os comerciantes adquiriam fazendas, do Rio de Janeiro e da Bahia, dando em troca¹⁸² a salsa que compravam em Belém com a venda de carnes secas (Id. ibid.). Esse comércio era ilegal, já que a Companhia Geral do Comércio do Grão Pará e Maranhão detinha o monopólio de “todos os gêneros gastáveis”. Para proteger-se da ilegalidade, os administradores da Companhia fundaram na vila uma feitoria para fornecer e extrair gêneros. Estabelecida a feitoria, João Paulo Diniz, prestigiado junto à Companhia, foi escolhido como um de seus administradores. Em 1772, a Companhia enviava para Parnaíba sumacas carregadas de fazenda. O empenho de Diniz se dava no sentido de expedir avisos para o sertão e despertar a atenção dos habitantes do interior “a fim de que todos chegassem a tempo de achar farto sortimento”. Pelo menos, em 1772, essa estratégia não surtiu efeito, pois pouca gente demonstrou interesse – por falta de um bom inverno, havia falta de dinheiro (Ibid., p.19). Além disso, e apesar dos esforços conjuntos do Governo da Capitania e dos Administradores da Companhia, o contrabando continuava – os comerciantes continuavam a fugir às normas do comércio legal. As colocações de Nunes apontam

¹⁸⁰ Funda oficinas na foz do rio Balsas. Cf. Odilon Nunes (1972, p.16).

¹⁸¹ Segundo Marques (2000, p.22), o desenvolvimento comercial do litoral piauiense e da região vizinha foi afetado pela chegada de personalidades incentivadoras das atividades comerciais de cunho capitalista. Esse autor menciona especialmente João Paulo Diniz, que logo expande o seu comércio de carne de charque¹⁸¹. Nota-se que, então, o movimento de embarcações tornou-se ainda maior.

¹⁸² No período colonial, a circulação da moeda era limitada e a base das transações comerciais era a troca.

um número maior de comerciantes atuando na vila, em um comércio “que, desde muito, se vinha fazendo para o Norte, em canoas”. A atuação da Companhia, embora não tenha durado muito,¹⁸³ estimulou o crescimento da Vila de Parnaíba, agora instalada no Porto das Barcas, pelo governador Botelho de Castro. Com os rendimentos dos barcos, a vila “preparava-se para fazer a cadeia e a casa da Câmara” (NUNES, O., 1972, p.18). No entanto, maior efervescência comercial se deu com a chegada de Domingos Dias da Silva (MARQUES, 2000, p.22) e a implantação de suas seis charqueadas.

O português Domingos Dias da Silva, natural de Padornelo,¹⁸⁴ Trás-os-Montes, Portugal, veio ao Piauí em 1768, atraído, segundo Pereira da Costa (1974), Nunes (1972), Falci (1994), pelas oficinas de charquear de José Pinto Martins, que operavam em Pelotas,¹⁸⁵ no Rio Grande do Sul. Lá, conforme os autores mencionados, aprendeu a técnica de charquear. Porém, pesquisas mais recentes¹⁸⁶ apontam para outra conjuntura.

A primeira charqueada de Pelotas foi instalada em 1780, pelo jovem português José Pinto Martins, vindo de Aracati, no Ceará. A grande seca de 1777-1779 motivou sua mudança para o Sul. O Ceará tinha sido, até então, o único fornecedor de carne-seca, mas sua produção não bastava para suprir as necessidades de um sempre crescente consumo, segundo as exigências da introdução de escravos, em ondas avultadas, nas fazendas das capitanias do Norte e do Centro do País.

¹⁸³ A Companhia foi extinta em 1779.

¹⁸⁴ Encontramos na literatura local referência a Pedronello ou Pedornello (na província Trás-os-Montes, uma das seis grandes divisões administrativas do território de Portugal, desde o século XV), para a qual não encontramos nenhuma localização; e Pardonello, sendo essa referida por Mavignier (2005, p.60), chama atenção para a inscrição da lápide de mármore que cobre o túmulo de Dias da Silva na Igreja da Graça, em Parnaíba. Na lápide está escrito Padornellos, no caso, atualmente, freguesia portuguesa do Conselho de Montealegre, no distrito de Vila Real, antiga província de Trás-os-Montes.

¹⁸⁵ Conforme Lima (2003), de 1780 em diante processa-se uma verdadeira revolução no processo produtivo das oficinas gaúchas, com a introdução da técnica de charquear como ato industrial. Essa façanha é atribuída ao negociante português José Pinto Martins, que se tornou o primeiro grande produtor na região de Pelotas.

¹⁸⁶ Recentemente, graças a consultas realizadas pela ONG VIVA O CHARQUE junto aos arquivos portugueses, por indicação do Instituto dos Arquivos Nacionais – Torre do Tombo, de Lisboa, foi localizado no Arquivo Distrital do Porto o batistério, sendo a data de seu nascimento 7 de dezembro de 1755. Pinto Martins fundou sua charqueada na Costa do Arroio, Pelotas, aos 25 anos de idade. Pedro Luís Prietto. **Diário Popular**, 18 jun. 2005, p. 6. Disponível em: <www.vivaucharque.com.br>.

Dias da Silva teria aprendido a técnica de charquear em Aracati, e não em Pelotas, ao lado de outros charqueadores, entre eles Pinto Martins, contrariando o dito de Pereira da Costa e demais. Isso porque, se Dias da Silva tivesse chegado ao Piauí em 1768, vindo de Pelotas, não teria encontrado Pinto Martins.

Aracati, entretanto, já contava com charqueadas desde 1740, e era de lá que saía a maior parte das carnes secas compradas pelos negociantes de Recife. Conforme Valdice Girão (1984 apud ROLIM, 2009), as fábricas de beneficiar carnes surgiram no Ceará, instaladas nos estuários do rio Jaguaribe, Acaraú e Coreaú, sendo logo estendidas aos rios Parnaíba, no Piauí, e Assu e Mossoró, no Rio Grande do Norte. Neste caso, tanto Domingos quanto Martins aprenderam a técnica de charquear, em Aracati, tendo um seguido para Pelotas, Rio Grande do Sul, e o outro para a Vila de São João da Parnaíba. De acordo com Lima (2003, p.19), o sucesso da produção de charque no Ceará teria incentivado a produção parnaibana, não só devido à abundância de matéria-prima, mas, sobretudo, às notícias positivas da experiência comercial. Foi então que Domingos para lá se deslocou, e se associou a João Paulo Diniz para explorar as charqueadas, dando expressiva expansão comercial à carne de charque.

Parnaíba integrou-se nessa atividade a um *pool* de cidades ou, como diz Girão (1984 apud ROLIM, 2009, p. 156), ao *ciclo das oficinas*, que incluiu o Maranhão, o Ceará e o Rio Grande do Norte. Caldeira (2009, p. 11) coloca que:

As rotas de boiadas que partiam do Maranhão continuavam pelo interior do Piauí, onde também a produção pecuária era dominante, e desaguavam em Aracati e Camocim. Essas duas vilas cearenses concentravam grande parte da produção de charque e couros, abatendo em torno de 50 mil cabeças anuais para processamento. Parte dos couros era exportada, mas os consumidores de todo o charque estavam no mercado interno.

Assim como Aracati, no Ceará, Parnaíba deteve o comércio da carne de sol no Piauí. Foi a exportação da carne que também forjou para a cidade uma feição própria, e permitiu a consolidação de um grupo de exportadores que comercializavam com praças nacionais e estrangeiras. Nas palavras de Mendes, I (2001, p.73):

Já no último quartel do século XVIII, Domingos Dias da Silva, destacado fazendeiro e comerciante, tornou-se o primeiro empresário do setor industrial piauiense, ao implantar suas charqueadas. Surgiram outros fabricantes, mas só ele exportava através de frota própria de cinco navios,

três dos quais ocupados na exportação de carne e bois, navegando diretamente para Portugal.

Domingos Dias da Silva chegou a Parnaíba por volta de 1768,¹⁸⁷ trazendo consigo ouro, moedas, obras de arte em ouro e prata, e assim estabelece suas charqueadas. Com sua chegada, surgiram grandes fazendas de gado, outros comerciantes se estabeleceram na vila, vendendo para ele suas carnes e gado. Casas comerciais passaram a operar em Parnaíba, assim como todo o esquema de embarcações que ligaram a sociedade parnaibana à Corte Portuguesa. Dias da Silva foi grande pecuarista e agricultor, desenvolveu o comércio, a indústria do charque, do sal, de embarcações. Era proprietário de uma frota considerável de navios. A importância do comércio que se processava em Parnaíba pode ser demonstrada pela quantidade de sumacas,¹⁸⁸ galeotas e escunas de mais de oitenta toneladas em circulação, a maioria de sua propriedade.¹⁸⁹

Da frota de cinco navios de Domingos Dias da Silva, dois destinavam-se ao comércio com Lisboa e Porto – a sumaca Nossa Senhora da Conceição e São Nicolau – de onde retornavam, trazendo fazendas e gêneros, enquanto os outros três eram utilizados na exportação do gado e do charque (GONÇALVES, 2003, p.373). Muitas embarcações vindas do interior da Província chegavam ao Porto das Barcas trazendo gado e seus derivados com destino a outras capitanias. Ao mesmo tempo, de outras províncias, de Portugal e de algumas cidades europeias chegavam mercadorias que imprimiam ao comércio local uma qualidade especial.

De acordo com a historiografia, no Porto das Barcas foram abatidas, em 1762, cerca de treze mil reses – quando as charqueadas de Domingos ainda não funcionavam –, passando, em 1781 – já com as charqueadas de Domingos – à média anual de quarenta mil.¹⁹⁰ Como se vê, um aumento muito significativo.

¹⁸⁷ Data adotada por Gonçalves, (2003, p.373).

¹⁸⁸ Segundo GIRÃO (2000), “o carregamento de uma sumaca correspondia, aproximadamente, à produção de duas mil reses, ou seja, no mínimo 80.000 quilos de carne seca”.

¹⁸⁹ Antonio de Paula Neto (2000, p.23) informa que a ligação marítima Parnaíba-Lisboa-Parnaíba era assegurada permanentemente pela sumaca N. S. da Conceição e Sto. Antônio e Almas, que em 1787 demorou 56 dias durante a viagem efetuada entre Parnaíba e Lisboa. Contudo, um ano depois, em razão de ventos e correntes mais favoráveis, a viagem foi feita em 46 dias. Em 1793, o mesmo barco, que assegurava a carreira Parnaíba-Lisboa-Parnaíba, fazia o percurso regular em 49 dias.

¹⁹⁰ Uma das consequências da grande produção de carne de sol era que carne verde ou fresca em Parnaíba era um produto escasso. As autoridades da Vila buscavam garantir o seu abastecimento, legislando sobre as vendas no açougue público. Era comum arrematar-se, por um determinado

Ao estabelecer-se em Parnaíba, Dias da Silva não perdeu seus laços com a Corte Portuguesa. Além de sua fortuna pessoal, ele contava com o apoio da Corte, onde era comum serem favorecidos fidalgos que se aventurassem para prover a colonização no Novo Mundo. Certas contingências históricas teceram mais oportunidades comerciais deste personagem. Felipe Mendes (2003, p.32) observou que “Portugal desinteressou-se do Piauí, de 1775 a 1797, a julgar pelo fato de não nomear um Governador, sendo a capitania administrada por Juntas Trinas”.²³ Esse fato era, para o autor citado, motivo bastante para impedir a realização de qualquer ato significativo por parte do governo. Dias da Silva, longe do centro de poder (Oeiras), e percebendo a fraqueza da administração da Província, aproveita a oportunidade e a usa em seu favor. Com o prestígio que tinha junto à Corte, consegue uma distinção importante: comercializar diretamente com Lisboa sem pagar impostos e taxas ao governo do Maranhão.

Simplício Dias da Silva nasceu a 2 de março de 1773, na Vila de São João da Parnaíba; era filho natural de Domingos com a escrava Claudina. Herdou uma grande fortuna e, como homem de visão, soube desfrutar dela. Recebeu uma educação aprimorada – dizem que foi “educado como um príncipe” (FALCI, 1994, p.63) –, o que era previsível, já que, para os senhores abastados, era preciso iniciar seus filhos nas regras de civilidade mandando-os estudar na Europa. Por isso sua formação incluiu estudos superiores em Coimbra, onde estudou por treze meses. Vivendo na Europa, habilitou-se a frequentar a Corte Portuguesa. Casou-se com D. Maria Isabel Tomásia Seixas e Silva.¹⁹¹ Gonçalves (2003, p.388) escreveu que Simplício:

período, a exclusividade sobre o negócio. Contudo, devido à concorrência sofrida pela carne salgada, poucos se mostravam interessados na atividade. Quase sempre, para garantir o produto aos contratantes do açougue, as autoridades forçavam o fornecimento de gado através de “derrota”. Assim, cada fazendeiro era obrigado, de acordo com sua produção, a entregar uma determinada quantidade de animais em um determinado mês do ano. Além da quantidade a ser entregue, era também estipulado o preço a ser cobrado pelos criadores. Eles tinham que entregar as reses na Vila ao arremate do açougue, para que houvesse o talho nas quartas e sábados, como era o costume. O consumo médio por mês, por exemplo, em 1799, foi de 80 animais, o que dá um total de 960 reses abatidas por ano. Sem dúvida, trata-se de uma quantidade insignificante frente à produção das charqueadas. Considerando-se o ano de 1781, no qual são apontados 40 mil bois abatidos, o consumo de carne fresca em 1799 representa menos da metade do total abatido mensalmente nas charqueadas. As oficinas de carne seca de Parnaíba salgavam, em 1781, cerca de 170 bois por dia (LIMA, 2003, p.11).

¹⁹¹ Segundo Falci (1994, p.63), D. Maria Isabel Tomásia Seixas e Silva fora dama de honra de D. Maria I; já Renato Neves Marques (Portaldelta, 2007) afirma que não existe um documento que o comprove, e que se trata mais de fantasia de alguns escritores. Segundo Marques, Maria Isabel

Estudou em Coimbra. Arguto, inteligente e muito rico, integrou-se logo no mais alto ciclo social luso. Tornou-se amigo da rainha, dona Maria, devido às altas contribuições financeiras feitas à campanha de auxílio aos flagelados do terremoto de Lisboa.

Falci (1994, p. 63) afirma que Simplício teve ocasião de vivenciar detalhes culturais de estilo fim de século da Europa, especialmente da França, o que temperou seu comportamento ostentado na sociedade emergente do Nordeste. Ainda citando Falci, “sua vida, riqueza e prestígio o tornaram conhecido em todo o Nordeste, nas primeiras décadas do século XIX” (Id. *ibid.*). Simplício Dias abriu na vila diversas empresas, implantou mais fazendas, e, sob sua administração, intensificaram-se as transações comerciais com o resto do País e com o Exterior – comerciava diretamente com Portugal e França.¹⁹² O volume de sua exportação atingia anualmente cerca de mil e oitocentas toneladas de charque.¹⁹³ As reses para as charqueadas provinham não só de suas fazendas, mas também do vale do Longá, Piracuruca e Valença (Centro-Sul do Piauí). Desenvolveu a construção de navios de maior calado. Sumacas, escunas e um brigue de duas toneladas teriam saído de seus estaleiros (MARQUES, 2007). Como ainda não tinha sido criada a Alfândega no Piauí, Simplício Dias da Silva solicita às autoridades portuguesas o mesmo direito que seu pai; ou seja, o de comerciar diretamente com Lisboa, sem ter que pagar impostos alfandegários ao Maranhão, o que demonstra a permanência dos laços que ligavam os Dias da Silva à Corte. Simplício ostentou vários títulos honoríficos, como se percebe pela leitura de sua lápide:

Aqui jaz um dos beneméritos desta igreja e donatário desta Capela, Simplício Dias da Silva, cavalheiro fidalgo professo na Ordem de Cristo, dignatário da Imperial Ordem do Cruzeiro e coronel de Cavalaria de Milícias. Foi presidente da província do Piauí e natural desta Vila de São João da Parnaíba, onde nasceu a 2 de março de 1773 e morreu a 17 de setembro

Tomásia de Seixas, de origem portuguesa, nunca foi dama de honra de D. Maria I. Informa que há anos os Seixas moravam em São Luis (MA), onde ela residia com seus pais. O casamento de Simplício com Maria Isabel aconteceu em São Luis, em maio de 1796. A cerimônia foi realizada no oratório privado das terras de Anna Maria Assumpção Vieira, viúva do capitão José Vieira da Silva. Simplício Dias da Silva se fez representar pelo seu procurador, o capitão José Joaquim da Silva Rosa, e Maria Isabel pelo seu pai, o capitão Antonio José de Seixas, sendo testemunhas o Governador e Capitão General do Maranhão, D. Fernando Antonio de Noronha, o Coronel do Regimento de Infantaria Regular da Guarnição, Anacleto Henrique Franco, e outros, conforme está no Livro de Casamentos da Sé de São Luís 1790/1798, p. 158 a 158v.

¹⁹² Vale notar que Falci fala não só do comércio com Portugal, mas também com a França. Cf. Henry Koster e Tollenare (1942).

¹⁹³ Conferir Enciclopédia dos municípios brasileiros (1959, p.550).

de 1829, com 56 anos, 6 meses e 15 dias. Era filho do capitão Domingos Dias da Silva.

Simplício, ao falecer, em 1829, deixou muitos bens que permaneceram não divididos legalmente até 1833. A riqueza da família Dias da Silva pode ser avaliada pelo inventário, cujo total alcançava a importância de trezentos contos de réis. De acordo com Brandão (1995, p.204), o estudo de inventários é relevante porque neles constam informações que permitem conhecer a fortuna individual, o padrão de vida e o modo de agir das pessoas pertencentes a uma significativa camada da sociedade. Como esclarece Mello (1985, p.28), o inventário é uma fonte que “permite captar um aspecto da realidade econômico-social, quais os elementos constitutivos da riqueza, além de proporcionar informação para a história dos costumes e das mentalidades” (BRANDÃO, 1995, p. 26).

No inventário dos Dias da Silva são relacionadas vinte e uma fazendas de gado com o total de vinte e cinco mil setecentos e oitenta cabeças, armazéns de sal, terras de plantio com roças de milho, arroz e algodão, engenho de descaroçar e prensas de ensacar algodão, incluindo dois mil e seiscentos arrobas de algodão em caroço em depósito. Possuía também os materiais de suas atividades portuárias, pranchões de vinhático, peças de lona da Rússia, caixões de linhas do Porto, além de uma galeota, um escaler e dez botes. É citado também material bélico: três espingardas (de dois canos a trinta e dois mil réis cada); três bacamartes e quatro granadeiras. No inventário constam barras de ouro com trinta oitavas.

Sua escravaria¹⁹⁴ não atingia o montante de mil e oitocentos escravos, como dissera Koster (1942), mas quatrocentos e quinze escravos, o que é número muito grande para os parâmetros conhecidos no Piauí. Para comprovar, comparamos esse número (quatrocentos e quinze escravos) com os citados em 14 de setembro de 1822 pelo deputado padre Domingos da Conceição, quando apresentou às Cortes projeto para a venda das fazendas reais, no qual assinala haver “na província do Piauí trinta e três fazendas de gado vacum e cavalariço, com setecentos escravos” (PORTO, 1974, p. 150). Comparamos, também, com o contingente de escravos de propriedade dos inventariados de Jerumenha e Valença entre 1762 e 1822: o número de escravos apontados por Brandão (1995, p.218) é de oitocentos e oitenta

¹⁹⁴ Segundo Brandão (1995, p.217), o escravo, como bem patrimonial, achava-se bastante difundido no Piauí, e pode-se avaliar o significado social da posse de escravos no contexto piauiense.

e três escravos, correspondendo, em média, a 6,47 cativos por proprietário. Como se vê, a escravaria de Dias da Silva era realmente impressionante.

Como detalha Falci (1994, p.63), entre os escravos de Dias da Silva se encontravam africanos de diversas nações: Congo, Benguela, Cassange. Os homens perfaziam 96% da escravaria e atuavam em profissões muito diversificadas: ourives, enfermeiros, calafates, pedreiros, mestres de ferreiros, mestres de navegação, além dos dedicados à agricultura, à criação de gado e à Marinha (Ibid., p.63). A eles Silva mandou edificar a Igreja dos Homens Pretos do Rosário. Não obstante, os que trabalhavam no abate de gado e nas suas charqueadas, situadas em terreno alagadiço, enfrentavam condições higiênicas precárias. Antônio José Morais Durão, ouvidor da capitania, assim se pronunciou a respeito:

Como o principal negócio que nela se faz consiste nos gados que se matam nas feitorias [...], é natural que padeçam as epidemias [...] porque o fétido que causa o sangue espalhado e mais miúdos de tantos milhares de reses que se matam no pequeno espaço de um até dois meses corrompem o ar com muita facilidade e produzem o dano apontado. As moscas e as sevandijas são tão inúmeras que causam inexplicáveis moléstias aos habitantes [...] só no tempo de verão se pode caminhar por aquele distrito, pois no inverno, por ser baixo e alagadiço, se cobre de lagoas (FALCI, 1994, p.63).

Doença, mau cheiro e sujeira – era esse o ambiente de trabalho dos escravos que trabalhavam nas charqueadas.

Voltando ao inventário, além desses bens de caráter eminentemente econômico, constam outros objetos que indicam a posição social diferenciada dos Silva. É interessante fazer uma associação entre os bens deixados em testamento pelos Dias da Silva e o estilo de vida que levavam em Parnaíba. Percebemos que pai e filho cultivavam os costumes próprios às refinadas tradições das monarquias europeias; levavam a vida de um cortesão ou de cavalheiro fidalgo português na Vila de São João da Parnaíba. Tal estilo de vida era, certamente, bastante contrastante com os da sociedade local e regional, que vivia uma realidade material e intelectual bastante diferente. Ser cortesão ou fidalgo pode ser entendido a partir de algumas colocações apresentadas por Monteiro (2008): o gosto ao vestir-se, apresentar-se diante de certo número de pessoas, a maneira de sentar-se à mesa e alimentar-se (MONTEIRO, 2008, p.67). Na maioria das vezes, o gosto cortesão fascinou pela opulência, e trouxe implícito alguns outros conceitos como abundância, aparência, vestuário, austeridade, solenidade e, sobretudo, hábitos compatíveis com a posição

social. Sabemos que, através do gosto de vestir-se, de gesticular, de olhar para o mundo e de se comportar em diversos ambientes, pode-se identificar as classes (Ibid., p.70). Acrescenta-se ao conceito de fidalgo o comportamento nas festas e mesmo sua elaboração, a apreciação de determinado tipo de obras artísticas, a atitude perante ideais religiosos.

Sabemos, por Brandão (1995, p.211), que nos testamentos as vestes mais caras eram declaradas nos inventários mais ricos. É o caso dos Dias, que deixaram “um vasto guarda-roupas”, cujas peças “eram de grande valor”, e, dentre outros, um “Hábito da Ordem de Cristo com diamantes” no valor de trezentos mil réis. Como adorno, foram declaradas as joias¹⁹⁵ de ouro, onde figuram dezenas de cordões, argolas, fivelas, colares, dedais, brincos, rosários, relógios com caixa de ouro e ornamentos de golas de oficiais, bengalas encastoadas e esporas de ouro. Entre os adornos femininos usados por D. Claudina e D. Maria Isabel constam uma flor de brilhante para cabeça e um grande anel de diamantes avaliado em trezentos mil réis. À mesa, os conjuntos de serviço eram de prata, destacando-se dez aparelhos de chá, doze faqueiros (sendo dois de marfim), dezesseis salvas e sessenta copos de prata, além de objetos revestidos com metais preciosos, executados na técnica nomeada “casquinha”, constando de aparelhos de chá, castiçais e bacias – sem contar um estonteante aparelho de chá avaliado em cento e sessenta e cinco mil e seiscentos réis. Muitas peças ostentavam monogramas – as iniciais SDS – gravados em sete faqueiros, paliteiros, castiçais, escarradeiras e palmatórias. Esses objetos devem ter sido usados quando Simplício promovia grandes festas e convidava representantes das ricas famílias nordestinas¹⁹⁶ e estrangeiras de passagem pelo país.

Nestas festas, além de comida farta, oferecia bebidas da melhor qualidade. Simplício promovia festas colossais em sua Casa Grande, na vila e no Pavilhão de Caça, na Ilha de Santa Isabel (RAMOS, 2008, p.78). Para animar as reuniões,

¹⁹⁵ Segundo Brandão Brandão (1995, p.213), a ocorrência de objetos em ouro e prata nas declarações de bens é um importante indicador do nível de riqueza, sobretudo numa região onde a mineração não era praticada. Nos inventários por ela analisados (realizados nas cidades de Jerumenha e Valença -1762-1822), elas aparecem em 71,5% dos processos. A autora considera que se trata de uma forma de entesouramento, devido ao valor intrínseco dos metais, e que é possível que as joias e os adornos pessoais se constituíssem de fácil liquidez.

¹⁹⁶ Embora esteja utilizando a expressão nordeste, é importante, lembrar que neste período ela ainda não existia como região.

formou uma banda de músicos escravos. Alguns deles foram enviados a Lisboa ou ao Rio de Janeiro para estudar música (Id. *ibid.*). A música ocupou um lugar de destaque na vida dos Dias da Silva. A escolha desta forma de entretenimento seria de inspiração da Corte portuguesa. De acordo com Monteiro (2008, p.93), até o reinado de D. Maria I, “as práticas musicais na Corte portuguesa se destacaram como uma das mais opulentas em toda a Europa”. Foram, assim, incluídas como mais uma distinção de classe, por ser, segundo esse mesmo autor (p.72), “uma das tradições mais fortes e antigas da Monarquia lusitana”. No inventário estão listadas quatro caixas com instrumentos musicais no valor de cento e vinte mil réis de sua orquestra particular de “cantari” – pequenos músicos escravos que mandara estudar em Lisboa (RAMOS, 2008. p.78). A banda foi um detalhe importante na demonstração de pompa e esplendor das festas organizadas em Parnaíba. Demonstrações de opulência da fidalguia nas recepções ficaram na memória de seus habitantes.

Constam também as peças de seu mobiliário: para transporte, possuía quatro cadeirinhas e quatro liteiras, cadeiras forradas de damasco, de palhinha, mesas diversas, camas marquesas, dezesseis baús, seis cômodas. O mobiliário do resto da Província era bastante diverso deste. Silva Filho (2007, p. 118) afirma que “o mobiliário da casa rural é puro artesanato [...] produzido na própria fazenda pela mão-de-obra escrava”. Barreto (1940, p.212), ao descrever o mobiliário das fazendas¹⁹⁷ do Piauí, assim coloca:

De mobiliário, vimos mesas e bancos de madeira; alguns com encosto. Banquetas e cadeiras com assento e encosto de couro; malas de couro cru; bilheiras, potes e redes [...] bilheiras, potes e redes são os objetos de maior adorno, os mais cuidados e, às vezes, ricamente trabalhados [...] as bilheiras e potes de barro são os ornamentos das varandas, onde há grande número de exemplares, variando de forma e tamanho, colocados em série. (Id. *ibid.*).

Praticamente a mesma descrição é dada por Silva Filho (2007, p.119), podendo ser resumida em: bilheiras, potes, filtros, pilões; mesas de refeição feitas de cedro ou de pau-d’arco, grandes e simples; cadeiras de couro com pelo; tamboretas com assento de couro e, ocasionalmente, bancos de tábua corrida; cabideiros toscos para chapéus e candeeiros. Um ou outro armário para talheres, louças, compoteiras

¹⁹⁷ Comparamos os móveis de Simplício com os das fazendas porque ainda eram raras as residências em vilas no período.

e toalhas. Vê-se que o mobiliário e utensílios apreciados e importados da Europa pelos Dias da Silva eram bastante diversos dos encontrados no restante das moradias¹⁹⁸ piauienses. Segundo Paula NETO (2000, p. 28):

Simplício procurou anexar à colossal fortuna, herdada de seu pai, o lado cosmopolita e social do final do século setecentista. Além de possuir músicos instruídos na Europa, o seu palacete tinha mobílias, louças e espelhos no estilo francês da regência e diretório, como era apanágio da época. As importações de tais apetrechos de origem francesa chegavam via Lisboa, cidade em que mantinha um representante.

Dizem que tinha fascínio por franceses, o que não é de se surpreender, já que, conforme Monteiro (2008, p.69), a França era o modelo, e incentivou determinadas formas de comportamento, criou e estabeleceu as condutas aristocráticas e cortesãs. O gosto manifesto não era do tipo gosto colonial, mas moderno e civilizado; em suma, o do estrangeiro.

Uma parte do inventário nos remete à ideia de uma classe social letrada, ilustrada e especialmente atenta, como o prova a existência de um telescópio, para observar a chegada de embarcações na linha do horizonte e/ou vigiar os contrabandistas e piratas que porventura entrassem no porto. O gosto pela leitura e pelas artes era atestado pelos seiscentos e noventa e quatro livros (cujos títulos não foram arrolados), pelas sessenta telas francesas e incaicas; pianos e tapeçarias. Segundo Monteiro (Ibid., p.120), esses pertences indicam que ser abastado e cultivar o luxo e o conforto não bastava, mas sim ter um olhar diferente do mundo. O luxo parecia o novo hábito dos integrantes da classe emergente da Vila de São João da Parnaíba.

Na mencionada Vila, os Dias da Silva estabeleceram os parâmetros de uma elite ilustrada e letrada, apta a tomar sua liderança econômica e política e a projetar-se na Província. Simplício liderou as lutas enfrentadas por seu grupo de comerciantes, e, com o mesmo entusiasmo, aderiu às batalhas ideológicas do país em busca de sua independência. Destacou-se no movimento de Independência do Piauí, sendo o primeiro a declarar-se por ele, tendo conduzido a guerra contra as tropas portuguesas de João José da Cunha Fidié (FALCI, 1994, p. 63). Quando D.

¹⁹⁸ Mais tarde, o mobiliário passou a ser adquirido nos mercados e feiras urbanas próximos. Somente a partir do terceiro quartel do século XIX, quando a navegação do rio Parnaíba incrementou o comércio de importação e exportação, o mobiliário e os utensílios de produção industrial chegam aos centros urbanos ribeirinhos, em vapor que subia o Parnaíba e, daí, em carro de boi e lombo de animais, às cidades interioranas e fazendas. Cf. Olavo Silva Filho (2007, p.118).

Pedro assumiu o trono, nomeou Simplício como primeiro presidente da Província, cargo que recusou.¹⁹⁹

Não obstante, sua fama o retrata como figura controversa sob o ponto de vista moral humanista. A lembrança popular guardou ações bárbaras, envolvendo escravos expostos a suplícios e mortes durante espetáculos oferecidos aos convidados de suas festas, como a que mereceu um título – “Os Balões do Rosário” – em que escravos eram presos em balões para servir de alvo para tiros de seus convivas, além de outros detalhes do gênero.

Pode-se admitir que relatos desse tipo tenham sido forjados para denegrir não só suas ações políticas, mas também para anuviar o brilho de sua riqueza, que era pontilhado com requintes excêntricos. Como exemplo, poderíamos considerar que – mais provavelmente, na festa dos “balões do Rosário – o alvo para os tiros dos convidados seriam os balões presos à terra pelos escravos (FALCI,1994, p. 64).

Aos poucos, as charqueadas de Parnaíba foram desaparecendo. Dos seis estabelecimentos de Domingos Dias da Silva, três fecharam antes de 1813, e, quando Simplício morreu em Parnaíba em 1829, já não mais havia nenhuma das charqueadas deixadas pelo pai. Falci argumenta que pesou sobre a falência dos Dias da Silva o fausto em que viviam, sobretudo Simplício.²⁰⁰ Detalhando informações, Falci (1973) atribuiu a falência das charqueadas à falta de apoio governamental; as secas, as comunicações precárias, as perdas dos mercados mineradores e o distanciamento da cidade de outras regiões da Província. Mas as causas econômicas foram fundamentais.

A trajetória do apogeu e o declínio do comércio de charque da Vila de Parnaíba podem ser entendidos como consequência da economia piauiense na primeira metade do século XIX, que resultava essencialmente das variações na demanda do gado. A frequente oscilação de preço refletia-se na quantidade de gado conduzida anualmente aos mercados consumidores. Foi nesse período que se deram a conquista e a perda do mercado regional. A princípio, o Piauí conquistou

¹⁹⁹ Falci justifica que ele recusou o cargo, alegando saúde abalada e a necessidade de continuar tentando reaver suas atividades agropastoris, no Norte da Província, esfaceladas com a guerra (1994, p.66).

²⁰⁰ É interessante citar as excentricidades de Simplício apontadas por Falci (1973). Dentre muitas ações, se não for folclore historiográfico, teria presenteado a D. Pedro I com um cacho de bananas, em tamanho natural, feito em ouro e pedras preciosas. Conferir Lima (2003, p.10).

mercado²⁰¹ fornecendo gado para a região mineradora de Minas Gerais,²⁰² para as demais províncias do Nordeste e para o Pará. Porém, quando o criatório se ampliou nessas regiões,²⁰³ os criadores do Piauí perderam mercado para esses concorrentes emergentes, por não terem providenciado melhorias na qualidade do plantel e/ou na possibilidade de oferecer carne a menor preço. Segundo Queiroz (1998, p. 21):

A pecuária, apesar de continuar sendo a atividade mais importante, perdia rapidamente posição no mercado regional, em decorrência do crescimento e melhoria dos rebanhos das demais províncias e das perdas qualitativas do próprio rebanho por falta de inovação no sistema de criação. O gado piauiense perdia, enfim, competitividade nos tradicionais mercados consumidores do nordeste, no Pará e no próprio mercado interno.

Falci (1973) explica a decadência da pecuária a partir da segunda metade do século XVIII como decorrência da má administração das fazendas, tanto do Fisco quanto das particulares: a política fiscal que concedia ao Maranhão as vantagens da arrematação dos dízimos até 1836; a técnica rudimentar; as secas na região em 1838, 1840 e 1841 e a falta de crédito do governo central – que era dado só a Minas Gerais e ao Rio Grande do Sul (FALCI, 1986, p.26). Santana (2008, p. 17) e Mendes (2003, p.117) chamam esse período de “estagnação econômica”, ou “crise da pecuária” (1759-1852). Na análise de Santana, neste período, o fluxo de renda gerada pelas exportações de gado não era suficiente para assegurar nível de vida ascendente (FALCI, 1986, p.27). Mendes chama a atenção para a falta de alternativas econômicas nesse período (SANTANA, 2008, p. 17).

Essas crises foram em parte superadas com o transporte do gado, via rio Parnaíba, para as charqueadas do litoral, quando estas floresceram pela iniciativa de portugueses como Domingos Dias da Silva. Para os momentos de maior desvalorização²⁰⁴ do gado,²⁰⁵ por falta de mercado, uma boa opção para o

²⁰¹ Segundo Antonil o Sul – Rio de Janeiro, Espírito Santo, São Paulo e Curitiba não tinham pecuária no começo do século XVIII, para atender as exigências de sua população (NUNES, 1972, p.5).

²⁰² Conforme Odilon Nunes, o comércio de gado nas Minas Gerais era monopólio do Piauí. Cita o Conde de Assur, que diz: “costumam sair do Piauí e Parnaguá em distância de quatrocentas léguas deste Governo todos os gados que servem para sua subsistência” (1972, p.5).

²⁰³ Caminhos foram abertos entre 1727 e 1734, ligando o Rio Grande do Sul a Minas Gerais. O gado do Rio Grande do Sul conquista o mercado de Minas Gerais, e “os bois dos pampas passam a concorrer na região da mineração com os bois dos agrestes e catingas do nordeste”. Cf. Nunes (1972, p.5).

²⁰⁴ Mendes exemplifica o tamanho da crise da pecuária referindo-se a uma resolução da Câmara do Senado em Campo Maior, em 1674, que fixou o preço de vários produtos, entre eles o de um boi gordo em um mil novecentos e vinte réis, o que correspondia ao preço de oito galinhas grandes e

fazendeiro era descartá-lo, encaminhando-o para o abate nas charqueadas, prática mencionada por Azeredo Coutinho em seu *Ensaio Econômico* (AZEVEDO, 1794, p. 5-6), que se refere à grande quantidade de gado e que “o vacuum é tanto que a maior parte dele só se mata para se lhe tirar a pele; os muitos milhares de couros, que todos os anos vêm daquele continente, fazem ver esta verdade”. Conforme Rolim:

Analisando a conjuntura da colônia no final do século XVII e início do XVIII observamos, segundo as explicações de Capistrano e Caio Prado Jr, as já citadas longas marchas das reses pelo sertão ou litoral, que acabavam desgastando o gado e desvalorizando seu preço, causando altos prejuízos financeiros aos fazendeiros. Então, a partir da 1ª metade do século XVIII, talvez já no início, os fazendeiros das áreas mais próximas ao litoral passaram a comercializar o gado já abatido e transformado em carne seca e salgada (ROLIM, 2009).

Como o plantel era grande, não se admira que em 1781, em processo de decadência da pecuária, foram abatidos em Parnaíba de trinta a quarenta mil cabeças de gado, o que correspondia a um quarto da venda geral da Capitania (NUNES, O., 1972, p. 21). Talvez Porto (1974, p.155) nem tenha exagerado quando afirmou que, com a pecuária em processo de estagnação, devido à perda do mercado das regiões de mineração, “a desvalorização da carne atingiu o ponto de se sacrificar reses unicamente para aproveitamento do couro” (MENDES, 2003, p.117). As charqueadas surgiram ao longo do processo de decadência da pecuária. Quando o gado vivo perdeu o valor, o aproveitamento da carne e do couro²⁰⁶ foram a melhor alternativa econômica na ocasião.

É preciso ressaltar aqui outra importante causa da decadência das charqueadas, apontada por Falci – a concorrência do charque do Rio Grande do Sul a partir de 1827. O rebanho do Rio Grande do Sul era infinitamente maior que o do Piauí, os rio-grandenses investiram na industrialização da carne e se tornaram

gordas, enquanto o feitiço de um par de botas custava dois mil quinhentos e sessenta réis. Em 1825, uma libra de carne bovina custava trinta e cinco réis, nove vezes menos que uma libra de açúcar, ou seja, trezentos e vinte réis (2003, p.117 apud P. DA COSTA, 1974, p.162-163).

²⁰⁵ O gado também era enviado para trabalho nos engenhos de açúcar, de um tipo chamado trapiche. O engenho era acionado pelo trabalho de sessenta bois. O gado também era utilizado nos carros que transportavam a cana do corte para a moenda e removiam o açúcar aos portos de embarque (PORTO, 1994, p. 35).

²⁰⁶ Firms francesas estabelecidas em Fortaleza, desde 1860, compravam couro para exportação. Em anos de seca, a exemplo de 1877, quando o rebanho do Ceará foi diminuído, as casas francesas, como a Levy Frères, auferiram grandes lucros, ofereciam preços vantajosos para quem quisesse vendê-los, chegando a enviar corretores até 10 a 15 léguas de distância para, deste modo, não escapar-lhe nenhum comboio. TAKEYA, 1994, p.117.

fornecedores dos Estados Unidos da América, em uma negociação que Falci chama de comércio triangular: com a Argentina sob o controle dos ingleses, os EUA foram buscar no Rio Grande do Sul o couro que necessitavam para a sua crescente indústria. Os comerciantes americanos compravam sal em Cabo Verde, vendiam o sal no Rio Grande do Sul, que lhes fornecia couros, solas, chifres e carne salgada. A carne salgada eles deixavam nos portos do Nordeste (Salvador e Recife) a “preços que impossibilitariam qualquer fazendeiro fazer concorrência”, e voltavam para os EUA com o que necessitavam (FALCI, 1986, p.27).

Com o desaparecimento das charqueadas, perdeu-se a técnica de charquear. Houve uma tentativa de revitalizar essa prática, quando, em setembro de 1887, o presidente da Província, Francisco José Viveiro de Castro, baixou uma portaria em que nomeava uma Comissão²⁰⁷ para estudar as possibilidades de ser reiniciada, no Piauí, a indústria do charque. O presidente lembrava que:

Houve um tempo de prosperidade, quando os mercados do Maranhão e Ceará vinham aqui abastecer-se de gado. Mas hoje que o Maranhão tem o gado necessário para o seu consumo, e o Ceará já exporta até em grande quantidade para o Pará, compreendeis perfeitamente que a baixa do gado no Piauí será mantida por longo tempo, como consequência necessária do excesso da oferta [...]. Nestas condições considero, como único recurso para resolver a crise que aflige a indústria pastoril, a iniciação do preparo do charque. Considero tão importante este assunto, que apesar do estado financeiro da província não ser lisonjeiro, não hesito em pedir-vos a consignação no orçamento de uma verba de 5.000\$000, a fim de habilitar esta presidência a mandar pessoa competente e habilitada a estudar praticamente o assunto no Rio Grande do Sul e na República Argentina, e vir depois ensinar aos criadores da província os processos do preparo. Essas ponderações eram enviadas à Assembleia Provincial, sem que nada resultasse de prático (PORTO, 1974, p. 152).

Segundo constata Del Priore (2006, p.121), as técnicas empregadas no preparo do charque nos pampas gaúchos foram sofisticadas e tornaram atraente seu comércio em grande escala:

De 1780 em diante, em vez do penoso deslocamento do gado até as praças comerciais paulistas, vendia-se diretamente a carne, empregando não só o transporte terrestre, como a navegação de cabotagem. Com custos mais baixos de produção e transporte do que a carne sertaneja, o charque invade o cardápio dos escravos e livres pobres.

²⁰⁷ A Comissão era composta de João da Cruz e Santos, Mariano Gil Castelo Branco, Augusto Colin da Silva Rios, Ricardo José Teixeira, José Félix Pacheco e Polidoro César Burlamaqui. Conferir Porto (1974, p. 152).

A revolução que se operou nos pampas gaúchos, como foi sinalizada por Del Priore, lançou algumas regiões nordestinas de pecuária em uma crise que se arrasta até hoje (Ibid., p.122).

Tal recuperação nunca aconteceu.²⁰⁸ Em Parnaíba encontramos referência à oficina de charque localizada na praça em frente à Santa Casa de Misericórdia, pertencente ao Coronel Pacífico Castelo Branco, fazendeiro no interior do Piauí e do Maranhão, que morreu em 1894. Cândido Ataíde esclarece que, em 1910, já não mais havia nenhum negócio de charque em Parnaíba.

Uma análise mais pontual das atividades econômicas e financeiras de Dias da Silva encontra mais um fator operando na crise e na falência de suas charqueadas. Sua atividade comercial seguia, conforme Wood (2001, p.30), uma lógica muito distinta da lógica do mercado capitalista moderno, já que consistia simplesmente em ‘transportar’ mercadorias – no caso, gado e seus derivados – de um mercado a outro. Além disso, apesar de a riqueza alcançada por Domingos Dias da Silva ser superior à arrecadação da receita provincial, oriunda principalmente dos dízimos do gado, ela não foi transformada em capital caracterizado como investimento na produção, mas em capital aplicado na formação de um patrimônio baseado na compra de escravos, na construção de navios para transporte das cargas, em prédios urbanos, no aprimoramento de suas moradias e na construção de duas igrejas⁴⁵: em suma, em reforçar a atividade de transporte de mercadorias e na sua promoção social, no que foi seguido por seu filho Simplício.

3.2 Novos Produtos, Novos Comerciantes

Os Dias da Silva foram os charqueadores da Vila de São João da Parnaíba que apresentam maior visibilidade na historiografia local. Tal expressão definiu-se pelo tamanho de sua fortuna, pelos prédios que deixaram construídos, e pelo papel que tiveram na vida política associado à alardeada vida faustuosa que levaram, cujas histórias ficaram na memória dos moradores, impondo-se à história local. Mesmo tendo sido uma importante atividade econômica, as charqueadas não se consolidaram como impulsionadoras do desenvolvimento do Piauí. No entanto,

²⁰⁸ O que não significa que a carne de sol deixou de ser produzida, possivelmente em outros moldes – ela ainda o é até hoje, constituindo um dos chamados “pratos típicos” do Piauí.

apesar das dificuldades, essa atividade foi capaz de lançar as bases para a penetração do capital estrangeiro no Piauí.

O fato é que, mesmo após o fechamento das charqueadas dos Dias da Silva, o movimento das embarcações pelo Porto de Amarração foi intenso e o ritmo da economia da Vila de Parnaíba continuava ditado pelas exportações e importações, tanto para o mercado interno quanto para o externo. No Piauí, até a década de 1870,²⁰⁹ o comércio de gado (NUNES, O., 1963, p.100) ainda era responsável pela dinâmica da economia. Eram enviados aos milhares para outras províncias do Nordeste e para o Pará, e a sua comercialização no Exterior expandiu-se principalmente com a Guiana Francesa e a Inglaterra (QUEIROZ, 1998, p.19), ano em que se fizeram as primeiras exportações pelo Porto de Parnaíba. O comércio do couro e seus derivados também permeou a economia piauiense desde o período colonial até a segunda metade do século XX. As atividades agrícolas se diversificaram, possibilitando um significativo comércio de algodão, iniciado em 1815. Nos anos finais do século XIX e início do XX, o fluxo econômico passou a ser sustentado pelas exportações de produtos extrativistas – borracha de maniçoba, cera de carnaúba e babaçu (QUEIROZ, 1998, p.33). É sobre a dinâmica do comércio desses produtos e seus agentes que passaremos a tratar agora.

O movimento das embarcações nacionais e estrangeiras é testemunha do movimento comercial da vila. A existência de um tráfego portuário em Parnaíba pode ser avaliada pelos registros da Alfândega da Província e pelos relatórios de seus presidentes, no período de 1834 a 1880 (GANDARA, 2009). As informações contidas nesses dois tipos de documentos serão analisadas a seguir.

Gandara (2009) mostra que, para o ano de 1834, o registro da Alfândega acusou a entrada de treze navios em Parnaíba; dez delas feitas por cinco navios brasileiros pertencentes a negociantes com estabelecimento na vila, o que demonstra que, mesmo com a morte dos Dias da Silva, a prosperidade comercial parnaibana teve continuidade. Além dos cinco já citados, em alto mar operavam dois navios americanos e um espanhol, que possivelmente não atracavam no porto de Parnaíba por sua falta de estrutura. Infelizmente, a fonte informa apenas a nacionalidade dos navios, não trazendo detalhes de suas cargas.

²⁰⁹ A partir da década de 1870, já estava bem caracterizada a perda de espaço do Piauí, em termos nacionais. Conferir QUEIROZ (1998, p.21).

Para o período de 1846 a 1851, os relatórios dos presidentes da Província atestam a crescente importância do comércio de algodão. Foi nessa época que se fizeram as primeiras exportações de algodão pelo Porto de Parnaíba. E na cidade de Parnaíba, juntamente com a criação da Alfândega, foi autorizada a criação da Inspeção do Algodão, visando facilitar o embarque desse produto. Referindo-se a essa atividade, informam que na Vila do Poti se construíam barcos para conduzir o algodão pelo rio Parnaíba. A mercadoria era então negociada pela Casa Inglesa – que o comprava pelo mesmo preço do Maranhão, o que demonstra a presença de um comércio competitivo com outras praças. Em 1848, três navios de consignação mantinham o comércio de gados com Caiena: o brigue escuna *Águia*, de cento e cinquenta e cinco toneladas; a sumaca Parnaíba, de cento e cinco toneladas; e a escuna *Feliz Amizade*, de cinquenta e cinco toneladas” (Ibid., p.293). Apesar de a atividade comercial continuar em expansão, ela não tinha ainda conseguido integrar-se a circuito mais lucrativo, pois, embora as embarcações levassem mercadoria, muitas vezes voltavam vazias; velejavam ao sabor do vento e, assim, ficavam impossibilitadas de realizar compromissos regulares para o transporte de mercadorias entre os portos ao longo de suas rotas, o que muitas vezes impedia o constante comércio de mão dupla.

Nos anos de 1853 e 1854, deram entrada nove navios com cento e quarenta e seis toneladas, sendo dois provenientes de Liverpool e dois de Caiena. Em 1855, a navegação de longo curso era feita por dois brigues ingleses, um de duzentos e oitenta toneladas e outro de cento e vinte nove, que atuavam na rota entre Parnaíba e Liverpool; e um brigue escuna brasileiro de cento e trinta e três toneladas, entre Parnaíba e a Guiana Francesa.²¹⁰

Em 1856 e 1857, segundo o Ofício de 27 de junho de 1857 do Capitão do Porto, enviado ao presidente da Província, no período de 31 de maio de 1856 a 01 de junho de 1857 entraram no porto vinte navios e saíram vinte. Eram dezesseis nacionais e quatro ingleses. Dos primeiros, doze eram oriundos do Maranhão, um do Pará, um do Rio Grande do Norte, um de Apicum-Ceará e um de Granja-CE. Das embarcações estrangeiras, tem-se informação de que três eram procedentes de

²¹⁰ Segundo Gandara (2009), essas informações são dadas no Relatório da Alfândega de 1857, pelo Juiz Antonio Francisco Sales, em documento ao Presidente José Antonio Saraiva, de 28 de maio de 1852.

Liverpool, não havendo dados sobre a origem do Porto inglês do quarto navio. Três navios traziam gêneros estrangeiros, nove gêneros nacionais e estrangeiros, dois gêneros do País, dois traziam sal e cereais e três sem lastro. Dos que saíram, dez levaram gêneros do País, sete transportavam animais vivos, um levava cereais, um sem lastro, e outro apenas um engenho de ferro para Granja-CE. Estas informações mostram que o comércio parnaibano continuava desorganizado do ponto de vista capitalista: suas cargas eram quase sempre realizadas em uma única direção, enquanto os navios que aportavam em Parnaíba vindos de outros portos nacionais ou estrangeiros raramente voltavam vazios, completando o ciclo necessário à reprodução metabólica do capital (ISTVÁN, 2002).

Com a navegação a vapor, iniciada em 1859, os portos internacionais mais visitados por navios de comerciantes estrangeiros estabelecidos em Parnaíba continuaram sendo os de Liverpool e Caiena. Dados referentes a esse movimento são apontados por Gandara (2009, p.296), mostram que, entre 1859 e 1860, quatro navios ingleses provenientes de Liverpool chegaram a Parnaíba; entre 1860 e 1861, entraram e saíram do referido porto vinte e três navios ingleses – cinco procedentes de Liverpool, sendo os demais de outras praças; entre 1861 e 1862, vinte e oito navios entraram e saíram do litoral piauiense, sendo vinte e dois ingleses e seis americanos – vinte e seis procediam de Caiena e quatro de Liverpool; entre 1862 e 1863, trinta e quatro navios, sendo vinte e três ingleses, oito americanos e três brasileiros: vinte e seis procediam de Caiena, quatro de Liverpool, três do Maranhão, um de Serra Leoa; entre 1863 e 1864 foram treze ingleses, dez americanos e oito brasileiros. Em 1869, setenta e três navios; em 1870, setenta e seis; em 1871, oitenta e cinco; em 1872, setenta e cinco; e, em 1880, seis, sendo cinquenta brasileiros, oito franceses e três ingleses.²¹¹

É interessante observar que, com a navegação a vapor, o comércio parnaibano com outras praças ganha intensidade. O número de embarcações que chegavam e saíam do porto cresceu e diversificou-se com o passar dos anos; o que demonstra uma ampliação da atividade comercial, consequência do crescimento e do ganho em complexidade do mercado produtor e consumidor local. No exercício de 1864-1865, Gandara (2009, p.297) verificou que as entradas e saídas de navios de cabotagem na cidade de Parnaíba elevaram-se respectivamente a cinquenta e

²¹¹ Relatório da Alfândega de 1880.

dois e a quarenta e sete. Já em viagem de longo curso, foram vinte e nove entradas de navios e vinte e oito saídas. Entre entradas e saídas havia quinze navios ingleses, trinta e seis americanos, um prussiano, três brasileiros e dois franceses.

