



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ
PRÓ-REITORIA DE ENSINO DE PÓS-GRADUAÇÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA DO BRASIL

Na foz do Igarassú, á beira mar,
No meio de alvas dunas encravada,
Demora a triste villa sossegada

Como a terra do lucto e do pesar!
Vindo-se pelo rio ou pelo mar

**AMARRAS E DESAMARRAS: COTIDIANO E MODERNIZAÇÃO EM
AMARRAÇÃO NO LITORAL DO PIAUÍ (1880 - 1930)**

MARCUS PIERRE DE CARVALHO BAPTISTA

Logo a Igreja destaca-se izolada,
De antiga construcção desalinhada
Sem padre, luz, fieis, nem mesmo altar.

**TERESINA (PI)
2019**

Marcus Pierre de Carvalho Baptista

**AMARRAS E DESAMARRAS: COTIDIANO E MODERNIZAÇÃO EM
AMARRAÇÃO NO LITORAL DO PIAUÍ (1880 – 1930)**

Texto dissertativo apresentado para a Defesa no Mestrado em História do Brasil, do Programa de Pós-Graduação em História do Brasil – PPGHB da Universidade Federal do Piauí – UFPI, sob a orientação do Prof. Dr. Francisco de Assis de Sousa Nascimento.

Teresina (PI)
2019

FICHA CATALOGRÁFICA
Universidade Federal do Piauí
Biblioteca Comunitária Jornalista Carlos Castello Branco
Divisão de Processos Técnicos

B222a Baptista, Marcus Pierre de Carvalho.

Amarras e desamarras: cotidiano e modernização em amarração no litoral do Piauí. (1880 – 1930) / Marcus Pierre de Carvalho Baptista. – Teresina : 2019.

161 f. il.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Piauí, Centro de Ciências Humanas e Letras, Programa de Pós Graduação em História do Brasil, 2019.

“Orientação: Prof. Dr. “ Francisco de Assis de Sousa Nascimento. ”

1.Litoral - Piauí . 2. Cidade. 3. Amarração (Piauí). I. Título.

CDD 574.526 367

Marcus Pierre de Carvalho Baptista

**AMARRAS E DESAMARRAS: COTIDIANO E MODERNIZAÇÃO EM
AMARRAÇÃO NO LITORAL DO PIAUÍ (1880 – 1930)**

Texto dissertativo apresentado para Defesa no Mestrado em História do Brasil do Programa de Pós-Graduação em História do Brasil da Universidade Federal do Piauí – UFPI

Aprovado em ___/ ___/___

BANCA EXAMINADORA

Prof. Francisco de Assis de Sousa Nascimento
Doutor em História – UFPI
Presidente

Prof. Francisco Alcides do Nascimento
Doutor em História – UFPI
Membro

Prof. Alcebíades Costa Filho
Doutor em História – UEMA
Membro Externo

Prof^a. Cláudia Cristina da Silva Fontineles
Doutora em História – UFPI
Suplente

Dedico esta dissertação a todos aqueles que nos tempos em que vivemos ainda compreendem a importância da História para nossa sociedade e lhe dão o devido valor. Que não repitamos os erros do passado, e consigamos construir um futuro melhor, uma sociedade mais justa e menos desigual.

AGRADECIMENTOS

Ao fim desta pesquisa e ao refletir sobre a conjuntura atual, bem como a relevância dada ao conhecimento histórico em nossa sociedade, as pessoas e entidades que devem ser lembradas e agradecidas aqui tiveram não apenas importância para a realização e escrita desta dissertação, mas a meu ver entendem e valorizam o ofício do historiador.

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

Ao professor Francisco de Assis de Sousa Nascimento, meu orientador, por ter aceito orientar a minha dissertação. Obrigado pelas sugestões, leituras, correções e por estar disponível para tirar dúvidas sempre que precisei. Obrigado pelos incentivos contínuos, pela oportunidade de aprendizado, pelo auxílio e por todo apoio e amizade oferecidos ao longo dos últimos dois anos. Sem o senhor este sonho não teria sido possível e definitivamente não teria conseguido finalizar esta dissertação.