No período de 1834 a 1880, o total de embarcações é de quinhentos e noventa e um nacionais, sessenta e seis inglesas, trinta e seis norte-americanas, oito francesas e uma espanhola (MENDES, I., 2008, p.11). Nota-se um expressivo número de embarcações americanas trafegando em Parnaíba, sobre as quais não se têm maiores informações. Porém, levando em consideração que não há referências à presença de comerciantes americanos instalados em Parnaíba, pode-se inferir que se tem, naquele período, uma significativa relação de comércio entre essa Província e a América do Norte.

As décadas de 1850 e 1860 foram marcadas pelo bom desempenho das exportações de gado e de algodão (QUEIROZ, 1993, p.19). As embarcações a vapor intensificaram o comércio, com a navegação de longo curso.²¹² Em dezembro de 1858, com a entrada no Porto de Parnaíba do vapor São Luis – pertencente à Companhia Maranhense de Navegação Costeira –, o serviço de navegação de cabotagem entre o Ceará e o Maranhão torna-se regular. Segundo Odilon Nunes (2007, p.173), com a mudança da capital de Oeiras para Teresina, ocorreu o florescimento da agricultura, haja vista a facilidade de transporte dos produtos agrícolas através do rio Parnaíba e a navegação a vapor, que serviu de estímulo ao comércio da Província. Tais acontecimentos possibilitaram a “estabilidade de firmas estrangeiras na cidade de Parnaíba, e a consequente penetração do capital por seu intermédio”.

Vários comerciantes estrangeiros passam a operar na vila. As transações comerciais de vulto eram feitas, segundo Barbosa (1986, p. 89), por João Frederico Hoyer, dinamarquês; pelo francês Gustave Naeff, da Naeff Nadler & Co., filial de

²¹² A introdução da navegação a vapor não significou o fim da navegação à vela. A vela continuou concorrendo com o vapor, pois o frete dos vapores era mais caro. Com isso, mesmo com o vapor, uma carga de retorno não era assegurada a cada viagem. Somente com o surgimento do *boom* da borracha do vale amazônico no final dos anos 1970, este panorama iria mudar. Outro fator a ser levado em conta é que os navios a vapor estavam em fase experimental, cheios de problemas de maquinário, o que afetava todas as empresas do ramo. Por causa desses problemas, ganhar da concorrência dos navios à vela não aconteceu rapidamente. Conferir Pennington (DAVID, 2009, p.159).

uma casa do Maranhão; e pelo inglês Paul Robert Singlehurst – armadores “cujos navios cruzavam o Atlântico, comerciando com a Europa e a América, principalmente com os mercados de Liverpool e Caiena”.

3.3 O Comércio com Caiena, Guiana Francesa

Nos documentos provinciais aparecem informações sobre o comércio relativamente intenso de gado vivo entre Parnaíba e a Colônia francesa da Guiana Francesa, enviado a princípio em veleiros e depois em vapores. Das cerca de sessenta mil cabeças de gado anuais exportadas pelo Piauí, uma parte atendia o mercado regional e outra a Guiana Francesa (QUEIROZ, 1998, p.20). O envio de gado para a Guiana tinha o propósito de abastecer o território, mas foi incrementado com a construção da colônia penal ali instalada.²¹³

Um problema dos comerciantes de gado advinha da bitributação das mercadorias. O comerciante parnaibano ou estrangeiro ali estabelecido pagava imposto tanto para o Piauí quanto para o Ceará. Pelo Relatório do presidente da Província, Dr. Manoel do Rego Barros Souza Leão, de 1 de julho de 1871, “somos informados que o município de Granja,²¹⁴ Província do Ceará, estava desde 1865 de posse do Porto de Amarração”, o que representava para o Piauí uma desvantagem imensa.

A luta pelo domínio da região de Amarração entre as duas províncias era constante. Para o Piauí, esse local era vital ao comércio, já que não possuir um porto no Atlântico implicava em que as mercadorias vindas diretamente da Europa ou de qualquer província do império teriam que ser desembarçadas em Amarração – território cearense. A assembleia provincial do Ceará criara um imposto sobre cada cabeça de gado exportado da Província, e os agentes fiscais do Ceará se julgavam com direito de cobrar o imposto sobre o gado embarcado, que, do Piauí saía para Caiena ou, como afirmava o Presidente da Província do Piauí, “apenas toca na Amarração para ser embarcado”.

²¹³ Na Guiana Francesa, o imperador Napoleão III começou a construção de um sistema penal, fazendo deportações a partir 1852. Em 1854 foi construído o presídio da Ilha do Diabo, e, em 1858, o de Saint-Laurent-Du-Maroni. Para lá foram remetidos mais de 90 mil prisioneiros.

²¹⁴ A posse oficial do território de Amarração pelo Ceará se deu pela lei n. 1177, de 20 de agosto de 1865, quando a Assembleia Legislativa do Ceará criou o Distrito de Amarração. Conferir Mendes (2008, p.15).

Essa situação foi reclamada pelo comerciante francês, o Sr. Lalanne ao vice-cônsul de seu país, o tenente José Francisco de Miranda Filho, instalado em Parnaíba, que a levou perante o presidente do Ceará. Entretanto, a reclamação não obteve sucesso junto à autoridade cearense, que a indeferiu, sob pretexto de que somente a Assembleia Provincial podia resolver a respeito.²¹⁵ O Relatório do Inspetor da Alfândega de Parnaíba, de 15 de março de 1866 (NUNES, O., 2007, p. 175), informa que:

A principal exportação que se fazia, então, pela cidade de Parnaíba era a do algodão para a Inglaterra e Maranhão, e, em seguida vinha a de animais vivos, comércio efetuado por um agente do contratante com o governo francês em Caiena, estabelecido na povoação do Porto de Amarração (então pertencente ao Ceará), para o fornecimento dos emigrados e prisioneiros do mesmo governo, e sua conta, nas possessões das Guianas Francesas, cuja exportação orça por cinco mil cabeças anualmente. Para a Guiana Francesa vendiam-se ainda carneiros, porcos, mulas, cavalos, em pequena escala (NUNES, O., 2007, p. 175).

Acredita-se que o contratante estabelecido em Amarração era Lalanne, que, residindo em Amarração, encontrava-se a serviço do comércio francês.

Outras informações sobre o comércio com a Guiana são dadas no documento da Alfândega de Parnaíba, datado de 22 de dezembro de 1882. Ele informa que o vapor francês *Jeune Amiral*, de propriedade de L. A. Fagard, comandado por Felix Briere, de trezentos e vinte e sete toneladas, vindo da Ilha Grande de Santa Isabel, encalhou em um dos baixios da barra de Amarração quando ia para Caiena, com duzentos e quarenta bois, um jumento, cento e vinte encapados de goma de mandioca, vinte e dois barris do mesmo produto, cem jerimuns, quatro paneiros de feijão, uma barrica de farinha e cinquenta toneladas de carvão sobressalentes.

A documentação aponta também para várias entradas e saídas²¹⁶ desse vapor para o Pará, em uma viagem que, no trecho Parnaíba – Pará, durava em torno de quatro dias. O retorno do Pará para o Piauí dava-se, frequentemente, com carga lastro, isto é, sem mercadoria, só levando o gado vivo do Piauí. Sabe-se, no entanto, que o comércio de produtos importados da França já havia alcançado Parnaíba. Em 1866, pela Guiana Francesa, vinham da França para Parnaíba louças, espelhos, conservas alimentícias, manteiga, farinha de trigo; e, diretamente da França,

²¹⁵ Essa questão só foi liquidada, quando em 22 de outubro de 1880, os municípios de Independência e Príncipe Imperial (Crateús) foram permutados pelo de Amarração, atual Luis Correia.

²¹⁶ Anotamos as entradas e saídas de 15 de junho, 27 de junho, 30 de junho, 10 de outubro de 1882.

medicamentos, vinho, charutos, peixe em conserva, cigarros, banha de porco, entre outros.

Outro estrangeiro que negociava com bois foi João Frederick Hoyer, apontado na documentação da Alfândega de Parnaíba como sendo dinamarquês e proprietário do iate francês o Cisne. Documento da Alfândega de Parnaíba de 26 de setembro de 1882 acusa a saída do seu iate com uma carga de bois para o Pará. Em 10 de outubro de 1882, procedente do Pará, Hoyer chega a Parnaíba com mulher, filho, servente e escrava, a bordo do Jeune Admiral. Possivelmente veio com a família e empregados para morar e comerciar bois na rota Parnaíba - Pará – sinal de que o negócio era lucrativo.

3.4 O Comércio Interno e Externo do Couro e de seus Derivados

O comércio do couro (verde ou curtido), couramas, peles (de carneiro e ovelha), atanados (couro de boi curtido), couro em cabelo e meios de sola foi um dos mais permanentes e longevos da economia do Piauí. O uso doméstico e/ou industrial destes diversos subprodutos do gado, bem como seus destinos comerciais mudaram ao longo do tempo.

O gado e seus subprodutos foram aproveitados de diversas maneiras. Foi morto sem se aproveitar o couro, caso das Fazendas Nacionais, mencionado por Odilon Nunes (1972, p.26), que, no começo do século XIX, “os couros dos gados abatidos nas fazendas estaduais era perdido”, e, para aproveitá-lo, Pedro José de Menezes falou em criar um curtume, enquanto Carlos César Burlamaqui mandava salgá-los. O contrário também ocorreu: o gado foi morto para se aproveitar apenas o couro, prática mencionada como de exploração depredatória por Nunes (Ibid., p.13) no caso do Sul, como consequência do extenuamento da mineração,²¹⁷ e também no Piauí, devido à baixa cotação do boi, em que se matava a rês para aproveitar somente o couro.²¹⁸ Além da venda da carne e do couro, eram comercializados: o sebo, o chifre, a pata, a sola, a crina e a raspa do couro.

²¹⁷ Del Priore (2006, p. 77) menciona a mudança do eixo econômico da Colônia, que privilegiou os produtos do Centro-Sul, no abastecimento das Minas. Os animais provenientes do Rio Grande do Sul desestabilizaram o fornecimento vindo das barracas do São Francisco.

²¹⁸ Esta autora registrou que, por volta de 1779, no Rio Grande a “valorização do couro promoveu uma verdadeira carnificina, matava-se milhares de animais, inclusive vacas prenhes e vitelhinhas, para arrancar-lhes o precioso revestimento” (Ibid., p. 68).

Diz a historiadora Mary del Priore (2006, p.75) que o gado, no período Colonial, além de fornecer a carne verde que alimentava a população, tinha ainda outras funções: seu couro servia para ensacamento da produção de fumo, matalotagem de alimentos nas viagens ultramarinas,²¹⁹ fabricação de bruacas, surrões, laços e chinchas. Nas fazendas açucareiras, cordas de couro eram comumente usadas, quer para a lavragem das canas, quer para virar as pesadas rodas dos engenhos.

O Brasil foi marcado, segundo Capistrano de Abreu, por uma “época do couro”, sendo esta matéria-prima para quase tudo (GANDARA, 2008, p. 233). Odilon Nunes (1972, p.21) também chama a atenção para a relevância dos subprodutos do gado, ao afirmar que, no Brasil, em 1777, em primeiro lugar na pauta de exportação estava o açúcar, e em segundo “a courama, isto é, couro em cabelo, couros de bezeros, raspas de couro, sola, pedaços de sola”.

No Piauí, o comércio dos subprodutos de gado no período colonial é mencionado por Odilon Nunes (1972, p.21). Informa que, em 1781, pelo Porto de Parnaíba, vendiam-se carnes secas, quatro mil meios de sola, trinta e dois mil couros em cabelo das reses que se abatiam nas suas oficinas, e outros gêneros. Gandara também comenta:

Essa situação pode ser percebida em documentos oficiais como as Cartas de 15 e 16.02.1781 da Junta Governativa informando que no Porto das Barcas (Parnaíba) exportavam-se: couros em cabelo, solas e atanados. Transportam anualmente para outros diferentes portos ao número de trinta até trinta e dois mil couros e de solas quatro mil meios... (Carta da Junta Governativa de 1781) (GANDARA, 2009, p. 291-309).

Takeya menciona as charqueadas, que, além da industrialização da carne, possibilitaram o aproveitamento dos subprodutos do gado. Passaram a ser comercializados couros e peles, que, até à época da salga, inexistiam como mercadoria (LEMENHE, 1983, p.23). Segundo menciona Takeya (1995, p.94):

É importante lembrar que as charqueadas tiveram, ainda, indiretamente, uma outra função, além de expandir a produção e o comércio da carne; introduzir os couros e peles na pauta de exportação da capitania, transformando-os, a partir daí, em mercadorias.

Queiroz também destaca o comércio de couro:

²¹⁹ Mantimentos para a tripulação e passageiros de um navio.

Na exportação de derivados da pecuária, destacava-se o avultado número de couros comercializados para o exterior, sendo o principal mercado consumidor a Inglaterra. No Império, um dos principais compradores era o Pará. Parte expressiva dos derivados da pecuária era, provavelmente, reexportada pelas demais províncias, não só em virtude das dificuldades de escoamento pelo porto de Parnaíba, mas também pela dispersão das rotas comerciais (QUEIROZ, 1998, p.20).

Del Priore ao tratar da pecuária acrescenta que se

A carne de gado era destinada ao mercado interno, o couro do gado conquista praças comerciais internacionais, atingindo, em fins do século XVIII, não somente os mercados de parceiros tradicionais, como a Inglaterra, mas também regiões distantes, como a Dinamarca ou a Rússia, ocupando o terceiro lugar nos itens de nossas exportações (2006, p.122).

O couro era usado na Bahia, para onde foi largamente exportado do Piauí, para cobrir os rolos de fumo. Antonil descreve como se encourava o tabaco:

Cobre o rolo de fumo com folhas de caragata secas e amarradas com embira, e depois se faz uma capa de couro da medida do rolo, a qual, cosida e apertada muito bem, marca-se com a marca do seu dono. E desta sorte vão os rolos por terra em carro e por mar embarcados (ANTONIL, 2007, p.191).

Calcula-se que o tabaco brasileiro, à época, rendeu nada menos que dois milhões de libras esterlinas, levando Antonil, importante observador econômico do Brasil Colônia, a escrever: "É já (o fumo), depois das alfândegas, a principal receita do Estado. As décimas não receberam mais que cento e setenta e quatro contos e trezentos e cinquenta o imposto de cisas; em nenhum ano deram mais à Coroa as minas de ouro e dos diamantes do Brasil" (Id. *ibid.*).

Nesta época, o fumo brasileiro passou a ter três destinos principais. O produto de primeira e segunda qualidade era exportado para Lisboa. De lá, cerca de 60% era comercializado para a Europa – Portugal e ilhas adjacentes consumiam o restante. O fumo de terceira qualidade tomou um destino até então inexplorado: o tráfico de escravos africanos (Ibid., p.191).

Na Inglaterra, a produção de couros e peles e o seu tingimento²²⁰ foi uma das indústrias mais comuns durante o século XIX. Com uma vasta criação de gado e ovelhas, estabelecem-se nas vilas e cidades as indústrias – a princípio caseiras – associadas ao aproveitamento dos subprodutos da indústria de carnes.

²²⁰ O processo de tingimento com cromo ou tanino tem por objetivo torná-lo mais resistente, além de dar cor e brilho.

Assim como no Brasil, na Inglaterra, o couro – material nobre – era um produto de uso bastante variado, tanto pela beleza quanto pela resistência. Era empregado na confecção de calçados (sapatos, botas, botinas), vestimentas (casacos e jaquetas) acessórios (como correias de relógios, carteiras, chapéus, cintos e bolsas); artigos de selaria (arreios para animais, selas, rédeas, chicotes, esporas e freios); artigos de viagem (malas, maletas, baús, bolsas de viagem, estojo para joias e para guardar instrumentos musicais e armas - coldres); encadernação de livros²²¹ entre outros. No Piauí fazia-se com o couro: chinelos, gibão, alforje, surrão, bornal, banguê, encosto de cadeira, tamborete, chinelo, cabresto etc.

Além desses usos, os ingleses especializaram-se na fabricação de couro industrial para uso na maquinaria. Nas palavras de Pennington (2009, p. 52):

O comércio de couros torna-se interessante, já que as fábricas nessa época faziam muito uso de máquinas a vapor estacionárias, operando eixos por cima de sua maquinaria, com polias e correias de couro acionando as máquinas lá embaixo. As fábricas eram uma verdadeira floresta de correias de couro - um ambiente perigoso: quando uma correia se rompia, não raro resultava em acidente grave para os operários. Naturalmente, os outros usos (sapatos, cintos, agasalhos) também eram interessantes, mas o uso do couro na indústria, em larga escala, era primordialmente para a confecção de correias, dada a resistência do couro.

Com o advento da Revolução Industrial na Inglaterra, e o uso em larga escala de máquinas a partir de 1760 – além do consequente processo de difusão da industrialização pelo resto do mundo –, a procura por essa matéria-prima se torna ainda mais acentuada. Era preciso um constante abastecimento, pois, sendo o couro uma matéria orgânica, a sua vida útil é limitada, o que faz com que seja necessário substituí-lo periodicamente, em consequência do desgaste, ruptura ou alteração de aspecto. O Piauí foi, sem dúvida, uma fonte dessas matérias-primas por centenas de anos, tanto para a Europa quanto para os Estados Unidos.

Quanto aos estabelecimentos comerciais em atividade nesse período, sabe-se que, de 1866 a 1867, apesar de o comércio da Província ser expressivo graças

²²¹ Freyre registrou que as encadernações inglesas gozaram a fama de serem as melhores do mundo. Seus encadernadores dominavam os processos químicos de tornar o couro impermeável e de brilho permanente. Os ingleses, como diz Freyre, chegaram ao aperfeiçoamento do couro de encadernar livro através da química de aperfeiçoamento de couro de sela para cavalos e de sapatos e botas para cavaleiros. Conferir Freyre (2000, p. 73).

ao aumento das exportações do algodão e a uma conjuntura favorável às exportações do gado²²², o número de estabelecimentos comerciais era reduzido.

A Província do Piauí possuía, em 1866, quatrocentos e treze casas comerciais, das quais vinte e duas eram de portugueses e três de negociantes de outras nacionalidades (NUNES, O., 1974, p.168). Através delas, eram importados diretamente da Inglaterra e da Alemanha armas e munições, tecidos e roupas feitas, calçados, chapéus, louças, talheres, azeite, manteiga, queijos, presuntos, massas alimentícias, farinha de trigo, medicamentos, sabão, ferragens, tintas, artigos de armarinho, moda, escritório, entre outros.

Para avaliar o incremento do comércio entre os anos de 1866 e 1869, recorre-se ao quadro estatístico das casas comerciais, publicado no Relatório do presidente da Província, em 1871. Nele consta que havia quatrocentos e uma casas comerciais,²²³ dentre as quais vinte e oito de portugueses e seis de negociantes estrangeiros.²²⁴ Um decréscimo de doze estabelecimentos – como se vê, nos números apresentados acima – é significativo; reflete um declínio das atividades comerciais envolvendo estrangeiros, sobretudo quando se constata que, dos vinte e oito estabelecimentos de portugueses existentes na província, seis desapareceram; e dos seis pertencentes a outras categorias de estrangeiros, três deixaram de existir.

Para compreender melhor as relações comerciais no Piauí, recorre-se a Raimundo Mendes, da Associação Comercial, que, em colaboração enviada à *Revista Econômica Piauiense*,²²⁵ traça um perfil histórico sumário do comércio do

²²² Segundo Queiroz (1998, p.20), a avaliação das quantidades de gado exportadas anualmente para o mercado regional até a década de 1870 torna-se difícil por duas razões principais: as exportações eram secularmente realizadas ao longo das fronteiras da Província; e não havia tributação incidente sobre as exportações de gado. De acordo com o autor, não resta dúvida, entretanto, de que a venda para o mercado interno alcançava milhares de cabeças anualmente.

²²³ No Relatório do Presidente da Província, em 1781, na página 76, no item “comércio”, temos a relação de: quatrocentos e uma casas de negócios, sendo quatro grandes armazéns de fazendas; cento e oitenta e oito lojas a retalho; sessenta e nove tabernas e quitandas, e boticas. Cento e trinta e três estabelecimentos diversos: vinte e oito pertencentes a portugueses, oito a súditos de diversas nações, e trezentos e sessenta e cinco a brasileiros. Os súditos de outras nações possuíam três armazéns de fazendas, três armazéns de roupas feitas e calçados, uma loja de fazendas e uma quitanda.

²²⁴ Das seis casas de estrangeiros, três comercializavam fazendas, e as outras três roupas feitas, calçados e botinas.

²²⁵ Conforme Mendes (2003, p.21), os primeiros estudos sistemáticos da economia do Piauí foram publicados por Raimundo Santana, na década de 1950, através da revista *Econômica Piauiense*, mediante a qual pode estimular o aparecimento de novos autores que passaram a tratar do assunto

Piauí provincial. Ao fazê-lo, destaca os principais produtos envolvidos nessa atividade, e informa sobre o tipo de relação que orientava as transações, de modo a permitir que se trace a rota do comércio no Piauí:

A característica foi a prevalência da criação do gado sobre todas as outras atividades. Na sua órbita girava o comércio. A lavoura, muito rudimentar, servia apenas ao consumo de cada agrupamento humano, sem qualquer reflexo comercial. Não havia estradas; o transporte de mercadorias era feito a lombo de burro; o comércio incipiente que se ia organizando em cada povoado abastecia-se nos centros maiores uma ou duas vezes por ano; o comerciante do interior levava, regra geral, couros de boi, peles, etc., que trocava por mercadorias (tecidos, calçados, louças etc.), com os seus fornecedores.

No sul do Estado, Oeiras, antiga capital, era o empório abastecedor da zona, posteriormente deslocado para Amarante e Floriano, cidades ribeirinhas do rio Parnaíba, única via de comunicação fácil.

Teresina, capital, não tinha maior expressão comercial, então o centro da vida administrativa e política do Estado.

Ao norte, Parnaíba, gozando de situação geográfica privilegiada, foi, aos poucos, dominando o comércio do Estado, pois para lá forçosamente descia pelo rio Parnaíba a maior parte da produção e também lá se ia abastecer quase todo o comércio do Piauí. Explica-se, como resultante lógica desse fato, o aparecimento das maiores firmas comerciais nessa cidade.

Praticamente não havia dinheiro; os gêneros que o pequeno comerciante do interior entregava aos seus fornecedores, nesses centros, eram trocados por mercadorias, como disse anteriormente, sendo tudo escriturado em conta corrente daqueles, pela qual o comerciante do interior baseava as suas transações, não usando este nem uma escrita própria. Também não assinava títulos, porquanto não havia estipulação de prazos, vencimentos. Tudo era feito fundamentado no elemento confiança. Estabelecia-se entre os pequenos comerciantes e os seus fornecedores uma amizade muito grande, de modo que havia muita segurança nas suas relações comerciais. Não ocorria oscilação de preços, os quais se mantinham mais ou menos estáveis (MENDES, R., 1957, p. 73).

O comentário de Mendes refere-se ao Piauí nos primeiros anos do século XX. Observa-se, a partir dele, um comércio de estrutura bastante precária, sendo realizado nesse meio, àquela época. No processo de desenvolvimento de um capitalismo que caracterizava a economia do país, o Estado ocupa uma posição marginal, pois o que se tem, naquele momento, são apenas rudimentos de uma atividade de mercado. Basta observar que o comércio regional não apresentava forças suficientes para transformar os demais aspectos estruturais da sociedade em seu proveito. A ausência de estradas e meios de transporte que favorecessem um maior e mais eficiente movimento de mercadorias entre os diversos municípios

com enfoque científico. Raimundo Mendes foi fundador, junto com Santana e Portela, da revista Econômica Piauienses.

obrigava a realização do mesmo através dos meios mais primitivos em uso nessa atividade. A expressão “feito a lombo de burro” oferece um indicativo do estágio em que se encontrava.

Tais dificuldades afetavam outro componente indispensável a uma sociedade de mercado: a circulação de mercadorias. No Piauí, conforme se observa no depoimento acima, o abastecimento dos postos comerciais era feito, de praxe, apenas uma ou duas vezes por ano, quantidade insuficiente para o consumo de uma população crescente, especialmente levando-se em consideração as condições incipientes em que se efetuava. Tal realidade impunha a manutenção de uma economia quase que exclusivamente de subsistência, constituindo-se em outro obstáculo ao desenvolvimento de uma economia de mercado.

Importante também é observar o tipo de relação que a atividade produzia entre seus agentes. Seguindo a lógica que orientava as demais práticas sociais na região, as transações comerciais eram fundamentadas no elemento confiança, base das relações pessoais que o capitalismo substituiu em todas as etapas do processo de realização do capital. A circulação de mercadorias se fazia através da troca de produtos,²²⁶ pois a atividade monetária era quase inexistente: não havia moeda, concorrência, mercado fornecedor, tampouco mercado consumidor consolidado.

Esta situação descrita por Mendes começa a ser alterada com a chegada de comerciantes estrangeiros em Parnaíba, vindos da Inglaterra e da França, conforme será visto a seguir.

3.5 Comerciantes ingleses no Piauí

Gilberto Freyre, em sua obra *Ingleses no Brasil* (FREYRE, 2000, p.46), traça um panorama do comércio realizado entre a Inglaterra e o Brasil, demonstrando o predomínio econômico²²⁷ e cultural dos britânicos, desde os primeiros dias de Dom João VI, acentuando-se de 1835 a 1912, quando a influência inglesa começou a declinar vagarosamente, vencida pela expansão comercial norte-americana e alemã.

²²⁶ Segundo Odilon Nunes (2007, p.153), em 1857, o comércio por terra, em cavalos e éguas, especialmente o comércio de café vindo do Ceará e o sal, era permutado pelo fumo, sola, couro e gado vivo.

²²⁷ Volpi (2007, p.38) apontou os tratados firmados em 1810 e 1827, que confirmam a posição privilegiada dos ingleses no “livre” comércio brasileiro.

Ao discorrer sobre este assunto, Freyre assevera que, a princípio, o comércio britânico dominou as praças do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, mas aos poucos conquistou todo o mercado brasileiro, deixando pouco espaço para os artigos franceses e americanos (Ibid., p.88).

Freyre acrescenta que, ao tempo da chegada de Dom João VI, os negociantes britânicos transacionavam com artigos caracteristicamente ingleses: artigos de ferro, aço, cobre, bronze, vidro, couro, chá, cerveja, relógios, munição, pregos, pedras de amolar, foices, folhas de flandres, tintas, papel, genebra, ladrilho, chapéus de sol, carvão, selas, arreios, baetas, lãs, bacalhau, móveis, pianos e até tinta para barbas ou suíças. Além de mesas, cadeiras, óculos, binóculos, martelos, alfinetes, agulhas, barômetros, utensílios de jardim e de lavoura; artigos – salienta Freyre – mais de natureza masculina do que feminina (Ibid., p.173), também pelo seu porte e peso.

Por sua vez, Volpi registrou que o grande produto da Inglaterra era o tecido de algodão (VOLPI, 2007, p.39). Prova disso são os anúncios de jornais brasileiros da primeira metade do século XIX, pesquisados por Freyre, que demonstram que os ingleses eram os donos dos melhores armazéns de fazendas nas principais cidades da colônia, e depois do Império. Freyre registrou a diversidade das fazendas comercializadas, bem como de suas cores: era o irlandês de algodão, baetões de cores, e escarlates, baetas²²⁸ estreitas e largas também de cores, panos azuis ordinários e extrafinos. Quanto à cartela de cores, esclareceu Freyre que os ingleses davam preferência às cores sóbrias – azuis, pretas, cinzentas e brancas –, raramente alguma cor mais viva. Na análise de Freyre, a Inglaterra expulsou do mercado brasileiro os arcaicos tecidos orientais de cores rutilantes,²²⁹ vermelhos, amarelos, azuis-claros – mais ao gosto da gente luso-americana (FREYRE, 2000, p.159). Nas palavras de Freyre: “Tudo isso foi ficando plebeu, matuto ou fora de moda”. Ainda discorrendo sobre o comércio inglês, acrescenta que era:

Raro, desde 1808, o brigue inglês que chegasse a porto brasileiro de importância – o Rio de Janeiro, a Bahia, Pernambuco – sem seus fardos, não só de louça inglesa, de vidro, de pano, de cobre, de ferro, como de ferragem inglesa, em parte considerável destinada às casas, às residências, às cozinhas (Id. *ibid.*).

²²⁸ Tecido felpudo feito de lã ou algodão.

²²⁹ Cores vivas e brilhantes.

Com a introdução dos produtos ingleses, grandes modificações se operaram no Brasil. Essa situação é descrita por Volpi (2007, p.39):

A face do consumo no Brasil foi transformada. As ruas ficaram repletas de produtos como algodão estampado, panos largos, louças e ferragens de Birmingham, que, sem a necessidade de passar por Portugal, aqui chegavam a preços baixos.

Freyre já havia assinalado a importância desse comércio para o processo de modernização do Brasil:

É quase impossível ao brasileiro ouvir falar em máquina, em motor, em ferramenta, em estrada de ferro, em rebocador, em draga, em cabo submarino, em telégrafo, em artigos de aço e de ferro, em brinquedo mecânico, em cadeira de mola, em louça doméstica, em bicicleta, em paim, em aparelho sanitário, em navio de guerra, em vapor, em lancha, em fogão a gás ou a carvão, sem pensar em ingleses. Os ingleses estão ligados como nenhum outro povo aos começos de modernização das condições materiais de vida do brasileiro: das condições de produção, habitação, transporte, recreação, comunicação, iluminação, alimentação e repouso entre nós (FREYRE, 2000, p.159).

O comércio analisado por Freyre e Volpi não se dava em mão única. O Brasil, por sua vez, exportava para os britânicos ouro, diamantes, pedras preciosas, açúcar, algodão, peles, fumo, aguardente, pau-brasil e mais tarde borracha e café. Para dar uma ideia da influência da economia inglesa, Freyre aponta algumas das iniciativas do capital britânico que ficaram célebres no Brasil:

As companhias de mineração em Minas Gérias, como a de Gongo Soco, o calçado Clark, os tecidos Coats, em São Paulo, e Carioca, no Rio, a Fundação de Harrington & Starr e a Bowmann, no Recife (onde também se guarda a tradição dos De Mornay), as velhas firmas Stevenson e Duder, da Bahia, especializadas em negócios de cacau e óleo de baleia, Boxwell, em Pernambuco, especializada em algodão, Clark, no Piauí e Maranhão, especializado em cera de carnaúba com o fervor de um pioneiro lúcido, Wilson e Cory com seus depósitos de carvão, seus estaleiros e seus rebocados célebres no Brasil inteiro, o Bristish Bank, o London and Brazilian, o River Plate, o Hotel Bennett, a Casa Inglesa de Mrs. Brack, do Recife, Proudfoot & Comp., do Rio Grande do Sul, a Casa Inglesa do Ceará, fundada pelo irlandês Willian Wara [...] (FREYRE, 2000, p.83).

Além de um número significativo de comerciantes de sucesso que se estabeleceu no Brasil, outro dado que merece atenção neste trabalho é aquele que se refere aos portos ingleses que lideram o comércio, no caso o porto a considerar é o da cidade de Liverpool.

Conforme já mencionado, durante a primeira metade do século XIX, a Inglaterra foi a potência industrial e comercial dominante do mundo. A cidade de Liverpool foi o centro distribuidor da indústria do país. O progresso de Liverpool é explicado por Muir:

É numa confluência de grandes movimentos que se encontram explicações para o estuendo desenvolvimento de Liverpool no período de 1760 a 1835. A invenção da maquinaria têxtil; o uso do carvão para a fundição de ferro, a aplicação do vapor às máquinas, a concentração da grande indústria inglesa num raio de uns 200 km em volta do rio Mersey; a abertura dos mercados da Índia e América Espanhola; o vasto e rápido crescimento da América do Norte; a concentração de seu comércio no porto de Nova Iorque; a abertura à Inglaterra, como nunca antes, por estradas, canais e mais canais, ferrovias: estes são os segredos do majestoso progresso de Liverpool (MUIR, 1907, p.260 apud PENNINGTON, 2009, p.52).

Os navios a vapor que chegavam e partiam de Liverpool atravessavam o Atlântico, fazendo escalas em Santos, Salvador, Recife, Belém, Manaus e Iquitos (no Peru), trazendo, como narra Pennington (Id. *ibid.*):

Toda sorte de mercadorias como lastro: objetos de ferro fundido, cimento, tijolos, até pedras para construção; insumos para a caça e a pesca, bebidas e alimentos e toda sorte de novidades que pudessem arregimentar compradores. Voltavam com a cobiçada borracha, principalmente, mas também com castanha-do-pará, óleos essenciais como, por exemplo, o pau-rosa, a andiroba, fibras como a piaçava, peles de animais.

Além das mercadorias assinaladas acima, a Inglaterra foi a grande compradora de toda a cotonicultura brasileira, no decorrer do século XIX (TAKEYA, 1994, p.123), principalmente após o fim do ciclo do ouro. O professor Manchester (apud FREYRE, 2000, p.89) lembra que Liverpool chegou, com efeito, a absorver grande parte do algodão da Bahia e do Ceará, e a Grã-Bretanha inteira, $\frac{3}{4}$ do algodão exportado por Pernambuco.

O comércio de algodão do Brasil com Liverpool não se deu somente com a Bahia, o Ceará e o Maranhão,²³⁰ deu-se também como o Porto de Parnaíba através dos comerciantes ingleses lá estabelecidos, conforme será visto.

Em princípios do século XIX, a pecuária, embora em crise, persistia como principal fonte de riqueza do Piauí. Mas, por volta de 1815, o cultivo de algodão – que desde o início do século XVIII vinha sendo feito no Piauí, sendo sua produção

²³⁰ Responsável por 75% das exportações de algodão, o Maranhão despontou como o maior produtor brasileiro.

utilizada na fabricação de tecidos grosseiros²³¹ – tomou impulso e começou a adquirir caráter comercial, cotado no mercado internacional. O interesse do mercado europeu pelo algodão se deu quando a Guerra da Independência Americana (1775-1783) provocou a queda dramática da produção de algodão dos Estados Unidos. No Piauí houve, então, o interesse pelo algodão, em razão da alta extraordinária do preço, devido à excessiva procura pelas fábricas inglesas (SANTANA, 1964, p.71).

A produção do algodão, mesmo usando essas técnicas primárias, foi incentivada pela crescente demanda comercial, o que é atestado por fontes de informação datadas de 1790. Elas registram a fundação, em Parnaíba, de uma Alfândega do Algodão e de uma Inspeção de Algodão, “simples entreposto de ensacamento e verificação do produto”.

Os portos de exportação da carne das charqueadas e couros atraíram o escoamento da produção do algodão pela mesma via de transporte do gado, sendo que as exportações regulares do algodão fizeram sua presença em 1815 com a marca de trinta mil quilos de algodão em rama. Em 1846, no Piauí, o volume da exportação desse produto chegou a provocar sua alta de preço. Os agricultores da região da Vila do Poti, União e São Gonçalo responderam a essa alta com mais produção, o que motivou a construção de barcos em Teresina, em grande parte para seu transporte. Apesar de todo esse aparato comercial e do interesse crescente dos agricultores em aumentar a produção do algodão, cujo cultivo exigia pouco capital, as técnicas de plantio, de colheita e de tratamento do produto eram rudimentares. No regime de plantação em terreno de derrubada de floresta, em que pouco se providenciava a adubação do solo, as colheitas tendiam, em geral, a declinar após três anos de consecutiva exploração do terreno.

Em termos econômicos, os lucros obtidos pelo comércio de exportação não eram capitalizados sob forma de investimentos em geral, pois os exportadores os absorviam na importação de apreciados bens europeus (SANTANA, 1964, p.74). Dessa maneira, o comércio tornou-se vulnerável e exposto a fatores instáveis, como uma queda na colheita ou uma alteração no mercado externo. Prova disto foi a crise de 1872, motivada pela má colheita do algodão, que levou muitas casas comerciais à falência (Id. *ibid.*). No caso da oscilação do mercado externo, a volta da

²³¹ Escrevendo sobre esse tema, Brandão (1995, p.44) observou que surgiu, nesta época, um novo sistema agrícola, tendo por base o consórcio algodão-gado.

concorrência da produção americana no mercado europeu foi agravada pela evasão dos escravos para o Sul, portanto, pela diminuição da chegada do algodão aos portos e pelo declínio da demanda pelo mercado europeu.

O comércio do algodão do Nordeste levou à instalação de casas comerciais estrangeiras no Ceará,²³² no Maranhão e no Piauí, mais especificamente em Parnaíba. A instalação de casas comerciais inglesas e francesas serviu para estreitar a articulação da região ao comércio internacional. Essa expansão agroexportadora teve como base a produção algodoeira e, em segundo lugar, o couro.²³³

A expansão comercial significava para os interesses comerciais ingleses e franceses a possibilidade de atuarem tanto no ramo da exportação de matérias-primas (algodão e couro) para a Europa, quanto no ramo da importação de manufaturados (TAKEYA, 1994, p.112), a exemplo do algodão: exportado para a Inglaterra, cujas atividades têxteis produziam tecidos sofisticados, voltava a Parnaíba via importação dos comerciantes estrangeiros. A cadeia comercial, baseada, a princípio, no consórcio algodão-couro, estendeu-se progressivamente durante a década de 1970 dentro dos limites das províncias do Nordeste, e depois para fora delas (TAKEYA, 1995, p.118).

Para demonstrar a importância do comércio inglês de tecidos, mais uma vez recorre-se à Denise Takeya, que, ao escrever sobre o comércio da província do Ceará, registra as palavras do cônsul francês em Pernambuco. Analisando a situação do comércio francês frente à concorrência inglesa no tocante a tecidos, ele dizia em 1883:

Os tecidos de algodão (cotons écrus, madrapolans, indiennes, coutils, drap's) têm uma grande venda nesta província porque estes artigos são usados pela população do campo e são de proveniência inglesa.

Todo pequeno negociante do interior possui na sua loja algumas centenas de peças de "indiennes" ou de "madrapolans" e todo pequeno fazendeiro que vem vender seu açúcar ou seu algodão leva algumas peças de algodão cru, de "madrapolans" ou "indiennes" (Ibid., p.120).

²³² As casas de comércio francesas instaladas no Ceará são estudadas por Denise Monteiro Takeya (1994, p.124).

²³³ Segundo Takeya (Id. ibid.), o couro manteve-se, na segunda metade do século XIX, como um dos principais itens da pauta de exportação brasileira para a França.

Takeya aponta que as atividades comerciais de algumas casas comerciais estrangeiras que atuavam no Brasil estavam baseadas em uma estrutura matriz-filial (Ibid., p.118). As casas comerciais assim estruturadas atuavam em dois mercados polo simultaneamente: o nacional e o internacional. Para Takeya a existência dessa estrutura (intercâmbio matriz – no Exterior – e filial – no Brasil) garantia, para esses comerciantes, uma posição privilegiada frente aos demais.

3.6 A Casa Inglesa

A Casa Inglesa tem sua origem na R. Singlehursts & Co, de Liverpool. Localizada no Pará, Ceará, e Parnaíba, não conseguimos estabelecer uma relação mais direta entre elas.²³⁴ Escrevendo sobre a origem da Casa Inglesa, do Ceará, Takeya (1994, p.115) indicou que:

Remonta a 1811, quando o irlandês William Wara chegou ao Ceará, criando em 1835 uma filial da R. Singlehurst & Co, de Liverpool. A filial ficou popularmente conhecida como Casa Inglesa e sobreviveria, por todo o século XIX, como principal distribuidora das mercadorias vindas da Inglaterra, além de compradora dos produtos cearenses para o mercado europeu. A Singlehurst & Co era proprietária da Red Cross Line of Mail Steamers, uma das duas companhias de navegação a vapor que estabeleceram as primeiras linhas regulares ligando o Ceará à Europa, na década de 1870.

Segundo Raimundo Girão (1947), a Casa Inglesa “se notabilizou no comércio cearense pela sua prestança e longevidade” [...], continuando a tradição da escuna Mayflower, pela qual, em dias ainda remotos, os cearenses receberam de Liverpool “chitas, louças, meias de seda e paninhos”.

Em Parnaíba, a Casa Inglesa instalou-se em 15 de março de 1849, com razão social Andrew Miller & Cia (NUNES, 2006, p. 337), a qual se sucederam várias outras, como Singlehurst e Brocklehursts, Singlehurst Nicholson e Co (NUNES, 2007, p. 174), depois Singlehurst e Co. Ao longo do Império, alterações havidas nas tarifas alfandegárias tornaram-nas menos favoráveis aos ingleses, o que levou Paul Robert Singlehurst & Co. a venderem suas cotas ao sócio minoritário em Parnaíba, James Frederick Clark, em 1º de janeiro de 1900.

²³⁴ No âmbito dessa pesquisa, não foi possível conseguir responder várias perguntas a respeito das *Casas Inglesas* do Pará, Ceará e Maranhão: – Seriam todas propriedades da Singlehurst e Brockehurst? Seriam todas filiais da matriz inglesa? Seriam unidas por alguma sociedade? Quem as administrava: no Ceará, Girão menciona Wara; em Parnaíba Andrew Miller – eles seriam proprietários, socioproprietários ou apenas administradores?

Se não é possível estabelecer uma ligação mais direta entre a “Casa Inglesa” de Parnaíba e as demais, também não é possível pensar em seu sucesso comercial e do comércio parnaibano sem estabelecer uma articulação mais ampla com o comércio das demais províncias do Norte e do Nordeste e suas ligações com o Exterior, no caso: Amazonas, Pará, Ceará, Maranhão e Piauí com a Inglaterra, a França e a América do Norte. Essa articulação deslanchou e se fortaleceu em 1866, ano em que um vapor da Booth Line partiu pela primeira vez de Liverpool para o Porto do Pará. A partir daí, o fluxo de comércio regular entre esses portos ficou estabelecido (PENNINGTON, 2009, p.159).

A grande vantagem comercial da Casa Inglesa, tanto a do Ceará e a do Pará quanto a de Parnaíba, era que, além de contar com a estrutura “matriz-filial”, contavam com uma companhia de navegação a vapor (TAKEYA, 1994, p.118) – a Red Cross Line, mesma companhia de navegação que fazia o serviço direto de Liverpool com Manaus, a partir de 1877, de propriedade da Singlehurst, Broklehurts e Cia (PENNINGTON apud BRAGA, 2009, p.129-132).

3.7 Singlehurst e Clark - “respectable merchants” em Parnaíba

Em 1810, com a Corte portuguesa exilada no Rio de Janeiro, a Inglaterra obteve o *status* de nação mais favorecida no comércio com o reino. Com a abertura dos portos, começa uma crescente onda de imigrantes ingleses para o Brasil,²³⁵ de diversas profissões: cientistas,²³⁶ viajantes,²³⁷ artesãos, missionários, comerciantes,²³⁸ e, como distingue Freyre, “respectable merchants” (FREYRE, 2000, p.77).

Os “respectable merchants” e não apenas “tradesmen” (comerciantes) – como apontou Freyre – seriam os ingleses que se arriscaram “a vir residir com as famílias nas cidades ou nos ermos de um país tão diferente da Inglaterra como o Brasil

²³⁵ Séculos antes da abertura dos portos, o Brasil já era visitado por estrangeiros, inclusive ingleses: *sea dogs*, piratas e aventureiros. Lopes (2007, p. 14) define o termo *sea dog* ou “cão do mar” como o grupo de corsários protestantes que serviram à rainha Elizabeth I da Inglaterra nas suas disputas com a Espanha. Estavam voltados para o lucro fácil por meio de pilhagem sistemática.

²³⁶ A exemplo do mineralogista John Mawe.

²³⁷ A exemplo de Henry Koster, que chegou a Pernambuco em 1809, foi o primeiro inglês a percorrer e a descrever o sertão nordestino.

²³⁸ Na primeira onda de ingleses a desembarcar no Rio de Janeiro veio o comerciante de tecidos John Lucckock.

colonial”. Eles despertaram a confiança nos brasileiros como homens de negócios, “sólidos” e “pontuais” (Ibid., p. 163); comercializavam produtos ingleses que inspiravam “confiança”, por serem “mais modernos” (PENNINGTON, 2009, p. 92).

Entre os negociantes que chegaram ao Brasil e aqui ficaram, alguns casaram-se com moças ricas da terra e constituíram família. Freyre cita os Dodsworth, Thom, Grey, Street, Boxwell, Studart, Cox, Ayres, Taylor, Lynch, Brotherhood, Ellis, Comber e os Clark (FREYRE, 2000, p.122) – família estabelecida em Parnaíba. Podem ser citados outros ingleses que antecederam os Clark em Parnaíba: Andrew Miller, Robert Brocklehurst e Paul Robert Singlehurst,²³⁹ da Singlehurst, Broklehurts e Cia., proprietários da Red Cross Line (PENNINGTON apud BRAGA, 2009, p.129-132) e proprietários da Casa Inglesa, que residia em Parnaíba com a mulher e cinco filhos ingleses. Paul Robert Singlehurst era conhecido em Parnaíba como “Paul Inglês” (Ibid., p.143) ou “velho Paul Inglês”.²⁴⁰

Instalando-se em Parnaíba, Robert Brockelhurst deu preferência à compra de um sobrado (FREYRE, 2000, p.189), o de número 25, na Rua Grande (Figura 3), apesar da disponibilidade de terrenos ou lotes, que poderia adquirir para construir seu estabelecimento comercial. O sobrado comprado devia satisfazer a expectativa ou a mentalidade do comerciante inglês que buscava instalações adequadas ao material que comerciava. Como um grossista, necessitava de um prédio grande, com armazéns e depósito que se adaptassem à estocagem de mercadorias pesadas. Além de buscar uma boa localização, caso da Rua Grande, o sobrado ficava nas proximidades do rio Parnaíba, do Porto Salgado, da Alfândega e do Consulado inglês.²⁴¹

²³⁹ Não se sabe em que ano Paul Robert Singlehurst chegou a Parnaíba, mas sabe-se que outros membros da família Singlehurst circulavam pelo Ceará. Para esta pesquisa, conseguiu-se localizar, no arquivo público do Ceará, entre os títulos de residência de estrangeiros, datado de agosto de 1842, o título de José Singlehurst,²³⁹ inglês, natural de Liverpool, com idade de 30 anos, casado, profissão de comerciante, que, vindo para o mesmo fim, chegou a Fortaleza no dia 27 de julho de 1842, do porto de Liverpool. Infelizmente, não é possível esclarecer que parentesco e que relação comercial ele mantinha com Paul Robert. José, certamente Joseph, é descrito no documento como sendo alto, branco, de cabelos castanhos, olhos azuis, nariz alto, rosto oval e bastante barba.

²⁴⁰ Freyre (2000, p.143) menciona a terminologia em voga no período, no Rio de Janeiro e São Paulo, para referir-se aos ingleses, seus hábitos ou obras: “casa do Inglês”, “rua do Inglês” “morro dos ingleses” etc.

²⁴¹ É interessante comparar a escolha de Broklehurst com as informações de Freyre (2000, p.172-173), assim pode-se constatar a coincidência das escolhas por parte dos comerciantes ingleses no Rio de Janeiro e outras cidades, de imóveis com as mesmas características.

James Frederick Clark, inglês, nasceu em Keswick, no condado de Cumberland, Inglaterra, no dia 14 de março de 1855 e faleceu em Parnaíba, no dia 02 de setembro de 1928. Aos 14 anos de idade, deixou sua pátria para trabalhar como aprendiz²⁴² na *Casa Inglesa* de Parnaíba. Chegou à Parnaíba, desembarcando do navio “Enterprise”, da Red Cross Line, no Porto do Ceará. Em 27 de maio de 1889 ele deu início à comercialização regular da cera de carnaúba,²⁴³ exportando-a para praças europeias e norte-americanas e transformando-a no principal produto de exportação da região. Paralelamente, ele próprio e seus familiares também auferiram grandes lucros.

A Casa Inglesa de Parnaíba foi comprada por James Frederick Clark, em 1900, quando se tornou único proprietário também dos imóveis que a sediavam: o sobrado da Rua Grande (atual Getúlio Vargas), compreendendo o estabelecimento comercial e mais os grandes armazéns e dique seco, existente no Porto das Barcas – espaço hoje integrado à área cultural e de lazer ali instalada.

A Casa Inglesa começou seus negócios em Parnaíba, tendo como base as mercadorias mencionadas por Freyre (2000) como produtos tipicamente ingleses. O Diário da Casa, datado de fevereiro de 1875, registra, como seria de se esperar, uma grande variedade de tecidos: madapolão, chita larga, morim, algodãozinho, musseline, marroquim, bretanha, cambraia, riscado xadrez e brim liso, entre outros, além de linhas em novelo. Artigos masculinos como chapéu do Chile, camisas e meias de homem. Objetos em ferro como: facas e garfos, vergalhões, barras, panelas e bacias. E ainda ferros de engomar, tesouras, canivetes, facas de charquear, barris de pregos, tintas e brochas.

Com o passar do tempo, as mercadorias comercializadas foram se modificando. Nunes (2006, p. 347) lembra Parnaíba no início do século XX, quando as lojas ofertavam produtos europeus vindos principalmente de Liverpool e Amsterdã: eram sedas, casimiras, linhos, perfumes, espelhos, chapéus, sapatos, relógios de parede, cristais, porcelanas, bebidas que atendiam os consumidores de Parnaíba e das cidades vizinhas.

²⁴² Na Inglaterra, um comerciante normalmente começava sua carreira como aprendiz, aprendendo e trabalhando com um mestre, sendo, após alguns anos, libertado dele. Esse foi o caso de James Frederick Clark.

²⁴³ O navio utilizado no carregamento da primeira remessa comercial da cera de carnaúba foi o Grangense, e a arroba da cera em 1900 valia doze mil réis.

Coube à Casa Inglesa introduzir no Piauí, em 1915, os produtos do petróleo, caso do carbureto, do querosene Jacaré e da gasolina, a máquina de costura, o primeiro automóvel e o primeiro motor a *diesel*, dentre outras inovações que sinalizavam as mudanças de hábitos e costumes, bem como a modernização da cidade.

Importa ressaltar algumas colocações de Marc Theophile sobre a importância que o comércio realizado entre Parnaíba e o mercado estrangeiro exercia sobre o cotidiano de Parnaíba. Era através dessas embarcações que o luxo e os costumes refinados chegavam ao Piauí:

Durante o tempo em que os navios da Europa entravam em Amarração, a população da pequena vila e a de Parnaíba usavam o linho escocês, o perfume francês, o cimento em barricas vindo da Bélgica, de onde também viria o arame farpado e o prego recozido usado – este último, na construção dos currais para o aprisionamento de peixes; o ferro e os instrumentos de trabalho vinham da Alemanha ou da Inglaterra, machados, facões, enxadas etc.; as louças eram alemãs, francesas, inglesas e até japonesas; as mulheres usavam sedas francesas, sombrinhas da moda e tudo quanto lhes era dado a consumir (JACOB, p.294).

Ocorreu, como se nota, um aburguesamento da elite piauiense, que, além de adquirir instrumentos de trabalho e desenvolver hábitos vindos das grandes metrópoles estrangeiras, passou a consumir utensílios domésticos que trouxeram facilidade e *glamour* ao dia-a-dia.

3.8 Comerciantes franceses no Piauí

Para compreender a atividade das casas comerciais estrangeiras em Parnaíba, é preciso, antes de tudo, conhecer o quadro mais geral do comércio piauiense com a França, e as motivações que impeliram alguns franceses, particularmente os irmãos Marc e Lasare Jacob a deixar sua terra natal e virem a estabelecer-se em Parnaíba, além dos laços comerciais que mantinham com seu país de origem.

No caso do comércio franco-brasileiro, Takeya (1995, p. 16) informa serem raros os estudos específicos sobre casas de comércio estrangeiras dedicadas aos negócios de importação e exportação, no Brasil do século XIX. As referências dizem respeito, principalmente, à região Sudeste, mais particularmente às áreas portuárias do Rio de Janeiro e Santos. Pesquisas que tentam esclarecer as formas de atuação

de casas comerciais esbarram na dificuldade de localização de arquivos e no trabalho com as fontes (Ibid., p. 17), pois raros são os arquivos privados de antigas casas comerciais ainda hoje preservados e acessíveis aos pesquisadores. Citamos o trabalho de Takeya (1995), que analisou a expansão do comércio francês para o Brasil, de forma global, fazendo, em seguida, o estudo de um caso específico: a atividade da casa Boris Frères, casa comercial importadora-exportadora de origem francesa, fundada em Fortaleza, em 1872, cujo acervo documental está sob a guarda do Arquivo Público do Ceará, em Fortaleza.

De forma mais ou menos semelhante ao trabalho realizado por essa pesquisadora, buscamos compreender a trajetória das atividades comerciais de duas casas comerciais estrangeiras que se instalaram em Parnaíba, na segunda metade do século XIX.

Durante a realização dessa pesquisa, descobrimos que a cidade de Parnaíba guarda dois importantes arquivos comerciais particulares – o da Casa Inglesa e o da Casa Marc Jacob, referentes às atividades de casas exportadoras, com mais de um século de documentação. Das muitas firmas comerciais estabelecidas na cidade, quiçá no Piauí, que se dedicaram à exportação e importação, apenas aqueles arquivos encontram-se preservados. Tal documentação possui valor histórico, uma vez que carrega consigo as marcas do processo de inserção do Piauí no sistema econômico de base capitalista e dos demais aspectos da sociedade que iam sendo afetados por ele.

A expansão comercial francesa no Brasil, no século XIX, foi um processo histórico articulado à evolução da própria economia francesa como um todo, mas, especialmente, à evolução da indústria e do comércio exterior na França, nesse período. Centrando-se a atenção na presença do capital mercantil francês no Brasil, no século XIX, deve ser observado o crescimento havido na França, no decurso do chamado Segundo Império Francês (1852-1870), mais especialmente nos anos de 1850. Para o objetivo desta pesquisa, tal constatação é fundamental, porque são exatamente esses anos que marcam o começo da expansão comercial francesa para o Brasil.

O desenvolvimento do sistema de transportes, especialmente o ferroviário, possibilita um mercado nacional unificado; o desenvolvimento da navegação (em 1860, a França inaugura sua navegação transatlântica); e a instalação de rede

telegráfica que cobre toda a França, a partir de 1851 comunicação instantânea do pensamento, acompanhando o transporte rápido das pessoas e das coisas, operava uma revolução no grande comércio, fazem parte das transformações estruturais vividas pela França e serviram de estímulo à realização de investimentos de capital e trabalho no Exterior.

Diante de tais condições, a tendência do comércio exterior era crescer. Nos anos de 1850 a 1860, a indústria francesa incorporou uma série de descobertas e invenções tecno-científicas fundamentais ao setor de produção. Novos procedimentos na produção de aço e o desenvolvimento da *la nouille blanc* (eletrometalurgia) criaram complexas inovações tecnológicas, que introduziram a industrialização da França em vias totalmente novas.

Associado ao incremento da atividade industrial verificou-se, a partir do Segundo Império, um processo de urbanização progressiva, um aumento continuado da população urbana. Paris, especialmente, teve um considerável aumento populacional. As chamadas indústrias parisienses, empregando boa parte dessa população, forneciam, nos anos de 1864 a 1868, um quarto dos artigos manufaturados vendidos no mercado externo.

Nos centros urbanos, a atividade comercial crescia, dando lugar a novos e renovados agentes comerciais, que passaram a servir de intermediários, estabelecendo relações entre industriais e comerciantes e entre industriais e fornecedores de matérias-primas. Nesse contexto, ganharam importância o comissário de mercadoria e os representantes ou viajantes do comércio.

Todo esse impulso tomado pela economia francesa no período, e especialmente o impulso industrial, manifestou-se na evolução de seu comércio exterior. A intensificação da produção de mercadorias exigia mercados cada vez mais amplos. A França, assim como a Inglaterra, entrava na etapa de ampliação do Capitalismo, através da conquista dos mercados externos, o que significa que o objetivo desse comércio não se restringia apenas à aquisição de mercados consumidores de mercadorias produzidas em série, mas era a conquista de um mercado fornecedor de matéria-prima e de mão-de-obra barata e com disposição para as particularidades das relações capitalistas de produção. A predominância de um objetivo ou de outro é definida no correr do processo e em função das áreas conectadas.

Sob o Segundo Império, o comércio exterior francês atingiu índices nunca antes alcançados. Tomadas em seu conjunto e no correr de todo o século XIX, as importações francesas caracterizaram-se, essencialmente, pelas matérias-primas necessárias à indústria (algodão, carvão, lã, seda bruta, peles, madeira) e pelos produtos alimentícios (açúcar, cereais, carnes, cacau e café). As exportações, por seu turno, estiveram baseadas nas manufaturas compostas por tecidos, objetos de luxo e decoração (os chamados artigos de Paris) e por vinhos (TAKEYA, 1995).

Para que o Brasil passasse a integrar a economia internacional, mesmo em condições desfavoráveis, em face de alguns países já plenamente integrados ao sistema capitalista de produção, foi necessário que medidas de ordem estrutural e diplomática fossem tomadas ao longo do século XIX. A integração do Brasil com o comércio internacional, com a abertura dos portos e conseqüente quebra do monopólio da metrópole portuguesa, em 1808, estimulou o aumento do número de navios que frequentavam os portos brasileiros, bem como a diversificação de nacionalidades.

O comércio direto Brasil-França, na primeira metade do século XIX, era feito, sobretudo, através dos portos de Havre e Marselha. Era de Havre, a região mais industrializada e povoada da França, que partia a única linha francesa de navios à vela, então existentes, para o Brasil. A França, portanto, dependia de embarcações inglesas e de outras nacionalidades para efetuar o transporte das mercadorias que circulavam em seus portos.

É importante observar as rotas de navegação comercial no Brasil no século XIX. Uma das rotas fazia-se dentro do litoral ocidental, e, a outra, no litoral setentrional do País. Esta última, que tinha Belém como principal porto, e, mais secundariamente, São Luís e Fortaleza, era frequentada por embarcações europeias e norte-americanas, através, principalmente, de rotas diretas, isto é, aquelas que, vindas da Europa ou Estados Unidos, dirigiam-se diretamente para os portos do Norte do Brasil, e daí retornavam para seus portos de origem, sem escalas no litoral ocidental (TAKEYA, 1995).

Acompanhando a expansão comercial, ocorreu uma onda de emigração francesa para o Brasil. Esses imigrantes franceses eram dos mais variados ramos e profissões. Interessam-nos, nesse estudo, os comerciantes e as casas de comércio que, vendendo as mercadorias francesas no Brasil e comprando matérias-primas

para exportação, viabilizaram a expansão do capital estrangeiro em terras brasileiras.

Importância crescente no incremento dessa atividade desempenhou a figura do *commissionaire*,²⁴⁴ o comissário, agente descrito por Leon (1976) como um regulador da atividade industrial. Na França, os anos de 1850 a 1860 registraram um grande crescimento no número de comerciantes – na qualidade de comissários em mercadorias – com negócios no mercado brasileiro. Esses negociantes, em sua maioria, estabeleceram uma matriz de sua casa comercial em Paris e uma filial no Brasil. Essa casa comercial agia nos dois polos do comércio, isto é, tanto no setor de exportação, como no de importação. Tal posição privilegiada permitia aos comerciantes auferir lucros da venda dos produtos industrializados franceses, e europeus de modo geral, no Brasil, assim como das matérias-primas brasileiras no mercado francês e em outros mercados externos.

As filiais dessas casas francesas no Brasil foram estabelecidas, inicialmente, nas grandes cidades portuárias do Rio de Janeiro, Recife e Salvador e expandiram-se mais tarde para outras regiões do País. As principais mercadorias comercializadas por essas casas eram, em ordem de importância: tecidos, “artigos de Paris”, relojoaria / joalheria / ourivesaria, gêneros alimentícios, chapelaria / sapatos, livros, perfumes, móveis, drogas e instrumentos musicais (TAKEYA, 1995).

Foi nesse contexto que os irmãos Boris chegaram à Província do Ceará, onde estabeleceram sua casa comercial e, mais tarde, os irmãos Jacob fizeram o mesmo em Parnaíba.

O interesse do governo francês pela cidade de Parnaíba já se manifestava de forma efetiva desde 1863, quando a agência consular da França²⁴⁵ foi criada em 19 de março daquele ano, tendo como seu primeiro titular o Ten. Cel. José Francisco de Miranda Filho. Atendia ao interesse de comerciantes franceses atuando em Parnaíba, caso da firma Naeff Nadler & Co., cuja matriz ficava no Maranhão (NUNES, O., 2007, p. 174) e do já mencionado Sr. Lalanne.

²⁴⁴ “O comissário é justamente chamado a desempenhar, em troca de uma honesta remuneração, esse papel indispensável de intermediário, que a conjuntura impõe, entre produtores e consumidores, afirmando-se como um regulador da atividade industrial [...]” (LEON, 1976 apud TAKEYA, 1995, p. 85).

²⁴⁵ O primeiro vice-consulado a ser criado em Parnaíba foi o português, em 18 de março de 1844.

Na análise de Takeya (1995), muitos brasileiros desempenhavam o papel de agente consular da França, sobretudo naquelas cidades de menor importância econômica e onde franceses eram escassos ou inexistentes. Eram pessoas de destaque na sociedade local, geralmente os comerciantes mais importantes.

Como esse era um cargo honorífico e quem o possuía tinha um certo prestígio, o Ten. Cel. José Francisco de Miranda Filho²⁴⁶ representou os interesses da França até o estabelecimento, em Parnaíba, de Marc Jacob em 1886. Marc Jacob, assumindo o cargo de agente consular, representou o Governo Francês durante várias décadas, sendo substituído, após seu falecimento, por seu sobrinho Roland Gabriel Jacob, que assumiu oficialmente o vice-consulado em 9 de janeiro de 1927. A representação que pertenceu aos Jacob por muitos anos passou depois para Marcel Seligman,²⁴⁷ membro da mesma família que substituiu os Boris no consulado do Ceará.

As relações comerciais entre a França e o Brasil tiveram início em 1814, embora o conhecimento produzido sobre o Brasil como mercado date das primeiras décadas do século XIX. Visando atender as necessidades relativas à expansão do comércio francês no Brasil, foram abertas representações consulares que formaram a maior e mais sistemática fonte de informações sobre o Brasil. A representação consular elaborava extensos e minuciosos relatórios contendo informações as mais variadas sobre o País. As cidades do Rio de Janeiro, Salvador e Recife foram as primeiras a terem consulados. A estas ligava-se uma série de agências consulares –

²⁴⁶ A família de Miranda Osório seria, segundo Castelo Branco Filho (1982), uma das primeiras famílias povoadoras do Piauí. O Ten. Coronel José Francisco de Miranda Osório (1800–1877) nasceu em Oeiras, e veio para Parnaíba em 1813, como empregado da casa comercial de seu tio e futuro sogro Manuel Antonio da Silva. Militar e político, participou do movimento de 19 de outubro de 1822, que, em Parnaíba, proclamou o príncipe D. Pedro como imperador do Brasil. Tomou parte na Batalha do Jenipapo, em Campo Maior. Em 1838, então tenente-coronel e intendente de Parnaíba, destruiu os balaços. Foi presidente da Câmara Municipal de Parnaíba, deputado provincial e vice-presidente do Piauí.

²⁴⁷ Marc Theophile Jacob nos informa que o sr. Marcel Seligman era filho de Adrien Seligman, que, por sua vez, era filho de Ernest Seligman e Clementine (nascida Boris). O ancestral do ramo Boris, Joseph Jules Boris, foi casado com uma certa Sarah Jacob (descendente de David Joel Jossel Jacob, de Schalbach). Desse casamento, entre outros filhos, nasceu Achille Boris, de cujo casamento com Rosa Coblenze nasceu, entre outros filhos, Bertrand Boris, que foi o principal dirigente da Casa Boris, em Fortaleza, no século XX. Marc Theophile conta, ainda, que “[...] o sr. Marcel Seligman nasceu no Ceará, mas retornou com os pais para a França, onde se educou. Já nos anos 40 (1924, creio eu ele veio trabalhar conosco em Parnaíba, onde constituiu família, casando-se com a Sra. Francy Furtado de Araújo Seligman. Após o falecimento do meu Pai, ele veio a ser Agente Consular da França no Piauí”. Como se viu do resumo acima, os Seligmans eram mais próximos dos Boris que dos Jacob, de quem eram primos entre si, embora distantes.

restritas, na verdade, à pessoa do agente –, formando uma verdadeira rede coletora de informações.

A representação consular era a medula da rede de informações passadas para os industriais e negociantes franceses. As informações colhidas tiveram um papel importante na origem de uma literatura voltada para a identificação das possibilidades do Brasil como um dos mercados para a expansão comercial francesa, dirigida aos industriais e negociantes. Uma outra função vislumbrada seria a de servir de ponto de apoio para a penetração do capital mercantil francês em diferentes mercados.

Cabia ao agente consular conhecer as perspectivas do mercado brasileiro, indicar as possibilidades e obstáculos para o consumo de manufaturas e produtos industrializados, conhecer a província e a capacidade de consumo de produtos e mercadorias francesas. Relatórios contendo informações comerciais e notícias sobre agricultura, colheitas, impostos, problemas climáticos, fornecedores de matérias-primas, preços e câmbios eram enviados para a França. As informações eram enviadas em Boletins e Relatórios ao Ministério das Relações Exteriores da França, que, por sua vez, elaborava outros relatórios. Essa massa de informações era destinada aos industriais, comerciantes e negociantes em geral. O objetivo último era aprimorar as relações entre a produção de manufaturas francesas e o mercado consumidor brasileiro e a necessidade de matérias-primas na França à produção brasileira, de forma a garantir um perfeito conhecimento e aproveitamento das possibilidades que o Brasil oferecia.

Como aponta Takeya (1995), ao consulado de Recife, em 1876, estavam ligadas as agências existentes no Pará, Maranhão, Piauí e Ceará. Isaie Boris chegou ao Ceará em 1878 e foi o primeiro dos membros da família a exercer a representação consular francesa na província. Essa representação consular pertenceu aos Boris até 1925. Permaneceu vaga por dois anos, quando Adrien Seligman, membro da família Boris, assumiu o cargo, momento em que dividia a direção da Casa com Aquille Boris, no final do século XIX e começo do século XX.

Em 1869, fundava-se, no Ceará, a Casa Theodore Boris & Irmão, cujos sócios eram Alphonse Boris e seu irmão Theodore, que chegaram a Fortaleza em 1865 e 1867, respectivamente. Eram franceses e naturais da Província de Lorena.

Os arquivos comerciais dessa firma inicial não foram conservados e nada indica que tenham exercido um comércio além da compra e venda de artigos da praça ou, quando muito, com praças de Estados vizinhos. Depois da guerra franco-alemã de 1870-1871, os dois irmãos voltaram à França, associaram-se a outro irmão mais jovem, Isaie Boris, para fundar, em Paris, a casa Boris Frères.

Pouco tempo depois, Theodore voltou a Fortaleza na companhia de seus irmãos gêmeos, Achilles e Adrien, e com eles abriu, na Rua da Palma, uma nova firma, que se desenvolveu rapidamente, pois, em poucos anos, suas relações com praças de Estados vizinhos estenderam-se a praças europeias e americanas.

Inicialmente, os negócios limitavam-se à importação de tecidos, confecções, perfumaria, artigos de decoração, mobílias, artigos de cozinha, papelaria e material de escritório; mais tarde, acrescentou-se maquinário, cimento e carvão. Na pauta de exportação, estão produtos regionais, tais como: algodão, cera de carnaúba, couro, peles, borracha, café, penas de ema e cumaru.

Na década de 1880, a Boris Frères expandiu seus negócios a outras cidades do Ceará, incluindo pequenas vilas, como Ibiapina, situada próxima à divisa com o Piauí. No Piauí, há registro de suas atividades comerciais com Teresina, desde 1875, e, depois, com Picos e Parnaíba, em 1883. Em julho desse ano, comercializava café, açúcar, algodão e caroço de algodão, courinhos, chifres, ossos, garras, cabelos, cera de carnaúba, mangabeira e pena de ema.

Importa ainda dizer que os produtos comercializados pela Casa Boris Frères, desde sua abertura, incluindo os subprodutos do gado, fizeram parte da pauta de exportação do Piauí até, pelo menos, meados do século XX.

Na análise do movimento comercial da vila, depois cidade de Parnaíba, impôs-se, como primeiro passo, conhecer a documentação dos comerciantes, suas casas comerciais, e analisar suas formas de atuação. Tornou-se pertinente, também, conhecer o esquema de comercialização dentro da Província/Estado, com a cidade de Fortaleza e com o Exterior.

A leitura da correspondência comercial, realizada nos arquivos da Casa Boris, em Fortaleza, forneceu informações relevantes sobre parcerias comerciais no Piauí e o papel da cidade de Parnaíba como porto receptor e distribuidor de mercadorias vindas do Ceará e da Europa, ao longo da segunda metade do século XIX. Na

correspondência, foram localizadas, para esta pesquisa, mais de cem cartas de comerciantes parnaibanos encarregados de receber e reembarcar as mercadorias enviadas pela Casa Boris para Teresina.

A correspondência da Casa Boris do Ceará com comerciantes do Piauí aponta a existência, em Teresina, de casas comerciais francesas anteriores à de Marc Jacob, situada em Parnaíba. Relações comerciais entre essas firmas existiriam desde 1875, como o atesta a presença de papéis de carta com o timbre Casa Francesa.

Havia uma firma de propriedade dos Mayer Frères, e outra, de propriedade de O'Donnell de Alencar, além de uma terceira, pertencente ao comerciante francês Salomon Baumann. Não foi possível localizar, além das cartas, outros registros dessas firmas. Faltam-nos, portanto, informações sobre o início e o término de suas atividades, entre outras. O exame da correspondência estabelecida entre essas firmas data do período de 1876 a 1884, o que indica que o início de suas atividades foi anterior à abertura da Casa Comercial Marc Jacob, em Parnaíba.

A casa Mayer Frères estava sediada em Teresina, e a ligação comercial com a Casa Boris de Fortaleza era realizada através de Parnaíba, por intermédio de um comerciante local, Antonio Dias de Miranda, que, além de receber, conferir e despachar as mercadorias para Mayer, escrevia a Boris, em nome de Mayer, reclamando, cobrando soluções ou apenas acusando o recebimento das mercadorias.

O exame da correspondência entre essas três firmas mostra o teor e a situação das relações comerciais dessa época. Pela correspondência de 27 de abril de 1876, tomou-se conhecimento da encomenda de mercadorias que fazem os Srs. Mayer Frères, de Teresina, ao Sr. Boris Frères, do Ceará. Nota-se, nessa correspondência, a relação entre o que está sendo pedido e os ramos de comércio praticados pela casa Boris, o ramo de sapatos e os chamados "artigos de Paris". Constam do pedido: três dúzias de botinas de muito boa qualidade, com polimento e enfeitadas, para senhoras e meninas, cujo preço variava entre vinte e sessenta francos. Havia também uma seleção de tecidos, a serem adquiridos conforme as amostras enviadas, consistindo estas de cambraia branca, brim de linho pardo, brim branco de algodão e chita adamascada, de preferência nas cores verde e encarnada, num total orçado em mil réis. Consta, ainda, da mesma correspondência,

a encomenda de madapolão para ceroulas, além de outros artigos, como brincos dourados e xales de boa qualidade. Entre estes, eram preferidos os de cor roxa, preta, marrom e cor-de-rosa; e, para os estampados, os de cores vivas, excluindo os de fundo azul e verde. A compra dos artigos deixa claro que a casa Mayer Frères tinha uma freguesia feminina, cujo gosto era conhecido e respeitado. Uma escolha tão detalhada dos artigos femininos, em termos de qualidade e cartela de cores, mostra empenho em atender as senhoras e senhoritas dessa sociedade, com atenção às suas preferências; o gosto da gente luso-americana, que foi ficando plebeu, matuto ou fora com a introdução dos tecidos ingleses (FREYRE, 2000, p.159). A descrição detalhada das mercadorias permite deduzir que se tratavam de artigos de luxo, consumidos por um contingente de pessoas abastadas de uma elite.

Esse mesmo cuidado não era exclusividade da casa francesa como se pode verificar na lista de novidades oferecidas pela Livraria Econômica, situada na Rua Paissandu, em Teresina, em 1875: coques enfeitados para senhoras, gravatas e colarinhos bordados, leques com plumas para senhoras, botinas de cano alto para senhoras, chapéus para homens e senhoras, popelines, lãs e tartalanas, chitas finíssimas, padrões novos, vinhos, licores, doces, biscoitos, passas, queijos (CHAVES, 1987, p. 41).

Não só pedidos foram encontrados em meio a essa documentação. Havia, igualmente, cartas de reclamação. O comerciante Dias de Miranda, por exemplo, queixa-se das companhias de vapor (por exemplo, a Companhia Pernambucana), que, por falta de embarcação, não mandam a carga para a cidade de Parnaíba, descarregando a mercadoria no Porto de Amarração, sob a alegação de que “[...] quem quiser mandar vir para aqui há de mandar conduzi-la a sua conta, correndo todos os riscos que possa haver na dita condução”.

Outra reclamação dizia respeito à Alfândega de Fortaleza, que não mandava as guias ou notas do conteúdo dos caixotes de mercadoria, implicando isso no pagamento de direitos de importação e na multa de verificação do conteúdo dos volumes, já que não havia dados precisos para legalizar o despacho. Declarar o conteúdo dos volumes era uma exigência do Art. 544 do Regimento das Alfândegas, para isentar as mercadorias da multa constante no parágrafo 2 do Art. 545.

A Casa Boris Frères também enviava circular comunicando o aumento de preços de suas mercadorias. Em 8 de março de 1889 ele informa que:

Muitos artigos subiram de valor por causa do aumento dos direitos gerais de importação, sobretudo algodãozinho (panos de algodão liso, entrançado, ou cru; riscados lisos e entrançados; lonas, meias de toda qualidade...) que hoje paga mais 20% de direito sobre a antiga taxa. E ainda que, mesmo que o câmbio conservasse os tipos atuais de 27 a 28, não se poderão fazer grandes reduções de preços [Conf. original].

O aumento de preços das mercadorias era alvo frequente de comentários e críticas. A firma Mayer Frères escreve a Boris Frères, em 17 de janeiro de 1880, reclamando tanto do preço como da contagem das velas de carnaúba remetidas por eles. Segundo a carta, havia erro na contagem das velas, já que, na caixa declarada com vinte e três quilogramas a doze réis a arroba, faltavam três quilogramas, e, na caixa de trinta e cinco réis a arroba, faltavam trezentas velas; as velas, dizia ele, eram de péssima qualidade (misturadas com fava); a maior parte delas veio misturada na mesma barrica, não sendo possível distinguir entre as de dez, quatorze e quinze réis o milheiro. Além disso, reclama Mayer, nenhum tratamento foi dedicado à embalagem, pois, segundo salienta, “[...] nem ao menos palha na cabeça das barricas foi colocada, resultando na grande quantidade de velas quebradas, só tendo sido possível contá-las pelos fios”.

As informações acima revelam a coexistência de um comércio incipiente sendo realizado na província, ao lado de uma rede comercial que atravessava o Atlântico. As condições estruturais reduzidas apresentadas pelo Piauí traziam dificuldades para o recebimento das mercadorias nos centros consumidores e o conseqüente encarecimento.

Em carta do dia 20 de abril de 1880, a Casa Mayer Frères comunica a Boris que dissolveu amigavelmente a sociedade da praça de Teresina, ficando o ativo e passivo da mesma firma a cargo de M. Mayer, que pede a Boris para manter o apoio e a consideração que dispensava à casa anterior. Embora a decisão de dissolver a firma Mayer Frères tenha sido comunicada mais tarde, de forma oficial, por M. Mayer, Boris já havia sido informado antes por Salomon Baumann sobre essa decisão.

Salomon Baumann era um comerciante francês comprador de café da Casa Boris, produto transportado através de vapor vindo de Parnaíba, reembarcado por Francisco da Costa Fernandes. Salomon Baumann, por sua vez, encaminhava as mercadorias tanto para Boris como para seu irmão, em Paris.

Em carta do dia 17 de abril de 1880, Baumann tratou de seus próprios assuntos comerciais e mencionou a liquidação da casa dos Srs. Mayer, nestes termos:

[...] os Srs. Mayer vão liquidar a casa porque o Pedro Mayer descobriu muita ladroeira que o Sr. Mayer fazia, por isso ele quer apartar a sociedade, eu acho que a liquidação da casa vai ser judicialmente, o José Mayer como fiador da casa Mayer Frères.

A contenda foi de tal magnitude que, segundo Baumann, “[...] outro dia o Sr. Pedro Mayer quase quebrou a cabeça do Sr. Mayer”. As cartas de Salomon Baumann são reveladoras tanto da relação comercial que tinha com Boris como de uma relação social mais próxima com o comerciante francês, já que toma a liberdade de relatar, como se vê acima, uma briga familiar que evoluiu para a agressão física, e antecipou o encerramento da sociedade comercial dos irmãos. Na mesma carta, na parte comercial, Baumann comunica a Boris que não lhe mandou as penas de ema porque o “[...] Sr. José Martins Teixeira me paga também a 8.000 rs o quilo, e os cabelos a 600rs o quilo sendo por isso melhor vender aqui”. Além disso, anuncia sua viagem de negócios para a França no fim do mês, só retornando em agosto. Acrescenta: “[...] caso queira me escrever pode dirigir-se a Jules Baumann em Chalôns sur Marne, França”. Chalôns deve ter sido a cidade de origem de Salomon Baumann, pois seu irmão Jules residia lá. Havia outro irmão, Miguel Baumann, que era comerciante em Paris e recebia de Salomon remessas de penas de ema de primeira qualidade, além de cabelos.

A partir da leitura das cartas, fica clara a circulação de mercadorias entre França, Ceará, Teresina e Parnaíba. As cartas comerciais de 1882 mostram, além da regularidade comercial entre Salomonn, em Teresina, e Boris, no Ceará, uma relação de confiança, indicada pelo pedido de Salomonn a Boris para que “[...] remeta, mensalmente, por intermédio de sua casa em Paris, a quantia de cinquenta francos a seu irmão Jules, em Chalôns”. O crédito solicitado demonstra, da parte de Baumann, uma certeza ou, pelo menos, uma boa expectativa de sucesso na sua atividade comercial. Os negócios em Teresina iam bem e, assim, era possível remeter mensalmente dinheiro a seu irmão em Paris.

A transferência da capital da Província do Piauí de Oeiras para Teresina teve como objetivo, como apontou Gandara (2008, p.136) “mudar para progredir”. A nova capital teria uma nova configuração espacial cidadina, favorável à integração

comercial. Seu posicionamento em uma área, cuja topografia facilitava os movimentos fluviais e terrestres, conferia-lhe excelentes potencialidades para se desenvolver e se afirmar como centro urbano e como entreposto comercial. A ambição do projeto criou um sentimento de euforia, atraindo muitas pessoas. A decisão de localizar um porto e um comércio no mesmo espaço atrairia, gradativamente, um e outro para a proximidade do rio, afinal, um grupo de indivíduos ajuda a atrair e a manter outro. Além do que, teoricamente, as pessoas estabelecem-se, de forma natural, no lugar em que lhes seja a vida mais produtiva e agradável. A nova capital certamente oferecia para um grupo de comerciantes vindos de diversos lugares e países, dentre eles a França, muitos atrativos.

As casas comerciais francesas estabelecidas em Teresina e já mencionadas, possivelmente pertencentes a proprietários judeus, começaram a funcionar no Piauí, conforme indica a documentação, bem antes da Casa Marc Jacob, e já eram clientes da Casa Boris. Elas aparecem, posteriormente, em 1886, como clientes da Casa Marc Jacob. Nos Livros *Diário* e nos *Copiadores de Cartas* da Casa Marc Jacob, localizamos transações comerciais realizadas entre essas casas.

Em correspondência datada de 22 de outubro de 1888, Marc Jacob fatura várias mercadorias para Baumann, remetendo-as pelo vapor *Teresinense*. São pacotes contendo tecidos, como casemira de lã, setinetas, morins e algodõezinhos (das marcas Cupido, Cheguem Todos, Pechincha, Serve para Tudo, do Pereira, e outros), além de duas dúzias de garrafas de vermute.

José Mayer recebia diversas mercadorias de Marc Jacob como pimenta e botija de genebra. Conforme anotação no *Diário* n. 2, Mayer devolveu a Marc Jacob quatro latas de chá preto, seis latas de biscoitos pequenos e duas latas de biscoitos grandes, todas estragadas. A ligação de Jacob com os Mayers tem destaque em julho de 1891, quando José Mayer envia as cópias do testamento de M. Mayer para Marc, possivelmente para serem encaminhadas à família na França.

Importa dizer que, apesar de terem-se estabelecido no Piauí em data anterior a Marc Jacob, estas casas instituíram com esse comerciante uma parceria comercial articuladora da rede comercial que conectava Teresina, Parnaíba, Ceará e Europa.

Boris, Mayer, Baumann, O'Donnell e Jacob são franceses, judeus e negociantes atuando no Piauí, no comércio de importação e de exportação. Além da correspondência da Casa Boris, pôde-se localizar, no Arquivo Público do Piauí, em

Teresina, algumas cartas do ano de 1886, reveladoras dessa atividade, e sabe-se através delas que tipo de mercadoria circulava na cidade e o nome dos comerciantes. As cartas fazem referência ao fornecimento de gêneros aos estabelecimentos da Marinha, existentes em Parnaíba – a Capitania, a Escola de Aprendizes de Marinheiro e o Farol da Pedra do Sal.

Paulino José Coelho Bastos fornecia, entre outras mercadorias, açúcar branco grosso, arroz, azeite doce, bacalhau, chá verde, vinho do porto, colchões e pares de sapato.

Os Irmãos Veras forneciam carne seca e pão. E Singlehurst Nephew & Cia fornecia carne verde, açúcar refinado, chinelos de couro, cera em vela, pratos pequenos de folha, tijolos ingleses, tinta preparada, remos novos, sabão, catecismos, tabuadas, livros de primeira, segunda e terceira leitura e outros produtos.

Há, ainda, pedidos feitos aos negociantes Madeira Brandão, João Teodorico de Souza Torres e Alfredo Pereira & Cia, os quais incluem galinha, marmelada, óleo de linhaça, lamparina de vidro, talheres de ferro, goma-arábica, papel almaço pautado, genovês e mata-borrão. Quase todos esses negociantes foram encontrados nos livros contábeis da Casa Marc Jacob.

3.9 Os Jacob: franceses em Parnaíba

Por volta de 1881, Marc e Lazare Jacob, dois dos cinco filhos do casal de fazendeiros franceses Joseph Jacob e Marie Beatrix, vieram de Schalbach, na Lorena, França, para o Ceará, Brasil. Mais tarde, outros dois irmãos juntaram-se a eles, em Parnaíba: Myrthil e Charles. Os irmãos Jacob chegaram a Parnaíba, possivelmente em diferentes momentos, tendo cada um permanecido em Parnaíba por diferentes períodos.

O irmão Myrthil não é mencionado em nenhuma documentação analisada, e sua presença em Parnaíba só foi recentemente descoberta por Marc Theophile Jacob, que localizou sua lápide no Cemitério da Igualdade, naquela cidade. Sabe-se, assim, que morreu com 27 anos de idade, em 17 de outubro de 1892. De Myrthil François Jacob declara Marc Theophile:

Não sabemos muito quanto à estada do Myrthil em Parnaíba, apenas que faleceu quando estava a menos de 6 meses em Parnaíba e teria morrido acometido de tifo ou outra febre endêmica em Parnaíba. Tenho um pequeno livro que pertenceu a Myrthil e que encontrei nas ruínas da sinagoga incendiada pelos alemães, na Segunda Grande Guerra, em Schalbach quando visitamos esta cidade em 1946 (logo após o fim da conflagração). É um livro dele ainda criança onde consta além do nome dele o dos irmãos homens: Moise (Marc), Lazare, Myrthil, Theophile (meu avô) e Charles.

Sobre o irmão Charles, temos o registro de várias de suas transações comerciais, em Parnaíba; e, mais tarde, em Nova York, onde atuou como comerciante, não tendo sido possível determinar até quando. Nova York, como já se viu, fazia parte da rota comercial intensamente utilizada no período. Em agosto de 1891, Marc remete, em consignação a Charles Jacob, de Nova York, pelo vapor Cabral, via Maranhão, doze fardos com 2.182 quilos de cabelos, ao preço de oitocentos e cinquenta réis, perfazendo um total de mil oitocentos e cinquenta e quatro contos e setecentos réis, e três encapados de borracha a mil e cem contos, totalizando trezentos e trinta e sete contos e setecentos réis.

Sobre Lazare Jacob, diz Marc Theophile Jacob:

Lazare não era sócio de Marc, mas trabalhava, digamos, sob o 'guardachuva' deste, comprando alguns produtos que revendia para Marc ou que, através de Marc, revendia para outras praças, como acontecia, creio eu, com redes de dormir. Tenho, em Fortaleza, o 'testamento' de Lazare, escrito de próprio punho, que muito curto diz deixar todos os seus bens para o seu irmão Marc.



Figura 22 – Os irmãos Marc e Lazare Jacob
Fonte: Foto cedida por Roger Jacob.

Após viver no Brasil por mais de quarenta anos, “sem nunca ter voltado à França”, Lazare retorna a este país, possivelmente buscando tratamento médico. Em 31 de março de 1923, está anotada, no Diário n. 28, a importância de dez mil e duzentos francos despendidos com o seu tratamento médico em Paris. Quando

Lazare morre, na França, em 1923, é transferida para a conta de Marc a quantia de quarenta e oito mil setecentos e noventa e oito contos e trezentos e sessenta réis.

Registrada com o nome Casa Comercial Marc Jacob na Alfândega de Parnaíba, tratava-se de uma firma individual, sendo Marc Jacob seu único proprietário. Sabe-se, no entanto, através de Marc Theophile Jacob, que seus irmãos Lazare e Charles participavam das atividades comerciais da casa.

Dispostos a trabalhar e a investir na cidade, em 31 de outubro de 1891, os irmãos Jacob estavam construindo um armazém na Rua Grande. Como Myrthil morreu em 1892, supõe-se que também estivesse nessa empreitada.

A presença dos quatro irmãos em Parnaíba, desde 1886, e negociando durante quase quarenta anos, indica a consolidação de seus negócios na cidade, através do incremento de suas atividades comerciais. A crença no potencial da cidade e na possibilidade de investir em uma atividade comercial de retorno seguro deve tê-los motivado.

A vinda de uma família de franceses para Parnaíba suscita muitos questionamentos. O primeiro conjunto de perguntas seria: – Por que deixaram a França? O que teria levado os irmãos a emigrar para o Brasil? A que se deve a escolha de Parnaíba, no Piauí? Quando chegaram a Parnaíba?

Para entender-se como chegaram primeiro ao Ceará e incorporaram-se, direta ou indiretamente, à Casa Boris Frères, é necessário um segundo conjunto de perguntas: – Vieram com alguma garantia prévia de emprego com Boris Frères, de quem eram parentes? Montaram seus negócios com que capital? Financiado por quem? Pecúlio pessoal ou pecúlio familiar? Não temos a intenção de responder a todas essas perguntas, apenas àquelas que a documentação pesquisada permitir.

À primeira pergunta, Jacob levanta uma hipótese: a de que a guerra franco-prussiana, encerrada em janeiro de 1871, e cujo resultado foi o Tratado de Paz assinado em Versalhes, no qual a França foi obrigada a ceder a maior parte de Lorena à Alemanha, teria motivado a partida dos irmãos. A Alemanha deu aos residentes na região anexada um prazo até 1º de outubro de 1872 para decidirem entre manter a nacionalidade francesa e emigrar, ou permanecer e tornar-se cidadãos alemães. Como o sentimento antigermânico era intenso, expatriaram-se da França mais de cento e vinte mil jovens.

Pergunta-se: – Teria sido esse o real motivo da partida dos irmãos Jacob para o Brasil? Essa hipótese, no entanto, suscita uma questão adicional, qual seja: se eles deixaram a França, conforme indica Jacob, após a guerra (1871-1872), para onde teriam ido antes de chegar ao Ceará, em junho de 1881, como consta nos primeiros registros da Casa Boris? Entre o fim da guerra às primeiras referências, são transcorridos quase dez anos! Possivelmente, a guerra não teria sido a motivação imediata para a partida dos irmãos da França rumo ao Brasil. Supondo que tenham vindo diretamente para o Brasil, passa-se a refletir sobre quais atrativos o Brasil apresentava. A indagação não desconsidera, certamente, que o contexto político francês à época era favorável à emigração de sua população. Jacob (2006, p. 286), ao considerar os motivos, afirma:

Já a outra indagação – por que o Brasil? – exige considerações mais amplas para chegarmos a uma resposta ainda que parcial. Vamos, pois, fazer uma tentativa de interpretação, necessariamente superficial e, certamente, falha. O Novo Mundo, como um todo, impressionava o europeu: amplitudes territoriais, quando na Europa, a propriedade das terras estava sedimentada há séculos, sem espaço para novos empreendedores rurais e cujos proprietários exigiam dos seus colonos mais do que estes lhes poderiam pagar para terem um nível de vida confortável; populações crescentes que não esqueciam facilmente os períodos de fome endêmica e de grandes mortandades decorrentes da cólera e outras doenças coletivas; tributos elevados decorrentes de guerras imperialistas entre os países europeus, na formação das nacionalidades e dos espaços nacionais; grande intolerância religiosa e enorme diferenciação entre classes sociais.

O Novo Mundo era o oposto disto tudo: não havia intolerância religiosa, a terra era de quem dela se apoderasse, ou vendida a preços acessíveis quando já tivessem sido legalizadas; as safras magnânimas; o clima, menos inclemente, e muitas fantasias cheias de esperanças permeavam o imaginário dos recém-chegados.

Por que Parnaíba? Jacob (2006, p. 288) assim explica:

Os dois jovens franceses vieram, pois, imbuídos das noções comumente aceitas como verdadeiras sobre o que esperar do novo País e como atuar de forma positiva. Estabelecendo-se em Parnaíba, às margens de um rio caudaloso, que dera o nome a cidade. Era o conceito aceito de que aquela região tenderia normalmente ao progresso.

Nossa hipótese é a de que Parnaíba já despontava, há muito, como porto exportador de produtos regionais, tais como: gado, couros salgados, couros secos, madeiras, resina, entre outros; e importador de mercadorias, inclusive as que já vinham sendo enviadas pela Casa Boris Frères para Teresina. É preciso lembrar que um vice-cônsul francês já atuava em Parnaíba, desde 1863, dando suporte às atividades comerciais do Sr. Lalanne, e que, pelo menos, três casas comerciais

francesas já estavam atuando em Teresina, desde 1875. Uma rede de negociantes franceses parece, assim, já estar consolidada, e a ida dos Jacob, parentes dos Boris, para Parnaíba, viria a somar, tanto com a ampliação dos negócios do próprio Boris, como para a colônia de emigrados da Alsácia-Lorena radicados em Fortaleza, que contava, inclusive, com alguns primos mais distantes dos Jacob, os Gradvhol. Nessa empreitada, beneficiaram-se todos, os Boris e os Meyer, que estabeleceram com os Jacob uma profícua e longa parceira comercial, e, a médio prazo, as casas francesas de Teresina, que, também em parceria, compravam e vendiam via Casa Marc Jacob.

A questão de quando chegaram ao Ceará e depois a Parnaíba, pode ser respondida apenas tomando por base os arquivos Boris e outras documentações, ou seja, Fortaleza, em 1881 e Parnaíba, em 1886. Ao segundo conjunto de perguntas, podem-se, ainda com base na documentação, aventar algumas respostas.

Foram encontrados nos Diários de Boris Frères os registros de várias remessas de francos franceses de Joseph Jacob, da França, para seus filhos Marc e Lazare. As contas são nominais e cada um recebe valores diferentes, sendo quase sempre um valor maior o enviado para Marc. Esses registros aparecem a partir de junho de 1883. É também possível que Marc e Lazare enviassem para seu pai, na França, alguma mercadoria para ser negociada e que este lhes enviasse o valor referente como forma de pagamento.

Tudo leva a crer que o capital inicial da Casa Comercial Marc Jacob, no valor de catorze contos de réis, teve origem nas remessas de dinheiro enviadas, da França, pelo pai. O dinheiro recebido certamente contribuiu para dar origem a Casa. É importante lembrar que Joseph Jacob era agricultor em Shalbach, Lorena, e que os emigrados da França, no período, eram basicamente comerciantes ou “trabalhadores não agrícolas” (TAKEYA, 1995, p. 118). Não se sabe muito da situação financeira da família na Lorena, mas certamente não era pobre, pois, pelo visto, financiou a abertura da Casa Comercial de Marc Jacob. Outrossim, pode-se presumir que não era rica o suficiente para abrir uma “casa francesa com filial no Brasil”, ou serem “comissários em mercadorias”, como foi o caso da casa Boris Frères e de Meyer, mesmo porque não era uma família de comerciantes, mas de agricultores.

Importa notar que o dinheiro vindo da França pode ter representado, por um lado, um sacrifício para a família, devido à saída de dois filhos da França e a vida em um país estrangeiro, o que não deixa de ter causado grande sofrimento para os pais, e um abalo nas finanças da família, especialmente quando esta vive da pequena agricultura. Por outro lado, o investimento de capital em um país, em uma atividade que não dominavam, era temerário, e deve ter sido visto como um grande risco. O fato de dois filhos virem a dar início a um negócio e os outros dois terem vindo logo depois, mostra que os receios e temores se dissiparam. Afinal, de uma prole de cinco varões, só um ficara na Lorena, e mesmo este mandou seu filho, Roland Gabriel, para assumir os negócios da família, após o falecimento dos fundadores da Casa.

Os irmãos Jacob, ao migrar, fizeram, e com sucesso, o que melhor caracteriza o povo judeu – tornaram-se comerciantes com o apoio de uma comunidade judaica de comerciantes já radicados em Fortaleza e em Teresina.

Pesquisas realizadas nos arquivos da casa Boris Frères, em Fortaleza, indicam no Diário n. 2, que abrange os anos de 1876 a 1882, a presença de Marc e Lazare Jacob naquela cidade, a partir de junho de 1881. Não dá para saber se esse foi o ano exato da chegada dos irmãos ao Ceará ou se o ano marca o início de uma parceria comercial entre eles e a Casa Boris. O certo é que, a partir dessa data, o nome de Marc e Lazare Jacob, sempre lançados em transações comerciais separadas, consta regularmente da contabilidade da Casa Boris Frères.

Duas outras fontes documentais comprovam ainda a presença de Marc Jacob atuando como comerciante em Parnaíba. A primeira é o Diário da Casa Boris, em que estão anotados os nomes dos comerciantes e as cidades. No caso do Piauí, têm-se Izídio Paracampos & Irmão e Pasqual Estoppiel, em Picos, e Marc Jacob, em Parnaíba. Outro documento que corrobora essa data é o *Livro do Centenário da Parnaíba*, onde se lê:

Casa 'Marc Jacob'

Fundada em 1886, nesta cidade pelo Sr. Marc Desiré Jacob, auxiliado por seu irmão Lazare Jacob. Até 1892, dedicou-se a firma à venda de mercadorias gerais, passando desse ano em diante, ao comércio dos nossos produtos de exportação.²⁴⁸

²⁴⁸ Informações retiradas do Livro do Centenário da Parnaíba, 1944, p. 382.

No entanto, o registro mais antigo constante nos livros contábeis da Casa Comercial Marc Jacob está anotado no balanço geral de dezembro de 1889. No item passivo, são verificados os lucros capitalizados pela casa no período de um ano e nove meses, o que corresponderia a março de 1888. Essa data, desatualizada, por assim dizer, se explica pela falta do Diário n. 1, que não foi localizado entre a documentação.

Para compreender as atividades da Casa Comercial Marc Jacob, torna-se necessário recorrer às origens e a sua natureza, de onde há pertinência à seguinte colocação de Jacob (2006, p. 289):

Ao chegarem ao Brasil, os dois emigrantes iniciaram um negócio de exportação dos produtos da região para os países europeus. Os couros de boi, ainda produzidos nas charqueadas de Parnaíba, eram exportados após a sua secagem ao sol, para diversos países, mas, preponderantemente para Portugal. Aos poucos foram sendo agregados produtos comprados ao longo do rio Parnaíba, transportados para a cidade de Parnaíba em barcas puxadas por rebocadores; a tonelagem dessas barcas foi pouco a pouco aumentando, de 10 para 30, para 50 chegando algumas a alcançar a capacidade de 100 toneladas de cargas... Na ida as embarcações transportavam sobretudo sal grosso, adquirido pelas populações ribeirinhas para uso próprio e para o gado [...] No retorno das embarcações, eram coletados os produtos da atividade regional, couros de boi, peles de animais silvestres, peles dos pequenos animais de criação (carneiros e bodes) e paulatinamente, os produtos do extrativismo vegetal.

A clientela incluía comerciantes de Parnaíba, Teresina e de outras cidades do interior do Piauí, Maranhão, Ceará, bem como da Europa.

As vendas ao longo do rio Parnaíba e demais regiões eram feitas levando-se em consideração regras já acordadas. A casa só comercializava com clientes certos, com quem mantinha correspondência, na qual estipulava previamente os valores das mercadorias, tanto para a compra quanto para a venda e as formas de pagamento – vendas a prazo, em seis ou até dez vezes, ou à vista. A entrada de um novo cliente dependia de um credor ou padrinho, que se responsabilizava pela indicação.

A Casa Marc Jacob atuava como arrecadadora e distribuidora de produtos, escoava vários produtos importados por Boris Frères, tais como: morim, algodão, brim de cor, lenços ou café do Ceará, e exportava, às vezes através de Boris, outras através de Meyer Frères, produtos nativos, subprodutos do gado e do extrativismo vegetal. No Diário n. 2, tem-se a anotação do montante de mil setecentos e noventa e nove e duzentos e sessenta réis, despendido, em 31 de maio 1890, com a compra

dos seguintes gêneros: algodão em pluma, algodão em caroço, couros salgados de boi, couros secos de boi, couros de carneiro, couros de cabra, crinas de animais, chifres de bois, resina de angico, carnaúbas, toras de cedro, buchos de peixe, tartaruga e sola.

O estabelecimento comercial de Marc Jacob estava localizado na Rua Grande, n. 25, bem próximo ao porto, e hoje faz parte do acervo arquitetônico da cidade. Trata-se de uma edificação térrea, cujas características externas revelam uma construção do período colonial. A entrada está localizada na parte frontal do edifício, a volumetria é simples, com predominância do plano horizontal. A edificação não tem recuos laterais ou frontal. A cobertura é em telhado de duas águas com empenas voltadas para a lateral do lote, bica simples, uso de telhas capa e canal, e, no beiral, a presença de cimalha. A vedação é em madeira e vergas retas (Figura 23).

A simplicidade imperava. Em abril de 1890, foi mandado fazer “um banco para colocar-se fazendas na loja”. Constavam do mobiliário da loja, em 1896, mesas, cadeiras, estantes, uma prensa de madeira de ensaque e um cofre de ferro. Só nesse ano, os proprietários mandam preparar para a loja uma prateleira e um balcão.



Figura 23 – Casa Marc Jacob.

Fonte: Neuza Mello (2006).

Alguns empregados trabalharam na Casa por décadas, acompanhando o nascimento e seu crescimento comercial. Um deles foi Firmino Sampaio, e outro foi Antônio Brandão Dias, que, conforme anotação no *Diário* n. 2, recebe o seu ordenado, às vezes, após um longo período de prestação de serviços, como o que vai de outubro de 1888 a março de 1889.

Para saber como estava organizada a atividade comercial daquela casa, recorreu-se, para este estudo, aos seus livros contábeis.

Os livros comerciais representam os instrumentos através dos quais o comerciante, pessoa física ou jurídica, escritura, de forma sistematizada, os eventos ocorridos no desenvolvimento de suas atividades. São classificados em duas espécies: obrigatórios e auxiliares ou facultativos. O livro *Diário*, que retrata as atividades diárias do comerciante, é obrigatório, assim como o *Copiador de Cartas*.

Entre os auxiliares ou facultativos, constam o *Livro Razão* e o *Borrador*. O primeiro, segundo consta em Marion (2004, p. 36), “[...] é um livro atualmente

obrigatório, que foi durante muito tempo facultativo. Em virtude de sua eficiência, é indispensável em qualquer tipo de empresa e o instrumento mais valioso para o desempenho da Contabilidade”.

O livro Razão consiste no agrupamento de valores em contas de mesma natureza e de forma racional. Nele, cada conta existente na empresa corresponde a uma página, na qual são registrados os lançamentos daquela conta, na ordem em que ocorreram. Apresenta-se, portanto, como uma espécie de índice do livro Diário, pelo fato de sua escrituração seguir ordem cronológica idêntica aos dos lançamentos lavrados naquele livro. O livro Borrador, como sua própria denominação sugere, registra as operações realizadas a cada momento, servindo de base para a escrituração dos demais livros.

No depósito da empresa *Produtos Vegetais do Piauí Ltda.* – uma das várias empresas do Grupo Jacob, em Parnaíba, hoje de propriedade de Marc Theophile Jacob, sobrinho-neto de Marc Jacob – estão guardados os livros comerciais da Casa Comercial Marc Jacob (1888-1928) e os da Casa Marc Jacob (a partir de 1928), pertencentes ao pai de Marc Theophile, Roland Gabriel Jacob.

Sabe-se, pelo estudo de Freitas (2003, p. 252), que os arquivos particulares de instituições ou associações, de firmas comerciais ou industriais, de famílias e indivíduos são pouco preservados. Com o crescimento das cidades e a redução da superfície das edificações e das habitações, esses arquivos são vendidos como papéis velhos ou incinerados como inutilidades que ocupam espaço precioso. São raras as famílias, empresas ou instituições que preservam seus arquivos e os valorizam como fontes da memória e da história.

Embora não tenha sido possível localizar, entre a vasta documentação guardada no depósito da empresa, toda a sequência dos livros contábeis, foram localizados vinte e nove Diários da Casa Comercial Marc Jacob e vinte e dois Diários da Casa Marc Jacob, perfazendo um total de cinquenta e um livros.

O *Diário* n. 2 de 1889 é o mais antigo dos livros encontrados, e foi o ponto de partida para o presente estudo. Como um documento de escrituração, o *Diário* seguia as regras estipuladas pelo Código Comercial Brasileiro de 25 de junho de 1850 que estabelecia nos artigos 10 a 15:

Art. 10 [...] que todos os comerciantes estão obrigados a seguir uma ordem uniforme de contabilidade e escrituração e a ter os livros necessários para

esse fim; a formar anualmente um balanço geral do seu ativo e passivo, o qual deverá compreender todos os bens de raiz móveis e semoventes, mercadorias, dinheiro, papéis de crédito, e outra qualquer espécie de valores, e bem assim todas as dívidas e obrigações passivas; e será datado e assinado pelo comerciante a quem pertencer.