À minha namorada e companheira, Iris Victoria Montalvan Shica, por todo amor, carinho e ajuda ao longo destes últimos dois anos. Obrigado por compreender minhas ausências em momentos mais delicados e pelo apoio em momentos de angústias. Obrigado também pela sensibilidade e presteza ao ilustrar a capa deste trabalho, além das outras imagens presentes ao longo do texto. Que compartilhemos essa conquista juntos, assim como muitas outras ao longo de nossas vidas. Que nosso amor continue a dar belíssimos frutos e momentos de alegria, como veio dando ao longo destes maravilhosos seis anos que passamos juntos. Eu te amo.

Aos professores Francisco Alcides do Nascimento, Cláudia Cristina da Silva Fontineles e Túlio Henrique Pereira pela participação em minha banca de qualificação, pelas correções e sugestões dadas para a realização e término deste trabalho. Um agradecimento especial ao prof. Alcides pelas indicações de leituras ao longo da disciplina de História e

Cidade cursada no primeiro semestre do mestrado. Agradeço também por ter aceito o convite de ingressar em minha banca de defesa final e pelas sugestões dadas para a versão definitiva desta dissertação.

Ao professor Alcebíades Costa Filho por ter aceito participar em minha banca de defesa final, pelas excelentes contribuições não apenas para esta dissertação, mas também ao longo de toda minha trajetória acadêmica na Universidade Estadual do Piauí (UESPI) onde tive a oportunidade e felicidade de ser seu aluno.

Às minhas melhores amigas, Amanda Gomes Lages e Daianny Karoline Ribeiro Moura, pelo carinho, apoio e compreensão ao longo destes últimos dez anos. Obrigado por entenderem minhas ausências e pelas inúmeras palavras de incentivo. Obrigado também pela lembrança contínua de como estava o andamento de minha escrita e se poderiam me ajudar em algo. Considero vocês minhas irmãs e espero que possa ajuda-las sempre que precisarem, assim como vocês sempre me estenderam a mão em momentos de angústia e necessidade. Muito obrigado e amo vocês.

À Ana Karoline de Freitas Nery, pelos incentivos e elogios oferecido a mim ao longo dos quatro anos que convivemos juntos durante o curso de Licenciatura Plena em História na UESPI, essenciais para a realização da seleção do mestrado e pela grande amizade que construímos durante a mesma época e nos anos que se seguiram até a contemporaneidade. Que continuemos a colher excelentes frutos nos anos vindouros, sempre apoiando e ajudando o outro quando possível.

À Camila de Macêdo Nogueira e Martins Oliveira por seu companheirismo, momentos de alegrias, pelas conversas na Universidade e fora dela, pelas muitas risadas e auxílio nos mais diversos momentos, seja eles relacionados ao mestrado ou não. Agradeço pela amizade cultivada nesses últimos dois anos e espero com muita sinceridade e alegria que esta perdure por muito tempo.

À Alessandra Lima dos Santos, pelo apoio e ajuda nestes últimos dois anos, seja ele nas disciplinas realizadas durante o curso de mestrado ou no processo de escrita do texto. Que a amizade construída nestes últimos dois anos perdure, continue a se renovar ao longo dos próximos e que sempre possamos contar com o outro quando precisemos de auxílio, seja através de leituras, sugestões, revisões ou simplesmente momentos para conversar.

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

preocupado e disposto a ajudar. Que as aventuras sem planejamento de Brasília se repitam muitas outras vezes.

A meus também colegas e amigos de turma do mestrado, Franciadna Eufrazina Pimentel, Kamila Albuquerque de Araújo, Cássio de Sousa Borges, Ábdon Eres da Silva Neto, Irisneide Máximo, Francisco Soares Cardoso Neto e Jéssika Maria Lima pelas emoções e sensibilidades construídas durante as disciplinas e o apoio no decorrer da escrita.

À minha família, em especial minha tia, Maria do Socorro Baptista Barbosa pelo incentivo contínuo a minha formação acadêmica, bem como a realização da seleção do mestrado em 2016. Agradeço ainda pela realização da revisão de língua portuguesa e elaboração do *abstract*. Também ao meu padrinho, Mário Benjamim de Carvalho Baptista, e sua filha, Ana Beatriz Moraes Baptista, na disponibilidade de auxiliar nas atividades da pesquisa *in loco* nas ocasiões em que não pude estar presente.