Art. 11 - Os livros que os comerciantes são obrigados a ter indispensavelmente, na conformidade do artigo antecedente, são o Diário e o Copiador de cartas.

Art. 12 - No Diário é o comerciante obrigado a lançar com individuação e clareza todas as suas operações de comércio, letras e outros quaisquer papéis de crédito que passar, aceitar, afiançar ou endossar, e em geral tudo quanto receber e despende de sua ou alheia conta, seja por que título for, sendo suficiente que as parcelas de despesas domésticas se lancem englobadas na data em que forem extraídas da caixa. Os comerciantes de retalho deverão lançar diariamente no Diário a soma total das suas vendas a dinheiro, e, em assento separado, a soma total das vendas fiadas no mesmo dia.

No mesmo Diário se lançará também em resumo o balanço geral (artigo nº. 10, nº 4), devendo aquele conter todas as verbas deste, apresentando cada uma verba a soma total das respectivas parcelas; e será assinado na mesma data do balanço geral. No Copiador o comerciante é obrigado a lançar o registro de todas as cartas missivas que expedir, com as contas, faturas ou instruções que as acompanharem.

Art. 13 - Os dois livros sobreditos devem ser encadernados, numerados, selados e rubricados em todas as suas folhas por um dos membros do Tribunal do Comércio respectivo, a quem couber por distribuição, com termos de abertura e encerramento subscritos pelo secretário do mesmo tribunal e assinados pelo presidente.

Art. 14 - A escrituração dos mesmos livros será feita em forma mercantil, e seguida pela ordem cronológica de dia, mês e ano, sem intervalo em branco, nem entrelinhas, bordaduras, raspaduras ou emendas.

Art. 15 - Qualquer dos dois mencionados livros, que for achado com algum dos vícios especificado no artigo precedente, não merecerá fé alguma nos lugares viciados a favor do comerciante a quem pertencer, nem no seu todo, quando lhes faltarem as formalidades prescritas no artigo nº 13, ou os seus vícios forem tantos ou de tal natureza que o tornem indigno de merecer fé.

Os *Livros Diários* da empresa eram registrados na Inspetoria Comercial, na Alfândega de Parnaíba, onde eram assinados pelo proprietário do estabelecimento, pelo tesoureiro e pelo escriturário da Alfândega. Para tanto, impostos assim como selos e taxas adicionais eram cobrados. Na primeira página de cada *Livro Diário*, encontra-se lavrado o Termo de Abertura, e, na última, o Termo de Encerramento. No caso do livro mais antigo localizado, os termos foram assinados, em 1889, pelo oficial da Alfândega, Egídio Osório Porfírio da Motta, que também rubricou todas as páginas.

Pôde-se constatar, nesses documentos, que a forma do registro comercial permaneceu praticamente a mesma ao longo de quarenta e quatro anos, sofrendo

modificações mais significativas só em 1931, possivelmente devido a uma nova regulamentação.

Apesar de constar, no Código Comercial, a obrigatoriedade de apenas dois livros – *Diário* e *Copiador* – através de informações obtidas com a leitura dos diversos diários da Casa Comercial objeto deste estudo, tomou-se conhecimento de registros de eventos efetuados em livros auxiliares, entre eles, os denominados *Memorial*, *Contas do Caixa*, *Balanços* e *Consignações de Mercadoria*, referenciados nos lançamentos dos livros *Diários*, *Borrador* e *Razão*. Nos arquivos de Marc Jacob, foram encontrados três desses livros, sendo um livro *Borrador* e dois livros *Razão*, o primeiro compreendendo os anos de 1896 até 1908; e, o segundo, o *Razão* n. 3, de 1909. Vários volumes de *Copiadores de Cartas Comerciais* foram encontrados. Para cuidar desses diários, havia um encarregado com função específica, era o guarda-livros.

O guarda-livros era o empregado responsável pelo registro contábil dos eventos ocorridos no estabelecimento comercial, atividade que exercia escriturando tanto os livros principais como os auxiliares, desde o termo de abertura, movimento comercial do período até o termo de encerramento. Suas atribuições também estavam estipuladas pelo Código Comercial Brasileiro, juntamente com a dos feitores e caixeiros, no capítulo IV do Título III, que trata dos agentes auxiliares do comércio. Segundo o mencionado Código, os prepostos das casas de comércio, antes de iniciarem o exercício, deveriam receber de seus patrões uma nomeação por escrito, a ser registrada no Tribunal do Comércio, o que, no caso de Parnaíba, seria a Alfândega. Infelizmente, não nos foi possível localizar tal documentação.

A profissão de guarda-livros pressupunha alto grau de responsabilidade, já que o art. 78 estabelecia que esses agentes de comércio eram responsáveis perante os proponentes por todo e qualquer dano que lhes causassem por malversação, negligência culpável, ou falta de exata e fiel execução das suas ordens e instruções, recaindo contra eles até mesmo ação criminal, no caso de malversação.

Dentre as atividades exigidas do guarda-livros, encontrava-se o registro de cada uma das operações realizadas pelo estabelecimento; o levantamento do inventário das mercadorias existentes em determinada data; a apresentação do resumo da escrituração de cada mês; e o balanço geral do ativo e passivo da casa comercial, levantado ao final de cada exercício social, que corresponderia,

geralmente, a um período de doze meses, encerrando-se, na maioria das vezes, em 31 de dezembro de cada ano. Na Casa Comercial Marc Jacob, o balanço geral era feito, em sua maioria, anualmente, conforme estipulava o Código, mas, em algumas vezes, cobria um período de tempo maior. Nesses casos, não foi possível estabelecer o critério utilizado pelo contador para o uso de periodicidades diferentes para o levantamento do Balanço.

Os Livros Diário da Casa Comercial Marc Jacob, conforme constatado, em sua maioria, contêm trezentas folhas, correspondendo a seiscentas páginas; medem sessenta centímetros de altura por quarenta e cinco de largura e pesam dez quilos. Muitos são franceses, e têm na primeira contracapa o belíssimo selo da tipografia Ch. Weisshoff, de Paris. O peso e tamanho do livro obrigavam o guarda-livros a fazer os registros utilizando uma mesa especial para comportar um desses grandes livros abertos, contendo um anteparo na parte inferior, para o livro não deslizar, já que a mesa tinha o tampo inclinado de forma a dar conforto ao contador. Um banco alto, também utilizado, permitia ao funcionário manter os pés no chão.

No *Livro Diário*, o guarda-livros registrava as transações comerciais, tais como: compra, venda ou consignação de mercadorias. Tais eventos eram registrados com a observância da técnica própria adotada pela contabilidade, denominada “método das partidas dobradas”. A propósito de tal técnica, Müller (2006, p.65, grifos do autor), contextualiza:

Convencionou-se, no mundo inteiro, que o Ativo deve ser sempre demonstrado do lado esquerdo e o Passivo, do lado direito. Como o próprio nome diz, o balanço de uma empresa é, na verdade, uma ‘balança’ na qual são colocados, de um lado, os bens e direitos, e de outro, as obrigações, sendo que ambos os lados devem ter o mesmo peso, ou seja, o mesmo valor. Desse modo, o Ativo deve ser sempre igual ao Passivo Total. A partir desse conceito foi criado o *método das partidas dobradas*, no qual o registro das operações deve ser feito sempre uma contrapartida. Suponha, por exemplo, uma empresa que compra uma máquina a prazo. Nesse caso, ocorre aumento de seus bens e, em contrapartida, o aumento de suas obrigações pela dívida assumida.

Esse mecanismo universalmente aceito apresenta em sua essência o fato de que o registro de qualquer operação implica que a um débito, em uma ou mais contas, deve corresponder um crédito equivalente, em uma ou mais contas, de forma que a soma dos valores debitados seja sempre igual à soma dos valores creditados. Os eventos são registrados em diferentes rubricas denominadas contas.

Uma conta reúne elementos ou conceitos de natureza semelhante. Assim, entre muitas outras, temos a conta Caixa, a conta Bancos, a conta Estoques, que controlam a movimentação do dinheiro, dos recursos em bancos e das mercadorias, respectivamente.

No caso da Casa Comercial Marc Jacob Ltda., na conta denominada Gêneros Diversos, eram registrados todos os eventos relacionados à movimentação de produtos *in natura*. Dessa forma, a operação de compra à vista desse tipo de mercadorias era assim registrada: pelo ingresso dos produtos nos estoques da empresa, a conta Gêneros Diversos recebia um débito pelo valor da transação e, ao mesmo tempo, em obediência ao método das partidas dobradas, a conta Caixa, pela saída do recurso (pagamento), recebia um crédito de igual valor. Inversamente, quando era o caso de venda desses mesmos tipos de produtos, o registro era feito mediante um débito na conta Caixa, pelo ingresso do recurso, e um crédito na conta Gêneros Diversos, pela saída (venda) dos produtos, sempre pelo valor da transação. Nos casos em que as operações envolviam produtos já manufaturados, os mecanismos de registros eram os mesmos descritos acima, porém, a conta utilizada era outra, denominada Fazendas Gerais.

Saliente-se o caso no qual em uma mesma transação estejam sendo comercializados elementos de naturezas diferentes. Nessas situações, a técnica contábil utiliza-se da expressão Diversos, um indicativo da existência de mais de uma conta a ser debitada ou creditada na operação. Exemplo típico encontrado nos registros da Casa Comercial Marc Jacob é a venda de produtos *in natura* e produtos manufaturados para um mesmo cliente. Nesse caso, será registrado na conta Caixa um débito correspondente ao valor recebido pela negociação e, ao mesmo tempo, o espaço Diversos receberá um crédito de igual valor. Como tal expressão tem por finalidade indicar a existência de mais de um tipo de conta na transação, na sequência do registro aparecerão as contas envolvidas, Gêneros Diversos e Fazendas Gerais, que receberão a crédito os valores que representam suas respectivas contribuições no total da operação. O mesmo mecanismo deverá ser utilizado quando for o caso de aquisição desses produtos: debita-se Diversos, para indicar o registro pela entrada de produtos controlados, através das contas Gêneros Diversos e Fazendas Gerais, e credita-se a conta Caixa pela saída do recurso. Ambos, débito e crédito, correspondendo ao valor da negociação.

A maioria das mercadorias exportadas pela Casa Comercial Marc Jacob era comercializada sob o sistema de consignação; isto é, eram remetidas a um vendedor, sem que o remetente perdesse a sua propriedade, até que o vendedor conseguisse vendê-las, momento no qual ele repassaria ao dono das mercadorias o montante acordado pelas ditas – o preço de venda das mercadorias, eventualmente deduzido de uma comissão para o vendedor. A venda de mercadoria em consignação tem uma grande vantagem para o comerciante: este não necessita fazer financiamento, porque é o fornecedor que disponibiliza uma determinada quantidade de produtos para o revendedor, com margem previamente definida e com o pagamento realizado em data previamente combinada. Para o fornecedor, por um lado, essa ausência de risco e o financiamento implícito do seu cliente facilitam grandemente a venda; mas, por outro lado, cria para si a necessidade de manter maiores estoques e de os financiar, além de assumir o risco de desvalorização. O fornecedor necessita financiar a mercadoria até esta ser vendida. Nesse tipo de venda, o vendedor geralmente obtém margens mais baixas.

Todas as despesas feitas durante a comercialização eram anotadas na conta do freguês. Estavam incluídos os gastos despendidos com direitos municipais, provinciais, gerais, de importação ou exportação, fretes, carreto, selos e despacho de conhecimento à Alfândega, estampilhas, seguros, primagem (pagamento feito ao comandante da embarcação), capatazia, barbante, corda, tinta, feitiço de caixas e fardos, soldas de latas, telegramas e outros. O valor da despesa era cobrado do freguês, à vista, podendo o valor da mercadoria ser dividido em seis ou dez vezes.

Essa relação comercial já estava estabelecida desde os primórdios da Casa. Como se lê na página 1 do *Copiador de Cartas*, na fatura de 8 de outubro de 1888, enviada ao Sr. Sezostre José Correia, de União, pelo vapor Piauí, na qual está registrada a compra dos seguintes itens (CASA..., 1888, p. 1):

2 Barris de 5 ^a . de vinho a 600	120.000
¼ Jogo de louça (pratos) de pó de pedra contendo 20 dzs a 2.000	40.000
¼ Jogo de louça (xícaras) de pó de pedra contendo 12 dza a 1.800	21.600
¼ Jogo de louça (tijelas) de pó de pedra contendo 12 dzs a 1.800	21.600
Total	203.200

Logo abaixo do pedido, foi anotado o lançamento das Despesas:

Frete	12.400
Carretos	500
Selos à alfândega	420
Seguro	2.500
Total	15.820

O total da nota debitada ao Sr. Sezostre é de duzentos e três contos e vinte réis, e a transação é finalizada cobrando-se dele, à vista, quinze contos e oitocentos e vinte réis, referentes às despesas, e divididos duzentos e três contos e duzentos réis das mercadorias, em 10 meses.

A compra da prensa de ensaque aparece no *Diário* n. 2. Esse equipamento servia para a confecção dos fardos destinados à embalagem de crina, algodão e folhas, como, por exemplo, as de jaborandi. O couro também era embalado, em média de vinte em vinte peças, e, em seguida, prensado e marcado.

A sacaria utilizada para o transporte da cera de carnaúba, tucum, mamona ou babaçu era contabilizada nos gastos do negócio. Todo o movimento de sacaria de juta ou algodão, comprada ou mandada fazer, era anotado e adicionado à conta de venda. Os sacos de juta, que vazios pesavam um quilo, eram mais resistentes e utilizados para acondicionar a cera de carnaúba; os de algodão, mais leves, pesando seiscentos gramas, serviam para o transporte das oleoginosas. Um saco cheio podia pesar de sessenta a oitenta quilos e era carregado na cabeça, por um estivador. Dois homens levantavam o saco, colocando-o na cabeça de um terceiro, ou de um dos dois levantadores. Para equilibrar o peso do saco, o carregador andava correndo. No alpendre do armazém do porto, ao longo do rio Parnaíba, as mulheres sentavam e costuravam a boca dos sacos, feitos a partir de tecidos comprados em peças; faziam os consertos necessários nos sacos furados e fechavam a parte superior, quando estavam prontos para seguir viagem.

Assim como o fazendeiro ferra seu gado, os comerciantes do período marcavam sua sacaria. A sacaria de Marc Jacob era marcada com suas iniciais MJ, a de Boris Frères, BF, e assim por diante, representando, em geral, as iniciais de

seu proprietário ou da casa comercial. A marca era feita com um molde vazado (estêncil) com letras recortadas de chapas de folha de flandres, ou equivalente, e colocadas sobre o tecido, no qual aplicavam uma tinta marrom, feita a partir de substâncias retiradas da casca de uma planta do mangue (óxido de ferro e água). A marca era fundamental e obrigatória para o despacho das mercadorias, pois indicava o proprietário de cada saca, caixa, caixote ou fardo. Também consta das notas de conhecimento, exigidas na navegação de cabotagem, emitidas nos portos da província (Figura 24).

Uma das características mais marcantes dos Diários da Casa Comercial Marc Jacob é a quantidade e a variedade de registros. Anotava-se tudo. O sistema permitia tanto anotações comerciais e financeiras como os registros particulares do proprietário.



Figura 24 - Nota de conhecimento.

Fonte: Arquivo Boris Frères, Fortaleza, Ceará, 2008.

Sob a rubrica Marc Jacob C/ Par – conta particular, existente nos livros Diário, pôde-se tomar conhecimento não só das atividades profissionais/comerciais de Marc Jacob como de sua vida particular. Pôde-se também entrar em contato com seus

gostos e seu estilo de vida, por meio de alguns de seus hábitos higiênicos, pela compra de uma escova de dente, em 20 de novembro de 1889, e que usava sabonete e extrato. Trajava-se com sobriedade, usando ternos de tecido de diagonal preto e relógio de algibeira. Lia *O Patriota*. Tinha um par de *photomobile*, usava óculos, tocava gaita, gostava de fumar charuto ou cachimbo de cereja. Consultava regularmente seu médico, o Dr. Sampaio, possuía um termômetro, adquiria frascos de pílulas e de outras drogas. Tomava purgante de água vienense, salsa parrilha (possivelmente em forma de chá, para purificar o sangue) e água de *rubinat*. Provavelmente, teve malária, pois há várias compras de sulfato de quinino anotadas nos Diários. Para a sua proteção, adquiriu um revólver e trezentas balas. Como gostava de animais, comprava manta para cavalo e alimentava seu cachorro com carne.

Marc Jacob apreciava uma grande variedade de bebidas: aguardente, cerveja, cerveja preta, *bitter*, *kümmel*, vinho de Bordeaux e o *Cognac Frapin*, produzido pela secular casa francesa de Segonzac na região de Champagne. Seu fornecedor era a Cia. Branderburg Frères, de Bourdeaux.

As suas despesas com comedorias incluíam o consumo de leite, açúcar fino, biscoitos, marmelada, manteiga, vinagre, potes de pequenas conservas, ervilha, sardinha, tâmaras, ameixa, azeitona, utilizando, ainda, palito, vela estearina e fósforo. Sua louçaria incluía peças de porcelana, como uma dúzia de pratos, uma travessa, uma sopeira e um açucareiro, além de uma bacia grande estanhada.

Seu mobiliário, da loja ou da casa (às vezes, não é possível distinguir onde era usado determinado item anotado) constava de um relógio de parede, lampião de parede e quatro bancos de palhinha para mesa.

Presenteava meninas com bonecas e meias, e mesmo sendo judeu dava esmolas na Semana Santa. Na tentativa de adequar-se socialmente, comprava ponto nas rifas e cota de baile.

Anotava também as despesas com material de escritório, como papel de cor, anilina, barbante vindo da França, livro em branco, botija de tinta, alfinete, linha, agulha. E outras, mais ligadas a suas atividades profissionais, como arsênico para envenenar couro.

Ao longo dos anos, é possível acompanhar as despesas com a criadagem, saber da existência do vaqueiro Roberto, que cuidava das diversas reses, postas por ele a pastar na Ilha Grande de Santa Isabel; e, ainda, que tinha um criado de nome Amaro, além de um servente, Manoel. Da criada Cezarina Maria de Jesus há mais informações, algumas fornecidas por Jacob (2006, p. 295):

Como foi dito no início, ambos os irmãos, Marc e Lazare, permaneceram solteiros. Cuidava deles uma senhora de cor preta, a Cesarina, conhecida de nome e estimada de longe por toda a família que vivia na França. Para ela mandavam muitos presentes, de modo que a Cesarina, quando saía à rua, era um luxo só! Nunca soube que a Cesarina tivesse, em algum tempo, se casado, mas criou muitos meninos de sua parentela, que eram acolhidos na casa dos tios... O tio Marc dispensava à Cesarina, um tratamento respeitoso e em uma carta que fez para ela, já no hospital em que viria a falecer, em Paris, trata-a como senhora e por dona Cesarina.

Além das informações do *Diário*, sabe-se, através de relato de pessoas que viveram em Parnaíba, à época, que tanto Marc quanto seu irmão Lazare vestiam, habitualmente, paletós de alpaca preta e calça listrada, e andavam, religiosamente, juntos para irem ao trabalho e no retorno a casa, todos os dias. Às vezes, paravam para um “dedo de prosa” com os ingleses da firma Singlehurst, que foi sucedida pela firma James Frederick Clark. Recebiam em sua casa compradores/vendedores que vinham do interior.

Além do Diário, os comerciantes eram obrigados a manter atualizado, em conformidade com o artigo 11 do Código Comercial Brasileiro, o Copiador de Cartas. Cumpre esclarecer que a função do Copiador de Cartas, definido no art. 12, era registrar tanto as cartas-missivas como as contas, faturas ou instruções que as acompanhassem.

O Copiador de Cartas ou Copiador de Fatura era o livro em que se escrevia toda a correspondência da firma. A carta original, escrita com tinta copiadora, era colocada no livro copiador, sob uma folha de papel de seda, coberta por tecido — pano embebido em uma solução fixadora. O processo consistia em colocar, em camadas, a carta original e o tecido fixador sob a folha de seda do livro copiador. Colocado na prensa o livro era apertado e no final do dia as cópias ficavam impressas no Livro Copiador, enquanto as originais eram retiradas, prontas para serem encaminhadas.

Sendo a carta uma obrigação do negócio e estando essa correspondência preservada, foi possível acompanhar as transações realizadas pela Casa, tanto aquela relacionada com a clientela da cidade de Parnaíba como a do interior dos Estados do Piauí, Maranhão, Ceará e a do Exterior.

A carta sempre indica a cidade, o negociante, o meio de transporte utilizado para o envio das mercadorias, a quantidade, o valor e a forma de pagamento. Lamentavelmente, a correspondência recebida não foi preservada.

A correspondência compreende as faturas das mercadorias previamente combinadas e embarcadas no vapor especificado, e as missivas em que se consulta sobre o interesse do cliente em adquirir certas mercadorias. Em outras correspondências, é certificado o recebimento da mercadoria e registrada a satisfação do cliente. Há cartas em que são encomendadas mercadorias, na maioria das vezes, com informação sobre a quantidade, a qualidade e os valores: os preços correntes dos artigos ou a sua cotação, e o que se está disposto a pagar por elas. Assim, em 8 de outubro de 1888, Marc Jacob escreve a Ricardo de Barros, de Teresina:

Amigo e snr

Pelo snr José Mayer, soube que vmce recebeu de m/c R60\$000, por isso peço-lhe que compre e me traga milho e farinha. O milho pago-lhe a 3.500 a carga de 100 litros, aqui. A farinha pelo mesmo preço. O feijão, desisto.

A Martinho da Cunha Machado, também de Teresina, escreve:

Snr Rogo-lhe o favor de me dizer alguma coisa com relação à compra de feijão de minha encomenda e se precisa de sacos, tenha a bondade de dizer o número que quer.

As cartas que escreve para o Exterior têm conteúdo semelhante. São pedidos e reclamações, algumas vezes escritas em português, outras, em francês. Para a correspondência com Boris Frères, de Paris, pôde ser localizado um *Copiador de Cartas* separado, escrito sempre pelo próprio Marc Jacob, em francês.

Pela leitura do mais antigo Copiador de Cartas da Casa encontrado, datado de 17 de julho de 1889, foi possível acompanhar a viagem comercial do vapor *Amarante*. O vapor *Amarante* deixou o porto de Parnaíba e viajou rio abaixo, entregando a carta que segue e as mercadorias citadas a uma rede de 35 clientes nas cidades de União, São Francisco (MA), S. João dos Patos (MA), Teresina,

Jaicós, Oeiras, Brejo (MA), Camocim (CE), São João do Piauí, Balsas (MA), Bom Jesus, Santo Antônio, Amarante, Pastos Bons (MA) e Jerumenha:

Amigos e Srs.,

Tenho a honra de me dirigir a vmce comunicando haver despachado um variado sortimento de: fazendas, miudezas, louças, bebidas. Aproveito pois, a oportunidade para fazer-lhe os meus oferecimentos, confessando-me desde já agradecido, se vmce confiar-me suas notas de pedido, prometendo satisfazer-lhe de um modo contentável.

Subscrevo-me com particular estima,

Amigo e Criado, Obrigado.

Percebe-se, pela carta, que Marc Jacob abastecia, com seus produtos, além de comerciantes do Piauí, uma clientela do Maranhão e de Camocim, no Ceará. Pode-se imaginar como era feita a transação comercial. Fazendas, miudezas, louças e bebidas são produtos certamente adquiridos via Boris ou através de firmas que também comercializavam com Boris; ou seja, dentro da teia ou rede comercial montada. O cliente, escolhendo entre o sortimento enviado, devia preencher uma nota com seu futuro pedido.

Em carta de 19 de fevereiro de 1909, ele escreve a quatro comerciantes em Floriano e a um em Teresina, apresentando um representante de duas casas comerciais cearenses:

A presente tem como objetivo apresentar a Vmce o meu amigo Sr. Edmund Levy, chefe da firma Levy & Cia, do Ceará, e concunhado do meu parente Sr. Achilles Boris, também chefe da Casa Boris Frères, da mesma praça. Tomo a liberdade de o recomendar a sua valiosa amizade e conto que vmce possa fazer-lhe uma boa encomenda de mercadorias.

A leitura das cartas também permitiu entender outra função de Marc Jacob, a de introduzir outros comerciantes nas cidades do interior, como se vê acima.

A Casa Comercial Marc Jacob iniciou suas atividades comercializando tanto com o interior do Piauí e do Maranhão como com o Exterior. Comprava e vendia certa variedade de produtos e comercializava com diversas moedas: escudo, libra, dólar e franco, além de ouro e prata. Sobre a variedade de produtos comercializados, Jacob (2006, p. 290) afirma:

Foram produtos da pauta de exportação da Casa Marc Jacob, em diferentes épocas, os couros secos de boi (chamados de 'espichados'), as peles de carneiro e cabras, as peles silvestres, sementes oleaginosas, entre as quais, mencionamos as bagas de mamona, as nozes de tucum, as

sementes de babaçu, o caroço e a fibra do algodão, bucho de peixe (de pescada e gurujuba), barbatana de tubarão, a cera de carnaúba, a cera de abelhas, folhas de jaborandi, raiz de jalapa, a fécula de mandioca e muitos outros produtos menores. Quando dizemos que foram exportados esses produtos em diferentes épocas, não se quer dizer que foram sendo exportados uns com exclusão de outros, não, foram exportados sempre uma grande variedade de produtos, embora nem sempre todos os produtos listados participassem o tempo todo.

Um rastreamento de seus fornecedores e compradores é possível a partir de 1888. Pelo sistema de consignação, e recebendo uma comissão de 3%, enviava para Avelino da Silva Rios e Ricardo de Carvalho & Cia, de Lisboa, via Liverpool, couros secos de boi e meios de sola. Em Hamburgo, Alemanha, seu parceiro comercial era Jean Schuback & Fils, com quem comercializava desde 17 de novembro 1888 e para quem enviava couro salgado. À casa E. Raoul Duval & Cia, de Havres, remetia caixas com penas de ema e cascos de tartaruga. Em Bordeaux, seu fornecedor de vinho era Brandenburg Frères e, em Segonzac, T. Frapin era seu fornecedor de conhaque. Para Leech Harrison & Forwood, de Liverpool, enviava caixotes com moedas portuguesas e espanholas de prata e ouro, entre elas patações portuguesas de novecentos e sessenta, seiscentos e quarenta, trezentos e vinte, cento e sessenta, e oitenta; moedas peruanas, mexicanas, além de joias de ouro e prata. Remetia também sacos com cera de carnaúba e algodão em pluma. Para essa companhia enviava ainda barricas com buchos de peixes, sacos com caroços de mamona e sacos com resina de jatobá. Para Liverpool, remetia a W. R. Robert & Cia, muitas vezes, pelo vapor inglês *Brunswick*, couros espichados de bois, resina de jatobá, surrões de couro com buchos de peixes e fardos com crina de animais. Para Nova York, enviava mercadorias para a Frank B. Ross & Co, a Amsinck & Co., e a L. & Kemp ou diretamente para seu irmão Charles que tratava da sua comercialização.²⁴⁹

É importante lembrar que muitos dos comerciantes citados já eram parceiros comerciais de Boris Frères, desde 1875. Percebemos, assim, que, se Marc Jacob não fazia parte daquele conjunto de comerciantes franceses que se estabeleceram no Brasil com uma casa comercial atacadista com matriz na França e uma filial no Brasil, ele utilizou o esquema montado pela Casa Boris, que funcionava dessa forma para efetivar seus negócios a partir de Parnaíba: os mesmos fornecedores, as

²⁴⁹ Podem ser citados como exemplo os registros do envio de fardos com cabelos para Charles, em Nova York.

mesmas mercadorias, a princípio, tanto na importação como na exportação, e, depois, só na exportação.

No comércio com o Ceará, a Casa Marc Jacob enviava para Boris Frères peles de cabra, de carneiro, de veados, sementes oleaginosas de mamona, tucum e babaçu, carnaúba, borracha de maniçoba, chifre, cobre velho e toras de cedro.

No Rio de Janeiro, seus fornecedores eram Gustavo Saboia & Cia., Augusto Leuba & Cia, de quem comprava tecidos, como, por exemplo, fardos de brim nacional e fumo, e de quem recebia pacotes com amostra de meias para revender. Seus outros parceiros comerciais no Rio de Janeiro eram Zenha Ramos & Cia, Júlio Sabóia & Cia. No Pará, foram localizados os comerciantes Cerqueira Lima & Cia.; Almeida Lobato & Cia., Valle Certo & Cia. Em Manaus, Marius & Levy, e Raimundo Xavier de Souza. Em Pernambuco, comerciava com Manoel Joaquim Pessoa, Fonseca Irmão e Cia., Tavares Lapa e Cia., Pinto Alves & Cia., e Loureiro Barbosa e Cia. Em Teresina, José Mayer, Benjamim Martins & Cia., João Clímaco da Silveira, Oliveira Santana e Cia e Manuel Tomaz e Irmão.

Seus negócios podem ser acompanhados em algumas cidades do Maranhão, como Brejo, Repartição e Santa Quitéria. No Ceará, com Fortaleza, Sobral, Chaval, Camocim e Caxias. E, no Piauí, com Amarração, Ilha Grande, Piripiri, Batalha, Colônia, União, Porto Alegre, Amarante, entre outras.

Algumas mercadorias devolvidas chamam a atenção pelo caráter de exotividade, como a que consiste em seis véus de noiva, enviados às Sras Castello Branco de Teresina e devolvidas, em 30 de junho de 1891. A devolução de uma salva de electro-plate (galvanizada), pelo Sr. Raimundo de Almeida Guimarães (vinte mil réis), e a devolução, em 31 de janeiro de 1891, de seis leques de cetim de cor (trinta mil réis). Provavelmente esses artigos mais luxuosos não encontraram uma freguesia, e por isso foram devolvidos.

Escrevendo sobre sua família, Jacob (2006) conta que, com a morte de Lazare Jacob, em 1923, e de Marc Jacob, em 1927, os demais familiares europeus concordaram em vender para Roland Gabriel Jacob o que lhes coubera como herança. Roland registrou a firma como sua empresa individual, mantendo, porém, o nome de fantasia Casa Marc Jacob.

Francês de nascimento e tendo cursado o equivalente ao atual Ensino Médio, em pouco tempo chegou a dominar o nosso idioma, que escrevia com grande propriedade, embora nunca tenha perdido o sotaque francês. Além do Francês e do Português, falava fluentemente o Inglês e o Alemão, aprendido na sua infância, no Departamento da Lorena.

Quando Roland chegou a Parnaíba, entre os colaboradores que tinham trabalhado com os falecidos tios, encontrou dois que já desempenhavam funções de maior confiança. Eram eles o Sr. Casimiro de Macedo Nogueira e o Sr. Francisco Fontenelle de Araújo.

O Sr. Casimiro era o responsável pelo recebimento, classificação, peso e embalagem dos produtos que exportavam além do processamento dos embarques. O Sr. Fontenelle era a segunda pessoa da empresa e tudo lhe era confiado. Sobre o trabalho de seu pai, Jacob, via correio eletrônico, comenta:

Papai não era burocrata, embora trabalhasse horas seguidas e até altas horas da noite. A correspondência epistolar era enorme e grande parte das cartas dos clientes no exterior e dos fornecedores no interior da região eram respondidas por ele que as ditava a funcionários, seus secretários. O sr. Fontenele fazia a administração geral e exercia os controles, inclusive supervisionando a contabilidade. Meu Pai era o homem de negócio, o impulsionador das operações, o criador. Tinha conhecimento de todo o negócio, mas não enfeixava as atribuições todas nas suas mãos. Trabalhava tanto quanto os seus subordinados, no horário comercial e mais, porque prosseguia noite adentro até horas altas.

Estradas apenas carroçáveis cortavam, então, o interior do Estado; e, a despeito das condições precárias, Roland Jacob conseguiu ampliar suas filiais e também sua clientela para além daquela estabelecida nas proximidades da cidade e ao longo dos rios Parnaíba e Balsas.

Não obstante as dificuldades, Roland viajou muito, o que levou a um grande desenvolvimento o seu negócio. Ficou, porém, exposto a moléstias endêmicas, à época, como impaludismo e tifo. Dispunha de veículos – os chamados Ford Bigode – , desconfortáveis por terem feixes de molas muito rígidos para enfrentar a precariedade das estradas. As dificuldades eram tantas e a lentidão das viagens tamanha, que, no trajeto entre Parnaíba e Teresina, obrigava-se o pernoite em Beneditinos.

A ótima qualidade dos contatos que Roland Jacob mantinha com a gente do Interior era essencial para o desenvolvimento do crédito que concedia. O pagamento

pelas mercadorias era feito com a entrega da produção da safra, quase um ano de prazo. Os juros eram da ordem de 1% ao mês, o que se manteve mesmo durante a inflação galopante dos anos de 1950. Assim, a Casa Marc Jacob, além do comércio regular, desempenhou um importante papel de banco de fomento, em uma época na qual nem se pensava nisso.

Todo o trabalho de Roland Jacob em prol do desenvolvimento de Parnaíba e do Estado foi reconhecido em 1955, quando recebeu o título de Cidadão Parnaibano; e, no dia 26 de maio de 1969, quando a Assembleia Legislativa do Estado do Piauí concedeu-lhe o título de Cidadão Piauiense.

Roland viajou com certa regularidade ao Exterior, de navio, pelo menos a cada três anos, na maior parte de seus primeiros anos de atividade na empresa. Pelos contatos com as fontes de suprimento, Roland assegurava um maior volume de compras, e os contatos com o Exterior ampliavam as oportunidades de negócios. Existem registros de suas viagens a Portugal, França, Inglaterra, Alemanha e Estados Unidos da América, que, no período, eram os principais mercados para os nossos produtos. O critério na escolha dos produtos em muito contribuiu para que o conceito da Casa Marc Jacob cada vez mais se firmasse. Em 1942, a firma transformou-se em Sociedade Anônima, com a razão social de Casa Marc Jacob, S.A, que se mantém até hoje.

Sabe-se que os negócios com produtos do extrativismo vegetal, ou oriundos da agricultura, hoje menos do que no passado, são cíclicos. Os fornecedores foram adotando medidas para reter os produtos das safras e os estoques, de forma a assegurar os preços nas entressafras. O caso é que, ao observar esses períodos de pouca atividade no comércio, Roland tomou certas iniciativas salutares. Começou a representar e a distribuir, no Piauí, produtos de uma grande quantidade de empresas nacionais e estrangeiras e a manter um estoque variado de produtos para a venda no interior do Estado. Viajantes comerciais vendiam pelo interior, estabelecendo-se como representantes comerciais em pontos estratégicos do interior e o funcionamento da navegação fluvial veio impulsionar essas atividades comerciais.

O sal, que fora um produto importante para Marc Jacob, deixou, gradualmente, de significar um bom lucro, pois se tornou um ganho para os motoristas de caminhões que faziam o percurso de Parnaíba para o interior pelas

estradas já mais bem mantidas. Levavam o sal e voltavam carregando os produtos exportáveis para o litoral.

Outra estratégia comercial era atentar para restringir ou controlar o comércio de açúcar, tecidos e mercadorias de luxo, como sapatos e confecções finas que exigiam variedade de estoque e obedeciam ao gosto e ao sabor da moda, o que provocava um tipo de trâmite comercial em curto prazo e imprevisível. Dessa maneira, o comércio organizado por Roland Jacob se expandia com o aumento de filiais estabelecidas em Teresina, Floriano, União, Campo Maior, Piripiri, Luzilândia, e, mais tarde, em Coelho Neto e São Luís, no Maranhão, e Belém, no Pará.

Criou-se um novo setor de varejo, com o nome fantasia de Lojas Rosemary. Em todas as filiais, ainda quando não houvesse uma loja distinta, portando o nome de fantasia, havia o setor de vendas a varejo. Lojas organizadas como tal havia em Parnaíba, Teresina, Floriano, São Luís e Belém, sendo que, nas duas últimas não era usado o nome Loja Rosemary, mas apenas o nome da própria empresa.

Nessas lojas, vendia-se uma grande variedade de produtos; e, embora variasse a oferta de acordo com o tamanho da praça, em todas vendiam-se eletrodomésticos, móveis, roupas de cama e mesa, artigos de porcelana e de vidro e cristal, artigos decorativos e de presentes, artigos de alumínio, relógios, joias, máquinas de costura, bicicletas, porcelanas e cristais importados.

Em 1957, Roland mandou fazer um projeto para a Loja de Parnaíba, pelo arquiteto Wit-Olaf Prochnick. O prédio está localizado na Praça da Graça, 704, em Parnaíba, formando um conjunto harmonioso com a velha Igreja do Rosário, com a qual se limita por um dos lados.

Em 1942, Roland convidou para trabalhar e gerenciar a parte de vendas de mercadorias um primo distante de nome Marcel Raymond Seligmann, que se casou com uma parnaibana, Francly Furtado de Araújo. Ele ali trabalhou até aposentar-se.

Os volumes anuais das vendas evoluíram de forma fantástica, incluindo novos negócios, ampliando seu alcance com produtos anteriormente trabalhados, mas também por fatores inflacionários, fora do controle dos proprietários.

O número de funcionários aumentava, e sobre a relação de seu pai com seus empregados, Jacob, via correio eletrônico, relata:

O espírito que imperava na empresa era de muita cordialidade entre ele e os seus funcionários a quem distribuía gratificações significativas ao final de cada balanço na medida em que os lucros indicavam essa possibilidade. Para os mais dedicados e colaboradores, essa gratificação era muitas vezes os salários de cada um. O dia em que essas gratificações eram divulgadas era esperado com ansiedade, não só pelos funcionários mas nas cidades onde a Casa Marc Jacob possuía departamentos ou filiais. Também construiu vilas de casas para seus empregados mais necessitados, isto independentemente do posto que o empregado tivesse na empresa sendo o critério maior a carga familiar dele, que as usavam sem qualquer encargo enquanto funcionários fossem. Não foram muito numerosas as vilas de casas que construiu mas ele as fez ou comprou casas para seus funcionários morarem de graça, em Parnaíba, Floriano, C. Maior, União, Piripiri.

Para muita gente, comprou moradias, pagando à vista, para ser reembolsado parceladamente, sem cobrar juros. Como informou Jacob, ainda hoje existem muitas casas "vendidas" desta maneira e que não foram transferidas para os compradores por falta de pagamento. Havia casos em que, por esperteza, não pagavam os impostos que acabavam sendo pagos pela firma de Jacob (os quais só muito tempo depois, passaram a cobrar com mais energia). A preocupação de Roland Jacob com a nova geração de estudantes pobres o levava, muitas vezes, a pagar seus estudos.

Goethe Lima Rebelo [19--], ao falar de seu pai Dr. José Pires de Lima Rebelo, faz menção ao apoio anônimo de Roland Jacob e outros comerciantes parnaibanos aos alunos carentes:

Advogado emérito, Dr. José Pires de Lima Rebelo [...].Era um apaixonado pela causa da Educação [...]. Os proventos de professor no Ginásio e de Inspetor Federal ele os destinava, quase por completo, para financiar os estudos de garotos pobres, que não podiam pagar as mensalidades no Ginásio Parnaibano. Este fato só veio a ser conhecido após sua morte, porque aqueles alunos, não tendo mais a fonte de recursos para pagamento das mensalidades, tornaram-no público.

Quero aqui prestar minhas homenagens, pela admiração a alguns comerciantes importantes de Parnaíba, que sabedores deste fato, cotizaram-se e mantiveram estes alunos até o término de seus cursos. Hoje, não posso deixar de citar os nomes de Septimus Castello Branco Clark, Roland Jacob e José de Moraes Correia, pois na época, pediram para que seus nomes ficassem no anonimato.

No quadro estatístico de 1930, publicado no Almanaque da Parnaíba de 1932, consta a relação de vinte e uma firmas exportadoras da praça de Parnaíba, pelos portos de Amarração e Tutoia, com a discriminação da tonelagem embarcada e do valor estimado em contos de réis de cada gênero de exportação, durante o ano de 1930. Roland Jacob participa da lista com cinco mil cento e quarenta e quatro contos de réis, o maior valor, seguido por Berringer & Co, com quatro mil duzentos e

cinquenta e um contos de réis. Levando-se em conta a tonelagem, Roland Jacob fica em segundo lugar, com três mil setecentos e cinquenta e quatro toneladas (distribuídas entre onze dos dezessete produtos exportados, sendo os mais expressivos a cera de carnaúba e o caroço de algodão); Berringer & Co é a primeira firma, com 6.242 toneladas (maior fonte sendo amêndoas de babaçu e tucum); e James Frederick Clark em terceiro lugar, com 1.254 toneladas (maior fonte sendo a cera de carnaúba e couros).

Além do comércio de exportação e do de atacado e varejo, Roland acrescentou uma importante atividade de representações, trabalhando com firmas industriais e atacadistas, nacionais e estrangeiras. Entre estas, abriu a seção de medicamentos de alguns dos maiores laboratórios, como Squibb, Fontoura White e Moura Brasil.

Algodão	310.127
Amêndoas de babaçu	732.506
Borracha	10.089
Caroço de algodão	698.373
Cera de carnaúba	954.329
Couros	146.661
Crinas	35.041
Mamona	355.343
Peles de cabra e ovelha	8.134
Penas de ema	396
Farinha e goma	379.740
Plantas e raízes medicinais	111.009
Diversos generous	13.042
Total de toneladas	3.754
Valor em contos de reis	5.144

Figura 25 – Quadro estatístico de 1930 - Roland Jacob.

Fonte: Dados levantados nos escritórios da Rossbach Brazil Company em Parnaíba, janeiro de 1931.

Deve-se ter em conta que, para a venda de muitos desses tipos de produtos, tinham que promover a introdução de uso entre a clientela, como, por exemplo, o leite em pó da Nestlé, para a alimentação infantil. Estavam presentes no mercado de Parnaíba e de outras cidades a ela ligadas por Roland Jacob, além da Nestlé, firmas internacionais, como a Shell-Mex do Brasil (hoje Shell), a Coty, a Antártica e a Facit

(máquina de escrever), como se vê em anúncio publicado no Almanaque da Parnaíba, de 1934:

CASA MARC JACOB / Roland Jacob / End. Telegr. Jacob / Parnaíba - Piauí - Brasil/ Comprador e Exportador em larga escala de: Cera de Carnaúba, algodão, couros de boi, babaçu, tucum, mamona, peles, crina animal, polvilho, folhas medicinais e de jaborandi, batatas de purga, fibras de pacopaco, cereais, etc. / EMPRESA PARNAIBANA / Navegação no Rio Parnaíba / Vapor Parnaíba, Lancha Brasileira e barcas Magu, União, Providência, Protetora, Prodígio, Progresso, Parnaíba, Araci e Confiança. / Agente geral para o Estado do Piauí de: Anglo Mexican Petroleum Company Limited / Querosene Aurora, gasolina Energia, óleos lubrificantes Swastika, óleo-gaz solarina. Produtos de superioridade incontestável. / United States Rubber Expor!. Co. Ltd. / Pneus e câmaras de ar Royal e Peerless, que já conquistaram todos os mercados pela sua inigualável resistência. Correias de transmissão Shawmut, Rambow e Royal. / Companhia Phoenix Pernambucana/ Seguros Marítimos e terrestres / Secção de representações / Serviço bem organizado, a cargo de pessoal habilitado / Filiais: Brejo (Est. do Maranhão), União, Teresina, Floriano (Est. Piauí) (TAJRA, 1995, p. 145).

Roland foi descrito pelo filho como uma pessoa sensível às necessidades dos menos favorecidos; e gostava do povo de Parnaíba, para quem, durante muito tempo, desempenhou a função de uma espécie de Juiz de Paz, pela aceitação das partes do seu julgamento correto, dirimindo conflitos familiares, de vizinhança e brigas de várias naturezas.

Meu Pai exerceu uma função peculiar dele: era uma espécie de juiz de paz, dirimindo conflitos de vizinhança e familiares de toda a população pobre de Parnaíba. Quase todos os dias depois das cinco horas meu Pai se dispunha a ir ao subúrbio com os seus 'clientes' que eram moradores de terrenos nossos, ou adquirentes desses terrenos que tinham desavenças com os vizinhos, com as mulheres, com os filhos e a todos Papai atendia e ia ao local para dirimir as contendas.

Em 1938, em homenagem à memória de sua mulher, Roland fundou o Lactário Suzanne Jacob. De início, dava-se leite preparado em pequenas mamadeiras (cerca de seis para cada criança), feitas com Leite em Pó Nestogeno, de leite de gado ou mucilagem de arroz, tudo de acordo com prescrições de uma especialista em alimentação infantil que acompanhava o preparo dos alimentos, a higienização das mamadeiras, o peso das crianças e sua evolução, o que resultava em um trabalho intenso que precisava começar muito cedo, pois até as mamadeiras eram lavadas no próprio posto. Começou-se assistindo a vinte crianças, que recebiam também assistência médica e medicamentos. Quando o Programa da Aliança para o Progresso foi lançado pelo presidente Kennedy, o Lactário Suzanne

Jacob recebeu leite em pó com complemento vitamínico para atender a quatrocentas crianças. Sobre Suzanne Jacob, lê-se no jornal *O Bembém*:

Suzanne foi talvez a primeira mulher que se envolveu publicamente com a face da pobreza da cidade. Rica, tratou de criar um lactário que fornecesse leite às famílias que não podiam comprá-lo para seus filhos. Mas a morte de surpresa em 19 de abril de 1933, sem que ela pudesse ver pronta a sua obra. Seu marido levou à frente a intenção de Suzanne e, em 1937, inaugurou o lactário Suzanne Jacob, com sede original na rua Riachuelo. Com o tempo e boa administração, o Lactário fez-se uma entidade que tomou vulto e ainda hoje aí está, como organização não governamental, com o nome de Posto de Puericultura Suzanne Jacob (PPSJ) (O BEMBÉM, 2008, p. 3).

Sobre o Posto de Puericultura Suzanne Jacob, Jacob acrescenta:

Embora eu tenha mantido o Posto centrado na distribuição de leite para as crianças necessitadas – inicialmente leite de gado, e a partir de 1984, leite de soja para mais de 400 crianças, diariamente – atualmente, o Posto sob a gestão do Roger e Luana Jacob foca em outros serviços comunitários vez que o leite, devido a outros programas governamentais não é mais tão reclamado. Creio que já chegamos a desenvolver atividades com mais de 1.000 crianças e jovens. O posto continua a ser uma grande obra social sob a inspiração do meu Pai que desejamos cultuar.



Figura 26: Posto de Puericultura Suzanne Jacob.

Fonte: Acervo Particular de Roger Jacob.

Roland Jacob também demonstrou interesse e respeito pelo patrimônio material de sua cidade. Segundo Jacob, isso fica evidenciado quando encomendou ao arquiteto Wit-Olaf Prochnick o projeto da Loja Rosemary:

Na Loja, a nossa preocupação era fazer um prédio que não destoasse da Igreja vizinha e a altura do pé direito da loja é a mesma que a da parte da torre da Igreja. Também procuramos utilizar algum elemento local, como por exemplo a fachada lateral foi feita em ladrilhos cerâmicos de fabricação local. A ventilação, a luminosidade, o uso de combogós de cimento feitos na obra para cortar a incidência do sol, esses foram alguns dos aspectos considerados na elaboração do projeto que teve tratamento esmerado, não apenas pelo fato de sermos amigos mas porque era o primeiro projeto de loja feito por ele.

Os detalhes supramencionados por Jacob podem ser conferidos na fotografia a seguir.



Figura 27 – Loja Rosemary.

Fonte: IPHAN, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Inventário dos imóveis de interesse. Parnaíba (2006). v.II.

3.10 Os exportadores

Provavelmente, em volume de divisas de exportação, seja correto dizer que, nas décadas de 1930-1950, os três maiores exportadores em Parnaíba eram Roland

Jacob, a Casa Inglesa dos Clark e o estabelecimento dos Moraes Correia – mas os empreendimentos de cada um deles eram muito diferentes:

A Casa Marc Jacob, de Roland Jacob, exportava praticamente todos os produtos de exportação produzidos no Estado do Piauí e Maranhão, e alguns do Pará; importava mercadorias gerais do País e alguma coisa do Exterior. Contava com uma grande relação de empresas que representava para vendas no Estado do Piauí; tinha uma grande freguesia de comerciantes do Interior que se abasteciam dos produtos que a empresa importava, entre os quais muitos fornecedores dos gêneros de exportação; tinha viajantes percorrendo toda a área, fazendo vendas e cobranças; filiais em muitas cidades do Piauí, Maranhão e Pará, além de alguns representantes nas praças do Interior que não justificavam a abertura de filiais e que tinham um mostruário dos produtos maiores das vendas de varejo e do crediário (bicicletas, máquinas de costura, rádios, refrigeradores a querosene etc.) que vendiam entregando o produto do estoque enquanto não chegava a reposição. Enfim, era um negócio intenso, complementado também até certo momento pela navegação fluvial.

A Casa Inglesa, como foi visto, passou a operar como firma individual a partir de 1º de janeiro de 1900, sob o nome James Frederick Clark e Cia. Ltda. Com a morte de James Frederick Clark, a chefia da firma passou para as mãos de Septimus James Frederick Clark. Septimus nasceu em Parnaíba, em 14 de agosto de 1894. Estudou no Colégio São José, em Quixadá, Ceará, e no colégio Paula Freitas, no Rio de Janeiro. Prosseguiu seus estudos no Exterior, na Inglaterra (Manchester) e na França, tendo estudado comércio na Casa Chamberlin Donner & Cia. Septimus entrou na firma de seu pai como auxiliar, em 1913; logo passou a sócio e, com a morte do pai, tornou-se chefe da firma. Septimus trabalhou ao lado de José de Mendonça Clark, que entrou na firma como auxiliar de escritório em 1938. Mais tarde tornou-se procurador e sócio. Outros membros da família Clark participavam da empresa, que, em 1946, foi transformada em sociedade anônima, denominando-se Estabelecimentos James Frederick Clark S.A.²⁵⁰

²⁵⁰ A Empresa James Frederick Clark S.A. foi a coordenadora financeira das múltiplas atividades desenvolvidas pelo grupo Casa Inglesa no comércio, na indústria e na pecuária (atividade realizada na Ilha do Cajú, onde há muitos anos era criadora de gado).

Os Clark trabalhavam somente com a exportação de cera de carnaúba. Não tinham navegação fluvial, eram grandes atacadistas de tecidos que importavam do Sul do País e das fábricas do Nordeste. Como a Casa Marc Jacob, tinha filiais em Teresina, Floriano, Campo Maior, São Luiz, Fortaleza e Niterói, além de viajantes.

Em um momento posterior, passaram a trabalhar também com a linha de utilidades domésticas, na qual a Casa Marc Jacob já era tradicional. A Clark só veio a trabalhar com a venda a consumidores (varejo) e abriu uma carteira de crediário (sistema de crediário) quando se tornou S.A.

Os Moraes,²⁵¹ nome mais conhecido da empresa da família Correia, tiveram uma indústria de beneficiamento de algodão, em Amarante, que fechou. As atividades da família se concentraram em Parnaíba, onde montaram uma indústria de óleos vegetais e, mais tarde, de processamento de cera de carnaúba, em que eram muito menores do que a do Jacob e os Clark.²⁵² A Moraes priorizou a indústria de óleos vegetais, chegando a adquirir um navio para o transporte do óleo produzido em Parnaíba para o Rio de Janeiro, onde montaram uma indústria de refino de óleos de fabricação de sabão, na Ilha do Governador (RJ). Essa firma tinha uma estrutura administrativa numerosa e dispendiosa, e a concorrência das grandes indústrias do Rio e de São Paulo, por um lado; e o aumento do número de refinarias de cera de carnaúba dispensando tratamento diferenciado aos produtores. Por outro, levaram a empresa a elaborar projetos de grande vulto tanto para a produção de cera de carnaúba em alta escala e com características inovadoras, como para a produção contínua de óleos vegetais, para os quais conseguiu o apoio da SUDENE.

²⁵¹ Algumas informações sobre os Moraes aparecem no Livro do Centenário da Parnaíba. O livro assinala em suas páginas a figura do coronel Jozias Benedito de Moraes, que nasceu em Parnaíba a 9 de junho de 1865. Ingressou no comércio a 1º de dezembro de 1879, como auxiliar da firma Irmãos Véras & C. Em maio de 1883, trabalhou como sócio de Feliciano Véras & C., mas, em 1885, voltou a trabalhar na firma Franklin Véras & C. Passou a interessado desta firma em 1888, ano em que contraiu núpcias com sua prima Joana Rita de Moraes Correia. Em 1891, foi admitido como sócio da firma em que trabalhava como interessado; e, em 1901, com a retirada do sócio Franklin Gomes Véras, integra a nova firma – Ribeiro, Moraes & C. Casa-se em segundas núpcias, em 1902, com sua cunhada Alvina de Moraes Correia. No ano seguinte, 1903, retira-se da firma, para fundar, a 4 de março de 1904, com Antonio Martins Ribeiro e Fernando José dos Santos, uma firma que se projetou, brilhantemente – Ribeiro, Moraes & Santos. Depois, Moraes, Santos & C., com a retirada de Antonio Martins Ribeiro, e, finalmente, Moraes & C., com a retirada de Fernando José dos Santos. A firma continuou com o mesmo nome, mesmo com o afastamento do Cel. Jozias Moraes, sendo dirigida pelos seus filhos José, Ozias, Alberto e Almir (Cf. Livro do Centenário da Parnaíba, 1924-1949).

²⁵² Na opinião de Theophile Jacob, salvo num triênio no início dos anos 1950, quando introduziram uma inovação no tratamento da matéria-prima com solvente e obtendo condições especiais do governo federal para a exportação desse produto a preço inferior ao dos demais exportadores, conseguiram galgar uma posição de relevo que, entretanto, não foi duradoura.

Entretanto, tiveram obstáculos de natureza técnica quando foi posta em funcionamento a usina de cera de carnaúba, e problemas de suprimentos de matérias-primas para a usina de óleos vegetais.

4 PARNAÍBA: CENÁRIOS URBANOS E SOCIAIS

Na primeira metade do século XX, a dinâmica da economia passa a ser dada pela exportação, por via marítima, de produtos extrativos. Entre esses produtos, o látex de maniçoba (*Manihot glaziovii*) foi artigo valorizado devido à sua utilização na indústria automobilística e elétrica da Inglaterra, da França e dos Estados Unidos. Apesar de ser um material de segunda classe, ao lado da borracha da Amazônia (*Hevea brasiliense*), era muito requisitado e o foi até 1915. A extração do látex da maniçoba – planta nativa em todo o Estado – passou a atrair uma população ativa, processo que se estendeu durante cerca de quinze anos. Era o principal gênero de exportação piauiense, via rio Parnaíba, para o litoral, ao lado da cera de carnaúba, do babaçu e do algodão (MENDES, F., 1995, p. 56). As nações envolvidas na Segunda Guerra Mundial importavam grandes quantidades desses produtos, tornando o Piauí um dos maiores exportadores do Nordeste (Ibid., p.57).

O preço dessas matérias-primas de exportação cresceu à medida que seu uso se fazia de forma cada vez mais acentuada. A cera de carnaúba (*Copernicia cerifera*) começou a ter escoamento significativo a partir de 1907 e recrudescia conforme eram descobertas mais aplicações para ela, como, por exemplo, graxa para sapato, cera para assoalho, discos e outras utilizações que vinham sendo desenvolvidas. Grande impulso aconteceu após 1910, tendo a Alemanha como principal importadora, o que elevou a cera ao *ranking* de destaque entre os produtos de exportação do Piauí. A Alemanha também alinhou-se como compradora do babaçu (*Orbignia martiana*) em 1911, e o sucesso de exportação desse coco perdurou mesmo depois do fim do conflito mundial, quando sua importância entre as matérias oleaginosas adquiriu especial cotação no mercado internacional (MENDES, 1995, p.59). O mercado da exportação da carnaúba e do babaçu perdurou até 1960. Esses acontecimentos e influências fizeram surgir uma elite comercial abastada, portadora de capital e de mentalidade empresarial.

A cidade colonial aos poucos foi se transformando. Pedro Vilarinho caracteriza o perfil das cidades brasileiras neste período:

A valorização dos espaços urbanos não fica apenas nos grandes centros do país. A ideia de progresso importado da Europa, juntamente com uma série de outros valores, espalhou-se pelo país, e as cidades brasileiras, mesmo

as que não figuravam entre as mais ricas e prósperas, queriam, de alguma forma, também participar das mudanças que estavam em curso no mundo. Ignorar a onda de novos costumes e hábitos urbanos que chegavam seria dar um atestado de povo atrasado e inimigo do progresso e, assim, condenar-se a viver no passado (CASTELO BRANCO, V., 1996).

O início do século XX, com o auge das exportações, marcou um novo tempo, o da expansão ferroviária do Brasil, influenciado pela industrialização europeia, produzindo o *élan* da adoção de inovações técnicas. Na arquitetura, este momento é marcado pela implantação do estilo eclético,²⁵³ que passa a dominar o cenário urbano²⁵⁴ com sua variação de tipologias estilísticas, adotando e retomando características arquitetônicas dos chamados “neo”: Neocolonial, Neogótico, Neobarroco. Para Lemos, tratava-se de uma:

Miscelânea estilística, que invadiu nossas cidades a partir do último quartel do século XIX, com o progresso, com a abundância, com a liberdade de escolhas, como se a obediência a um só estilo fosse sinal de atraso próprio de outras épocas. Agora, tudo era uma questão de imaginação (LEMOS, 1979, p.116).

As fachadas dos palacetes e das residências eram rebuscadas, com utilização de diferentes elementos arquitetônicos, que iam desde o uso de escadarias imponentes e ornamentos em ferro, no topo dos telhados, a balcões com console, balaustradas e pinhas (Figura 28); e ainda colunas clássicas, janelas com arcos em forma de ferradura de inspiração *Art Nouveau* (Figura 29).

²⁵³ O Eclétismo caracteriza-se por buscar influências em várias regiões e em momentos distintos do passado, principalmente, revestindo fachadas e reunindo em um mesmo edifício vários estilos, utilizando-os de maneira livre e sem o rigor exigido por práticas revivalistas anteriores.

²⁵⁴ Em 1914, com o intuito de sanar os problemas de alinhamento resultante da construção da Casa Grande de Parnaíba e do conjunto que se formou sob sua influência, foi adotada uma planta que alargou para 20 e 30 metros algumas ruas e avenidas, e, conseqüentemente, foram demolidos diversos prédios e construídos outros dentro do plano urbanístico adotado, fatos que contribuíram para dar à cidade uma visualidade simétrica apesar das irregularidades focalizadas (GANDARA, 2008, p.236).

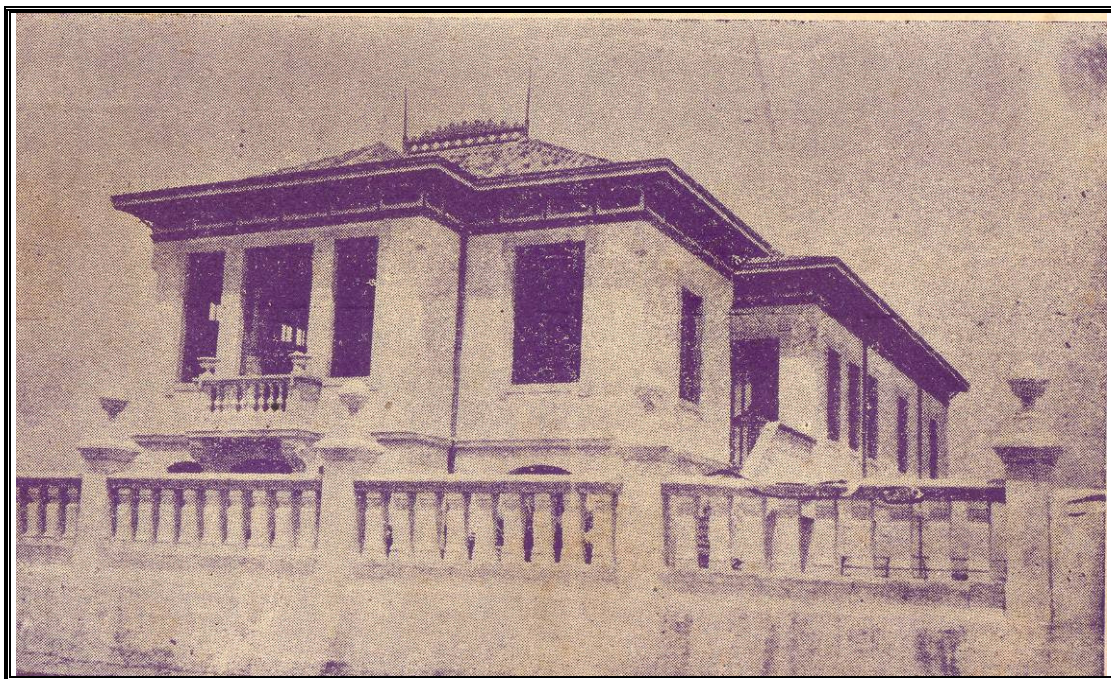


Figura 28 – Palacete do Dr. Mirocles Veras.

Fonte: Almanaque da Parnaíba (1928).



Figura 29 – Palacete.

Fonte: Junia Rego (2006).

Apareceram os elementos decorativos de produção seriada: os gradis de ferro fundido, estucaria, vidraçaria, azulejaria, louça e metais, bandeiras e lambrequins recortados em serra fita, pastilhas, ladrilho hidráulico e telha plena. Detalhes arquitetônicos eram acrescentados tanto externa quanto internamente, como se nota nos desenhos estampilhados dos tetos de inspiração *Art Decó* (Figuras 30 e 31).

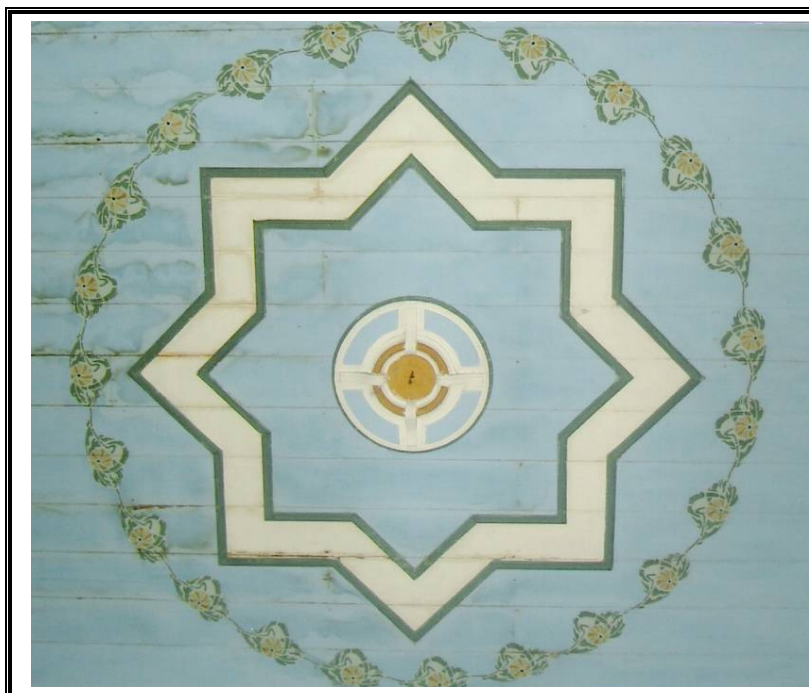


Figura 30 - Detalhes do teto.
Fonte: Junia Rego (2006).

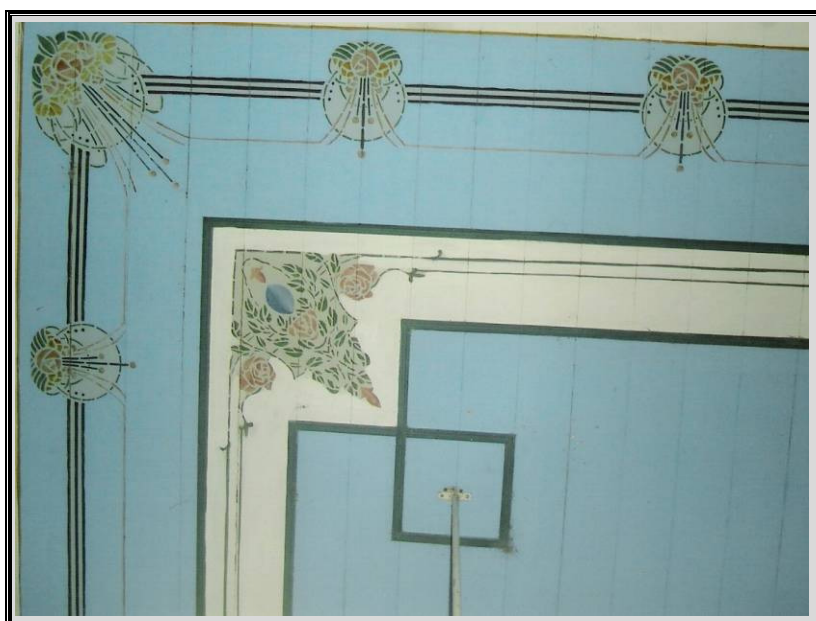


Figura 31 - Detalhes do teto.
Fonte: Junia Rego (2006).

As fachadas de palacetes eram rebuscadas, e os chalés – um dos principais estilos difundidos no ecletismo parnaibano, imitando as casas de madeira das regiões montanhosas europeias, com sacadas projetadas – ostentavam detalhes românticos. A Avenida Getúlio Vargas reflete a evolução da arquitetura urbana da cidade, exibindo uma complexidade de telhados. Os chalés têm como principais características e elemento estrutural e decorativo o uso da madeira, a utilização de ornamentação rendilhada – particularmente o lambrequim –, o emprego de telhado de duas águas, com amplos beirais, e a implantação no centro do terreno, com empena voltada para a via pública (Figuras 32 e 33).



Figura 32 - Av. Getúlio Vargas.

Fonte: Almanaque da Parnaíba (1928).

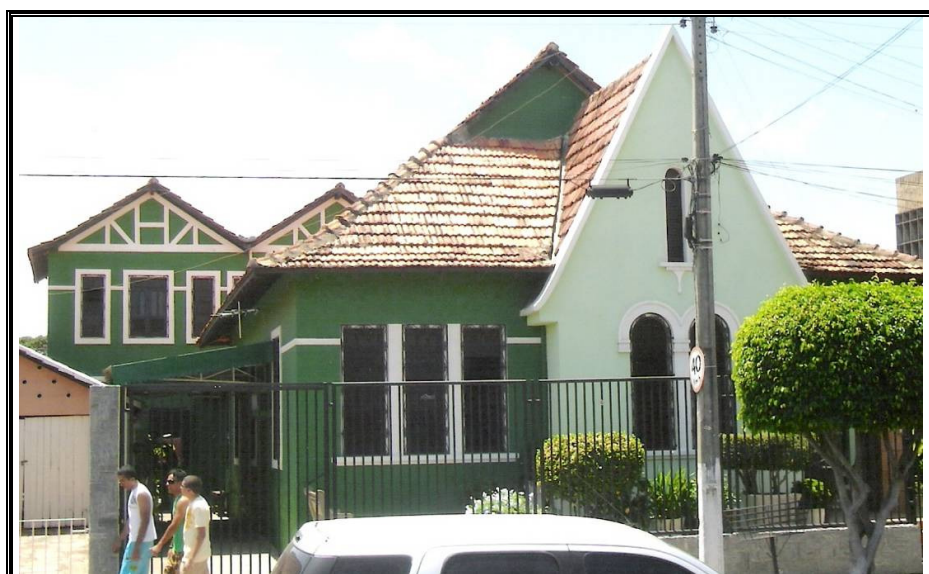


Figura 33 – Chalé.
Fonte: Junia Rego (2006).

Edifícios mais imponentes exibiam fachadas de estilo Neoclássico, caracterizado pela clareza construtiva e simplicidade das formas. Observando a Figura 33, podem ser notadas as faixas horizontais elaboradas, e o friso trabalhado em cima das janelas; o teto com mão francesa e a entrada principal coroada com guirlanda elaborada. O prédio caracteriza-se por ter pé direito bem alto, e, em sua parte interna, piso e teto de tabuado corrido claro-escuro.



A arquitetura da cidade começou a ser marcada pelo estilo europeu “ferroviário” da década de 1940.²⁵⁵ Figuravam também os “castelinhos” de ameia e torreão coroados os telhados. Pelas imagens apresentadas pode-se observar tal diversidade estilística. Essa diversidade pode ser bem notada através das janelas das casas da cidade, com uma variedade de curvas e retas (Figura 35).

²⁵⁵ Segundo Lemos (1979, p.121), as estruturas metálicas importadas estiveram em grande moda no Brasil no século XIX e início do século XX, chegando ao mesmo a caracterizar um tipo de arquitetura oficial.

Fonte: Junia Rego (2006).

A cidade possui as mais diferentes janelas ecléticas do Estado. São janelas que abusam das ondulações, dos arcos, das bandeiras. A madeira sempre presente coexiste com o vidro e é marcante a quantidade de adornos.²⁵⁶



Figura 35 – Janelas de Parnaíba.

Fonte: Projeto Traços (2008).

Pelas descrições arquiteturas acima, nota-se que houve uma proliferação de diferentes estilos, ou seja, do Eclétismo, marcando um clima francamente cosmopolita, que se iniciou antes, aliás, com a chegada e instalação de comerciantes estrangeiros já em meados do século XIX. Além da arquitetura, esse clima se refletiu também pela aceitação de produtos sofisticados, denotando a influência cultural direta dos tripulantes de embarcações estrangeiras e da presença de imigrantes que se radicaram na cidade.

A Avenida Presidente Vargas, antiga Rua Grande, que, desde o século XVIII, ligava o porto ao núcleo urbano, torna-se o símbolo do segundo momento urbanístico da cidade. As edificações do período colonial foram substituídas por construções de estilo eclético, característico do século XX. A Rua Grande, segundo Ramos:

Este exato um quilômetro em linha reta abriga a mais charmosa das avenidas de Parnaíba. Aquela que acolhe maior número de edificações antigas e datadas da cidade.

Conhecida como Rua Grande, começa às margens do Igarapé, no Porto das Barcas, e se estende até a Avenida Getúlio Vargas. Nos primeiros 400 metros da avenida, estão localizados prédios históricos erguidos entre os séculos XVIII e XIX: Porto das Barcas de um lado; do outro, o Casarão dos Azulejos, mais à frente, o complexo de ruínas da Casa de Simplício Dias. Além da Casa Inglesa, construção do século XIX.

Durante anos, a Grande foi endereço da burguesia refinada, que, no começo do século XX, construía suas moradias à moda neoclássica. Elas

²⁵⁶ Projeto Traços – Arquitetura Piauiense, 2008. Ilustração e texto de Danielle Dantas.

tinham acolhedores terraços, chamados de alpendres, cercados de árvores frondosas (RAMOS, 2008, p.116).

Surgem novas formas de parcelamento, e tendências arquitetônicas se impõem como testemunho de novos tempos, incorporando os benefícios da sociedade industrial (FIGUEIREDO, 2006, p. 29).

O Largo da Matriz passa a chamar-se Praça da Graça. Ali havia o Jardim do Rosário (em frente à Igreja do Rosário), construído na administração de Ademar Neves, e o Jardim Landri Sales (em frente à Igreja Matriz; abrigava a pérgula e o coreto), construídos na administração Mirócles Veras. Pode-se ver (Figura 36) o coreto pequeno, simples, bem trabalhado, de estrutura metálica, com escada com base de alvenaria. Nos jardins, os canteiros são desenhados com cercaduras estilo topiaria. Prédios importantes “nela estavam localizados: a Catedral de Nossa Senhora da Graça, a Igreja do Rosário, Cine Gazeta, Cine Éden, Banco do Brasil, Correios e Telégrafo” (ALMANAQUE, 1977, p.244).

Pela qualidade de sua arquitetura, a cidade de Parnaíba pode ser considerada ímpar.

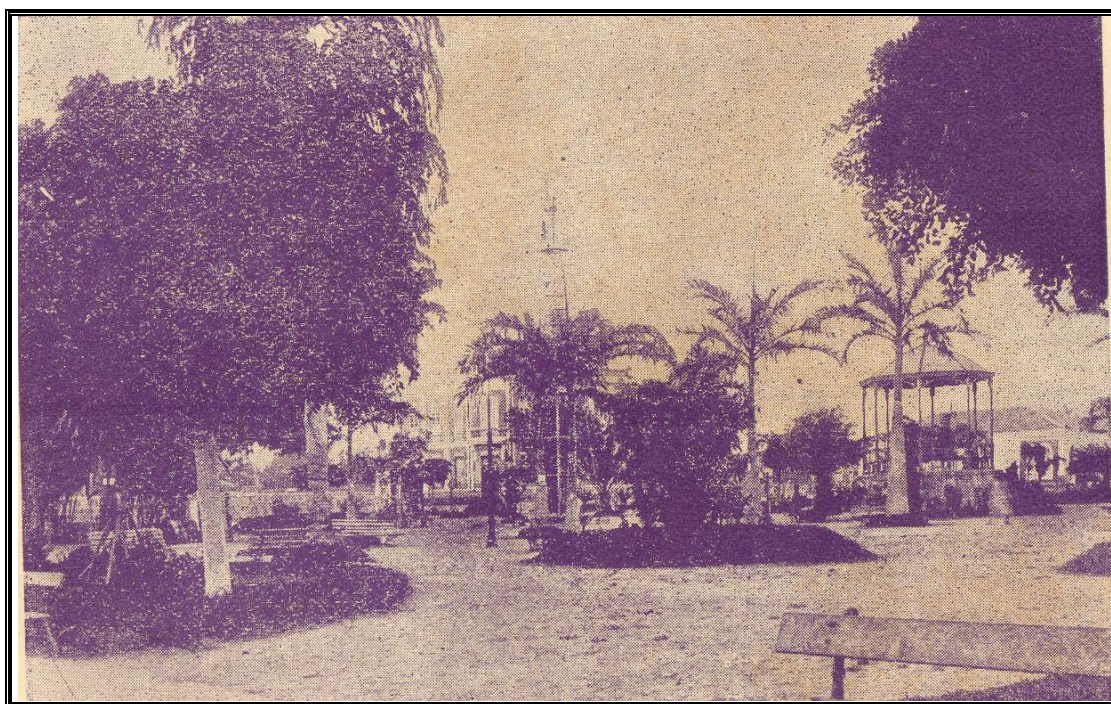


Figura 36 - Praça da Graça.

Fonte: Almanaque da Parnaíba (1927).

Informações a respeito da Praça da Graça são apontadas por Silva:

No início do século passado, a valorização dos espaços urbanos não era uma prática só das grandes cidades brasileiras como Rio de Janeiro e São Paulo. Parnaíba, cidade próspera, de famílias tradicionais, procurava se inserir nesse cenário urbano, civilizado, preparado para receber as pessoas da elite em novos locais de convivência social: cinemas, teatros, clubes elegantes, praças abertas ao passeio das famílias e bailes carnavalescos. Eram novas formas de lazer que iam ocupando os espaços públicos de Parnaíba (2005, p.24).

Vários eventos sociais ocorriam em torno da praça: os novenários da padroeira, as paradas e desfiles, os comícios e discursos, e o curso de carros à época do carnaval. No Natal, todos compareciam à Praça da Graça, para assistir à Missa do Galo. Observe-se o que diz Rebelo acerca da Missa:

À noite, antes da Missa do Galo, a multidão superlotava a Praça e começava uma espécie de ritual que se repetia todos os anos. Todo mundo, vestindo a melhor roupa que tinha, ocupava sua posição nas Praças. Os pais de famílias proeminentes sentavam-se nos bancos do jardim, enquanto suas filhas, moças da sociedade, exibindo seus vestidos novos, feitos para a ocasião e suas "prendas naturais", circulavam num sentido, enquanto os rapazes circulavam em sentido contrário e, assim, podiam namorar por olhares amorosos, conforme o costume da terra e da época, tudo sob a "vigilância" dos respectivos pais. Somente aos que eram noivos permitia-se o namoro mais de perto. Com o fim de ajudar a passar o tempo de espera para a Missa do Galo, o Cine Teatro Éden, principal estabelecimento do gênero na cidade, de propriedade de um imigrante sírio-libanês, Sr. Zacarias de Tal, programava normalmente um filme de caráter religioso, como que a preparar o espírito dos espectadores para o ato Místico da Missa.

A nossa Missa do Galo era cantada e solene. Os padres usavam então, segundo o ritual da Igreja Católica, os paramentos brancos simbolizando a pureza do Menino Jesus e da Imaculada Conceição de Maria. O cálice e a pátena eram de ouro puro. O turíbulo, de prata lavrada. Os altares laterais ficavam totalmente sufocados de flores que as fervorosas paroquianas das diversas congregações religiosas, encarregadas de cada um dos altares, enfeitavam procurando suplantar umas às outras, como que a disputarem um original torneio de exagero.

A nave central, além do Presépio caprichosamente arrumado, resplandecia com intensa luminosidade, produzida por uma estrela tão grande que mais parecia um cometa do que a Estrela Guia dos Pastores, a quem ela pretendia simbolizar. Toda a iluminação interna era feita com luz de bicos de gás de carbureto, produzida pelo gasômetro particular da igreja.

A Missa chegava ao fim e o Padre Roberto nos abençoava pronunciando as palavras finais do ritual: "Vão em paz e que Deus os acompanhe".

Tudo perfeito, bonito, edificante e confortador.

Após a missa voltávamos a circular na Praça e novas cenas tomavam lugar.

As famílias recolhiam-se a seus lares para ceias natalinas mais íntimas. Os caboclos chucros e simples da minha terra sentavam nos canteiros da Praça, sob o céu estrelado de Parnaíba; tiravam de seus embornais paçocas de carne seca, nacos de rapadura e faziam, também, suas ceias de Natal (REBELO [19--] p.85).

Marizinha Almendra também se recorda das orquestras e bandas que tocavam no coreto da Praça aos domingos:

Era ótimo, para nós era uma beleza. A gente passeava na praça. Era muito engraçado, as mulheres passeavam assim, os rapazes passeavam assim, para se encontrar, para namorar. Namorava de olhar, se simpatizava. À praça todo mundo procurava ir com vestido novo, roupa nova. Era onde você ia se mostrar, a sociedade se mostrava e os pobres também. Depois da missa iam passear ali na praça até 20h ou 20h30.

Assim, no que diz respeito à arquitetura, os sucessos comerciais tiveram um efeito social marcante, revelado pelo exuberante ecletismo que revestiu fachadas, determinou espaços habitacionais e públicos. As famílias representadas por políticos, empresários e comerciantes prósperos procuravam adquirir prestígios de todo tipo, exibindo sofisticação e detalhes rebuscados, que atingiam também a modernização do interior das casas, com o aparelhamento dos banheiros, das cozinhas, da iluminação de ambiente. Baixelas e cristais refulgiam nas recepções luxuosas ao lado de objetos decorativos rebuscados.

4.1 Hábitos e Costumes novos: influência estrangeira na cidade de Parnaíba

4.1.1 O football

Como se viu no início da primeira década do século XX, Parnaíba era um importante entreposto de produtos extrativos comercializados com o Exterior. Tal comércio era bastante rentável, e as famílias abastadas e envolvidas no contato com países europeus passaram a enviar seus filhos a frequentar colégios europeus.

Goethe Pires de Lima (19-- , p.61) escreveu e publicou uma página interessante da história de sua cidade, em que era patente a influência da cultura europeia. Essa influência se fez sentir, segundo o autor, na adoção de técnicas comerciais então avançadas, mas, sobretudo, na introdução e cultivo do futebol, grande novidade esportiva da época, que fazia sucesso em todo o mundo.

Duas instituições comerciais, à época, ambas com sede em Liverpool, Inglaterra, lideraram as iniciativas esportivas, a começar pela prática do futebol. Eram elas a Casa Inglesa e a Companhia de Navegação Booth-Line. Duas personagens marcaram essa iniciativa: Leonard Haynes, funcionário da Casa Inglesa, e Mister Anderson, da Booth-Line. Contaram eles com o entusiasmo dos

rapazes que tinham estudado na Europa para formar dois times. No início, os participantes dos jogos eram selecionados no momento da partida e o esporte era praticado na rua. Segundo artigo do Dr. Antônio Castelo Branco Clark, intitulado “Parnaíba, eu te amo”, publicado no “Almanaque da Parnaíba” de 1974:

As ruas, sem calçamento, arenosas, serviam de campo para a disputa de peladas homéricas com a primeira bola de football chegada no início do século XX ao Piauí e que foi presente de Mister James, da firma Chamberlain Donner e Cia de Manchester, Inglaterra, e que deu origem aos futuros clubes do Parnaíba e Internacional. As nossas peladas eram o pavor do barbeiro Araújo, cujo salão era constantemente invadido pela bola (ALMANAQUE DA PARNAÍBA, 2004, p.18).

As partidas aconteciam onde hoje é a Praça Santo Antônio, “com seus frondosos e exuberantes pés de oitis, em frente às casas do médico Dr. Cândido Ataíde e do dentista Dr. Ambrósio” (ALELAF, 2001, p.3). Na Praça eram realizados campeonatos que inicialmente contaram com o apoio do intendente municipal Sebastião Hermes de Seixas²⁵⁷ – que depois veio a proibir a prática do esporte no local.

Com a proibição, sentiu-se o impulso de se organizar não só times mais estruturados, mas Clubes competidores e espaços para que se enfrentassem. José Moraes Correia construiu, em 1913, um campo de futebol para o seu escrete – o “Camisa Azul” ou “Azulino” –, próximo ao colégio São Luiz Gonzaga. Adotou a camisa branca com gola e punhos brancos, tendo ao peito o escudo do clube; calções azuis, meias e chuteiras pretas. A bandeira era azul com faixa branca no meio, tendo ao centro o emblema do clube (REBELO [19--], p.62).

Septimus Clark, por sua vez, fundou o escrete “Camisa Vermelha”, com gola e punhos brancos, tendo ao peito o escudo do clube; calção vermelho, meias vermelhas e brancas, listradas na vertical, e chuteiras pretas. “Camisa Vermelha” deu origem ao Internacional Athletic Club. O dia 5 de junho de 1912 foi a data da sessão solene de sua fundação, no lugar onde hoje existe o Colégio Diocesano São Luiz Gonzaga, construído em 1937. Seguiu-se a fundação do Parnahyba Sport Club, em 1 de maio de 1913. Detalhando informações, Ramos (2008) acrescenta:

Existia o estádio do Parnayba Sport Club, que pertencia ao grupo econômico Moraes S/A. Era idêntico ao do Internacional Athletic Club, o outro time da cidade, pertencente aos proprietários da Casa Inglesa. Esse,

²⁵⁷ Sebastião Hermes de Seixas foi Intendente em 1896.

por sua vez, fora construído à semelhança do estádio existente na Rua das Laranjeiras, no Rio de Janeiro, sede do Fluminense Football Club, time criado em 1902. Hoje, do Internacional só restam ruínas de suas sofisticadas arquibancadas (Ibid., p.143).



Figura 37 - Parnaíba Sport Club.

Fonte: Almanaque da Parnaíba (1926).

Segundo a legenda descritiva que acompanha a fotografia (Figura 37):

O Parnaíba Sport Club foi fundado em 1º de maio de 1913, pelos irmãos Zeca e Ozias de Moraes Correia. Esta é uma bela vista da confortável arquibancada do Parnaíba Sport Club, a veterana das sociedades congêneres em todo o estado. Construída sob os modernos preceitos de higiene e estética, a linda arquibancada fica situada à Avenida Capitão Claro, um dos pontos mais altos da cidade. Dominando o “ground” e toda a cidade, oferece ao espectador panorama bellissimo, horizontes amplos e longínquos, até as alvas dunas piauienses que ficam a léguas de distância, lá por onde se estendem as encantadoras praias do Atlântico. Sólida e luxuosamente edificada, se divide em dois andares: o térreo e o das arquibancadas. No primeiro, se destacam o salão de honra, o recinto dos troféus, a sala das “cabines” dos “players” ou de equipamentos, o compartimento em que se alojam os visitantes etc; e, no último, as arquibancadas propriamente ditas, que se destinam a assistência em dias de festas e torneios. É, no gênero, uma construção importante, que, por isso mesmo, honra o mundo esportivo piauiense, sendo, de tudo, uma das melhores no norte do país (ALMANAQUE DA PARNAÍBA, 1926, s.p.).

Observando a Figura 37, nota-se uma construção com estrutura de metal (possivelmente importada da Inglaterra), com barramento de pedra e gradil de ferro demarcando a entrada. Chama a atenção o engenhoso uso de elementos laterais

(estilo *brise soleil*)²⁵⁸ cuja função seria proteger os espectadores do Sol, afinal conforto era o marco da modernidade!

A repercussão, o entusiasmo e a prática do futebol atravessaram fronteiras, e, em 1917, foi fundada a Liga de Esportes Terrestres de Parnaíba – primeira representante oficial do futebol piauiense – perante a Liga Metropolitana de Esportes Atlético, órgão máximo do esporte brasileiro àquela época, com sede no Rio de Janeiro, então Capital Federal do Brasil. A Liga de Esportes Terrestres de Parnaíba, presidida pelo Dr. João Tavares da Silva, serviu para aproximar as intenções dos respectivos clubes – com seus “ânimos acirrados”, no dizer de Goethe Pires de Lima Rebelo – para edificar seus estádios esportivos, os dois primeiros do Piauí.²⁵⁹ Esse autor, então atleta infantil, descreve detalhes dessas construções.

Tinha todas as comodidades para seus jogadores, além de outras tantas para os clubes visitantes. Possuía sistema privativo de água encanada, com uma caixa d'água para muitos litros, que se enchia por força de um cata-vento. Banheiros com chuveiros, vasos sanitários de louça inglesa marca Twyford Hanley, fossa, dormitório, refeitório para os dias de concentração.

As arquibancadas eram usadas normalmente pela primeira classe. Como em todos os locais de frequência pública na cidade (inclusive a Igreja), havia espaços reservados e marcados com o nome das famílias importantes que tinham contribuído para as despesas de todo tipo. A tribuna de honra reservava-se para os dirigentes dos clubes, convidados ilustres ou visitantes. No outro lado do campo, ao nível do gramado, ficava a geral, frequentada pela segunda classe, que pagava metade do preço da entrada, e tinha acesso por um portão aberto no muro do estádio.

Nosso escritor de memórias informa como a terminologia do jogo era estritamente britânica. O goleiro era *goal-keeper*; os zagueiros, *full-backs*; os de meio-campo, *halfs-backs*; e os dianteiros, *fowards*; impedimentos, *off-side*; bola lateral, *out-side*; início do jogo, *kick-off*; o juiz, *referee*; a entrada, *ticket*; o jogo, *match*; e o campo, *field*. A terminologia ganhava os panfletos que eram distribuídos por ocasião de campeonatos:

²⁵⁸ *Brise soleil*, expressão que significa quebra-sol.

²⁵⁹ Além desses dois outros clubes de futebol, atuaram em Parnaíba: Esporte Clube Fluminense (14 de julho de 1927), Paissandu Esporte Clube (12 de agosto de 1928), Flamengo Esporte Clube (14 de outubro de 1928), Belga Esporte Clube (14 de novembro de 1940), Ferroviário Atlético Clube (6 de julho de 1946).

Domingo todos ao *field* do International Athletic Club.
Grande *match* entre Parnahyba e International.
Os times apresentarão todos os seus *players*.
(REBELO, 19--., p.63)

Enquanto subiam as bandeiras do Brasil, da cidade e do International, o hino nacional era executado e um canhão, que pertencera ao antigo Forte de São João da Parnahyba – diz Goethe – “gargalhava tiros de saudação estrondosa”.

A fase áurea dos dois grandes clubes, como eram chamados, foi de 1917 a 1929, quando o International encerrou de vez suas atividades atléticas. O estádio do International (Figura 38) ficou mais ou menos fechado, até que o Estado acabou comprando-o da Casa Inglesa e o transformou no que é hoje: Estádio Petrônio Portela.

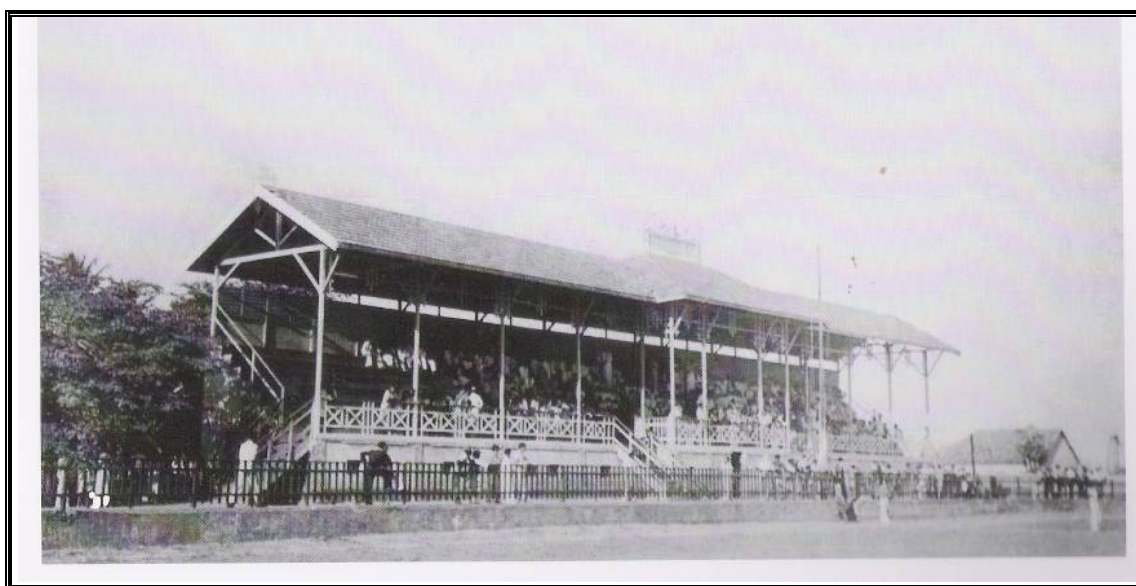


Figura 38 – Internacional Sport Club

Fonte: Parnaíba de A a Z (2008).

4.2 A Associação Comercial de Parnaíba

Uma iniciativa particular que marcou o perfil da cidade foi a Associação Comercial de Parnaíba. Conforme consta na edição comemorativa ao sesquicentenário de Parnaíba, a Associação Comercial de Parnaíba (ACP) foi fundada quando “homens de visão e empreendedores reuniram-se em número de setenta e oito e no dia 28 de janeiro de 1917” (ALM. DA PARNAÍBA, 1944, p.11). A Associação, como é dito nessa edição, tinha como objetivo apresentar-se como uma

voz ativa e respeitada, face às omissões dos poderes públicos. Conforme consta na edição comemorativa:

Estreitamente ligada aos acontecimentos mundiais estava a cidade de Parnaíba que, naquele ano (1917), já mantinha vigoroso comércio exportador com a Europa e Estados Unidos. Fazia-se, então, necessário organizar os mais diversos produtores, exportadores e comerciantes, em torno de uma instituição que lhes desse maior representatividade e dinamismo de ações. Essa nova Instituição deveria transformar-se no veículo condutor das mais legítimas aspirações da classe comercial e da própria cidade de Parnaíba. Embalados nesse espírito cooperativo e progressista, foi que homens de visão e empreendedores reuniram-se em número de setenta e oito e no dia 28 de janeiro de 1917 realizaram a Assembleia de fundação da Associação Comercial de Parnaíba (ALM. DA PARNAÍBA, 1944, p.11).

A ACP participou de momentos decisivos e de questões importantes para o desenvolvimento econômico e social da cidade. A julgar pelas medidas tomadas durante os anos que se seguiram à sua fundação, nota-se que ela assumiu uma postura de autonomia frente ao governo estadual e federal, tendo a intenção de promover o desenvolvimento da cidade, indo ao encontro dos interesses coletivos. Quais sejam: oferecendo apoio privado à construção da ferrovia, promovendo várias campanhas pela construção do porto de Amarração, pela expansão da navegação fluvial, colaborando na modernização do espaço urbano de Parnaíba e incentivando a educação. Contribuiu também nos projetos sociais de amparo aos pobres e especialmente aos leprosos e seus familiares.

No mesmo ano de sua fundação, conseguiu a escala, no Porto de Tutoia, dos vapores da Companhia "Lloyd Brasileiro" que faziam linha para os portos da América do Norte, levando os produtos piauienses. Em 1918, incluiu a concretização junto ao Ministério da Viação, da construção do ramal ferroviário para o Igarauçu. Solicitou ao Governo da União a vinda de mais uma locomotiva e trilhos para a Estrada de Ferro de Amarração a Campo Maior, bem como um aumento de salários e assistência médica para o seu pessoal de campo.

A atuação política da Associação se fez presente ao juntar-se, em 1931, à luta do prefeito Ademar Neves, para a retirada do ramal ferroviário que dificultava a colocação de calçamento e de postes com luz elétrica. Em 1932, cedeu instalações para a criação do Serviço de Classificação de Algodão e conseguiu, com o Interventor Federal no Piauí, recursos para que a Prefeitura Municipal construísse

quinze mil metros quadrados de calçamentos que beneficiassem principalmente a área Comercial da cidade.

Em 1945 tomou iniciativas de diversos tipos, como: a implantação da "Semana Inglesa", juntamente com o Sindicato do Comércio de Parnaíba; apoio à construção da estrada rodoviária de Teresina a Piri-piri para prover a conexão dessas cidades com a Estrada de Ferro; ajuda financeira para a desobstrução do Canal Santa Cruz, que estava prejudicando a descarga de mercadorias no Porto de Tutoia e nova ajuda financeira à Sociedade de Assistência aos Lázaros de Parnaíba.

A vida política da cidade contou com figuras expressivas e atuantes, entre elas, Lima Rebelo - reivindicador dos caminhos de ferro e de rodagem, anais e portos, escolas e bibliotecas (LOPES, 2001, p.158); e Armando Madeira Campos, presidente da Associação Comercial de Parnaíba, e autor de "Interesses Piauienses" (1920), em que trata das lutas políticas travadas com o governo pela construção do porto de Amarração. A Associação Comercial, voltada para as questões do desenvolvimento e da modernização da cidade, também se dedicou à modernização do sistema educacional e de urbanização, especialmente a melhoria da infraestrutura de Parnaíba, conforme se pode ver a seguir.

4.3 Educação em Parnaíba: a modernização do sistema escolar

No processo de constituição e estruturação do Estado republicano, quando o governo passa a procurar caminhos para o progresso do Brasil, foram constantes as discussões entre setores da elite, no sentido de encontrar um caminho para o desenvolvimento da nação.

No centro dessas discussões, um elemento foi colocado como importante na configuração da realidade sociocultural: a educação. Na tentativa de identificar as barreiras para o desenvolvimento almejado, constatou-se que a precariedade e ineficiência do sistema educacional dificultavam a formação do País e o desenvolvimento da sociedade. A partir daí a educação passou a ser considerada uma das condições mais importantes para o progresso econômico e social brasileiro.

No Piauí, os governos sentiram necessidade de se inserir no projeto modernizador que visava a superação do atraso do Estado e da população (LOPES, 2001, p.69). Para tanto, buscaram realizar uma ação mais efetiva na transformação

do sistema educacional (Ibid., p.68). Entenderam que era preciso modernizar a rede escolar, expandir a educação popular, com ênfase no ensino primário; tentar superar a arcaica pedagogia sertaneja, herança do império – atrasada, decadente e desanimadora –, adotada na casa-escola, e implantar uma nova pedagogia. Isso significava investimento na formação e qualificação específica dos docentes primários, já que a nova pedagogia necessitava de instituições pedagógicas próprias para a formação de professores e professoras (QUEIROZ, 2008, p.29) – tidos, até então, como despreparados, incompetentes e preguiçosos.

Idealizou-se o professor que, formado na Escola Normal, transformar-se-ia no redentor e regenerador do homem piauiense (LOPES, 2001, p.28). O novo professor materializou-se na figura da professora normalista – educadora com formação profissional específica, direcionada para o exercício do magistério público primário, preparada para lecionar principalmente nos grupos escolares (LOPES, 2001, p.37). Esta seria a profissional ideal para atuar na nova escola, de caráter urbano e moderno. Através dela, acreditava-se, processar-se-ia a ação modernizadora da educação pública.

A estrutura educacional em Parnaíba, durante a Primeira República, era semelhante à do resto do Estado. O ensino primário era realizado nas residências dos próprios professores, ou em casas alugadas, “fossem eles professores públicos custeados pelo Estado ou particulares mantidos pelas mensalidades dos alunos” (MENDES, I., 2001, p. 85). Só para citar um exemplo, na década de 1890, a cidade contava com uma escola pública e três particulares (Id. ibid.).

Com a passagem do tempo, a situação socioeconômica de Parnaíba se transformou. Parnaíba apresentava-se, na década de 1920, como uma cidade próspera e moderna, desejosa de banir o arcaico (LOPES, 2001, p.182). Para a elite comercial, tornou-se evidente a necessidade de se exercer uma ação mais eficaz na defesa de seus interesses e encaminhar soluções para os problemas por ela diagnosticados como obstáculos ao desenvolvimento.

A educação e as escolas estariam no cerne das ações progressistas defendidas como necessárias para o crescimento da cidade. Era preciso priorizar o fator humano, pois se entendia que a educação deveria ser a força motriz capaz de proporcionar maior incremento ao desenvolvimento. Além disso, a própria educação deveria modernizar-se.

O ensino foi entendido pelo grupo de comerciantes como um investimento necessário e urgente, não havendo nada tão "permanente e produtivo" quanto ele (LOPES, 2005, p.67). A educação colocava-se então como preocupação central para o desenvolvimento humano e, conseqüentemente, reverter-se-ia em benefício para a sociedade em geral, especialmente para a atividade comercial, que passaria a contar com mão-de-obra instruída, disciplinada e, portanto, melhor qualificada.

Para atingir tais objetivos, e antecipando-se às iniciativas estaduais, em Parnaíba implantou-se, a partir de 1922 (LOPES, 2001, p.82), uma política de modernização do sistema escolar da cidade, com a criação do Grupo Escolar Miranda Osório (17 de março de 1922), a Escola Normal de Parnaíba (11 de julho de 1927) e a fundação do Ginásio Parnaibano (11 de julho de 1927).

Todas foram iniciativas privadas de membros da elite político-econômica²⁶⁰ de Parnaíba, que também fundou e administrou a Sociedade Ginásio Parnaibano, mantenedora do Ginásio Parnaibano e da Escola Normal (Ibid., p.83).

O Grupo Escolar Miranda Osório foi criado a 14 de março de 1922, pelo Decreto Estadual n. 784, na administração de José Narciso da Rocha Filho. Sua criação foi consequência de decisões acordadas no Congresso das Municipalidades, realizado em Teresina, em 1921. O Congresso, que tinha como orientação a política descentralizadora do período, buscou chamar à responsabilidade os municípios para a manutenção de diversos serviços básicos, entre eles a educação (Ibid., p.82). Nesse sentido, pregava, entre outras diretrizes, a interiorização de modelos pedagógicos modernos (Id. ibid.). Parnaíba foi um dos municípios que, em consequência de seu projeto de modernização, procurou cumprir o acordo, incorporando-o, conforme acrescenta, em diversas leis municipais (Ibid., p.83).

Com a criação do Grupo Escolar Miranda Osório, deu-se a construção do primeiro prédio escolar do Piauí planejado para fins educativos, como resultado de uma iniciativa conjunta dos governos estadual e municipal. O Grupo Escolar Miranda Osório reunia duas escolas isoladas estaduais e outras duas municipais, já existentes em Parnaíba. O edifício, que teve como modelo arquitetônico um prédio em que funcionava um dos grupos escolares de Taubaté, no Estado de São Paulo (Ibid., p.162), contava com instalações apropriadas, "bem diferentes dos casarões

²⁶⁰ A direção ficou a cargo de João Maria Marques Bastos, Mirocles Veras, Josias Benedicto de Moraes, José Pires de Lima Rebelo, José Narciso da Rocha Filho e Septimus Clark.

sombrios, salas improvisadas ou das varandas das residências dos professores” (MENDES, I., 2001, p.104). A construção dessa edificação, porém, só se iniciou em 1925, sendo instalado em 15 de junho de 1927 e inaugurado em 7 de setembro de 1927 – em uma festa recheada de patriotismo (Ibid., p.169).

Para reformar a instrução pública municipal, chegou a Parnaíba, em 23 de maio de 1927, o professor Luiz Galhanone, contratado em São Paulo, e logo reuniu-se às professoras e à diretora do Grupo Escolar Miranda Osório,²⁶¹ para expor as linhas gerais de seu programa de ação à frente da instrução pública municipal. Seu objetivo era reorganizar completamente a educação primária, criar a educação secundária e estabelecer o ensino Normal e Comercial.

O Grupo Escolar Miranda Osório deu um novo impulso à modernização da escola no Piauí, e “foi um indicador da civilidade e do desenvolvimento de Parnaíba” (LOPES, 2001, p. 172). Recebeu comissões oficiais de professoras da capital e de outras cidades do interior do Estado, como as compostas pelas professoras Josefa Ferraz, então diretora do recém-criado Grupo Escolar Antonino Freire, de Teresina, e Maria Antonieta Burlamaqui, que fizeram, em Parnaíba, em 1928, um curso de aperfeiçoamento sob orientação de Galhanone, seguindo os métodos da pedagogia moderna (Id. ibid.).

²⁶¹ Um dos pontos centrais da ação desse professor paulista foi, além de reorganizar o Grupo Escolar Miranda Osório, instalar e organizar o Ginásio e a Escola Normal de Parnaíba.



Figura 39 - Grupo Escolar Miranda Osório.

Fonte: Almanaque da Parnaíba (1928).

Nas palavras de Lopes (2001):

Outro dado que revelou a importância de Parnaíba na política de modernização do ensino primário no estado foi o da elaboração do programa de ensino primário em 1927, que, feito para Parnaíba, foi adotado em 1928 nas escolas estaduais. Este programa seguia o modelo das escolas primárias paulistas (LOPES, 2001, p.174).

Dando continuidade à ideia de interiorização da educação, em fevereiro de 1928 eram instaladas as Escolas Reunidas dos Tucuns, em prédio alugado e adaptado para esta finalidade, mas organizado já nos moldes propostos por Galhanone. Neste mesmo ano, era anunciada para breve a instalação das Escolas Reunidas de Santa Isabel, na Ilha Grande (A PRAÇA, 1928).

A Escola Normal de Parnaíba – criada em 1927 para responder à necessidade de pessoal qualificado para a expansão do ensino primário modernizante – também foi iniciativa da elite político-econômica parnaibana (LOPES, 2001, p.83). Sua Diretoria era formada pelos membros desta classe: João Maria Marques Bastos (médico), Mirócles Campos Veras (médico), Josias Benedito de Moraes (comerciante), José Pires de Lima Rebelo (advogado), José Narciso da Rocha Filho (comerciante) e Septimus Clark (comerciante) (Id. *ibid.*).