Ao Ricardo Nogueira Albino Neto e Pedro Wenderson por seus companheirismos, momentos de alegrias, muitas risadas e auxílio nos mais diversos momentos, seja eles relacionados ao mestrado ou não. Agradeço ainda ao Ricardo pelo suporte emocional dado a mim e minha mãe quando fomos furtados durante a pesquisa de campo em Luís Correia no primeiro semestre de 2018. Que nossa amizade perdure por muito tempo.

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

À Universidade Federal do Piauí, na figura da qual agradeço também ao Programa de Pós-Graduação em História do Brasil (PPGHB), por ter me acolhido e me dado esta oportunidade única de crescimento pessoal e profissional. Expresso meus agradecimentos ainda às secretárias do PPGHB, Dona Eliete e Rairana Moreira Moita, pela disponibilidade, atenção e alegria no atendimento e nas orientações administrativas no decorrer do curso.

À Hemeroteca Digital da Fundação Biblioteca Nacional pela disponibilização dos periódicos e documentos utilizados nesta dissertação, tendo sido fundamentais para concretização da pesquisa.

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

Agradeço ainda a Prefeitura Municipal de Luís Correia, na pessoa de Roseane de Araújo Galeno, por ter me recebido prontamente e cedido entrevista para colaborar com essa investigação.

Agradeço também ao advogado Flávio Almeida Martins pela simpatia e atenção a mim dispensada, além do acesso ao seu acervo particular de pesquisa e cessão de documentos pertinentes para a realização desta dissertação.

À Núbia Araújo Sena pela organização e geoprocessamento do mapa referente aos quarteirões de Amarração no final do século XIX.

Por fim, à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela concessão de bolsa durante todo o período de realização do mestrado, sem nunca atrasar, que contribuiu significativamente para a concretização da pesquisa e da dissertação.

Muito Obrigado!

A tarefa do historiador é imensa, necessariamente incompleta, pois os enigmas sempre exigirão novas leituras, dependendo do tempo e do espaço em que são \ foram \ serão produzidas. [...] O historiador deve procurar desmitificar, esclarecer, não se esquivar ao conteúdo das contradições. A sociedade é um palco de lutas e projetos políticos divergentes. O espaço de trabalho do historiador não é um campo neutro, mas um espaço de combate.

Antônio Paulo Rezende, 1997

RESUMO

Situada no litoral piauiense a Vila de Amarração no decorrer do período oitocentista e novecentista foi palco de diversos acontecimentos, principalmente a partir de sua incorporação definitiva ao território do Piauí em 1880. A Vila, neste momento, foi o centro de um dos projetos de modernização pensados para o desenvolvimento e progresso do Piauí dada a perspectiva de escoamento da produção piauiense a partir da possibilidade de construção de seu porto marítimo, em substituição ao ancoradouro existente. Assim, os navios que lá atracavam, eram mais do que meramente meios de transporte de carga ou passageiros, constituam-se enquanto sinônimo da experiência da modernidade que se manifestava ali, das transformações e conflitos que esta proporcionava aos espaços em que adentrava. Além disso, a construção da malha ferroviária até Amarração também fez parte deste projeto de modernização e, de forma similar, o porto e os vapores foram arautos de que a experiência da modernidade estava tomando forma. Deste modo, o objetivo geral desta pesquisa consistiu em compreender como a experiência da modernidade influenciou a Vila de Amarração no final do século XIX e início do século XX, particularmente dos anos de 1880 a 1930. A metodologia empregada constou, principalmente, de pesquisa bibliográfica e documental, através de fontes hemerográficas, especificamente os periódicos publicados na época, sendo eles: “A Época” (1878 – 1884), “A Imprensa” (1880 – 1889), “A Reforma” (1887 – 1888), “A Phalange” (1889), “Estado do Piauí” (1890), “A Legalidade” (1892), “Nortista” (1901), “Semana” (1910 – 1911), “O Apóstolo” (1911 – 1912), “Diário do Piauí” (1911 – 1913), “Chapada do Corisco” (1918), “A Imprensa” (1925 – 1928), bem como o “Almanaque da Parnaíba” (1926 – 1929) e documentos do poder executivo, especificamente as Mensagens apresentadas a Câmara Legislativa pelo governador do Piauí nos anos de 1890, 1914, 1919, 1922 e 1925 e do legislativo, a coleção de leis do império de 1880 com destaque para o Decreto Nº 3.012, de 22 de outubro de 1880, produzidos durante a temporalidade da investigação. A partir do estudo produzido identificou-se como se configurava o cotidiano de Amarração no recorte temporal trabalhado, no que se refere a política, saúde, criminalidade e educação, bem como as transformações e conflitos decorrentes da experiência da modernidade, dentre eles as novas sociabilidades que surgiram com o crescimento da procura da praia enquanto espaço de lazer. Através da análise das fontes indicou-se ainda transformações na paisagem de Amarração, bem como as práticas que remetiam ao ser moderno naquele momento.