A Escola Normal contribuiu para a mudança qualitativa, observada desde então, ao substituir progressivamente o professorado não qualificado e interino por professoras normalistas efetivadas nos cargos; mudança que começou a apreciar-se a partir das primeiras graduações das Escolas Normais. Antes, conforme visto, quase todos os docentes do ensino primário eram inabilitados, de maneira que a incorporação das normalistas na rede oficial vai refletir-se na melhoria da qualidade desse ensino.

O Ginásio Parnaibano foi criado em 11 de julho de 1927, por iniciativa do bacharel em Direito, Dr. Olinto Gonçalves Amorim. Contam-se entre seus fundadores: José Pires de Lima Rebelo, Luiz Galhanoni, Monsenhor Roberto Lopes Ribeiro, Alfredo Eduardo Amstein, Henriette Bricotte, Carlos Souza Lima, Antonio Godofredo de Miranda, Mirócles Campos Veras, Francisco de Moraes Correia, Edison da Paz Cunha, José Euclides de Miranda, Constantino Correia, Tomaz Catunda e outros, sob os auspícios do Intendente Municipal José Narciso da Rocha Filho e de representantes da sociedade parnaibana.

A boa qualidade do ensino oferecido pelo Ginásio Parnaibano pode ser equalizada pela fala de Marizinha Almendra, que em entrevista assim se expressa:

Muito bom, muito bom porque, eu digo sempre, lá no cartório, no Rio de Janeiro, onde trabalhei em cartório. Eu via advogados formados chegarem lá com petições que eu lia, eu dizia, se eu fosse juiz eu mandava esse camarada de volta, procurar um dicionário, porque está uma coisa mal feita, mal escrita, sem concordância, com erro de português. Eu fui a única lá em casa que não quis sair para fazer curso superior, todos os outros fizeram. Eu quis trabalhar. Com quinze anos eu já trabalhava no cartório do meu pai. Então eu digo: os meus cinco anos de ginásio, em Parnaíba, eu não troco por de muita gente que tá saindo dessas universidades de Direito.

Quando questionada sobre o nível de formação dos professores, a entrevistada assim se manifestou:

Os professores eram muito bons, ótimos professores. E se estudava francês, inglês, português, geografia, matemática, história, latim, eu fiz cinco anos de ginásio estudando latim. História geral, história da civilização...

Em sala de aula nem tudo era ensinado. Havia censura em determinados assuntos, como fica claro na expressão de Marizinha:

No Colégio das Irmãs era uma coisa muito interessante, que eu acho que tem que ser dita. A parte da reprodução, tanto dos vegetais como dos

animais, arrancava as folhas do livro. Não se podia ensinar e ninguém questionava. Era um silêncio total.

Outro observador à época, Renato Castelo Branco, ao lembrar do Ginásio Parnaibano ponderou:

Hoje penso com reverência no papel que esse modesto estabelecimento de ensino representou em nossas vidas. E no que devemos aos nossos velhos professores, Edson Cunha, João Batista Campos, Euclides Miranda, Alfredo Amstein, José de Sousa Brandão, João Correia e outros. Alguns até mesmo despreparados para a função, mas procurando superar as deficiências de mestres improvisados, estudando, eles próprios, para nos transmitirem um pouco de conhecimento (CASTELO BRANCO, R., 1981, p.100).

Renato Castelo Branco lembra que, dos bancos do Ginásio Parnaibano, saíram ministros de Estado, governadores do Piauí, secretários de Estado, deputados federais, generais, coronéis, escritores, médicos, embaixadores, engenheiros, e altos funcionários (Id. *ibid.*).

O Ginásio Parnaibano e a Escola Normal funcionaram juntos desde suas fundações, em 1927, até 1961, quando o Ginásio e a Escola Normal foram encampados pelo Governo Estadual e ganharam prédios próprios (MENDES, I., 2001, p.115).

Lopes (2005) conclui que tudo isso contribuiu para a construção da imagem de Parnaíba como município autônomo e progressista, fruto das atitudes empreendedoras de sua elite comercial (Id. *ibid.*).

Em 1930, no governo de Getúlio Vargas, fica claro que, apesar dos esforços empreendidos, a universalização do grupo escolar e da docente normalista não havia ocorrido na proporção pretendida (LOPES, 2001, p.610). Ainda assim, intensifica-se a expansão de Grupos Escolares no Piauí, através de um convênio firmado pelo interventor federal Leônidas de Castro Melo e representantes dos diversos municípios, em 14 de novembro de 1943, convênio que permaneceu em vigor até 1946.

Pode-se considerar que a construção de grupos escolares representou o projeto de concretização do ideal educacional da República, ou seja: promover uma mudança de mentalidade através da educação, destacando-se a importância dos prédios escolares e a capacitação de normalistas para este empreendimento, possibilitando a oferta de educação a uma maior quantidade de piauienses.

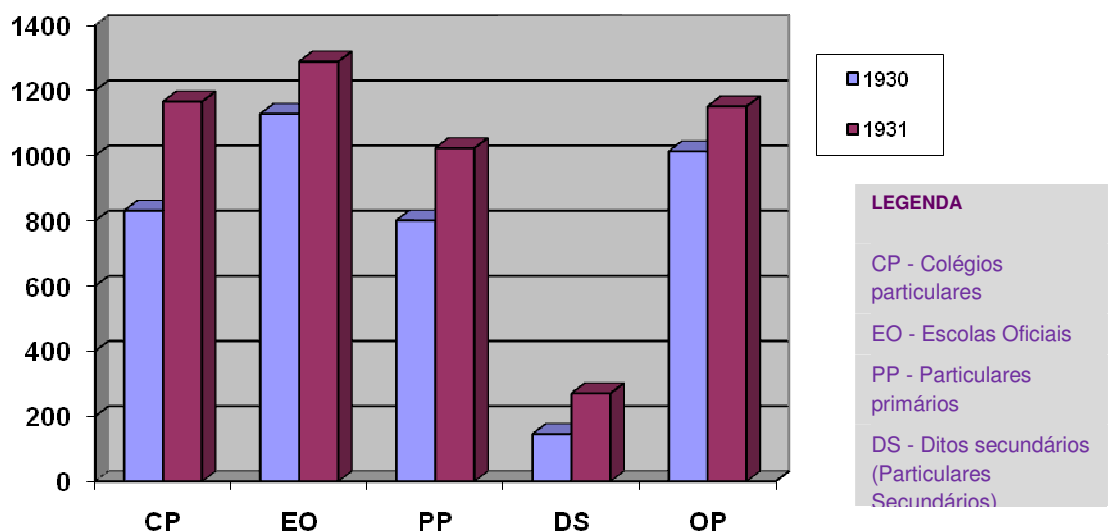


Figura 40 - Gráfico 1 - Dados de Ensino - Matrículas 1930-1931.

Fonte: Almanaque da Parnaíba.

No Gráfico 1, observa-se o aumento das matrículas nos diferentes tipos de colégios e níveis de ensino nos anos de 1930 e 1931. Nota-se pouca diferença entre aqueles dois anos, o que é compreensível, considerando-se tratar-se de anos seguidos.

As observações mais interessantes do Gráfico 1 referem-se ao predomínio de um maior número de matrículas nas escolas oficiais – ainda que muito próximo do das particulares. O crescimento das matrículas nas escolas oficiais é um dado significativo, considerando-se que, nas décadas anteriores, predominou o ensino particular. É preciso lembrar que em Parnaíba, assim como em outras cidades do Piauí, o ensino nasceu da iniciativa de pessoas com um determinado nível cultural, interessadas nele, visando o benefício de suas próprias famílias, parentes e agregados, e só depois o de outras pessoas.

É interessante destacar o predomínio do ensino primário, dado perfeitamente compreensível para o momento histórico analisado, ou seja, um momento no qual o ensino começa a ser valorizado. Por outro lado, em 1931, o ensino secundário ainda não alcança a soma de quatrocentos matriculados. Esses dados confirmam a concretização das intenções do Estado, que, conforme dito anteriormente, desde a década de 1920, propõe reorganizar completamente a instrução primária, criar a instrução secundária e estabelecer o ensino Normal e Comercial.

O Gráfico 2 mostra os dados de ensino de 1940 no concernente à quantidade de escolas. É interessante fazer uma análise comparativa em relação à década anterior, comentada há pouco, porquanto existe necessariamente uma correlação entre esses dados.

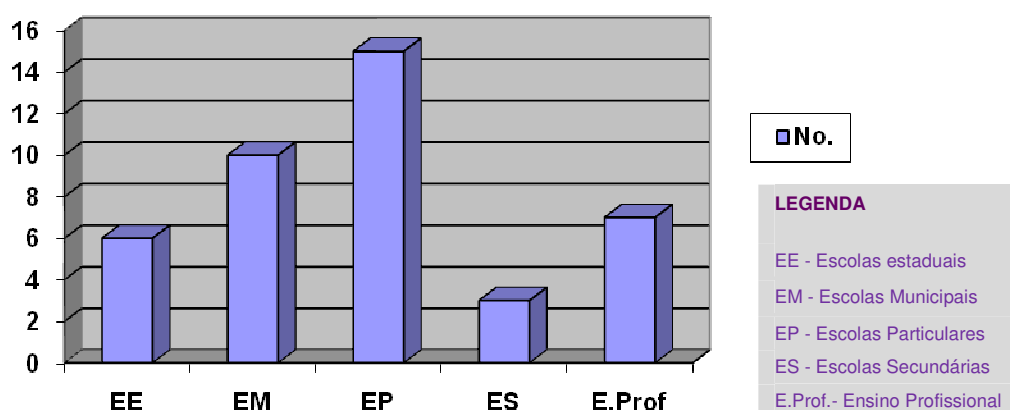


Figura 41 - Gráfico 2 - Dados de Ensino 1940 – Número de Colégios.

Fonte: Almanaque da Parnaíba.

Destaca-se o surgimento do ensino profissional, o que mostra o interesse, àquela época, pela qualificação das pessoas em nível profissional, certamente já em consonância com o desenvolvimento socioeconômico que Parnaíba vinha alcançando no período. Continua sendo baixo o número de centros de ensino secundário e destaca-se o predomínio das escolas particulares. Tal equação reflete uma adequação aos interesses demonstrados pela maioria dos empresários, no que se refere a educar a população. Essas escolas, no entanto, não atendem aos interesses de toda a população, pois a maioria não lhes tem acesso, devido à baixa condição econômica.

Os dados corroboram os estudos já realizados por outros pesquisadores, os quais apontam que, independentemente das medidas adotadas por cada governo, se percebe uma ineficácia da ação pública no tocante à promoção da educação. Tanto em Parnaíba como em outros municípios do Estado do Piauí, as estatísticas relativas ao número de alunos e de escolas apontam resultados desanimadores. As estatísticas demonstram um crescimento no número de escolas, mas é preciso destacar também que a diferença entre o número de escolas públicas e de escolas particulares aumenta gradativamente, sendo estas em maior número. De acordo com Mendes I. (2001, p. 94) “as crianças de famílias humildes, filhos de pescadores,

estivadores, agricultores e outros ofícios de baixa remuneração tinham por opção uma escola pública deficiente”.

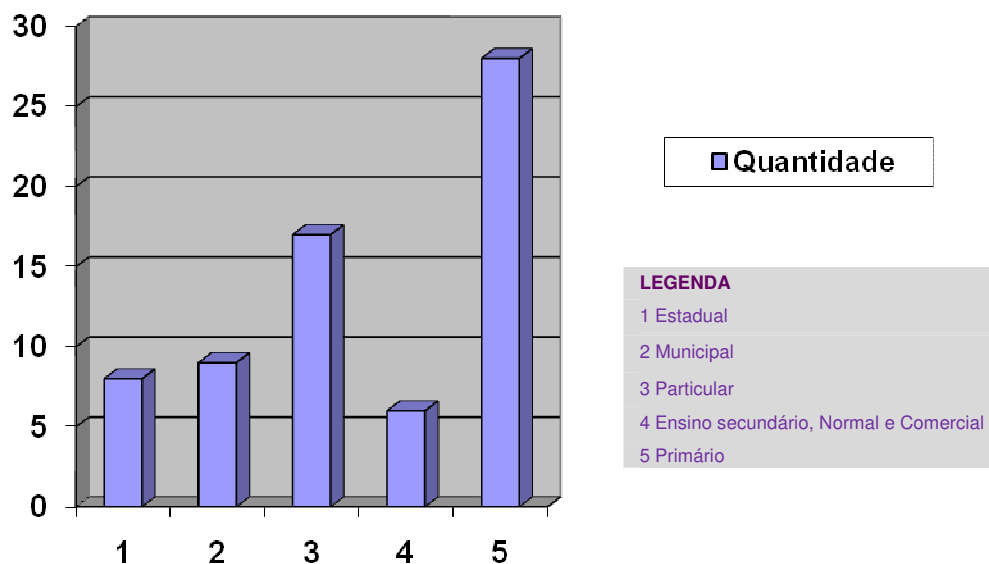


Figura 42 - Gráfico 3 - Estabelecimentos de Ensino -1943.

Fonte: Almanaque da Parnaíba.

No Gráfico 3 nota-se um crescimento considerável do número de estabelecimentos de ensino em nível primário, que duplicou em relação ao ano de 1940. Enfatize-se que a expansão de grupos escolares no Piauí e em Parnaíba deu-se em decorrência da assinatura do convênio firmado entre o interventor federal Leônidas de Castro Melo e os representantes dos diversos municípios.

A análise realizada evidencia um pequeno crescimento educacional, e este ocorre atrelado às poucas iniciativas de implantação de escolas primárias e secundárias de ensino, bem como a uma quase total ausência de profissionais com qualificação. Nota-se que a elite econômica promoveu várias benfeitorias na cidade, tais como: a construção de igrejas, o melhoramento do porto e dos correios, mas não houve uma transformação significativa na educação. Os governos não investiram o suficiente na construção de escolas, nem na qualificação de professores; por isso o crescimento educacional de Parnaíba neste período não correspondeu à riqueza gerada pelas atividades econômicas ali desenvolvidas, apesar das numerosas iniciativas.

No Piauí, em matéria de instrução secundária, a principal referência era o Liceu Piauiense. Localizado em Teresina, o Liceu foi a primeira escola pública de

instrução secundária no Estado. A instituição, cuja função principal era fornecer os conhecimentos necessários ao ingresso de seus alunos nas faculdades,²⁶² contava com um excelente quadro docente, majoritariamente constituído de professores portadores de diplomas de curso superior. Como o ingresso no ensino superior dependia da aprovação dos alunos em exames de admissão (Reforma de 1911 e 1915), muitos alunos piauienses se deslocavam para outras capitais, buscando adquirir os conhecimentos necessários à aprovação em faculdades que só existiam em outros Estados. As principais cidades, polo de atração de estudantes desejosos de ingressar no ensino superior foram, durante décadas, Recife e o Rio de Janeiro. No caso dos cursos de Direito, uma parte dos estudantes piauienses seguia para Belém ou para Fortaleza, onde os cursos haviam sido instalados em 1902 e 1903, respectivamente. Por serem muito fortes as articulações comerciais e as influências culturais entre São Luis e o Piauí, muitos estudantes para ali seguiam em busca de formação. Quem narra sobre a partida dos parnaibanos é Renato Castelo Branco (1981):

Partir para nós era uma compulsão. Não nos consultavam. Não nos deram o ensejo de pensar, de analisar, de escolher. Partíamos porque era este o destino prefixado dos jovens nordestinos. Porque já estava decidido assim, como fatalidade, como inevitável [...]. Assim partíamos nós. Iríamos nos defrontar com outro mundo, com o contraste entre Parnaíba e o Rio, o vilarejo e a metrópole, a simplicidade e a sofisticação, o Ginásio e a Faculdade, a certeza e o desconhecido (CASTELO BRANCO, R., 1981, p.100).

Parnaíba tornou-se a cidade do Piauí onde mais inovações ocorreram em educação (LOPES, 2001, p.81). O prédio escolar do Grupo Miranda Osório despontou como uma vitrine do desenvolvimento de Parnaíba, marcando a importância do município no contexto estadual. Emblema de um ensino novo, foi símbolo de riqueza e modernidade da cidade.²⁶³

4.4 Os serviços públicos da cidade

A nova aparência urbana de Parnaíba, como os estilos arquitetônicos que foram adotados, testemunham o estilo sofisticado da vida de seus proprietários.

²⁶² Segundo Queiroz (2008. p.19), de 1890 até 1915, houve a proliferação das faculdades livres em todo o Brasil, criando uma situação totalmente diferenciada em relação à limitada oferta de cursos superiores durante o Império.

²⁶³ Tornou-se referência para a cidade, mas não para o Estado.

Contudo, os serviços públicos essenciais à cidade eram deficientes ou ausentes, como o sistema de água encanada e tratada, os esgotos, a iluminação pública, calçamento das ruas e coleta pública de lixo, para citar os mais evidentes.

Esforços no sentido de sanear tais problemas foram evidentes na administração de Constantino Correia (1913-1914) e na de Nestor Veras (1917-1920) empenhados em importantes projetos, visando a modernização de Parnaíba. Durante a intendência do Cel. Constantino Correia foi construído o Bairro Nova Parnaíba, projetado de acordo com os padrões de arquitetura urbana do início do século e presentes em algumas capitais do País. Essa iniciativa tinha como meta principal a transferência de habitantes de zonas urbanas alagadiças, visando, em termos gerais, o saneamento da cidade e seu embelezamento.

Na gestão de Nestor Veras, a Praça da Matriz foi ajardinada e organizou-se a banda de música municipal. Foi construída a usina de luz elétrica e armazéns de couro, importante fonte de renda do poder municipal. O início da década de 1930 marcou o que Penha (1983) considera a mais importante remodelação urbana da cidade sob a gestão de Ademar Gonçalves Neves, prefeito municipal (25 de fevereiro de 1931 a 25 de maio de 1934). O prefeito se preocupou com a limpeza pública e higienização dos bairros e subúrbios da cidade, criando, para isso, a Delegacia de Higiene Municipal, com a incumbência de fiscalizar bares, hotéis e o matadouro.

O Almanaque (1941) assim se pronuncia a respeito: “sua administração foi timbrada por grandes realizações” (Ibid., p.212). Parnaíba tornou-se, à época, um grande canteiro de obras. Constam as seguintes obras públicas desse período: calçamento do centro da cidade, da esplanada da antiga Estrada de Ferro Central do Piauí passando pelo mercado público; jardins, praças, o coreto; reforma de prédios de grupos escolares e outros; remodelação da usina elétrica. Além das obras, promoveu uma campanha popular para levantar recursos em prol da construção do Leprosário.

4.5 As crônicas de Goethe e Pena Boto

Dois autores de crônicas sobre a cidade de Parnaíba nos meados do século XX nos dão visões que aparentemente são contraditórias. Aparentemente, porque cada um deles se situa em diferentes classes sociais. São eles: Goethe Pires de Lima Rebelo e Carlos Pena Boto.

As datas das crônicas coincidem. Diz Goethe em *Tempos que não voltam mais: crônicas sobre a Parnaíba antiga*²⁶⁴, que “pelos idos de 1930, Parnaíba ainda era uma cidade muito pacata, com pouquíssimos lugares para distrações”. Foi essa a época da chegada de Pena Boto nomeado para Capitão dos Portos do Estado do Piauí, em 3 de outubro de 1929. Suas experiências no cargo foram publicadas pela Imprensa Nacional, no Rio de Janeiro, em 1931 com o título expressivo de “Meu exílio no Piauí”.

Goethe Pires de Lima Rebelo era filho do advogado Dr. José Pires de Lima Rebelo²⁶⁵, descendente de uma das mais nobres famílias piauienses, que foi jurista, advogado e professor no Ginásio Parnaibano e na Escola Normal de Parnaíba (GONÇALVES, 2003, p.326). Goethe pertencia à classe ligada aos comerciantes exportadores/importadores, líderes econômicos e intelectuais da cidade enquanto Pena Boto, funcionário federal não se integrou nessa classe apesar de sua formação - ele se dizia um “high-brow”²⁶⁶, habituado aos ares da América do Norte, ao bom clima da Europa, e as brumas da loira Albion (França). Foi, conforme declarou “condenado” à fossilização numa longínqua Capitania dos Portos, em Parnaíba.

Nas crônicas dos dois autores figuram descrições semelhantes do estado precário dos serviços públicos da cidade, o que os coloca no mesmo nível de objetividade nas suas observações. No seu tempo de infância, diz Goethe:

Parnaíba não tinha serviço de água potável, nem esgoto, gás ou telefone. Tinha apenas um serviço completo de iluminação elétrica e serviço parcial de coleta de lixo. O único serviço completo, de utilidade pública existente,

²⁶⁴ As crônicas tinham segundo ele, a intenção de “tão somente reviver saudades e repartir a alegria das lembranças com os amigos” que conviveram com ele e levar ao conhecimento dos demais conterrâneos a vida de “Parnaíba de outrora, com sua moral social, suas figuras eminente, seus tipos exóticos, usos, costumes, serviços públicos, diversões”.

²⁶⁵ José Pires Rebelo foi um porta-voz da sociedade parnaibana. Exerceu diversos cargos e funções. Foi comissário da Borracha, comissário do Piauí na Exposição de Nova York, deixou várias publicações como Relatório da Borracha, A cera de Carnaúba, Pró-Piauí, O comércio do rio Parnaíba e o Porto de Amarração, Conferência aos operários e Relatório sobre a instrução do Piauí. GONÇALVES, 2003, p.326.

²⁶⁶ Expressão que qualificava a pessoa como inteligente, intelectual e de cultura elevada.

era o da iluminação elétrica, gerada a energia pela pequena e fraca Usina Elétrica Municipal, que funcionava em tempo parcial, das dezoito às vinte e uma horas.

Esse serviço completo de iluminação elétrica era segundo Pena Boto:

Extremamente irregular, apesar de tratar-se de uma usina elétrica instalada há muito pouco tempo, por uma firma alemã. Não é possível ter certeza, de antemão, se em dada noite haverá luz ou não. Durante o mês de março de 1930 poucas foram as noites em que houve iluminação elétrica talvez uma meia dúzia. A lâmpada a gasolina sendo uma única, os outros aposentos da capitania eram então iluminadas a vela, a detestáveis velas de estearina muito finas e esguias, que se esboroavam cerca de 10 minutos depois de acesas.

Além dessa peculiaridade da usina elétrica da qual se queixa Pena Boto, Goethe acrescenta outras:

Gastava, em grande quantidade, a lenha como combustível, o que acarretava uma devastação lenta, mas progressiva na pouca vegetação da mata rala circunvizinha. Não se fazia estocagem da lenha, o que não lhe possibilitava secar convenientemente. Usavam-na como chegava: ainda verde. Este costume de usá-la úmida, com um menor poder calorífico, acarretava grande produção de resina, enxofre, espuma ácida e cinza úmida compacta, que traziam, além de sérios problemas para a Usina, alto custo de manutenção devido à limpeza obrigatória e periódica de sua caldeira e máquinas.

A falta da luz elétrica tinha suas vantagens, como detalha Goethe “os rapazes aproveitavam para fazerem as serenatas de amor, cantando valsas dolentes em frente às casas das namoradas, sob a inspiração romântica do luar maravilhosamente lindo de Parnaíba”.

O clima otimista de Goethe fica menos evidente quando se trata dos serviços de água potável. Ele conta como os aguadeiros iam apanhar água à beira do rio:

Com jumentos apetrechados de cangalhas e barrilotes de madeira (chamados ancoretas), presos aos cabeçotes da cangalha, dispostos de um lado e outro do animal, algumas vezes com um terceiro atravessado no meio, por cima. À hora comum da apanha d'água, geralmente de manhã cedo, reuniam-se os aguadeiros na rampa do Porto Salgado, lá confraternizando com moleques que tomavam banho e lavadeiras lavando roupas; enquanto uns aguadeiros aproveitavam para dar uma boa lavagem nos seus animais, outros faziam a colheita da água pouco adiante, embora alguns animais, prazerosa e pachorentamente fizessem, ao mesmo tempo, suas necessidades fisiológicas na água barrenta do rio.

A qualidade da água vendida é comentada por Goethe (19-- ,p.52)

Posteriormente essa água era vendida de porta em porta, posta nos potes coada por um pano, coroando um festival de sujeira e de porcária, que hoje faria inveja os atuais métodos de poluição ecológica. O tratamento doméstico dessa água super-poluída consistia em manter mergulhado, dentro do pote, durante algum tempo, um pedaço de pedra-hume, amarrado à ponta de um cordão, e deixar que os micróbios e detritos fossem arrastados ao fundo do vasilhame, com a decantação provocada pela pedra-hume na poeira de argila em suspensão na água. Posteriormente a água, já decantada, era filtrada através de uma bacia lavada em pedrapome e depois fervida, para só então ser servida. Éta trabalhadeira danada ... Por isso, que só a minoria das famílias adotava esse tratamento. Muitas usavam a água do rio como recebiam.

Não longe dessa descrição, é a que nos fornece Pena Boto:

A água que se bebe é do rio Igarassú, filtrada. Os vendedores de água captam-na no porto salgado, num remanso onde ela é mais poluída possível!! Diferentes vezes tive ocasião de ver os burricos entrarem pelo rio adentro, fustigados pelos seus donos, levando uma pipa de cada bordo para serem cheias de água. Uma vez os burricos com água pelos joelhos, os caboclos lavavam as pipas as gargalhadas, e não raro os burricos aproveitavam a excelente ocasião e urinavam no rio; e era essa água assim contaminada, imunda, que entrava depois para as duas pipas de cada animal, através de funis!...

O tratamento do lixo enfrentava a situação crônica causada pelos pouquíssimos recursos financeiros da Intendência Municipal, como detalha Goethe (19-- , p.53):

Em consequência, era mantido apenas um pequeno serviço, mal organizado e insuficiente. A coleta pública era deixada a critério de carroceiros e feito com número insuficiente de carroças comuns. Elas eram puxadas por mulas e o lixo era depositado nas caçambas abertas quando se sabe que tal serviço, requer veículos especiais para o ramo, de modo a não permitir que o conteúdo venha a vazar por cima, ou cair no chão pelas frestas do fundo e das paredes. As carroças comuns daquele tempo eram mal adaptadas. Quando em movimento deixavam cair porções de lixo pelas ruas, que espalhadas pelo vento, voltavam a sujá-las.

Este serviço compreendia apenas as ruas principais e as praças e não o lixo doméstico. Pena Boto corrobora o “panorama” da cidade em que o lixo amontoado num dos becos vizinhos á rua principal da cidade, emitia exalação pútrida e permitia a proliferação de mosquitos, baratas, moscas, urubus, etc... e acrescenta as inúmeras - e de tamanho diferente - poças de água. Para piorar, detalha Boto muitas

casas particulares e comerciais descarregam as suas águas servidas para as vias públicas, o que era legal, desde que fossem pagos os impostos municipais.

O descompasso entre os dois cronistas começa a se anunciar quando o assunto é o povo da cidade. Neles encontramos detalhes que devem ser examinados com especial cuidado, pois revelam aspectos importantes da organização social que vinha vigorando em Parnaíba. Note-se que desde o século XVIII com a implantação da classe dos charqueadores e seus costumes luxuosos instalou-se um hiato entre a classe dos exportadores e a “outra classe” composta de funcionários administrativos, pequenos comerciantes e seus funcionários, trabalhadores em geral e escravos.

Os laços emocionais reinantes nessa composição complexa da sociedade parnaibana podem ser analisados em certos detalhes figurando na memória popular. Quando o povo de Parnaíba assistia – de longe – os sofisticados “shows” durante as festas particulares de Simplício Dias, tecia reflexões pertinentes à distinção entre mestiços e escravos de seu cotidiano e os dos casarões da elite. Em um desses episódios exibicionistas, eram vistos balões que escravos seguravam em vôo para servir de alvo para os convidados atiradores com preciosas armas da casa. Compreende-se então, que a versão popular que restou foi que escravos eram atados aos balões e seriam eles, o alvo dos atiradores em perversa diversão. Esse tipo de crítica velada aos costumes da “outra classe” nos dá uma idéia da diferença existente entre elas.

Esse clima perdurou de certa forma até o século XX, como perdurou a distinção de riqueza e privilégio entre as classes, a de Goethe e a que acolheu Pena Boto. Nota-se, nas crônicas deste último, como ele, personagem recém-chegado, distante pois da situação social de Parnaíba experimentava seu convívio com os “coronéis”, funcionários estatais e comerciantes da cidade, representando a “nata” dessa classe.

No mais, Pena Boto apresentou-se sem família, o que dificultou sua integração na vida sofisticada dos que poderiam ter sido seus pares pelo nível cultural em que tinha vivido anteriormente. Para ele, as festas, as comemorações populares, isto é, a vida social da classe em que se viu imerso, tinham aquele sabor exótico do “primitivo”, do rústico que ele retratou, acreditamos, com certo grau de objetividade.

Sabemos que o contato dos exportadores parnaibanos com o mundo capitalista era intenso. Essas informações não foram passadas para Pena Boto quando nomeado para Capitão dos Portos. E tem mais, só constava alguma notícia sobre o Piauí como ficando perto de Tutoia. Segundo pois, o depoimento de Pena Boto, na terceira década de 1900, o Piauí permanecia ignorado no país:

As informações sobre o Piauí são escassíssimas, o Estado é profundamente desconhecido dentro e fora da Marinha. Aqueles melhores informados haviam tocado em Tutoia, nalguma viagem ao extremo norte, e tinham ouvido dizer que Piauí “não ficava longe dali”. Nenhum navio, partindo do Rio, toca com efeito no ultra-remoto e lendário Estado! Na própria Marinha eram também muito raquíticas as informações sobre o Piauí. Havia dúvidas até sobre a melhor maneira de “dar com os costados” em Parnaíba, sede da Capitania dos Portos.

Por outro lado, assim fala Pena Boto sobre a sociedade parnaibana:

Angra dos Reis, no Estado do Rio, dá uma idéia aproximada de urbs Piauienses. Parnaíba é uma Angra dos Reis “melhorada”. Tem o povo mais culto e mais alegre do que o de Angra, mas tem o clima pior, tem a terrível areia por toda a parte, na estação das secas, tem pântanos e charcos na estação das águas, e está isolada do mundo exterior.

Por isolamento, Pena Boto também se refere às comunicações internas pelo telégrafo e pelo correio com outros estados, vias oficiais de comunicação administrativa, porque no que tange aos contatos de Parnaíba com o mundo, a classe que os estabelecia não estava nada isolada. Na sua comparação entre o povo de Parnaíba e o de Angra dos Reis, Pena Boto percebe que há diferença de “nível cultural”, que entendemos como uma influência da abertura proporcionada pelo comércio exterior. Este era o motor econômico do Estado, sendo a comunicação pelo Correio e pelo Telégrafo de segunda importância, ou melhor, de importância apenas para a “segunda classe” da cidade.

Pode-se contar até certo ponto com o Telegrafo, mas o Correio é tudo quanto há de mais primitivo, altamente problemático e supinamente duvidoso... Constitui um verdadeiro “jogo de azar”. Quem nele deita uma carta, joga uma cartada. As probabilidades de a carta chegar ao destino são fracas, débeis mesmo. Só dois navios tocavam em Tutoia, como já ficou dito por mais de uma vez: o Manaus e o José Alfredo. O que ainda não havia dito é que o Correio Geral, no Rio, muito raramente fazia mala postal para Tutoia, de modo que as cartas endereçadas a Parnaíba, via Tutoia, seguiram naqueles navios até São Luis do Maranhão, outras até mesmo Belém do Pará, donde regressavam mais tarde (muito mais tarde) para São Luis; daí seguiam então por terra até Teresina, via Caxias, e de Teresina vinham, por terra, no verão, e pelo rio, no inverno para Parnaíba.

É o comportamento desse “povo isolado” que fortemente impressionado, Pena Boto interpretou como “A grande democracia reinante no Piauí”, prestes a “tocar as raias do comunismo”, onde não há “preconceitos de casta e de posição social. E dá detalhes:

“Em meio de um almoço ou jantar cerimonioso em qualquer residência, entram pela casa a dentro mendigos e gente de condição modesta, pedindo comida; passam pela sala de refeições, tagarelam com circunstantes, e lá se vão para a cozinha ou para o quintal. Mais chocante ainda, para quem vem de outras plagas mais aristocratas, é ver à noite, no baile do Clube local, o caixeiro de uma pequena venda de secos e molhados dançar com a moça mais bonita e “chic” da cidade...Note-se que não se dá o fato da moça ignorar a condição modesta de quem lhe pede uma contradança. Ela sabe muito bem que se trata do caixeiro da loja tal, e que o jovem passa os dias vendendo, em mangas de camisa, latas de sardinha, ou metros de chita, ou pares de sapato, ou ainda água vienense e sal de frutas na farmácia mais próxima.

Pena Boto também não identifica na sociedade parnaibana os conflitos de raça. Ele observa a confraternização de “brancos, sírios, pardavascos²⁶⁷ de todas as nuances e até mesmo pretos retintos”:

Vi em Parnaíba – “horresco referem!”... moças brancas e de boa estirpe enlaçadas por mulatos escuros e suarentos, em valsas e Fox-trots, nos clubes sociais e em festas particulares. Vi moças brancas casadas com pretos! Vi gente de posição e altamente cotada na cidade, entrar em clube dos terríveis – o clube dos caboclos e das caboclas! Soube que caboclas empregadas como arrumadeiras e copeiras em casas particulares dançavam livre e alegremente nos “Terríveis”, ou no Clube Artístico, com os filhos dos seus patrões...

Parece haver uma desconexão social entre a classe das sofisticadas famílias de comerciantes importadores e exportadores e as dos outros componentes da sociedade parnaibana como as dos funcionários de repartições públicas. Pode-se suspeitar que existiria nessa época um clima emocional de mútua repulsa manifestada pela ignorância mútua de classes, o que é ostentada pelos respectivos cronistas que aqui comparamos. Pena Boto pouco menciona a existência dos descendentes de estrangeiros, de suas opulentas moradas e mobiliário, nem o comércio internacional que mantinham. É de se estranhar – mais uma vez – que, como Capitão dos Portos, a classe opulenta de “seus clientes”, os exportadores, não foi contemplada com observações nas suas crônicas.

²⁶⁷ Mestiço de negro e mulato, amulatado.

A sociedade paraibana focalizada por Goethe é “outra”... é “a outra”, como já foi caracterizada pelo trecho de suas crônicas referente aos primórdios do futebol Paraibano. A separação de classes existia em todos os setores e atividades da sociedade local; os estádios e as Igrejas eram locais de expressão concreta da linha divisória entre as classes.

4.6 Cinema em Parnaíba

Em 1916, a firma Ferreira & Irmão, responsável pelo “Circuito Piauiense de Cinema”, inaugurou o cinema em Parnaíba. Até então, as projeções cinematográficas de pequenas películas eram feitas na rua, com lençóis esticados. Como afirma Santos:

Tudo começou com a chegada às nossas terras, por volta de 1915, de uma certa família de libaneses que, aqui, adotou nomes brasileiros, tornando-se conhecidos por Zacarias (o pai), Miguel e Alfredo, os filhos. Por sobrenome, escolheram Ferreira, numa espécie de tradução livre do original libanês. E, além de romperem também com a tradição de sírios e libaneses que aqui chegavam e logo abriam pontos de comércio: lojas de tecido, armarinho ou perfumaria (...) Alfredo e Miguel criaram a firma Ferreira e Irmão e, com ela, tornaram-se os pioneiros do cinema em nosso Estado. Separando-se alguns anos depois, Alfredo partiu para Teresina e Miguel ficou em Parnaíba, com o Cine Teatro Éden, o melhor e mais importante de toda a história cinematográfica da Parnaíba (JORNAL TERRA NORTE, BENJAMIN SANTOS SAUDAÇÃO A MEMORIA DO EDEN - 2004).

O Cine Éden foi inaugurado no dia 15 de novembro de 1924. O Livro do Centenário de Parnaíba descreve o Cine como “uma casa com instalações sonoras modernas com capacidade para receber 1.200 pessoas”²⁶⁸.

As chanchadas foram grandes sucessos no Éden. Os campeões de bilheteria eram as da Atlântida - comédias musicais com Oscarito, Grande Otelo, Eliana, Anselmo Duarte, Adelaide Chiozzo e José Lewgoy. Depois vinham os cowboys - Gene Autry, Billy Elliot, Alan Rocky Lane e Roy Rogers e os seriados americanos: *A Legião do Zorra*, *Sertão Desconhecido*, *Flash Gordon no planeta Mongo*, *A Deusa de Joba*, *Os Perigos de Nyoka*, *Marte invade a Terra*, *Dick Tracy*, *o Detetive* (BEMBÉM, 1924).

Além da exibição dos filmes americanos, o Cine Éden foi palco de companhias de teatro como as de Barreto Ivo e a de Revistas da Marquise, em que

²⁶⁸ Livro do Centenário de Parnaíba, 1944.

se apresentaram artistas como Rodolfo Maia, Jaime Costa e Iracema de Alencar. Também foi palco de shows de vários artistas consagrados como Sivuca, Rui Rei, Nelson Gonçalves, Emília Borba, Ângela Maria, Alcides Gerari, Black Out e Nora Ney, Jorge Goulart, Dalva de Oliveira entre outros.

O Cine-Teatro Éden foi considerado um dos principais cines do Norte e Nordeste. Introduziu novos hábitos e costumes, novas formas de vestir, modificou certos aspectos das relações pessoais, e o padrão de consumo da época (HISTÓRICA, 2008). Funcionou por cinquenta anos e sua última sessão de cinema aconteceu no dia 2 de julho de 1979.

4.7 O Almanaque da Parnaíba

Neste item, procurou-se analisar o Almanaque da Parnaíba sob diversos aspectos. Para tanto, começa-se respondendo à questão: – O que é um almanaque e como ele é fonte de pesquisa histórica. Após responder às questões iniciais, foi realizada uma descrição do Almanaque, ao tempo em que se discorreu sobre seus editores. Para tentar dar conta do conteúdo desse objeto, dividiu-se o estudo em tópicos, explorando as capas, os artigos e seus autores, as fotografias e os poemas, os anúncios e os anunciantes, as charadas e as estatísticas publicadas.

O Almanaque da Parnaíba foi editado durante décadas, reunindo sob forma de artigos, notícias, publicidade comercial e fotografias documentos importantes do ponto de vista histórico. Convém enfatizar que as capas, os artigos literários e seus autores, as fotografias e os poemas, os anúncios e os anunciantes, as charadas e as estatísticas concernentes aos produtos comercializados serão elementos adequados para tentarmos reconstruir o cenário social. Entendemos que a literatura atua como índice do teor das relações sociais e, por conseguinte, da compreensão de uma sociedade – no caso, a parnaibana nas décadas de 1920 a 1950. Além disso, toda publicação segue uma lógica própria e um código, através do qual emite mensagens explícitas e implícitas, a fim de atingir seu público leitor, e isto está impresso nas páginas do Almanaque da Parnaíba.

A presente análise restringir-se-á a apenas seis volumes do Almanaque – os números referentes à década de 1920 (1924-1929). Inicia-se por descrever e analisar as *capas*, que ostentam fotografias ou desenhos e ilustrações

complementares, procurando identificar seus autores ou criadores, e qual foi sua relação com a cidade, através dos temas escolhidos: os tradicionais, os religiosos, os da vida social ou familiar e os que sugerem o tema voltado para a modernização da cidade em seu processo de urbanização, incluindo o desenvolvimento da industrialização.

Os *artigos* publicados no Almanaque da Parnaíba revelam o interesse pela literatura geral, ao lado daqueles que eram elaborados especialmente para o Almanaque. Entre as normas de publicação de “artigos especiais para o Almanaque da Parnaíba” (1933, p. 222), estava estabelecido que somente seriam aceitos trabalhos inéditos e relativamente curtos, versando sobre fatos relevantes na economia, na política e sobre acontecimentos que tocavam nos valores sociais envolvendo a família, os bons costumes e o sentimento patriótico. O foco dirigido para o público masculino ou feminino foi captado por esta análise. Os *poemas* figuram entre os artigos, sendo na maioria obra de autores locais – o que é completado por pesquisas complementares.

As *fotografias* apresentadas ao longo da publicação ilustram os temas caros ao editor e seu público, como os aspectos modernizadores da cidade, seus prédios, suas praças, incluindo fotos de personalidades de destaque da elite local. Foram levados em conta o número de fotos de cada um desses enfoques e seus complementos com o uso de desenhos, linotipos, motivos Art Déco e outros do gênero.

Tratando-se de um discurso visual, dirigimos nossa análise para a ênfase que é dada a certos aspectos da cidade e das instituições, bem como às personalidades eleitas para figurar ao lado de artigos especiais, homenageados por seu valor profissional, moral e intelectual. Neste caso, são examinadas as ocorrências em que as legendas dão destaque às fotografias ou em que estas ilustram os artigos que as acompanham. Muitas vezes, as fotografias são escolhidas para representar tendências sociais, políticas, religiosas ou econômicas, e indicam o tipo de recreação e lazer em voga. A comparação entre fotos publicadas a cada ano, a cada década mostra a transformação social – em geral – da sociedade e da cidade.

Anúncios e anunciantes de caráter comercial têm, certamente, uma importância especial como dados históricos, conforme é atestado a seguir, na

transcrição de um artigo crítico publicado no próprio Almanaque da Parnaíba em 1997 (p.101) por Alcenor Candeia Filho:

A propaganda em Parnaíba daquele tempo lidava apenas com textos e imagens estáticas. Nesses anúncios rudimentares enfadonhos avultam os textos prolixos, com enumeração dos produtos disponíveis. As ilustrações eram raras e, a exemplo dos textos, pouco inventivas. Aqui e ali, a fotografia do empresário-anunciante, ou da fachada da sede do estabelecimento, ou da principal mercadoria a venda.

Mas se a publicidade da época, nitidamente amadorística, não se harmonizava com os princípios elementares da propaganda – que recomendam o uso de textos curtos, claros, leves, comunicativos –, trazia pelo menos um aspecto positivo: enumerando exaustivamente suas atividades e suas mercadorias, os comerciantes, sem o saberem, estavam escrevendo importante página da história econômica da cidade, relacionada justamente com seu período de glória e de exuberância (1920-1950). Ao longo dos anos o Almanaque contou com centenas de anunciantes. Alguns desses eram empresários de fora que disputavam o mercado local. A maioria era constituída de firmas parnaibanas. Pelos anúncios podemos conhecer os produtos em oferta, as características do mercado, a competição entre empresários, a mentalidade dos clientes e negociantes, o modismo [...].

Entende-se, pois, os anúncios como fonte de interpretação de uma época. Deste modo, faz-se a análise dos anúncios comerciais como indicativos dos produtos comercializados e, em especial, do clima empresarial prevalecente na intensificação das relações capitalistas e da importância do consumo. Acrescente-se que *O Almanaque* contribuía para dinamizar a integração da sociedade parnaibana à piauiense, inclusive no panorama internacional, pela disseminação de artigos e ideias nas relações capitalistas via consumo. Por outro lado, ainda com relação a esta análise, procura-se verificar se havia interesse em oferecer produtos exclusiva ou preferencialmente para homens ou para mulheres. Através do conjunto das propagandas publicadas é possível afirmar que o Almanaque visava criar demandas e instituir um padrão de gosto, que buscava impor/fomentar o consumo, sugerindo que, afinal, ser moderno é ser consumidor.

O Almanaque da Parnaíba corresponde a uma época em que o consumo penetrou como um significado de vida moderna. Por seus anúncios e – segundo Candeia Filho – pelos “textos prolixos, com enumeração dos produtos disponíveis”, era colocada à *vista* a necessidade de consumir novos produtos disponíveis no mercado, e adquirir novos saberes na utilização de produtos de higiene, limpeza, beleza e medicamentos inovadores. Subliminarmente, a propaganda argumenta a ideia de que a “felicidade” depende do consumo de certos produtos.

4.8 Almanaque

Almeneg, almonagath, almanach, almanakk, almanachus, almanakon, almanha; segundo Casa Nova (1996, p. 17), a palavra Almanaque pode ter várias origens.²⁶⁹

Do oriental *man*, nome primitivo da lua, do copta *Al*, que significa cálculo, e *men*, memória. Daí, também, *almeneg*, cálculo para memória: do antigo *Al*, e do latim *manachus*, círculo representando a linha eclíptica dividida em doze partes para os doze signos, e pelo qual os latinos reconheciam o crescimento das sombras a cada mês. Em outra hipótese, do céltico *AL*, *mon*, *aght*, que significa a observação de todas as luas. Nossos ancestrais traçavam o curso da lua, para todo o ano, sobre um pedaço de madeira quadrada que eles chamavam de *almonaghat*. Ainda, segundo outra opinião, do árabe *Al*, o, e *manach*, contar.

Outra provável origem etimológica do termo remonta ao grego *almenikhiaká*, estando sempre ligado ao interesse pela astrologia; registra-se em latim medieval como *almanac*, que deriva do árabe *al-manakh*, "o calendário".

Seja em egípcio, grego, romano, hindu, chinês seja em árabe, o almanaque era de uso geral (CASA NOVA, 1996, p. 17). A informação contida em um almanaque é de caráter enciclopédico, "útil para toda a gente", não procurando aprofundar os assuntos, mas deles dando apenas notícia. Este tipo de publicação é utilizado em áreas específicas, contribuindo para uma grande variedade editorial. Distinguem-se, por exemplo, os almanaques astronômicos, os náuticos, os agrícolas com previsões meteorológicas, gastronomia etc.

O primeiro almanaque escrito em português (traduzido do latim) é o *Almanaque Perdurável para Achar os Lugares dos Planetas nos Signos*, datado de 1321. Os primeiros almanaques portugueses surgem apenas na segunda metade do século XV, destacando-se o *Almanach Perpetuum* (1496), de Abraão Zacuto, sobre matéria astrológica, que seria utilizado na elaboração das tábuas solares náuticas durante as viagens portuguesas da Expansão. François Rabelais publicou em 1533 um almanaque parodístico com o título *Pantagrueline Prognostication*, que é uma crítica divertida das predições astrológicas, que eram cada vez mais populares no Renascimento, sob vários títulos: *almanaques*, *repertório dos tempos*, *folhinha de luas*.

²⁶⁹ Segundo Casa Nova, a origem do termo almanaque é controversa, fazendo-se necessário uma compilação e um cotejo com várias publicações.

Durante anos, este tipo de publicação foi pretexto para divulgar todo o tipo de superstições, sobretudo de natureza astrológica, mas também informações deturpadas sobre a vida da realeza. É preciso esperar o século XIX para que o almanaque recupere o seu prestígio.

Em 1981, uma referência feita na publicação intitulada *Notas Contemporâneas*, do Círculo de Leitores, Lisboa (1981, p.385) afirma:

O almanaque contém essas verdades iniciais que a humanidade necessita saber, e constantemente rememorar, para que a sua existência, entre uma Natureza que a não favorece e a não ensina, se mantenha, se regularize e se perpetue. A essas verdades, chamam os Franceses, finos classificadores, 'verdades de almanaque'. São as altas verdades vitais. O homem tudo podia ignorar, sem risco de perecer, exceto o mês em que se semeia o trigo.

Um texto que fala sobre a importância e a história do almanaque é o prefácio que Eça de Queirós escreveu para o *Almanaque Enciclopédico* (1896). Aí é descrito um dos aspectos mais sugestivos do almanaque, o fato de conter um certo tipo de verdades reconhecidas por determinados grupos como universais e essenciais. Deve-se lembrar que o período vivenciado por Eça assiste a uma grande proliferação de almanaques. É o tempo, por exemplo, dos célebres *Borda d'Água* e *Seringador*, cuja publicação se estenderá até o século XX. Um aspecto importante ressaltado por Eça é o lado regulador do almanaque:

O almanaque, com efeito, é o livro disciplinar que coloca os marcos, traça as linhas dentro das quais circula com precisão toda a nossa vida social. (...) Só com o almanaque, sempre presente e sempre vigilante, pode existir regularidade na vida individual ou colectiva: e sem ele, como uma feira, quando se abatem as barreiras e se recolhem as cordas divisórias, o que era uma sociedade seria apenas uma horda e o que era um cidadão seria apenas um trambolho (LISBOA, 1981, p.386).

Um breve histórico demonstra sua antiguidade²⁷⁰ e importância por ter atingido grandes tiragens. Pelo menos no século XVIII, na Inglaterra, já se editavam trezentos mil exemplares por ano. Almanques antigos em várias línguas ainda se mantêm em publicação, tais como o *Old Moore's Almanac* (desde 1868), sobre cultura geral, o *Old Farmer's Almanac* (desde 1792) e o *Almanach de Gotha* (desde

²⁷⁰ Bertino Darciano: "O tempo e os almanaques do povo. Retalhos de investigação etnográfica", Boletim da Biblioteca Pública Municipal de Matosinhos, 1 (1954); Ernesto Soares: Almanques, Prognósticos, Lunários, Sarrabais do Século XVIII em Lisboa (1946); Geneviève Bollème: Les Almanaches populaires aux XVII et XVIII siècles. Essai d'histoire sociale (1969); Maria Carlos Radich: Almanaque: Tempo e Saberes.

1763). A Direção-Geral de Educação de Adultos publica em Lisboa, desde 1981, um dos almanaques portugueses ainda ativos, com o simples título: *Almanaque*.

As seções literárias do almanaque costumam incluir poemas e contos de cunho tradicional, bem como máximas populares. Na história literária portuguesa, ficou célebre o *Almanaque das Musas* (1793), inspirado no francês *Almanaque des Muses*. São seus promotores os sócios da Academia das Belas Letras de Lisboa, que se notabilizou com o nome de Nova Arcádia. Este almanaque tem um interesse literário particular, pois inclui a primeira tradução portuguesa da *Arte Poética* (1697) de Boileau, feita pelo 4º conde da Ericeira, D. Francisco Xavier de Menezes, falecido em 1743. Outra publicação de interesse literário foi o *Almanaque de Lembranças Luso-Brasileiro* (1851-1932), que teve a colaboração de Alexandre Herculano, António Feliciano de Castilho, Bulhão Pato, Camilo Castelo Branco, António Nobre, Olavo Bilac, Augusto de Lima etc.

Conforme Dutra Freitas, os almanaques utilizados como “enciclopédia” por vários segmentos sociais foram amplamente difundidos na França desde o século XVII (DUTRA, 1999, p. 481). A tradição francesa do almanaque persiste ainda hoje circulando nas regiões campesinas da Savoia, contendo os seguintes itens assim traduzidos:

Os fatos mais importantes do ano na nossa província; documentos sobre nossa região; artigos sobre a fauna e a flora; profissões e jogos esquecidos; uma canção dos serões de outros tempos; lendas, frases especiais e anedotas... mas também, o calendário dos doze meses do ano com a indicação de trabalhos no campo e domésticos; as feiras de cada mês; a posição diária da lua; previsão do tempo; a centésima hora da lua; os signos do zodíaco, os eclipses e outros fenômenos celestiais (ALMANACH DU VIEUX SAVOYARD, 1991).

Uma das características desse tipo de periódico é a de colocar seus leitores diretamente em contato com a vida, a atualidade, a informação, aliando a moral à utilidade prática, e o saber ao divertimento (DUTRA, 1999, p.481).

O fato de aliar moral e ensinamento prático, saber e diversão sobre o tripé utilidade/verdade/entretenimento faz com que os almanaques misturem temas e toquem em vários assuntos. Por um lado, conciliam saber laico com verdades quase sagradas; por outro, mantêm uma dada estrutura de organização temática e reiteram um conteúdo padrão: o calendário, a cronologia, o horóscopo, as biografias, a geografia, a história, o direito, as ciências, os preceitos morais.

O almanaque tem uma relação especial com o tempo dos acontecimentos, sempre um tempo já vivido, uma vez que os almanaques anuais tratam de fatos do ano que já findou. Entende-se que o almanaque é, acima de tudo, um veículo de transmissão de experiências práticas e verdades consideradas válidas, ou buscando validade para o presente e o futuro. O almanaque atua sempre refundindo e atualizando tradições (DUTRA, 1999, p.483).

Como uma publicação anual, o almanaque possui um caráter especial, não abordando assuntos de atualidade, mas cingindo-se àqueles que têm uma certa estabilidade, como os que se atêm à geografia, à história, aos fatos folclóricos e divulgações científicas baseadas em estudos comprovados.

A estrutura editorial do Almanaque faz com que esse tipo de publicação constitua importante documento histórico, por retratar o ambiente social específico de uma época que registra, como um mosaico, o interesse de um público que assim adquire informações gerais, através de fatos memoráveis e de personagens públicos que são sempre homenageados. São, assim, postas em relevo as linhas históricas percorridas pelo ano que passou, e nelas o teor social que a marcou, e não, simplesmente, um repositório de atualidades.

Introduzida no Brasil, a Editora *Almanaque Garnier* estendeu sua publicação aos Estados de São Paulo, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Bahia, Ceará, Pernambuco, Maranhão, Paraíba, considerando que nesses lugares haveria campo para a divulgação de conhecimentos, e, conseqüentemente, de publicações e edições de livros que, de certa maneira, encontravam apoio publicitário. Manuel Domingos Neto (19-- , p.483) refere-se aos almanaques da região do Nordeste:

Na segunda metade do século XX, muitos “almanaques” são produzidos nas capitais nordestinas. O do Ceará surge em 1895. Era uma época de crescimento das capitais da região. Desenvolvia-se o aparelho administrativo e florescia o comércio. O desenvolvimento do capitalismo favorecia, sobretudo, a consolidação dos centros litorâneos do Nordeste com a constante demanda de seus produtos. Crescia o mercado consumidor local. O contingente de alfabetizados se ampliava. Surgiram diversas tipografias. As lições políticas incitavam o aparecimento de jornais que davam chance aos literatos de província.

Não obstante o desenvolvimento econômico do litoral piauiense e seu contato com a Europa, os editores do *Almanaque Garnier* não se interessaram em incluir o Piauí em seu mercado editorial; acredita-se que tenha sido porque sua extensão

territorial interiorana pressupunha uma população com baixa taxa de alfabetização. Existiram nesse Estado edições de brochuras com o nome de “almanacks”, mas que não se conformavam com a estrutura dos Almanques *Garnier*, e tinham vida curta.

Deve-se a Domingos Neto informações sobre tais publicações:

Ao que parece, a primeira publicação a levar o nome “almanaque” no Piauí foi o “Almanaque Piauiense”. Surgiu em 1879, sob a responsabilidade de Miguel de Souza Borges Leal Castelo Branco. Desapareceu três anos depois. No início do século, em 1903, um pequeno grupo de intelectuais de Teresina, composto de Abdias Neves, Miguel Rosa e João Pinheiro relança o “Almanaque Piauiense”. Trazia alguma propaganda comercial e densas matérias sobre a história piauiense. Também teve vida efêmera, desaparecendo na segunda edição. Muitos anos depois, em 1937, Antônio Lemos, o conhecido “Semana”, retoma a iniciativa, fazendo circular mais algumas edições desta revista (19??, p.483).

As pesquisas realizadas para esta Tese apontam um almanaque mais antigo do que o *Almanaque Piauiense*, citado por Manoel Domingos. Trata-se do *Almanaque da Flora Brasileira*, editado pelo oeirense Eugênio Marques de Holanda (1972, p.16).²⁷¹ Podem ser citados ainda outros almanques no Piauí: um publicado pelo farmacêutico Thersandro Paz lançado em Teresina em 1903 – o *Almanaque da Pharmácia dos Pobres* –; outro lançado em Oeiras por Orlando Barbosa de Carvalho – o *Almanack* – para 1923 (MAVIGNIER, 2007, p.116).

Apesar de todos esses lançamentos, foi somente nas primeiras décadas do século XX que certas condições possibilitaram a “circulação regular de um anuário com as características de um almanaque”. Segundo afirma Domingos Neto:

Primeiro surgiu um contingente de comerciantes com capacidade e disposição para pagar anúncios publicitários imprescindíveis a uma publicação do gênero. Em Parnaíba surgiria também um grupo de senhores com veleidades literárias, amantes de crônicas, poesias, conversas espirituosas e longas discussões teológicas e filosóficas. Em boa parte este

²⁷¹ Nasceu em Oeiras a 4 de março de 1836. Após sua formatura no Rio de Janeiro, veio para Teresina, onde residiu mais 16 anos. Retornando depois ao Rio, após sete anos instalou uma indústria farmacêutica de largo porte, e a primeira Faculdade de Farmácia do País. Enriqueceu com a primeira indústria farmacêutica nacional. Em Teresina abriu farmácia à Rua Grande n. 39. Partindo da tradição popular, dos chás e mezinhas que seus pais e avós usaram, iniciou um meticuloso estudo sobre a flora regional (Piauí e Maranhão). Como primeiro resultado, em 1862, pouco mais de ano após a instalação da Botica, lançou ao público uma “garrafada de Salsa e Caroba”, que foi o maior de todos os produtos por ele lançado aqui e no Rio. No Rio de Janeiro, na Rua Visconde do Rio Branco, abriu farmácia e o grande Laboratório da Flora Brasileira – inaugurado em 20 de dezembro de 1881 com a presença do Imperador. A partir da Salsa-Coroba, o número de produtos foi aumentando, e o Laboratório logo de início produzia mais de vinte medicamentos. O Dr. Eugênio usava todos os meios de publicidade, além da rotineira feita pela imprensa como versos, músicas, gravuras etc. Lançou o Almanaque da Flora Brasileira, no qual, ao lado das virtudes de seus produtos, vinham informações úteis aos agricultores e criadores.

grupo era constituído de “caixeiros”, funcionários graduados de empresas comerciais. Estes senhores, sob a liderança de uma das figuras mais espirituosas e respeitadas da velha Parnaíba, o comerciante Benedito dos Santos Lima, chamado afetuosamente de “Bembém”, asseguraria o lançamento da publicação (19-- , p.483).

4.9 O Fundador do Almanaque da Parnaíba – Benedito dos Santos Lima

A vida desse personagem parnaibano pode ser traçada como um fio condutor de acontecimentos significativos para se conhecer o teor histórico de sua cidade.

Não foi um homem de grandes escritos, sequer um orador de importantes fatos, talvez pela sua modéstia e simplicidade. Porém, foi, sobretudo, um homem de ação, um intelectual de visão, um amante da cultura. Sabia organizar um pensamento, até chegar à imprensa, ajudando a impulsionar o saber parnaibano de sua época. Pressentia o talento nas pessoas e convidava-as a participarem de seu grupo intelectual (BEMBÉM, 2008).

Sua Mercearia era bastante frequentada. Os homens cultos da cidade lá se reuniam, formando debates sobre assuntos diversos, estabelecendo verdadeiras “tertúlias intelectuais”. Este tipo de encontro ocorria regularmente e persistiu durante muitos anos. Lá se encontravam Lívio Pacheco (o Lily Pery), Francisco Aires, Edson Cunha (nos dizeres do próprio Bembém em uma entrevista, “foi um dos grandes professores que tive”), Abdias Neves, Berilo Neves, Cazuza Porto, Joel Oliveira, Rodrigues Pinagé, Benu da Cunha. Constavam também da sua lista de amigos que compartilhavam de suas reuniões informais: um especialista em assuntos comerciais, em propagandas, e outros voltados para promover entretenimento e informações úteis para a população, visando interessar cidadãos ávidos de saber.

É significativo o fato de o grupo reunir-se na Mercearia Bembém, respaldados pela biblioteca particular do comerciante. Bembém comprava quantos livros pudesse, formando ao redor de si uma biblioteca que crescia dia após dia. Possuía uma boa coleção de dicionários.

Circulavam por aquela época folhetos ilustrativos, alguns até em forma de livros, quase pequenas enciclopédias, ao lado de almanaques como o *Almanaque Bristol*, o *Almanaque do Pensamento*, o sofisticado *Almanaque Bertrand* – Lisboa. Bembém gostava da leitura desses anuários e foi assim que ele propôs patrocinar um almanaque. O seu gosto por charadas contribuiu também como um estímulo.

Da ideia passou à ação. Em 1923, colheu dados baseados principalmente na cidade, estendendo-se aos assuntos e fatos e fontes gerais. Assim publicou, para o

ano de 1924, o *Almanack da Parnayba*, o primeiro de uma longa série que dura até hoje. Na página do primeiro deles, Bembém mostra toda a esperança, comprometendo-se a melhorar ainda mais as futuras edições. Durante os primeiros 18 anos, Benedito dos Santos Lima editou o anuário como diretor-proprietário. Em 1941, passou os direitos autorais a Ranulfo Torres Raposo, que, com dedicação, continuou sua publicação até 1980.

É assim que seu filho Benjamim fala do almanaque publicado por seu pai (BEMBÉM, 2008):

A Parnaíba era cidade de pequena população, mas marcada por grande número de homens bem formados e que, como ele, há pouco tempo haviam chegado de suas terras de origem, e outros que estavam por chegar e que se ajuntavam todos aos já aqui nascidos, para formar uma especial intelligentzia que tornava ímpar a conversação local: Francisco Correia, Alarico da Cunha, Ranulpho Torres Raposo, Edison da Paz Cunha (filho de Higinio Cunha), pai e filho fundadores da Academia Piauiense de Letras. Era, sobretudo, essa gente que criava os tantos jornais em circulação dedicados à literatura, à política, à religião... Audacioso, em 1923, Benedito dos Santos Lima, com necessidade vital de incluir-se naquele meio, mas dono de seu próprio veículo, preferiu ir além daqueles jornais que, por seu formato e periodicidade, tendiam rapidamente ao desaparecimento. Preferiu a criação de um almanaque, tal qual tantos outros que existiam e que eram sucesso por todo o Brasil. A base de todos eles era simples e comum: leitura leve, assuntos variados, informações úteis mescladas a passatempos e pensamentos filosóficos, abrangendo conhecimentos gerais. Foram tais elementos que geraram a expressão "cultura de almanaque". Até aí, tudo bem, pensava Benedito dos Santos Lima, acreditando que na cidade havia as duas condições para uma obra de tal envergadura: leitores e comerciantes que, com propaganda paga, sustentassem as edições anuais. E levou a ideia à frente. O seu seria um almanaque igual a muitos outros e que, por isso, teria que concorrer com todos eles, concorrência em que, certamente, sairia perdendo. Foi dessa constatação que Bembém teve o grande insight que gerou a identidade única do seu almanaque, aquela que o distinguiria de todos os outros: seria um almanaque com todos aqueles ingredientes, mas um almanaque de sua cidade e para a sua cidade, um Almanaque da Parnaíba, carregado de cores locais, características locais, voltado para o comércio local, elementos que o tornariam único em relação a quaisquer outros almanaques. E foi à luta.

4.10 As charadas e os enigmas

Uma das características do almanaque era o fato de a *seção de charadas* e de *cartas enigmáticas* ocuparem várias páginas. Elas eram tantas e tão variadas que permitiam intercâmbio com outras publicações, como as revistas *Norte Charadista*, editadas pelo Grêmio Charadístico Cearense, e a *Enigmística*, do Rio de Janeiro. Até mesmo o jornal *Aljava* possuía uma coluna intitulada "Brincando com Édipo".

Bembém tornou-se membro da Academia Charadística Luso-Brasileira do Rio de Janeiro.

A importância da seção de charadas, cartas enigmáticas e palavras cruzadas no Almanaque da Parnaíba reflete não só o caráter da personalidade de seu fundador, mas também como esse tipo de prática com palavras instiga e promove laços de amizade entre os leitores do almanaque. Nota-se que quase todas as charadas são acompanhadas de uma dedicatória tipo: ao Dr. Benú da Cunha; ao Piolho; ao bom amigo Beó; ao Biriba. O uso de apelidos e pseudônimos entre charadistas empresta o tom jocoso à atividade cuja função seria a de aproximar os participantes. Além do aspecto diletante, é conhecido o apreço que as pessoas têm pela ideia de que existe um lado intelectual que estimula a aquisição de conhecimentos gerais.

Tecnicamente apaixonado pelo charadismo, jovem ainda o Sr. Bembém criou um órgão, que, além de outras finalidades, pudesse servir de meio não só para aprimorar-lhe a técnica pessoal, como para difundir sua paixão e comunicar-se com um número mais vasto de decifradores. Este órgão, editado por ele ao longo de 18 anos, foi o *Almanaque da Parnaíba*. Foi nesse Almanaque que o Sr. Bembém desenvolveu sua obra de charadista.

Bembém criou os dois pseudônimos com os quais queria se fazer irreconhecível. Para charadas, passou a usar, além de BB, o humorístico H. CHADO; para trovas e quadrinhas, H. PICOTE. Em junho de 1932, diplomou-se pela Academia Charadística Luso Brasileira, onde registrou o pseudônimo de Bembém. Entre outros, atuavam com mais frequência os pansofistas: MUTT e BEMOFRE (Benedito de Moraes Freire, também desenhista), F. Serrano (Francisco Ayres), ASUSAC (anagrama de Casusa Porto), B. DESPIDO (Benu da Cunha), JOTA (Quincas Araújo) e mais SORIETAB, JOÉ, ARGONAUTA, PIOLHO, K. SULLO, CALOURO, JEFF, LYRIO DO VALLE... Uma série de trocadilhos e anagramas com que todos se comunicavam entre si, cada um deles sabendo quem.

Apaixonado desde cedo por dicionários, enciclopédias e calepinos, estava com trinta anos de idade quando preparou o primeiro número do *Almanaque da Parnaíba*. Os anos da década de 1930 podem ser considerados como aqueles em que Bembém teve a sua mais marcante atuação charadista, sobretudo porque essa atuação não se resumia a criar e decifrar charadas; sua influência sobre o

movimento cultural da cidade foi mais intensa que em todo o resto de sua vida. Para o *Almanaque da Parnaíba* chegavam colaborações de vários pontos do País, e o charadismo movimentava um núcleo cada vez maior de participantes. Bembém assumia uma posição eixo para dezenas de intelectuais da cidade, do Piauí e do Maranhão, que criavam e decifravam novíssimas, casais, sincopadas, aferéticas e antigas; logogrifos, enigmas figurados e em verso – uma plêiade que correspondia à convocação de Bembém, criando e decifrando problemas de raciocínio e memória. Criou concursos anuais com direitos e prêmios (dicionários) para quem conseguisse o maior número de decifrações. Com isso o desenvolvimento cultural de Parnaíba se intensificou. O ponto de atração era o escritório à Rua Duque de Caxias, onde ele trabalhou quase a vida inteira, mudando o ramo de negócios de tempos em tempos.

4.11 O Almanaque da Parnaíba nos anos 1920

Na primeira página da publicação, Bembém se dirige ao público, com o seguinte texto:

O almanaque constitui um repositório precioso de informações úteis, passatempos, curiosidades e distrações, sendo, portanto, um livro de necessidade em toda casa. Para o sertanejo, é, às vezes, o livro único que guarda, cuidadosamente, para orientação da sua despreocupada vida, durante todo um ano. Notava-se a ausência, nesta cidade, de uma dessas publicações anuais de tanto interesse e de incontestável utilidade. Sanando semelhante lacuna, a 'MERCEARIA BEMBÉM' se propôs a dirigir e iniciar a publicação do presente *Almanaque da Parnaíba*, mas o fez de modo a apresentar uma publicação atraente, caprichando na multiplicidade das leituras, ao mesmo tempo que contendo o mais completo serviço de informações de toda espécie, sobretudo comerciais.

Este almanaque é, portanto, uma promissora esperança. Nas edições seguintes procurarão os seus dirigentes dar-lhes maior desenvolvimento, mais completo serviço de informações.

Agradecendo ao honrado corpo comercial desta praça a solicitude com que foi atendido o nosso apelo para a aquisição dos anúncios, entregando-lho ao público certos de que prestamos, assim, com ele, um excelente serviço (ALM. DA PARNAÍBA, 1924, p.2).

Nessa apresentação, Bembém introduz o Almanaque como um produto que distingue quem o consome, visto que se apresenta como uma publicação da elite (o desenho da capa confirma), embora atingisse os segmentos médio e baixo – os sertanejos. Instaura um distintivo de classe, pois nem todos podem ter acesso a suas informações (a população era majoritariamente analfabeta). Seu encanto também reside na construção da imagem de uma publicação moderna – encanta

através da sua condição de moderno – que simboliza o novo, que possibilita aos consumidores situar-se diante das demandas do tempo. A capa desta primeira edição remete a um ritual da civilização.

No Natal de 1923, Benedito dos Santos Lima lançava no escritório de sua mercearia o *Almanaque da Parnaíba* (Ibid., p.11). Sua decisão fora considerada fruto de sua marcante personalidade, de seu extremo envolvimento com a vida local e de “nosso melhor esforço e interesse”, como dizia aos amigos. Passara o ano de 1923 colhendo dados da cidade, procurando anunciantes entre os comerciantes locais e convidando intelectuais amigos para comporem seu corpo editorial (SOLIMAR, 2003, p.18). Esse primeiro anuário, com quarenta e quatro páginas e no formato de 16 x 23 cm,²⁷² foi impresso na Gráfica Renascença, de Fortaleza, Ceará. Na primeira página, Bembém expõe os motivos que o levaram a tomar a iniciativa de promover um Almanaque para a cidade de Parnaíba. Trata-se de um tipo de publicação que reúne informações úteis, curiosidades e detalhes da literatura para uma formação de cultura geral, além de passatempos e distrações; sendo portanto acessível e adequado para figurar em toda casa, seja esta do cidadão como do sertanejo.

O tino comercial de Bembém aflora quando propõe a publicação do Almanaque em nome da ‘MERCEARIA BEMBÉM’, e, ao mesmo tempo, pondo em relevo a presença do comércio que animava a cidade. Fê-lo de modo a apresentar uma publicação caprichada e atraente, adornando os títulos dos artigos, dos poemas e das fotografias com motivos florais e geométricos – Art Déco – a exemplo de outros almanaques publicados no Brasil, como o *Almanaque de Campinas* para 1908 ou o *Almanaque Histórico e Estatístico de Campinas*, 1912 (MEYER, 2001, p. 86-90). O autor promete que, nas edições seguintes, seus dirigentes procurarão dar-lhes maior desenvolvimento, mais completo serviço de informações. Termina agradecendo ao honrado corpo comercial da praça pela solicitude com que foi atendido o apelo, contribuindo assim com a publicidade de seus estabelecimentos para a futura manutenção da sequência dos Almanaxes.

²⁷² Segundo Casa Nova (1996, p. 24), um almanaque de farmácia tinha uma forma intencionalmente popular, com no máximo 35 páginas e formato 18,3 cm x 13,4 cm. Podia com essas características ser levado de um lado para outro com a maior facilidade, brinde que era das lojas, presente de Natal ou Ano Novo. Acreditamos que o formato escolhido por Bembém tenha tido a mesma intenção apontada por Casa Nova.

Pelo enunciado que inaugurou o primeiro número dos almanaques que se sucederam, nota-se que a sociedade parnaibana, representada pelo grupo que se formou ao redor de um comerciante, estava culturalmente madura²⁷³ e informada sobre o que se passava no mundo – graças ao seu contato comercial através do porto marítimo – e também que considerava a viabilidade de sobrevivência de tal gênero de publicação graças a um público de leitores que ultrapassava o da cidade, abrangendo todo o interior do Estado. A influência cultural de Parnaíba, nesse sentido, já demonstra sua marcante atuação. Outra característica é a adoção do título de “colaborador” a qualquer pessoa que quisesse contribuir com suas obras, sejam quais fossem, para o Almanaque. Bembém exorta os leitores a dirigirem-se à mercearia BEMBÉM ou a remeterem suas matérias até 31 de maio de cada ano.

No que tange aos toques históricos do almanaque, desde o primeiro, contamos com o parecer de Manuel Domingos Neto (19-- , p.78). Ele nota que ali se caracteriza o ambiente de grande dinamismo comercial que a cidade vivia e com que é possível conhecer muito da história do comércio e da indústria do Piauí, em particular da economia parnaibana, através de seus anúncios publicitários. Trinta e nove diferentes firmas anunciam seus produtos e serviços: farmácia, livraria, papelaria, mercearia, alfaiataria, relojoaria, além de sociedades de sorteio, escritórios de representações, comissões e consignações, de negociantes exportadores como Samuel Bompét, firmas de seguro marítimo e terrestre como o Lloyd Sul-Americano. Alguns anunciantes colocam a data da fundação de sua firma como a Casa Inglesa de James Frederick Clark – fundada em 1849 – e a Equitativa, sociedade de seguro de vida – fundada em 1876. Muitas dessas firmas se localizam a Rua Grande (atual Getúlio Vargas) e Duque de Caxias. Embora a maioria dos anunciantes seja de firmas parnaibanas, algumas são maranhenses, outras são filiais localizadas em outras capitais do Nordeste ou ainda em Portugal. Os anúncios são pequenos; muitos ocupam a mesma página, poucos uma página inteira.

Farmácia e Drogaria Humanitária, a mais antiga e com credibilidade na cidade, anuncia seus produtos entre os quais os premiados com medalha de ouro na exposição nacional do Rio de Janeiro e contemplados com menção honrosa na de Turim-Roma. O anúncio de produtos farmacêuticos e outros manipulados pela

²⁷³ Para mais informações sobre os intelectuais do Piauí, no período, ver Queiroz, Teresinha. Os intelectuais e a República.

Farmácia e Drogaria Humanitária fornecem dados concernentes aos tratamentos médicos da época. Apenas à guisa de ilustração desse papel histórico da publicidade, podem ser citados os produtos oferecidos pelo reputado farmacêutico Antonio A. Neves, conhecido há vinte anos na cidade: o elixir antifebril e “desobstruante”, composto de jurubeba e de fedegoso, tido como o melhor e o mais eficaz remédio para sezão e febres palustres; o bálsamo antirreumático – por excelência, o bálsamo contra a dor; o Elixir Depurativo Himalaia, mais energético depurador do sangue, de ação rápida e de fácil tolerância pelo organismo; e o xarope de angico e tolu, o sedativo ideal para a tosse infantil.

Outros aspetos do Almanaque serão discutidos em seguida.

4.11.1 A capa

A versatilidade do fundador do Almanaque é demonstrada pela escolha do desenho da capa, de autoria de Bibi Freire, conforme consta sua assinatura no canto direito inferior da página. Não falta ali uma frase significativa, que dispensa comentários: lembrança da MERCEARIA BEMBÉM, de Benedicto dos Santos Lima, Parnaíba (Estado do Piauí).

O desenho representa uma cena²⁷⁴ atribuída a uma classe média próspera, mas é, ao mesmo tempo, íntima, por retratar tão-somente um casal à mesa de um ambiente sofisticado, uma sala de jantar com detalhes significativos. É interessante observar-se que a indumentária do casal acrescenta um dado pertinente: estão vestidos com detalhes que sugerem uma situação festiva, apesar da intimidade sugerida.

²⁷⁴ A capa tem estampado um desenho feito em bico de pena, à mão livre, em preto e branco, assinado no canto inferior direito por BFreire, datado de 1923. O leitor é convidado a observar um casal sentado à mesa, numa sala de jantar, como se olhasse por uma janela. A sala é ornamentada com cortina de tecido e lustre. À mesa, o cavalheiro está sentado de frente, e a dama sentada na cabeceira, a sua esquerda. Ela levanta um copo, parecendo brindar o cavalheiro. Usa vestido longo, decotado, estilo tomara que caia, com os ombros à mostra. Os cabelos estão presos por um pente, estilo espanhola. O cavalheiro usa terno, gravata borboleta e sapato de bico fino. Na mesa, coberta por uma toalha, além de uma garrafa de vinho, copo, prato e travessa com alimento. A cena remete a um ambiente íntimo e sofisticado, a um ritual de civilização. Acompanha o desenho a frase: “Lembrança da Mercearia do Bembém, de Benedicto dos Santos Lima, Parnaíba (Estado do Piauí)”.



Figura 43 – O Bembém.

Fonte: Parnaíba, ano 1, n. 7, p. 2, 2008.

Toda a cena alude ao comportamento de pessoas envolvidas em um ritual significativo de “civilização dos costumes” (ELIAS, 1994, p.70) – comer à mesa. O ato social de comer (STRONG, 2004, p.14) é ali apresentado de maneira a veicular um suposto *status* e aspiração do leitor. Aponta assim para uma estética francesa considerada típica durante décadas, persistindo como modelo de sofisticação, embora com menos intensidade, até os anos 1950.

4.11.2 Os artigos

São doze artigos que versam sobre aspectos econômicos de Parnaíba e assuntos literários em geral. Entre estes últimos estão lado a lado escritores consagrados à época, como Coelho Neto, e outros cuja autoria não é explicitada, porém reconhecível (como é o caso do artigo “O peregrino” assinado X.X., que fala da passagem do Ano Novo) e passagens de Plínio, o Antigo, historiador romano do século I.

Os artigos de Coelho Neto, maranhense, falam de assuntos bem distintos. No primeiro, “República e democracia – organização administrativa”, ele esclarece que a República é uma democracia ou regime político no qual domina a vontade do povo que, em sufrágio livre, elege os mandatários da sua soberania. Outro artigo, intitulado “A união”, versa sobre a importância da harmonia, do amparo e da solidariedade na família e dos perigos da discórdia.

De Berilo Neves, crítico literário, cronista e contista parnaibano, foram escolhidos trechos de um de seus livros – inéditos, porém não identificados –, reunidos sob o título “Filosofia do coração”.

Antônio Otávio de Melo, poeta e jornalista nascido em Esperantina, tendo vivido por mais de trinta anos em Parnaíba, colaborou assiduamente não só com o *Almanaque da Parnaíba* como também com o Jornal do Comércio (GONÇALVES, 2003, p. 249). Dele temos o artigo “Princípios de Teosofia”, no qual esclarece que, entre os vários argumentos da teosofia, a teoria da reencarnação contribui para tornar mais compreensiva a ideia do aperfeiçoamento progressivo da humanidade.

Benedito do Santos Lima também publicou um texto de sua autoria nesta edição: “Ocaso de uma existência”, que trata da tristeza da velhice no inverno da vida.

Esses três autores ocuparam respectivas cadeiras na Academia Parnaibana de Letras.

Dois artigos, embora sem assinatura, são particularmente importantes por darem conta de questões relativas à cidade. O primeiro, intitulado “Parnaíba: influência da municipalidade na sua evolução” (ALM. DA PARNAÍBA, 1924, p.2), fala do rápido progresso e do grande dinamismo que a cidade vivia nos últimos dez anos, conquistado pelo esforço exclusivo de seus habitantes e da comuna. Essa “febre de melhoramentos”, que começou em 1917, se deu por conta de iniciativas particulares, e é marcada pela reforma dos velhos prédios feios, que surgiram como novas construções elegantes e confortáveis.

São citadas as realizações do Governo Municipal, sob a administração dos Senhores Nestor Veras e Cel. José Narciso da Rocha Filho, na montagem de usina elétrica, melhoramento e reformulação de praças e prédios públicos e marcante atuação na área de instrução pública (com a criação do Grupo Escolar “Miranda

Osório”), o saneamento do mercado público e a reforma do matadouro. Com isso, com o rápido progresso de Parnaíba, estava garantido seu “principal lugar entre as demais cidades do Estado”.

O outro artigo fala da vila de “Amarração” (ALM. DA PARNAÍBA, 1924, p.9), distante dezesseis quilômetros de Parnaíba, como sendo “destinada a um grande futuro”. Nele é relatado como ela teve seus prédios constantemente soterrados pela areia levada por ventos impetuosos e fortes, até que, em 1911, o deputado federal Dr. Joaquim de Lima Pires Ferreira conseguiu do Governo Federal subsídios para melhorar o porto, ao sustar o movimento das dunas, obra que durou 12 anos.

Seria interessante destacar, entre os artigos literários, aqueles que contêm um teor estético na literatura, como os poemas, pensamentos e curiosidades – por sinal, assinados por autores clássicos como Victor Hugo, Henrique IV, Schopenhauer e Alexandre Dumas, ou por escritores locais como Lili Peri, Berilo Neves, Lívio Castelo Branco e R. Petit.

A transcrição de tais trechos literários de autores mundialmente consagrados ao lado de obras de escritores locais revela uma preocupação especial dos diretores do Almanaque, ao imprimirem-lhe um aspecto de erudição internacional e, ao mesmo tempo, torná-los acessíveis aos seus leitores. Mais uma vez, o contato com a Europa, através do canal do comércio internacional, se faz significativo e provoca a preocupação dos comerciantes em incrementar a cultura geral sem descuidar das bases educacionais que a esteiam, o que será assunto para os demais exemplares anuais, conforme será visto. A publicação de obras de autores locais completa uma ampla “informação literária”, como típica meta de todo Almanaque. A fidelidade à estrutura de tal tipo de publicação é notável e denota um sério trabalho de pesquisa e a intenção de integrar Parnaíba ao panorama internacional, e assim colocar seu *status* de cidade brasileira entre as que pontuavam o litoral atlântico, e, portanto, mais conhecidas como “cultivadas”. Atingir o interior do Estado, até mesmo Teresina, mais ligada historicamente ao litoral pernambucano, teria sido uma intenção de estender o número de leitores e – o que é de alcance comercial da própria empresa editorial – assegurar sua sobrevivência. A comunicação fluvial pelo rio Parnaíba foi a artéria que transportou produtos, aproveitada como veículo de cultura e de promoção de autores regionais.

4.11.3 Fotografias e outras ilustrações

As fotografias utilizadas no Almanaque da Parnaíba são documentos de importância histórica, ao gravar lugares e edifícios públicos. Vê-se, nessa edição, dez fotos, sendo oito da cidade de Parnaíba (sete na horizontal e uma na vertical); e duas de personalidades parnaibanas: um canto do mercado público, em frente à Vila Jonas, uma das principais artérias da cidade; a Praça Municipal ajardinada; nessa praça, a Igreja da Padroeira Nossa Senhora das Graças; a fachada da Santa Casa da Misericórdia; o Banco e o Hotel dos Viajantes.

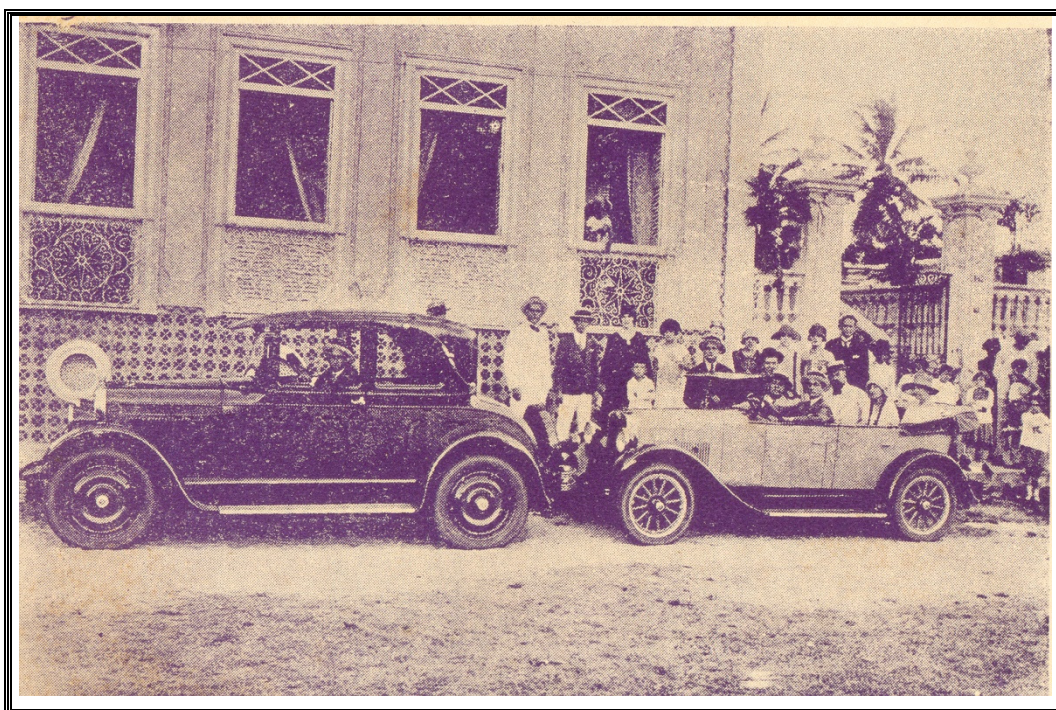


Figura 44 – Hotel dos Viajantes.

Fonte: Almanaque da Parnaíba, 1928.

Essas fotografias situam um “centro” de importância da cidade onde estão os edifícios orientadores da sociedade: o da religião, o dos cuidados da saúde do cidadão, seu coração financeiro e a demonstração do acolhimento ao estrangeiro, o Hotel providencialmente intitulado “dos viajantes”, com dois carros Ford T à porta do estabelecimento. Entre as dez fotografias do almanaque, figura a que situa a Merceria Bembém na Rua Duque da Caxias, uma das principais artérias da cidade, um canto do mercado público em frente a Vila Jonas. Não faltou a fotografia de cenas relativas ao comércio de artigos de importação e exportação, como a do

embarque de babaçu no Porto Salgado na Rua Grande, principal ancoradouro da navegação do rio Parnaíba, tendo à frente a povoação Ilha Grande de Santa Izabel.

O passado histórico da cidade se faz presente nas fotos pela escolha das construções icônicas da cidade: a Igreja Nossa Senhora das Graças é do século XVIII (no frontispício consta a data 1770); a Santa Casa de Misericórdia, fundada em 1896, e o prédio do Banco do Brasil, de 1917. Essas construções consagram não somente o seu passado histórico, mas condizem com a “modernidade” que lhes foi atribuída por ocasião das reformas citadas nos artigos sobre as realizações estéticas das primeiras décadas do século.

É sintomática a publicação das fotos de Bembém e do guarda-livros da Mercearia, Godofredo Correia Lima. Elas inauguram o destaque que o *Almanaque da Parnaíba* pretendia dar às personagens motoras do comércio da cidade, como se pode ver nos exemplares dos anos consecutivos. A publicidade de produtos do comércio faz referência, por meio de desenhos, ao vinho de mesa “Alvaralhão”, e da aguardente de cana “Benedictina”, ambos carros-chefes da Mercearia Bembém. Eram produtos conferidos como prêmio aos charadistas vencedores.

4.11.4 Calendário e informações referentes

Uma das características de um almanaque é o que justifica esse tipo de publicação é o conjunto de informações repartidas pelos dias do ano, fases lunares e estações, com suas aplicações na vida prática. São atraentes também os comentários sobre os signos do zodíaco, datas comemorativas religiosas (com os dias dedicados aos santos) e civis. Por exemplo, consta no calendário de 1924 a ocorrência de cinco eclipses. Na primeira edição, a título de apresentação, existe um traçado, como que um “retrato” do Piauí com sua capital, extensão territorial, população, principais produções, indústrias, cidades e vilas. Informações práticas não faltam, como as que se referem aos serviços do correio (preço da selagem de cartas, de encomendas, vales postais), informações sobre taxas de imposto vigentes, as federais, as de consumo e respectivos selos ou estampilhas.

4.11.5 Lazer

Entreter, distrair, propor desafios, vencer charadas, adivinhações etc. Segundo Meyer (2001, p. 129), o lazer no almanaque é o jogo, o passatempo, prover momentos de distração como as piadas de salão de diferentes saberes/sabores, provérbios. O primeiro número do almanaque propõe vinte e um itens nesta seção, entre enigmas figurados, metagramas, mefistofélicas, casal, charadas por letra, por acróstico. O próprio Bembém fez a ilustração de umas delas; as outras são de Mutt e Henock. É possível pensar que já existia na cidade um grupo de pessoas dedicadas a essa atividade – inventar e decifrar charadas – afinal, essa era uma atividade que requeria uma iniciação, conhecimentos específicos, dependência de dicionários. Certamente, Bembém não abriria espaço em seu Almanaque se já não encontrasse entre seu público leitor uma turma capacitada para participar da atividade, ajudando inclusive na sua criação. Nota-se, desde essa primeira edição, que ele conta com um bom número de colaboradores, entre esses K. Sullo, Mutt, Calouro, Asusac Ptop, F. Serrano. Cada um deles adotou um apelido que seria mantido por muitos anos.

Bembém ofereceu prêmios aos charadistas vencedores. Na página 44 está anunciado que a MERCEARIA BEMBÉM resolveu atribuir três prêmios para os primeiros vencedores, isto é, aos que apresentassem maior quantidade de soluções até o dia 28 de fevereiro. Os prêmios constavam do seguinte: primeiro lugar: 12 garrafas do afamado Alvaralhão; segundo lugar: 12 garrafas de cerveja Fidalga; terceiro lugar: 12 garrafas da deliciosa Benedicta. Todos os prêmios seriam entregues no primeiro domingo depois do dia da entrega das soluções, na Mercearia BEMBÉM.

Conclui-se que o primeiro número do Almanaque, datado de 1924, anuncia, por sua fidelidade ao tipo de edição já existente na Europa e no Sudeste do Brasil, um perfil que será mantido, em linhas gerais, nos subsequentes números da década. A versatilidade do Almanaque, observa-se, reside na conjugação de ideias e posturas, tais como: valorizar os aspectos históricos da cidade, suas atividades comerciais, o que dá atenção à novidade do produto, proporcionar páginas de lazer, de cultura, de informações úteis, seja ao cidadão ou ao sertanejo (embora na população desse tipo poucos seriam os alfabetizados). O encanto do almanaque incitaria a leitura e consulta, talvez como acontece com a literatura de cordel, ao dar ao consumidor a possibilidade de se situar diante das demandas de seu tempo,

apreciar as novidades, inteirar-se dos modos de vida e dos interesses de outras classes, na tentativa de promover uma integração de domínios rurais e urbanos, transitando entre classes sociais, exercendo a aproximação efetiva de repertórios.

Segundo Ferreira (2001, p. 20), o almanaque comporta e traz sempre a ideia de modernidade. No caso do Brasil, pode-se mesmo falar no aspecto civilizador dos almanaques, ao alcançar os mais distantes sertões, os povoados mais afastados, e aproximar cidades em uma integração.

4.11.6 O ano de 1925

O *Almanaque da Parnaíba* para 1925 traz na sua *capa* uma fotografia da fachada da Merceria Bembém, na esquina da Rua Duque de Caxias, com um grupo de pessoas à sua porta, e a frase: “Lembrança da Merceria Bembém”. Abaixo, o preço de 1\$00. A edição foi feita na Tipografia Renascença, Fortaleza, Ceará, de A. Prado & Cia. O número de páginas passou de 44 para 72, com a incorporação de novos colaboradores. Nesta edição temos sete *artigos*. Para este estudo, dois deles interessam comentar.

O primeiro, intitulado “O retrato”, é transcrito de um artigo publicado por L. F. C. no *Jornal Correio do Piauí*, de Teresina, festeja o aniversário natalício de James Frederick Clark. Constam detalhes biográficos: foi contratado aos quatorze anos, em sua terra natal, Inglaterra, em 3 de setembro de 1869, para vir, como aprendiz, incorporar-se à Casa Inglesa de Parnaíba. São citados seus filhos. A publicação desse artigo inaugura uma série de outros que vai caracterizar o *Almanaque da Parnaíba*: homenagear pessoas da cidade ressaltando com prolíferos adjetivos seu valor moral e intelectual.

O outro artigo, intitulado “Retalhos”, é assinado por João do Matto. O autor menciona que cedeu ao “gentil e insistente pedido” de Benedicto dos Santos Lima. Refere-se ao crescimento e evolução da cidade de Parnaíba durante os cinco anos da primeira Grande Guerra, mas muito aquém de seus merecimentos e de suas necessidades. Ressalta que a estrada de ferro que a serve foi conseguida em grande parte pelo esforço de seus ilustres cidadãos. O artigo tem um teor bastante crítico e tendencioso quando menciona que o Porto de Amarração, o canal de São José, a navegação fluvial, o transporte por Tutoia – obras iniciadas por Joaquim

Pires – reduziram-se à fonte de afilhadagens e patotas, por onde escoam, sem nenhum proveito, centenas de contos dos cofres públicos. Apesar de tudo, acrescenta o autor, os parnaibanos devem aproveitar o governo que se inicia, do Dr. Mathias Olímpio de Mello, para que lhes seja dado o que lhes é de direito.

Abre-se, com este artigo, um espaço oportuno para trazer à baila uma política de defesa da cidade e da atuação de personagens atuantes. Ainda nesse diapasão, figuram três fotografias: a da professora D. Nair Pinheiro Castelo Branco, com seus alunos; e a de James Frederick Clark, seguida da foto da arquibancada do “Internacional Athletic Club” com a seguinte legenda: “convém notar que o enorme campo de esporte deste clube é talvez o melhor do norte do Brasil” – clube, aliás, fundado por Frederick Clark.

A seção que mais contribuiu para o acréscimo de páginas da edição do Almanaque 1925, de 22 a 39 páginas, foi a dedicada a *poemas, pensamentos e curiosidades*: cinco sonetos de Rodrigues Pinage sob o título “Vogais sem valor”; o dedicado à “Mulher” e à “Vontade”, de Odilon Jackson Collares. Foi acrescentada uma boa quantidade de pensamentos ou ditos populares – ao todo setenta –, alguns com a assinatura de seu autor, colocada ao *pé de página*, ornada com uma borda em estilo Art Déco. Eis alguns aqui transcritos como exemplos:

“Para o mal de costado bom é abrolho”;

“Mais quero asno que me leve do que cavalo que me derrube”;

“Deus dá as nozes mas não as partes”;

“Melhor é fumo na minha casa do que na alheia”;

“Mais vale quem Deus ajuda de que quem cedo madruga”;

“Em casa de letrados nunca faltam as letras”;

“Não há manjar que não enfastie, nem vício que não enfade”;

“A quem Deus promete um vintém não falta”;

“A água tudo lava, menos a língua do falador”;

“Se a rico queres chegar, vai devagar”;

“Cavalo grande, besta de pau”;

“A magra baila na boda, e não a gorda”;

“A esperança é o único bem real da vida” (Olavo Bilac);

“O dever é o princípio dos princípios” (Farias Brito);

“Na vida tudo se olvida; só as impressões do passado ainda são retidas na memória por algum tempo” (Clovis Prado).

O número de *anunciantes* – trinta e nove – não mudou, mas o tamanho de muitos anúncios aumentou, ocupando meia página ou página inteira. É acrescentada, porém, uma Relação das Casas Comerciais da Parnaíba, com sessenta e três nomes, indicando o nome da firma, o endereço telegráfico e o ramo de negócio. Essa relação dá uma boa ideia das atividades comerciais da cidade e dos comerciantes locais, além de inaugurar uma “seção” do *Almanaque da Parnaíba*, constante nos futuros exemplares anuais, onde se observa um crescimento constante do número de participantes. Por sinal, na última edição por nós analisada (1949), chegara a duzentos e quatro anunciantes e trezentos e cinquenta e cinco casas comerciais.

É também uma inovação a publicação de *estatísticas*: a arrecadação da Alfândega de Parnaíba no primeiro semestre de 1924; a exportação da Praça de Parnaíba, com destino aos portos nacionais e com destino aos portos da Europa e dos estados Unidos, durante o primeiro semestre de 1924, pela baía do Cajueiro; o Correio informa o valor dos vales nacionais, da porteação e um quadro demonstrativo do movimento de malas e registrados expedidos e recebidos pela agência de segunda classe dos Correios de Parnaíba, no primeiro semestre de 1924; o Telégrafo Nacional de Parnaíba, além de informar o pessoal da estação, informa o movimento da Estação no primeiro semestre de 1924. Outra estatística publicada é a do movimento de embarcações nos portos de Tutoia e Amarração no primeiro semestre de 1924; por fim, informa sobre o Imposto do selo e que papéis são sujeitos ao selo provisório.

Divulgar estatísticas e tabelas eram peculiaridades de almanaques portugueses e brasileiros. O *Almanaque português de Lembrança*, para 1851, publica uma tabela de incêndios; o *Almanaque da Província de São Paulo* – administrativo, comercial e industrial, para 1888, publica a População Escrava matriculada na Província de São Paulo; o *Almanaque Popular Brasileiro*, para 1895, publica tabela do Lloyd Brasileiro com sua relação de navios e suas escalas nos portos; e o *Almanaque Indicador*, para 1902, publica resumo da tabela de enterros.

Importa apontar que as estatísticas e tabelas publicadas no *Almanaque da Parnaíba*, claramente dirigidas a um grupo específico de leitores – os comerciantes da cidade e os exportadores –, são dados significativos da cidade e seu desenvolvimento econômico.

Não houve alteração no número de charadas e enigmas. Há, ainda, quatro desenhos à mão livre feitos por Mutt e Bs.

Conclui-se que já o segundo número do *Almanaque da Parnaíba* mostra sinais de seu sucesso, seja pelo aumento de número de páginas, seja pela ampliação de seções e de interesses.

4.11.7 O ano de 1926

O Almanaque da Parnaíba de 1926, com sessenta e cinco páginas, foi impresso em Belém, no Pará, pelos Livreiros Editores, proprietários da Livraria Clássica e Livraria do Povo. Na capa constam: o ano, o nome da publicação, nome do editor e da editora, impressos em letras vermelhas, emoldurados por cercadura Art Déco geométrica em azul. Na parte inferior vê-se a logomarca de editora – um galo sobre pilha de livros. Todos os textos dessa edição foram emoldurados por uma grande variedade de cercaduras Art Déco, florais e geométricas, das mais simples às mais elaboradas. O preço não aparece na capa. A nova apresentação pode ser atribuída à editora encarregada da publicação.

São dezessete *artigos*, alguns sem autoria. A maioria versa sobre Parnaíba. O artigo intitulado “Parnaíba”, sem assinatura, registra o desenvolvimento da cidade. No que tange à iniciativa particular, é ressaltada a construção de modernos palacetes, que dão graça à cidade. O aspecto geral foi melhorado com a ação governamental. As ruas foram niveladas para melhorar o trânsito dos veículos; um sistema de latas de lixo hermeticamente fechadas, a criação de posto de profilaxia (parte da missão Rockefeller) – para o combate ao *impaludismo*, à *verminose*, à *febre amarela* e à *sífilis* – atesta a preocupação de promover a higiene pública. É citada a construção do farol da Pedra do Sal, que começou a funcionar em 4 de março de 1873, construído pelo engenheiro Newton César Burlamaqui. A formação rochosa denominada “Sete Cidades”, localizada no município de Piri-piri (PI), é descrita segundo investigações realizadas em 1887 pela solicitação do IHGB.

Nas primeiras páginas desta seção, os leitores são informados da deliberação do Almanaque de honrar suas edições anuais, com a publicação de biografias de parnaibanos ilustres, como a do Cel. Jonas de Moraes Correia, com um discurso de Jonas da Silva em sua memória, em que são enaltecidos o seu patriotismo e sua

atuação como administrador e como político no desenvolvimento dos meios de comunicação e transporte no Piauí. Uma página de luto é dedicada ao falecimento do Dr. Fenelon Ferreira Castello Branco, secretário de Polícia do governo Miguel Rosa, na cidade de União.

Foi escolhido um artigo do abolicionista Joaquim Nabuco, escrito em 1907, quando era embaixador nos Estados Unidos da América. Benedicto Santos Lima (Bembém) assina a autoria de um artigo. Uma seção de cinco artigos de pequenas histórias bem-humoradas dá relevo à de Licínio, possível imperador romano.

Das oito *fotografias* publicadas, duas são retratos: do Cel. Jonas de Moraes Correia e de Fenelon Ferreira Castello Branco. As outras são do “palacete” onde funciona o Cine Teatro Éden e da sede do Parnaíba Sport Clube, clube de futebol fundado por Zeca Correia, em 1913. Três delas inauguram uma série dedicada ao Almanaque, agrupadas sob o título “Parnaíba Moderna”. Testemunham o teor estético da cidade, focando a Rua Grande, construída com todos os requisitos de higiene, conforto e modernismo; a residência do Cel. Jonas de Moraes Correia e o palacete do Dr. Samuel Santos.

O Almanaque dedica espaço para prestar homenagem aos comerciantes bem-sucedidos que aplicam sua atenção e meios financeiros para melhorar sua cidade. A seção de *literatura* continua assistida, contando com a contribuição de nomes como R. Petit, Armando Madeira, Humberto de Campos, Pereira de Assunção, Lívio Castello Branco, Leli Peri, Benu da Cunha e Baltazar Mavignier, entre outros. Pensamentos, ditos populares e provérbios ornaram praticamente quase todo o pé das páginas (ao todo sessenta e quatro); preenchem aquela função do Almanaque: distrair e refletir. O número de *anunciantes* permanece o mesmo de 1925, o que não aconteceu com as charadas, que diminuíram, só com seis charadistas participando. Só foi publicada uma *estatística*: a renda da Estação telegráfica de Parnaíba. Mas esse exemplar vem acompanhado de uma página avulsa, que mede 30 x 37 cm, com o mapa agroalgodoeiro do Estado do Piauí, na escala 1:1500, organizado pela Delegacia do Piauí.

4.11.8 O ano de 1927

O estilo da capa do Almanaque deste ano, editado em Belém do Pará, segue o do ano anterior. São também adornadas com cercaduras geométricas Art Déco variáveis as suas setenta páginas. No editorial, Bembém agradece, em nome da Mercearia Bembém, a benévola acolhida das “avultadas edições”.

São sete os artigos publicados nessa edição, sendo um de conto de arraial e outro assinado Prufiro. Os outros cinco, escritos por parnaibanos, falam sobre a Parnaíba e suas personalidades. Entre estes, um autor (anônimo), o do artigo intitulado “A inundação”, menciona a sabedoria do caboclo para prever invernos rigorosos com as enchentes assoladoras do manso rio Igarauçu. Para se ter ideia da atuação do *Almanaque da Parnaíba*, outro artigo, assinado por Fenelon Castello, faz homenagem ao poeta parnaibano Jonas da Silva e ao seu discurso elogioso sobre seu patrono Jonas de Moraes Correia, lido por ocasião da posse de sua cadeira na sessão da Academia Piauiense de Letras. Jonas da Silva, nascido em Manaus, vivendo em Parnaíba desde sua adolescência, ocupou lugar de destaque com suas obras. Em 1900, surge seu primeiro livro de versos, “Ânforas”; em 1902, o segundo, “Ulanos”, e vinte anos depois publica uma nova coleção de sonetos, “Czardas”.

Do livro de Edison Cunha, “Episódios do Sertão Alto Negócio”, publicado em dezembro de 1924, foi extraído um episódio chistoso sobre a deturpação que um telegrafista do sertão imprimiu a uma importante mensagem comercial.

O trecho de uma conferência de João Vieira Pinto, versando sobre “O Município de Amarração”, diz respeito à riqueza da indústria salineira do município e da falta que faz a construção do Porto de Amarração, obra ainda em projeto, apesar de ter sido decretada pelo presidente Epitácio Pessoa em 1922. Termina com notas pessimistas sobre a “vila”, seu comércio e o desânimo da sua população. Acompanha o artigo um desenho da planta da barra e projeto de melhoramento do Porto de Amarração, em escala 1: 60.000, assinado pelo ex-auxiliar técnico G. Mazullo.