PALAVRAS-CHAVE: Cidade. Amarração. Modernização. Modernidade. Cotidiano.

ABSTRACT

Situated on the coast of Piauí, the village of Amarração during the eighteenth and nineteenth centuries was the scene of several events, mainly from its definitive incorporation to the territory of Piauí in 1880. The Village was, then, the center of one of the modernization projects designed for the development and progress of Piauí given the prospect of the outflow of Piauiense production from the possibility of building its sea port, replacing the existing anchorage. Thus, the ships that docked there were more than merely means of cargo or passengers transport, they were synonymous with the experience of the modernity that was manifested there, of the transformations and conflicts that such an issue gave to the spaces in which it entered. In addition, the construction of the rail network up to Amarração was also part of this modernization project and, similarly, the port and steamers were heralds that the experience of modernity was taking shape. This way, the general objective of this research was to understand how the experience of modernity influenced the Village of Amarração in the late nineteenth and early twentieth centuries, particularly from the 1880s to 1930s. The methodology used consisted mainly of bibliographical and documentary research, through hemerographic sources, specifically the periodicals published at the time such as: “A Época” (1878 – 1884), “A Imprensa” (1880 – 1889), “A Reforma” (1887 – 1888), “A Phalange” (1889), “Estado do Piauhy” (1890), “A Legalidade” (1892), “Nortista” (1901), “Semana” (1910 – 1911), “O Apóstolo” (1911 – 1912), “Diario do Piauhy” (1911 – 1913), “Chapada do Corisco” (1918), “A Imprensa” (1925 – 1928), the “Almanaque da Parnaíba” (1926 – 1929) and documents of the executive branch, specifically the Messages presented to the Legislative Chamber by the governor of Piauí in the years 1890, 1914, 1919, 1922 and 1925, and the legislative branch, the collection of 1880 empire laws with emphasis on Decree No. 3,012, of October 22, 1880, produced during the temporality of the investigation. From the study produced, it was identified how the daily routine of Amarração in the temporal cut worked out, in what refers to politics, health, crime and education, as well as the transformations and conflicts resulting from the experience of modernity, among them the new sociabilities that have arisen with the growth of the demand of the beach while leisure space. Through the analysis of the sources, it was possible to notice that there were still transformations in the landscape of Amarração, as well as the practices that referred to the modern being at that time.

KEYWORDS: City. Amarração. Modernization. Modernity. Daily.

LISTA DE FOTOS

Foto 1 –	Ancoradouro de Amarração em 1918.	71
Foto 2 –	Farol de Atalaia, Praia de Atalaia, Amarração, 1928	103
Foto 3 –	Farol de Atalaia em 2018, Luís Correia, Piauí	104
Foto 4 –	Prática de banho em Atalaia da família Lages de Barras em 1941	118
Foto 5 –	Banho de mar e de sol na praia de Boa Viagem, Recife, Pernambuco, 1928	118
Foto 6 –	Banho de sol na praia de Boa Viagem, Recife, Pernambuco, 1928	119