São cinco as *fotografias* deste número do Almanaque: a de Jonas da Silva (acompanha o texto sobre ele); a do médico João Maria Marques Bastos; e a de São Bernardo. Significativa é a foto da sólida residência de James Frederick Clark, reconstruída em 1920, sobre o seu estabelecimento comercial. Por último, temos a fotografia de um filhote de Zebu, um dos reprodutores puro-sangue, do rebanho da Ilha do Caju dos Clark, na Foz do Parnaíba. A seção de *poemas* manteve-se,

enquanto a de *charadas e enigmas*, bem como as frases de pé de página foram bastante reduzidas. Na última página dessa edição, “os editores” informam que deixaram de dar as soluções do almanaque de 1924 e 1925, devido à falta de ordem nas numerações, por parte das tipografias impressoras, mas que os primeiros prêmios couberam aos senhores Francisco Aires, mecânico industrial, e Joaquim Araújo, com respectivos pseudônimos: Serrano e Jota. E incentivam: “Eia! Avante Charadistas! Inscrevam-se”.

Nenhuma *estatística* foi publicada. Mas há muitas páginas com informativos: a distância em milhas entre o Porto do Rio de Janeiro e diferentes portos do Brasil; as mais altas montanhas, as maiores profundidades dos oceanos e o maior rio do mundo; o movimento da Estação Telegráfica de Parnaíba no primeiro semestre de 1926 e o horário dos trens da Estação de Ferro Central do Piauí. Um detalhe: informação sobre a importação de artigos vindos de principais praças do País e do estrangeiro.

O número de *anunciantes* não sofreu muita alteração, mas os anúncios tornaram-se maiores, muitos ocupando a página inteira. Aparecem *slogans* como “Pequenos lucros para grandes vendas”. A Farmácia Vitória anuncia prestar serviços depois da hora de seu encerramento, às oito horas da noite, bastando dirigir-se à residência de seu proprietário, Sr. Luiz Brandão – seria atendida “com muito prazer e presteza qualquer pessoa, sem distinção de classe”.

4.11.9 O ano de 1928

A primeira observação é o notável aumento do número de páginas (de setenta, na média anterior, a cento e vinte e oito), de artigos políticos e sociais, de poemas, pensamentos e curiosidades, e da seção de charadas. Os *artigos* tratam de assuntos variados, desde os políticos, os informativos e os de caráter.

Entre os artigos políticos, dá-se relevo ao que tem como objetivo animar a luta pelo Porto de Amarração, iniciada em 1912, por dedicação do deputado Joaquim de Lima Pires Ferreira, junto ao governo de Hermes da Fonseca. Em 1922, o deputado Armando Cezar Burlamaqui conseguiu que se decretasse a continuidade dos melhoramentos, o que não aconteceu. Os trabalhos que apenas tiveram a meta de fixar as dunas invasoras foram sustados por Artur Bernardes, o que ocasionou a

quase extinção do comércio da vila, além do abandono e desabamento do farol. Para uma cidade eminentemente portuária, a luta acima, tão importante para o desenvolvimento do comércio de todo o Estado, indica como foram cruciais as atividades de seus cidadãos e a pouca assistência dos governos federais.

Nesse diapasão, o Almanaque homenageia Henock Guimarães (1868-1925), que, além de ser um dos eminentes comerciantes, foi membro da Maçonaria Parnaibana, vice-intendente municipal e colaborador de inúmeros jornais e revistas.

Dois artigos do parnaibano Torres Raposo merecem lugar entre os assuntos políticos: “Nos domínios de Plutus” e “Jeca-Águia”. O primeiro nos informa sobre o clima socioeconômico, eivado de observações morais pela crítica ácida à sociedade impertinente e profana, dominada por Plutus, deus da riqueza da mitologia grega, cuja força submete os homens. Esse “Deus do ouro” – para quem *time is money* – seria o incentivador da febre de luxo e ostentação; quando honra, dignidade e até a arte são imoladas ao seu altar. Seu culto disfarça a miséria e as baixezas, podridões de toda sorte. No segundo artigo, “Jeca-Águia”, Torres Raposo apresenta dois personagens, Jeca-Tatu e Jeca-Águia, separados por condições econômicas distintas, pela cultura e posição social, igualmente marcados pelo alheamento político.

A passagem pela cidade do príncipe d. Pedro Alcântara Luiz Filipe d’Orleans e Bragança e de sua esposa e filha, as princesas dona Maria Elizabeth Adelaide e dona Isabel Maria Amélia Luiza Vitória Tereza Joana, e as homenagens recebidas da população, nos dias 19 e 20 de junho de 1927, foram documentadas por Torres Raposo no seu artigo “Uma visita que honra”.

O clima social, à época, revela a influência que os parnaibanos vinham recebendo da Europa e as reações que se sucediam. Um artigo assinado por um autor indignado, Fran-cicco, registra os novos comportamentos femininos: a nova moda, o uso de maquiagem e os cortes de cabelo “masculinos”. Não falta, para coroar, uma homenagem à família Magalhães, saudando “O primeiro dente” do pequeno Valentim, o Tim-tim.

De caráter informativo são os artigos que tratam do Terremoto de Lisboa (de Oliveira Martins), ocorrido entre 1755 e 1760, e da ação enérgica do marquês de Pombal em “Preço das feras”, sobre o preço pago pelos jardins zoológicos da Europa pelos animais, em leilão. Os demais têm claramente o intuito de distrair e

divertir o leitor, como “As seis ordens do casamento”, que conta como as pessoas que se casam entram, ao mesmo tempo, em seis ordens religiosas; o conto gregoriano em que o rei Fonez recebeu três qualidades do vizir Sedrack; “As vozes dos animais”, no qual são transcritas por Cândido de Figueiredo, em um de seus livros, umas quadrinhas de Pedro Diniz, poeta português no século XIX. “Uma pergunta aos astrônomos”: são os mundos planetários infinitos? O autor que se assina M.C. focaliza as estrelas, centro de outros sistemas planetários.

Alguns teriam caráter educativo com toques morais, como “Ama teu inimigo”, de Mansueto, em que são sugeridos dez conselhos de como amar seu inimigo; e o “Decálogo higiênico”, onde são expostos cartazes das paredes do Dispensário Antituberculoso de Saragoça. Já Lívio Castelo Branco fala da humildade como a mais sublime das virtudes; e Octaviano de Carvalho discorre sobre as razões do amor por uma mulher.

Um texto prima por seu caráter regional, como o de autoria de Edson Cunha, membro da Academia Piauiense de Letras. Intitulado “Episódios do Sertão”; narra a história do Capitão Antônio Francisco Wanderley, velho fazendeiro que protegeu seus três jovens filhos das perversidades do “balaios” despachando-os, durante o vendaval da guerra, para Ipu no Ceará. Ao morrer, o Capitão dirigiu uma carta ao vigário de Barras, na qual narra sua história. Mas o que dá um sabor especial ao artigo é a carta escrita por seu filho ao referido vigário, citando o último desejo de seu pai, qual seja: que fosse enterrado na igreja dessa localidade – em um bilhete escrito em péssimo português.

As *fotografias* foram especialmente numerosas neste Almanaque, acompanhadas de legendas detalhadas. Uma das mudanças mais significativas dessa edição é o número de *fotografias* publicadas. Passaram de uma média de sete para trinta fotos, e não mais há nenhum desenho. As fotos estão acompanhadas de textos explicativos mais detalhados. Em vez de desenhos, como nas edições anteriores, foi publicada a partitura musical do maxixe “Alvaralhão”, à guisa de “publicidade sonora” do vinho de mesa vendido, com exclusividade, pela Merceria Bembém.

Outra categoria que mudou bastante foram as “notas de pé de página”. Entre estas, os ditos e provérbios foram em parte (treze delas) substituídos por propagandas de produtos vendidos na B. S. Lima & Ca:

“Tomem Benedictina, não tem sais de cobre. São vendedores B.S.LIMA & CA”.

“Fumem charutos de SUERDIECK & CA – exclusividades B.S. LIMA & CA”.

“Prefiram o excelente vinho de mesa ALVARALHÃO de B.S.LIMA & CA”.

O número de *anunciantes* dobrou (da média de trinta para sessenta e oito), prova incontestável do grande sucesso do Almanaque, apreciado pelos comerciantes que julgaram ser um bom veículo para a propaganda de seus estabelecimentos. Não só o número de anunciantes aumenta, como também as praças mencionadas – Rio de Janeiro, São Paulo, Recife, Pará, New York e outras.

O sucesso do Almanaque da Parnaíba parece ter sido alcançado pelo apoio prestado pelos anunciantes, ou seja, pelos comerciantes importadores e exportadores da cidade. Tal adesão a esse tipo de publicação, que tem amplo alcance, revela a consideração pelos respectivos empresários da publicação, como um baluarte de defesa de seus interesses mais imediatos, atrelados ao desenvolvimento global da cidade. Por reflexo, a atuação política do Almanaque, além de atingir produtores e extrativistas do interior, quer chegar aos empresários da capital Teresina e, certamente, aos órgãos políticos estatais.

4.11.10 O ano de 1929

Percebe-se, logo de início, que o volume de páginas do Almanaque da Parnaíba se acentua. Nas cento e sessenta e nove páginas, têm-se vinte e seis artigos, além de outras seções que se estabilizam, confirmando sua estrutura internacional. A página de capa procura dar a esta edição seu caráter regional, com a fotografia de um panorama impressionante de grande carnaubal. Dá-se atenção especial ao teor dos *artigos*, pelas informações históricas que estes fornecem.

Ao homenagear personagens de relevo da cidade, dois artigos apelam para a importância dada aos aspectos culturais e às atividades comerciais, como forças motrizes do progresso da cidade. Lívio Castello Branco, poeta e cronista falecido em fevereiro de 1928, foi o chefe da contabilidade da Casa Inglesa, e o Coronel da Guarda, Cândido Assunção, guarda-livros e participante do escritório de comissões e consignações de renome na cidade.

Sob o título “Instrução Pública em Parnaíba”, existem informações acerca dos aspectos político-governamentais nessa área, acentuando as atividades do

município na instalação de escolas. Prédio, material escolar e didático, funcionários encarregados da conservação e limpeza escolares: tudo foi custeado pela municipalidade, assim como a contratação de um professor paulista – Luiz Galhanone – para reorganizar o ensino. O artigo ressalta que o Estado não auxilia o município em nenhum serviço público, limitando-se a pagar os vencimentos de metade das professoras. A cidade contava com um Ginásio e com a Escola Normal da Parnaíba, ambos funcionando no mesmo edifício. A Igreja contribuía para o desenvolvimento das Letras, com a biblioteca do Centro Católico de Parnaíba, pelo vigário padre Roberto Lopes, sem descuidar do aspecto lúdico da iniciativa com uma seção de bilhar adjacente.

Notícias sobre o jornalismo, no artigo “A Imprensa Parnaibana”, são dadas pelo autor Joel de Oliveira, ao esclarecer o compromisso particular que assume com o *Almanaque da Parnaíba*. Cita a data do primeiro jornal publicado no Piauí – *O Eco da Parnaíba*, de 25 de fevereiro de 1863 – e faz menção a oitenta e dois jornais publicados até 1924.

Sempre prestando destaque à iniciativa de cidadãos parnaibanos, o artigo “A Santa Casa da Misericórdia de Parnaíba” trata da sua fundação, em 10 de abril de 1890, pelo Dr. Manuel Fernandes de Sá Antunes, com o apoio unânime das principais figuras parnaibanas e da classe médica local.

A construção do Porto de Amarração está sempre em foco, especialmente pelo apelo emocionado de João Vieira Pinto no seu artigo “O Porto de Amarração”.

Os aspectos econômico-financeiros que envolvem a cera de Carnaúba são indicados por Celso Nunes, autor do artigo “A cera de Carnaúba”. Esse produto, segundo ele, fator preponderante da canalização de dinheiro estrangeiro para a economia do Estado, foi alvo de sórdidas especulações de preços do estrangeiro, quando compradores de carnaúba de New York se organizaram em um *trust* para comprar a cera por uma casa só, evitando assim a concorrência. Indica a “falta de proteção de nosso governo à nossa maior riqueza”, lamentando pelo “pobre Nordeste”, abandonado pelo Governo Federal, que só beneficia o Sul do País. Acrescenta, ao final do artigo, uma tabela da exportação da cera pelo Porto de Parnaíba via Tutoia.

A defesa do Nordeste é também tomada por José Euclides em seu artigo “Em Prol do Bloco Norte”, ao criticar a tendência do Governo Federal a submeter-se aos

interesses dos políticos do Sul do País, causando a desmoralização dos Estados do Norte no conserto federativo pela falta de solidariedade dos Estados da União. Conclama os homens públicos do Norte a refletir sobre essas contingências, e a “cortar as curvas”, como diz, lançadas pelos homens do Sul para atrasar e perturbar o avanço do Norte.

Não falta uma menção à atividade dos cangaceiros de Lampião, ao tentarem assenhorear-se da capital do Estado da Paraíba, em artigo enviado pelo Professor Wildebrando Leal, piauiense radicado na no mencionado Estado. Os demais artigos fornecem detalhes significativos da vida social da cidade, ao abordar temas românticos, tais como: “Romantismo”, “O Orgulho”, “Triste Epílogo”, e o que aborda uma personagem conhecida na cidade, com seus cem anos ou mais no artigo “Já é viver”.

Mesmo em estilo leve e divertido, Edison Cunha, advogado e professor, apresenta um quadro dessas duas profissões no seu artigo “Vida Aperreada”. Artigos jocosos, que envolvem personagens populares e fatos folclóricos, não deixam de retratar a vida social de Parnaíba, conforme denotam os títulos dos artigos: “Por causa de um botão”, “Questão entre santos”, “Episódios do sertão, gente simples”, “O Cajazeira” e “Convicção Maçônica”. Em “As observações do matuto”, Alarico da Cunha, sob pretexto de relatar o espanto e a admiração de rapaz de uma fazendola do Interior, apresenta a vida e os costumes da cidade.

ALMANAQUE DA PARNAÍBA	1924	1925	1926	1927	1928	1929	TOTAL
NÚMERO DE PÁGINAS	44	72	65	70	128	169	548
ARTIGOS	12	5	17	7	20	26	87
FOTOGRAFIAS / DESENHOS	14	6	8	6	28	45	107
POESIAS/PENSAMENTOS/CURIOSIDADES	24	41	17	24	44	21	171
PENSAMENTO DE PÉ DE PÁGINA	-	59	61	13	13	-	146
INFORMATIVOS	19	12	2	11	11	14	69
ANUNCIANTES	39	39	31	34	68	85	296
FIRMAS COMERCIAIS	-	-	76	82	85	-	
CHARADAS / ENIGMAS	20	18	13	9	61	61	182
ESTATÍSTICAS / DADOS	1	4	1	0	2	5	12
RESENHA DE CIDADE	-	-	-	-	1	1	

Figura 45 – Quadro do Resumo Geral do perfil das edições de 1924 a 1929 do Almanaque da Parnaíba.

Fonte: Almanaque da Parnaíba (1929).

O comércio de Parnaíba se faz presente não só pela publicidade clássica, mas por um artigo, o “Sapataria Moderna”, sobre a casa comercial da firma Neves & Cia. Este, escrito por ocasião da visita do Almanaque, menciona o número e qualificação dos funcionários e os materiais importados para a fabricação de modelos chiques.

Esse perfil da edição de 1929 do Almanaque da Parnaíba indica, pelos artigos acima selecionados, o teor histórico das informações que ele veicula, bem mais do que possam alcançar em termos de cultura geral para seus leitores.

CONCLUSÃO

A história do comércio e dos comerciantes da cidade de Parnaíba está vinculada aos aspectos econômicos de todo o Piauí, território voltado, a princípio, para a pecuária extensiva. Quando a atividade pastoril desenvolvida no interior da Província começou a se expandir e alcançar novas terras para o pasto, o escoamento das reses pelos caminhos terrestres tradicionais começou a ficar distante e oneroso. O transporte pelo rio Parnaíba foi uma opção diríamos natural. A chegada das reses na foz do rio desencadeou um intenso movimento portuário na Vila de São João da Parnaíba, o que levou ao estabelecimento dos primeiros comerciantes estrangeiros. As vantagens econômicas advindas da comercialização da produção ligada à criação de gado, como o charque, os couros e as peles demandou uma abertura marítima eficiente para os outros portos do Brasil, mas também e, sobretudo para outros portos do mundo.

O sucesso dos primeiros comerciantes estrangeiros, os charqueadores, marcou e distinguiu a Vila de São João da Parnaíba face às demais vilas da Província do Piauí. A vocação comercial da vila imprimiu um traçado urbano próprio marcado pelos casarões dos comerciantes prósperos, as igrejas e as edificações ligadas à estrutura portuária.

Com o declínio da atividade charqueadora, o movimento comercial foi dinamizado pela chegada de novos comerciantes estrangeiros, ingleses e franceses, atraídos pela comercialização de produtos oriundos da agricultura. A chegada dos novos produtos ao mercado nacional e internacional proporcionou a oportunidade de um maior incremento para a economia de Parnaíba.

Para acompanhar a política nacional e consolidar a posição do Brasil como um país exportador de matéria prima, os políticos do Piauí buscaram realizar mudanças estruturais condizentes com as expectativas de desenvolvimento e progresso. Para viabilizar a integração política e econômica os governos precisaram superar obstáculos que colocavam o Piauí numa situação de atraso e pobreza. A estrutura política do Piauí colonial com uma capital – Oeiras – apoiada pela Igreja para assistir espiritualmente, mais do que economicamente às fazendas de gado esparsas ficou inoperante diante do comércio que se desenvolvia. A necessidade de mudar a capital para local mais apropriado para atender o comércio dinamizado pela economia nacional e pelas economias européias desencadeou lutas políticas lideradas pelos comerciantes de Parnaíba.

Essas lutas também estavam relacionadas a necessidade de melhorar a ineficiente infra estrutura de comunicação e transporte. Era necessário melhorar as condições de escoamento das mercadorias nos portos localizados no delta do rio Parnaíba. Uns eram

situados em terras piauienses e outro, maranhense, o que levantava problemas político-econômicos. Os comerciantes de Parnaíba recebiam mercadorias oriundas do interior do Piauí, mas eram constrangidos a pagar taxas de trânsito para a Província do Maranhão, quando o porto de embarque marítimo era maranhense.

Essas circunstâncias e principalmente o fato do porto piauiense ser mal aparelhado causava prejuízos maiores. A insistente demanda para a construção de um porto marítimo à altura do volume de comércio de Parnaíba encontrava barreiras financeiras girando em torno de um círculo vicioso. Desfalcado de verbas públicas, devido ao desvio de mercadorias para embarque pelo Maranhão, o governo da província apelava para o governo imperial, que não correspondia às necessidades deles.

Além da demanda pela construção de um porto eficiente, cobrada pelos comerciantes, havia a premência da manutenção constante das condições de navegabilidade do rio Parnaíba, perturbado por diversos problemas, inclusive pelo desmatamento de suas margens. Apesar das dificuldades, a navegação do Parnaíba modernizou-se, principalmente com o início da navegação a vapor. Utilizando esta precária estrutura de transporte Parnaíba crescia como porto exportador ligado ao comércio exterior.

Nas primeiras décadas do século XX, através de Parnaíba, o Piauí se integrou à dinâmica do capitalismo internacional, exportando algodão, borracha de maniçoba, cera de carnaúba e coco babaçu, além dos tradicionais produtos de sua pauta de exportação: couros e peles. Esses produtos, oriundos da agricultura e da atividade extrativa, eram requisitados no mercado internacional tanto para a indústria europeia quanto para a americana.

As atividades comerciais exportadoras propiciaram a cidade de Parnaíba se tornar a capital econômica do Piauí. Essa posição só foi possível pela atuação dos comerciantes locais e das casas comerciais estrangeiras – a Casa Inglesa e a Casa Marc Jacob. Elas foram essenciais no processo de articulação da economia piauiense ao mercado nacional, notadamente a economia do Ceará e do Maranhão, e ao mercado internacional. A atuação dos comerciantes estrangeiros a partir do século XVIII teve reflexos importantes não só sobre a economia, mas sobre a vida social e cultural da cidade de Parnaíba.

No que se refere aos melhoramentos da cidade os comerciantes parnaibanos não esperavam a ação e o auxílio do governo estadual ou federal para realizar as obras mais significativas. De espírito independente e assumindo uma postura de autonomia antecipavam-se quase sempre a eles. Por intermédio da Associação Comercial de Parnaíba, promoveram várias campanhas em prol do porto de Amarração e ofereceram apoio privado à construção da ferrovia. Foram responsáveis por melhoramentos estruturantes, a exemplo da construção do canal de São José. Sentindo-se capazes de

promover o desenvolvimento de sua cidade, em nome do interesse coletivo, tomaram uma série de medidas nesse sentido dedicando-se à modernização do espaço urbano de Parnaíba e investindo em educação, em esporte e em saúde. Contaram também com figuras expressivas e atuantes como Madeira Campos e Lima Rebelo, sempre enfáticos e incansáveis na defesa dos interesses parnaibanos e preocupados em cumprir seu dever social.

O sucesso das atividades intensas e profícuas dos comerciantes de Parnaíba marcou a arquitetura da cidade. O gosto pelas artes de tipo europeu impregnou e influenciou as outras localizadas pelas margens do rio Parnaíba principalmente a capital Teresina.

Após um período de intensa movimentação comercial tendo como motor os produtos do extrativismo vegetal, a atividade arrefeceu como consequência das transformações do comércio nacional e internacional.

As lutas políticas travadas pelos comerciantes para a construção do porto marítimo em Amarração, embora bem fundadas e ativas não surtiram o efeito desejado e necessário as atividades de exportação. A ferrovia, nova alternativa de transporte, foi empregada para promover o escoamento portuário do comércio de exportação de Parnaíba mas, pelas razões já apontadas, acabou esquecida e abandonada.

O sucesso das atividades comerciais e o progresso até então alcançado por Parnaíba foi interrompido quando teve início o processo de industrialização do país e as indústrias paulistas ampliaram seu mercado consumidor no Piauí. O rio e os portos foram inviabilizados com a chegada das rodovias que traziam as mercadorias do centro-sul do Brasil.

Assim foi a história da cidade de Parnaíba como ponto de integração e articulação do desenvolvimento do interior do Piauí movido pela demanda de mercados internos e externos e das influências culturais e sociais importadas.

REFERÊNCIAS

- ADRIÃO NETO. **Raízes do Piauí**. Teresina: Fundação Cultural do Piauí, 2003.
- _____; CANDEIRA FILHO, Alcenor; CARVALHO, Elmar. **A poesia Parnaibana**. Teresina: FUNDEC/COMEPI, 2001.
- ALELAF, Pedro. **Lição de vida**. Parnaíba, [s.ed.], 2001.
- ALENCASTRE, José Martins Pereira de. **Memória cronológica, histórica e corográfica da província do Piauí**. Teresina: COMEPI, 1981.
- _____. **Memória cronológica, histórica e corográfica da província do Piauí**. Teresina: SEDUC, 2005.
- ANTONIL, Andre João. **Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas**. São Paulo: EDUSP, 2007.
- ARAUJO, Maria Mafalda Balduino de; EUGENIO, João Kennedy (Org.). **Gente de longe: histórias e memórias**. Teresina: Halley, 2006.
- ARAKEN, Carlos. **Estórias de uma cidade muito amada**. Parnaíba: Academia Parnaibana de Letras, [19??].
- AZEVEDO, Coutinho. **Ensaio econômico**. Lisboa: [s.ed.], 1794.
- BACELAR, Miguel. **O Piauí**. Teresina, ano XXXIV, n. 673, p. 2, 5 jul, 1923.
- BARBOSA, Edson Gayoso C. Branco. **O Parnaíba: contribuição a história de sua navegação**. 1. ed. Recife, 1978. Teresina: Projeto Petrônio Portella, 1986.
- BARRETO, Paulo Thedim. **O Piauí e sua arquitetura**. Revista **SPHAN**, n. 2, 1940.
- BARROS, Jesualdo Cavalcanti. **Jornal O BEMBÉM**, ano 2, n. 21, 24, p.1, dez. 2009.
- BASTOS, Cláudio de Albuquerque. **Dicionário histórico e geográfico do estado do Piauí**. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1994.
- BONFIM, Washington Luis de. & SANTOS JÚNIOR, Raimundo Batista. **Formação Política**. In: SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de (Org.). **Piauí: formação, desenvolvimento, perspectivas**. Teresina: Halley, 1995.
- BOTTO, Carlos Penna. **Meu exílio no Piauí**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1931.
- BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. 3. ed. Tradução Fernando Tomaz. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

BRANCO, Edson Gayoso Castelo. **O Parnaíba: contribuição a história de sua navegação**. Recife: UFP, 1978.

BRANDÃO, Tanya Pires. **A elite colonial piauiense: família e poder**. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1995.

BRASIL, Assis. Beira Rio, Beira Vida. In: **Tetralogia Piauiense**. Rio de Janeiro: Nórdica; Brasília: INL, 1979.

BRESCIANNI, Maria Stella M. História e historiografia das cidades, um percurso. In: FREITAS, Marcos Cezar. **Historiografia brasileira em perspectiva**. São Paulo: Contexto, 1998. p.237.

BURKE, Peter. **História e teoria social**. São Paulo: Unesp, 2002.

CALDEIRA, Jorge. **História do Brasil com empreendedores**. São Paulo: Mamaluco, 2009.

CAMPBELL, Colin. **A ética romântica e o espírito do consumismo moderno**. Rio de Janeiro: Rocco, 2001.

CAMPOS, Humberto de. **Memórias**. São Paulo: Opus, 1983.

CARDOSO, Fernando Henrique. **Dependência e desenvolvimento na América Latina**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

CARVALHO, José Luis de. A valsa do rio. In: **A poesia parnaibana**. Teresina: FUNDEC/COMEPI, 2001.

CARVALHO, José Murilo de. **Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi**. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

CARVALHO JR., Dagoberto F. de. **A tábua de retábulo no Piauí**. Recife: Tormes, 2005.

CARVALHO, Pe. Miguel de. **Descrição do Sertão do Piauí**. 2. ed. Teresina: APL / FUNDAC / DETRAN, 2009.

CASA NOVA, Vera. **Lições de Almanaque - um estudo semiótico**. Belo Horizonte: UFMG, 1996.

CASTELO BRANCO, Edwar de Alencar; NASCIMENTO, Francisco Alcides do; PINHEIRO, Áurea Paz (Org.). **História: cultura, sociedade, cidade**. Recife: Bagaço, 2005.

CASTELLO BRANCO FILHO, Moysés. **História do comércio de Teresina**. Teresina: Academia Piauiense de Letras, 1982.

_____. Memória da navegação do rio Parnaíba. **Revista da Academia Piauiense de Letras**, Teresina, p. 84, dez. 1979.

CASTELO BRANCO, Pedro Vilarinho. Desejos, tramas e impasses da modernização (Teresina 1900-1930). In: **Scientia et Spes**: revista do Instituto Camilo Filho, Teresina, n. 2, v. 1, 2002.

_____. Progreso: máquina de criar desejos e espantos. Revista **Espaço Tempo**, Teresina, n. 4, v. 1, dez. 1996.

_____. **O Piauí**: a terra, o homem, o meio. São Paulo: Livraria Quatro Artes, 1970.

CASTELO BRANCO, Renato. **Tomei um Ita no Norte** (Memórias). São Paulo: L.R., 1981.

CHAVES, Pe. Joaquim. **Como nasceu Teresina**. 2. ed. Teresina: PMT/Fundação Cultural, 1987.

_____. **Subsídios para a história do Piauí**. Teresina: Papelaria Piauiense, 1952.

_____. **Obras completas**. Teresina: Fundação Monsenhor Chaves, 1998. p.170.

CLARK, Antonio Castello Branco. O rio Parnaíba, grandeza e decadência. **Almanaque da Parnaíba**, 1969.

CUNHA, Edson. **O centenário de Teresina e o Parnaíba**. Teresina-PI: [e. ed.], 1952.

DAOU, Ana Maria. **A belle époque amazônica**. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

DEL PRIORE, Mary & GOMES, Flávio. (Org.). **Os senhores dos rios**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.

_____. **Uma história da vida rural no Brasil**. Rio de Janeiro: Ediouro, 2006.

DIAS, Claudete Maria Miranda. **Balaios e bem-te-vis**: a guerrilha sertaneja. Teresina: Instituto Dom Barreto, 2002.

DIAS, Maria Odila L. Hermenêutica e narrativa. In: SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole**: São Paulo sociedade e cultura nos frementes anos 1920. Companhia das Letras: São Paulo, 1992. p. xi-xxiii.

DOMINGOS Neto, Manuel. Benedicto dos Santos Lima, intelectual autodidata. In: SANTOS, O. L. . **Benedicto dos Santos Lima**, intelectual autodidata. [s. l.]: [19??]. p.78.

DURÃO, Antonio José de Moraes. **A descrição da Capitania de São José do Piauí**, 15 de julho de 1772 (Antonio José de Moraes, ouvidor da Capitania de São José).

DUTRA, Eliana Regina de Freitas. O almanaque Garnier, 1903-1914; ensinando a ler o Brasil. In: ABREU, Márcia (Org.). **Literatura, história e história da leitura**. São Paulo: Fapesp, 1999.

ELIAS, Norbert. **A sociedade dos indivíduos**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.

_____. **Sobre o tempo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.

_____. **O processo civilizador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994. v. 1.

ENNES, E. In: **Cultura e opulência do Brasil pela abundância do gado e courama e outros contratos reais que se arrematou dessa conquista**. Quarta Parte [19??]. p.290.

FALCI, Miridan Britto Knox. O ilustre senhor da Parnaíba: Simplício Dias da Silva. **Cadernos de Teresina**, ano VIII, n. 18, dez. 1994.

_____. **O Piauí na primeira metade do século XIX**. Teresina: Projeto Petrônio Portela, 1987.

FAORO, Raymundo. **Os donos do poder**. São Paulo: Globo / Publifolha, 2000. v. 2.

FAUSTO, Boris. **Negócios e ócios**: histórias da imigração. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FERNANDES NETO, Otoniel. **Viagem pitoresca pelo rio Parnaíba**. Brasília: Autor, 2006.

FERREIRA, Jerusa Pires. Almanaque. In: MEYER, Marlyse (Org.). **Do almanak aos almanaques**. São Paulo: Ateliê, 2001. p. 20.

FIGUEIREDO, Diva Maria Freire. **O monumento habitado**: a preservação de sítios históricos na visão dos habitantes e dos arquitetos especialistas em patrimônio. O caso de Parnaíba. Recife, 2001.

_____. Arquitetura e urbanismo no Piauí: formação e identidade. In: **Gente de longe**: histórias e memórias. ARAÚJO, Maria Mafalda Balduino de; EUGÊNIO, João Kennedy (Org.). Teresina: Halley, 2006. p.29.

FRANCO, José Patrícia. **O município no Piauí**. 1761-1961. Teresina: Fundação Cultural de Teresina, 1968.

FREIRE, Antonino. **Limites do Piauí**: contribuição para o estudo de suas questões territoriais com o Maranhão. Rio de Janeiro: Imprensa Guanabara, 1921.

FREYRE, Gilberto. **Inglese no Brasil**: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil. 3. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000.

FREITAS, Clodoaldo. **História de Teresina**. Teresina: Fundação Monsenhor Chaves, 1988.

GANDARA, Gercinair Silvério. **Rio Parnaíba... cidades-beira**. 2008. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em História – PPGHIS, UnB, Brasília, 2008.

_____; ROCHA, Leandro Mendes. A presença francesa no Piauí do século XIX. **História Revista**, UFG, ano v. n. 12, p. 291-309, 2009.

GEERTZ, Cliford. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: Zahar, 1978; LTC, 1989; Tribunais, 1990.

GINSBURG, Carlo. **Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história.** São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

GIRÃO, R. **História econômica do Ceará.** Fortaleza: UFC, 2000.

_____. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.**

GIRÃO, Valdice. **As oficinas ou charqueadas no Ceará.** Fortaleza: Secretaria da Cultura e Desportos, 1984.

GOMES, José Airton Gonçalves et alii. **O Legislativo no Piauí: 1835-1985.** Teresina: ALP, 1985.

GONÇALVES, Wilson Carvalho. **Dicionário enciclopédico piauiense ilustrado.** Teresina: Halley, 2003.

GRAHAM, Richard. **Grã-Bretanha e o início da modernização do Brasil.** São Paulo: Brasiliense, 1973.

HOBBSAWM, Eric. **Era dos extremos: o breve século XX: 1914-1991.** São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

_____. Introdução: A invenção das tradições. In: RANGER, Terence. **A invenção das tradições.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil.** 26. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

_____. (Org.) **História geral da civilização brasileira.** São Paulo: Difel, 1985. v.2.

HUNT, Lynn. **A nova história cultural.** Tradução Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

IPHAN. **Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba.** Teresina, 2008.

ISTVÁN, MÉZAROS. **Para além do capital: rumo a uma teoria de transição.** São Paulo: Unicamp / Boitempo, 2002.

KOSTER, HENRY. **Viagem ao nordeste do Brasil.** São Paulo: Nacional, 1942.

LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno.** São Paulo: Ática, 1991.

LE GOFF, Jacques et alii. **A nova história.** Coimbra: Almedina, 1990.

LE GOFF, Jacques. **História e memória.** Tradução Bernardo Leitão. 2. ed. Campinas: UNICAMP, 1992; Martins Fontes, 1993.

_____. **Uma vida para a história: conversações com Murc Hcurgon.** São Paulo: Fundação UNESP, 1998.

LE GOFF, Jacques e Pierre Nora. **História: novos problemas**. Trad. Theo Santiago. Rio de Janeiro: F. Alves, 1976.

LEMENHE, Maria Auxiliadora. **Expansão e hegemonia urbana: o caso de Fortaleza**. Fortaleza: UFC, 1983.

LIMA SOBRINHO, Barbosa. **O devassamento do Piauí**. Centre National des Lettres (CEN). Rio de Janeiro: Irmãos Pongetti / Condé, 1946. Série 255. 5 v. (Coleção Brasileira).

LIMA, Solimar Oliveira. Trabalho escravo nas charqueadas do Piauí: uma aproximação. **Informe econômico - UFPI**, Teresina, n. 15, jun. 2003.

LOPES, Antonio de Pádua Carvalho. Luz, Progresso e Expansão Intelectual: a elite comercial exportadora de Parnaíba e o lugar da educação no desenvolvimento do Piauí. In: **Histórias: cultura, sociedade, cidades**. Recife: Bragança, 2005.

_____. **Superando a pedagogia sertaneja: grupo escolar, escola normal e modernização da escola pública piauiense (1908-1930)**. Teresina: EDUFPI, 2001.

MADEIRA, Armando. **Interesses piauienses**. São Paulo: Associação Comercial de Parnaíba, 1920.

MARCOVITCH, **Pioneiros e empreendedores: a saga do desenvolvimento no Brasil**. 2. ed. Rev. São Paulo: Saraiva, 2005. v. 1.

_____. **Pioneiros e empreendedores: a saga do desenvolvimento no Brasil**. 2. ed. Rev. São Paulo: Saraiva, 2006. v. 2.

_____. **Pioneiros e empreendedores: a saga do desenvolvimento no Brasil**. 2. ed. Rev. São Paulo: Saraiva, 2007. v. 3.

MARQUES, Renato Neves. **História da Marinha do Brasil no Piauí: subsídios**; Parnaíba: COMEPI, 1998.

_____. As charqueadas na Parnaíba. In: **Cadernos de Teresina**, dez. 1999.

MARTINS, Agenor de Sousa et alii. **Piauí: evolução, realidade e desenvolvimento**. Teresina: Fundação Cepro, 1979.

MARTINS, E. A. Oliveira. **Um herói esquecido**. [s.l.]: Ministério da Colônia, 1944.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. **O tempo Saquarema**. São Paulo: Hucitec, 2004.

MAUAD, Ana Maria & CARDOSO, Ciro Flamarion. História e Imagem: os exemplos da Fotografia e do Cinema. In: **Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia**. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

MAVIGNIER, Diderot dos Santos. **No Piauí, na terra dos tremembés**. Parnaíba: Sieart Grat., 2005.

- _____. **Conhecendo geografia & história do Piauí.** Parnaíba: [s.ed.], 2007. p.123.
- _____. Casarão de azulejos. In: RAMOS, José de Nicodemos Alves (Org.). **Parnaíba de A a Z: guia afetivo.** Brasília: Multicultural Arte e Comunicação, 2008. p. 24.
- MELO, Pe. Cláudio. **A prioridade do Norte no povoamento do Piauí.** Teresina: Gráfica Mendes, 1985.
- MELO, Leônidas de Castro. **Trechos do meu caminho.** Teresina: COMEPI, 1976.
- MENDES, Felipe. Formação econômica. In: SANTANA (Org.). **Piauí: evolução, desenvolvimento, perspectivas.** Teresina: Halley, 1995.
- _____. **Economia e desenvolvimento do Piauí.** Teresina: Fundação Monsenhor Chaves, 2003.
- MENDES, Francisco Iweltman Vasconcelos. **Associação comercial de Parnaíba: lutas e conquistas.** Edição comemorativa ao sesquicentenário de Parnaíba (1844-1994). Parnaíba: EDUFPI, 1994.
- _____. **Parnaíba: educação e sociedade.** Teresina: EDUFPI, 2001.
- _____. **Porto de Amarração: histórico de um sonho.** Parnaíba: SIART, 2008.
- MENDES, Raimundo. O comércio piauiense. Revista **Econômica Piauiense**, Teresina, n. 2, vol. 1, p. 73, 1957.
- MEYER, Marlyse. **Do almanak aos almanaques.** São Paulo: Ateliê, 2001.
- MIRANDA, Reginaldo. **Piauí em foco.** Teresina: COMEPI, 2003.
- MIRANDA, Agenor Augusto de. **Estudos piauienses.** São Paulo: Nacional, 1938.
- MONTEIRO, Maurício. **A construção do gosto: música e sociedade na corte do Rio de Janeiro 1808-1821.** São Paulo: Ateliê, 2008.
- MORAES, Herculano. **Visão histórica da literatura piauiense.** Teresina: COMEPI, 1998.
- NASCIMENTO, Francisco Alcides do. **Cronologia do Piauí republicano 1889-1930.** Teresina: Fundação Cepro, 1988.
- NASCIMENTO, Francisco de Assis, et alii (Org.). **Fragmentos históricos.** Parnaíba: Siart, 2005.
- NEVES, Abdias. **Aspectos do Piauí.** Teresina: Tipografia do Piauí, 1926.
- _____. **Política das estradas de ferro e finanças da República.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1916.
- NORBERT, Elias. **Sobre o tempo.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.

NOVA, Vera Casa. **Lições de almanaque**: um estudo semiótico. Belo Horizonte: UFMG, 1996.

NUNES, Maria Cecília S. de. A influência britânica em Parnaíba. In: **Gente de longe**. Teresina: Halley, 2006. p. 337.

NUNES, Odilon. **Pesquisa para a história do Piauí**: lutas partidárias e a situação da Província. Teresina: FUNDAPI, 2007. v. IV.

_____. **Pesquisas para a história do Piauí**. Teresina: Imprensa Oficial do Estado do Piauí. 1974. vol. IV. p.168.

_____. **Economia e finanças** (Piauí Colonial). Teresina: COMEPI, 1972.

_____. **Pesquisas para a História do Piauí**. Teresina: Imprensa Oficial do Estado do Piauí, 1966. V. I, II, III, IV.

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

OLIVEIRA, Maria Luiza Ferreira de. **Entre a casa e o armazém**: relações sociais e experiência da urbanização: São Paulo, 1850-1900. São Paulo: Alameda, 2005.

PARK, Margareth Brandini. **Histórias e leituras de almanaques no Brasil**. São Paulo: FAPESP, 1999.

PAULA NETO, Antonio de. **A carreira marítima Parnaíba-Lisboa (finais do século XVIII) 1779-1798**. Teresina: EDUFPI, 2000.

PENNINGTON, DAVID. **Manaus e Liverpool**: uma ponte marítima centenária – anos finais do Império – meados do século XX. Manaus: EDUA/UNINORTE, 2009.

PEREIRA DA COSTA, F. A. **Cronologia histórica do Estado do Piauí**. 2. ed. Rio de Janeiro: Artenova, 1909-1974. v. 1 e 2.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O imaginário da cidade**: visões literárias do urbano. Rio de Janeiro/Porto Alegre: UFRGS, 1999.

PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. **Pátria e comércio**: negociantes portugueses no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Ouro sobre azul, 2008.

PONTE, Ailton Vasconcelos. **O tombamento municipal e sua relevância para Parnaíba**. Teresina: Sistema Fecomércio Piauí, 2004.

PORTO, Carlos Eugênio. **Roteiro ao Piauí**. Rio de Janeiro: Artenova, 1974.

PRADO JR. Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense, 1981; Publifolha, 2000.

_____. **História Econômica do Brasil**. 14. ed. São Paulo: Brasiliense, 1971 e 2000.

QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. **Economia piauiense da pecuária ao extrativismo**. Teresina: Fundação Mons. Chaves, 1993.

_____. **Os literatos e a república**: Clodoaldo Freitas, Higino Cunha e as tiranias do tempo. Teresina: EDUFPI, 1998.

_____. **A Importância da borracha de maniçoba na economia do Piauí - 1900-1920**. Teresina: FUNDAPI, 2006.

_____. **As diversões civilizadas em Teresina**: 1888-1930. Teresina: FUNDAPI, 2008.

_____. **Educação no Piauí (1880-1930)**. Imperatriz-Ma: Ética, 2008.

RAMINELLI, Ronald. História Urbana. In: **Domínios da história**: ensaios de teoria e metodologia. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

RAMOS, José de Nicodemos Alves. Casarão de Simplício Dias. In: _____ (Org.). **Parnaíba de A a Z**: guia afetivo. Brasília: Multicultural Arte e Comunicação, 2008. p. 78.

_____. Cruzamento das avenidas São Sebastião com Chagas Rodrigues. In: _____ (Org.). **Parnaíba de A a Z**: guia afetivo. Brasília: Multicultural arte e comunicação, 2008. p.143.

ROLIM, Leonardo Cândido. O trabalho nas oficinas de carnes secas da Vila de Santa Cruz do Aracati: trabalhadores livres e escravos - 1710-1799. MNME – **Revista de Humanidades**, v.10, n.25, jan/jun, 2009.

REBELO, Goethe Pires de Lima. **Tempos que não voltam mais**: crônicas sobre a Parnaíba antiga. Rio de Janeiro: Adios, [19??].

RÊGO, Ana Regina. **Imprensa piauiense**: atuação política no século XIX. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 2001.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**. 11. ed. São Paulo: Perspectiva, 2006.

SAMPAIO, Theodoro. In: LIMA SOBRINHO, Barbosa. **O tupi na geografia nacional**. 2. ed. Brasília: Autor, 1946. p. 92-93.

SANTANA, Mario Pires. De Nossa Senhora de Monserrath. In: **Parnaíba de A a Z**: guia afetivo. José de Nicodemos Alves Ramos (Org.). Brasília: Multicultural arte e comunicação, 2008. p. 96.

SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de. **Evolução histórica da economia piauiense**. 1. ed. Teresina: Cultura, 1964.

_____. **Perspectiva histórica do Piauí**. Teresina: Cultura, 1965.

_____. **Evolução histórica da economia piauiense**. 2. ed. Teresina: Academia Piauiense de Letras, 2001.

_____. **Evolução histórica da economia piauiense e outros estudos**. Teresina: FUNDAPI, 2008.

SANTOS, O. L. **Apresentação**. Benedicto dos Santos Lima, intelectual autodidata. [s. l.]: [19??]. p.11.

SILVA, Júlio Romão da. **Memória sobre a transferência da capital do Piauí**. 3. ed. Teresina: APL, 1994.

SILVA, Maria da Penha Fontes e. **Parnaíba, minha terra**. [s.l.: s.ed., 19??]. (Crônicas).

SILVA FILHO, Olavo Pereira da. **Carnaúba, pedra e barro na Capitania de São José do Piauí**. Belo Horizonte: Autor, 2007. v. 1, 2, 3.

SOUZA LIMA, Raimundo de. **Vareiros do rio Parnaíba & outras histórias**. Parnaíba: Fundação Cultural do Piauí, 1987.

SOUZA, Fernando Teixeira Reis de. **A navegação do rio Parnaíba**. Teresina: SUNAMAN, 1971.

SPIX E MARTIUS. **Viagem pelo Brasil (1817-1820)**. 3. ed. Tradução Lucia Furquim Lahmeyer e Basílio de Magalhães. São Paulo: Melhoramentos, 1976. Tomo II. v. II.

STRONG, Roy. **Banquete**: uma história ilustrada da culinária, dos costumes e da fartura à mesa. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

TAJRA, Jesus Elias & TAJRA FILHO, Jesus Elias. O Comércio e a Indústria no Piauí. In: SANTANA, R. N. M. de (Org.). **Piauí**: formação, desenvolvimento, perspectivas. Teresina: Halley, 1995.

TAKEYA, Denise Monteiro. **Europa, França e Ceará**: origens do capital estrangeiro no Brasil. Natal: EDUFRN, 1995.

_____. O capital mercantil estrangeiro no Brasil do século XIX: a atuação da Casa Boris Freres no Ceará. **Revista de Ciências Sociais**, Fortaleza, v. XXV, n. 1 e 2, 1994.

TITO FILHO, A. **Governos do Piauí**. 2. ed. Rio de Janeiro: Artenova, 1975.

VELOSO FILHO, Francisco de Assis. Visão Geral da economia piauiense na segunda metade do século XX. **Ciências Ambientais**, Revista da UFPI, Teresina, n. 7, maio, 2002.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. **O progresso vem de jegue**: modernização no Piauí entre a ânsia e a inércia. 2006. Monografia (Especialização) – Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2006.

_____. Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960. 2010. Dissertação – Universidade Federal do Piauí, 2010.

VILHENA, Marcos Aurélio Gonçalves de. **Vôo de Icaro**: tensões e drama de um industrial no sertão. Teresina: Halley, 2006.

VOLPI, Alexandre. **A história do consumo no Brasil**: do mercantilismo à era do foco no cliente. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.

WEINSTEIN, Barbara. **A borracha na Amazônia**: expansão e decadência, 1850-1920. São Paulo: HUCITEC / EDUSP, 1993.

WOOD, Ellen Meiksins. **A origem do capitalismo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

ARQUIVOS

ARQUIVO PÚBLICO DO PIAUÍ.

ARQUIVO PÚBLICO DO CEARÁ.

ARQUIVO PARTICULAR DE MARC THEOPHILE JACOB, Parnaíba-PI.

ARQUIVO PARTICULAR DA CASA INGLESA, Parnaíba-PI.

BIBLIOTECAS

BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL DE FORTALEZA.

BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL DE TERESINA.

BIBLIOTECA CARLOS CASTELO BRANCO - UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ.

BIBLIOTECA MUNICIPAL DE PARNAÍBA.

INSTITUTOS

INSTITUTO HISTÓRICO, GEOGRÁFICO E GENEALÓGICO DE PARNAÍBA.

DOCUMENTOS OFICIAIS

MENSAGENS

PIAUI. Mensagens de Presidentes da Província (1830-1930).

PIAUI. Mensagem do presidente Balduino José Coelho de 01.11.1855.

PIAUI. Mensagem do presidente da província à Assembleia, Francisco Moreira, 1862.

PIAUI. Mensagem do Relatório do Ministério da Agricultura de 1873.

PIAUI. Mensagem de Coriolano de Carvalho a Câmara Legislativa de 01.06.1896.

PIAUI. Mensagem do governador do Estado à Câmara Legislativa de 02.07.1898.

PIAUI. Mensagem à Câmara Legislativa de 01.07.1899.

PIAUI. Mensagem à Câmara Legislativa de 01.06.1900.

PIAUI. Mensagem de Arlindo Nogueira de 01.06.1902- Mensagem à Câmara Legislativa, de 01.07.1902.

PIAUI. Mensagem a Câmara Legislativa de 01.06.1903.

PIAUI. Mensagem do Governador Antonio Freire de 01.06.1910.

PIAUI. Mensagem a Assembleia Legislativa de 1910 - Mensagem do Governador Antonio Freire de 01.06.1910.

PIAUI. Mensagem do governo do Estado à Assembleia Legislativa de 1911.

PIAUI. Mensagem à Câmara Legislativa de O 1.06. 1911.

PIAUI. Mensagem a câmara Legislativa de 1914.

PIAUI. Mensagem à Assembleia Legislativa, de 1919, do governador Eurípides C. de Aguiar.

PIAUI. Mensagem a Assembleia Legislativa. Teresina, 1924.

PIAUI. Mensagem do governo Matias Olímpio a Assembleia Legislativa, em 1926.

PIAUI. Mensagem governamental de 1927.

PIAUI. Mensagem do governo João de Deus Pires Leal a Assembleia Legislativa de 1930.

ENTREVISTAS

ALMENDRA, Marizinha. Depoimento concedido a Junia Motta Antonaccio Napoleão do Rego. Teresina, 25 de março, 2008.

CARVALHO, Maria Madalena Clark Nunes Mendes de (D. Ena). Depoimento concedido a Junia Motta Antonaccio Napoleão do Rego.

CORREIA, José de Anchieta. Depoimento enviado para Junia Motta Antonaccio Napoleão do Rego. João Pessoa, 20 de abril, 2008.

JACOB, Marc Theophile. Depoimentos concedido a Junia Motta Antonaccio Napoleão do Rego. Parnaíba, 2008, 2009.

SILVA, Antônio Pereira da (Mano Velho). Teresina, 1984. Entrevista concedida, para o Núcleo de História Oral da Fundação Centro de Pesquisas Econômicas e Sociais do Piauí-Cepro, a Geraldo Almeida Borges, em 25 de fevereiro de 1984.

PERIÓDICOS

JORNAIS, REVISTAS E ALMANAQUES

ACENDAM AS LUZES: o cine Éden acabou. **Histórica**, Revista do Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Parnaíba, ano 1, n. 1, abr. 2008.

ALMANAQUE DA PARNAÍBA, 1924-1949.

HOLANDA, Eugênio Marques de. PINHEIRO FILHO Celso **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Piauiense**. Ano 54, p.16, nov. 1972.

HISTÓRIA. INSTITUTO HISTÓRICO, GEOGRÁFICO E GENEALÓGICO DE PARNAÍBA, Ano I – n. 1, abril, 2008.

INSTITUTO HISTÓRICO, GEOGRÁFICO E GENEALÓGICO DE PARNAÍBA, Ano II – n. 3, outubro, 2009.

EDIÇÃO COMEMORATIVA AO SESQUECENTENÁRIO DE PARNAÍBA, PIAUI, 1844/1994. Lutas e conquistas. Associação comercial de Parnaíba.

O BEMBEM, Parnaíba, 2008-2010.

REVISTA PRESENÇA. Ano XXIV – n. XXXIV, 2009.

DICIONÁRIOS

BASTOS, Cláudio de Albuquerque. **Dicionário histórico e geográfico do Estado do Piauí**. Teresina: Fundação Monsenhor Chaves, 1994.

FERREIRA, Jurandir Pires. **Enciclopédia dos municípios brasileiros**. Conselho Nacional de Geografia e Nacional de Estatística. Rio de Janeiro: IBGE, jan. 1958.

INTERNET

Projeto de Imagens de Publicações Oficiais Brasileiras do Center For Research Libraires e Latin American Microform Project. Center for Research Libraires. Relatórios Ministeriais de 1821 a 1960. - Relatórios Ministeriais da Agricultura, Fazenda, do Império, da Indústria, das Obras Publicas, do Interior, e da Justiça e Marinha do período Imperial e Republicano.

Disponível em: <www.erl.du/content.asp?>.

Disponível em: <www.vivaocharque.com.br>.

Disponível em: <www.portaldelta.com.br>.