LISTA DE ILUSTRAÇÕES E IMAGENS

Figura 1 –	Lembranças de Humberto de Campos	23
Figura 2 –	Carta chorographica da Província do Ceará com divisão eclesiastica e indicação da civil judiciária até hoje (1861) de Pedro Théberge	24
Figura 3 –	Amarração na Província do Ceará em 1861	25
Figura 4 –	Vale do Crateús na Província do Piauí em 1861	26
Figura 5 –	Mappa Geografico da Capitania do Piauhy – Galúcio, 1760	31
Figura 6 –	Localização da Barra do Igarçu e Barra do Timonha em 1761 na Capitania do Piauí	32
Figura 7 –	Planta que mostra as fozes do rio Parnahiba e barras da provincia do Piauhy até a barra da Tutoia, da provincia do Maranhão suas communicações por garapés e as habitações colocadas nos lugares que o autor vio – 1826	33
Figura 8 –	Identificação de Amarração em 1826 na Província do Piauí	34
Figura 9 –	Ilustração da possível localização dos distritos especiais e quarteirões na Vila de Amarração em 1881.	48
Figura 10 –	Quadro das embarcações que aportaram na Barra da Amarração – julho de 1910	73
Figura 11 –	Horários dos trens da Estrada de Ferro Central do Piauhy em 1927	108
Figura 12 –	Banhistas e pescador na Atalaia de 1920	143

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	14
2	O COTIDIANO AMARRAÇONENSE NO FINAL DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX	22
2.1	“Aqui a Amarração não pode estar amarrada ao Piauí”: o retorno ao Piauí, questões de litígio no litoral piauiense	27
2.1.1	Ocupação do litoral piauiense: da conquista ao surgimento de Amarração	28
2.2	Os quarteirões de Amarração: a vida na Vila de Amarração no final do período oitocentista e início do novecentista	43
3	UM PASSADO QUE JÁ FOI MODERNO: EXPERIÊNCIA DA MODERNIDADE EM AMARRAÇÃO NO FINAL DO SÉCULO XIX E NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX	66
3.1	Os vapores da modernização aportam em Amarração	69
3.2	Sociabilidades e Paisagem em Amarração: transformações do tradicional, criações da modernização	85
4	FOMOS MODERNOS? REFLEXOS DA EXPERIÊNCIA DA MODERNIDADE SOBRE AS PRÁTICAS SOCIAIS EM AMARRAÇÃO NO FINAL DO SÉCULO XIX E PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX	110
5	CONCLUSÃO	144
	REFERÊNCIAS	149
	FONTES	155

1 INTRODUÇÃO

Ao longe, ao fim da tarde, na linha que corta o horizonte, o som da água na foz do Igarauçu confunde-se com as ondas arrebatando-se na beira-mar, com o som do motor a vapor, fruto da modernização¹ que começava a tomar forma e ampliar sua influência na costa piauiense. O som da água sendo cortada pela madeira presente na embarcação, cada vez mais agitado pela proximidade com o mar, marca a chegada à pacata Vila de Amarração, podendo ser vista agora sua Igreja, isolada, sem luz, sem fieis e sem padre. Na distância é possível observar as folhagens dos coqueirais nos quais o pescador descansa sob a sombra enquanto aproveita a brisa do mar. Logo anoitece e com a chegada do luar reúnem-se as pessoas e os velhos práticos² ensinam os rapazes a dançar, ensaiam assim a chegada³, com o som da brisa, do rio e do mar ao fundo.

O trecho acima trata-se de uma representação de Amarração, vila situada no norte do Piauí, no início do século XX. No entanto, não me atrevo a dizer que a passagem acima se refere a uma narrativa fiel acerca desta. Trata-se da representação⁴ de um poema publicado

¹ A partir da perspectiva de Marshall Berman, modernização corresponde aos processos sociais que mantém na experiência da moderna um espaço de contradições e mudanças contínuas, fazendo com que este permaneça numa condição quase que permanente de formação (BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986).

² Profissional habilitado a desenvolver o Serviço de Praticagem que “é um conjunto de atividades profissionais de caráter técnico-especializado, realizadas com o propósito de garantir a segurança da navegação ao longo de trechos da costa, em barras, portos, canais, lagos, lagoas e rios do território nacional, onde ocorram particularidades locais ou regionais que dificultem a livre e segura movimentação das embarcações, em zonas de interesse para a Segurança Nacional ou para os Interesses Navais [...]” (BRASIL. Ministério da Marinha. **Decreto nº 93.475 de 24 de outubro de 1986**. Aprova o Regulamento Geral dos Serviços de Praticagem. Brasília: Câmara dos Deputados, 1986.) No Brasil, a fiscalização, regulamentação, coordenação e controle, bem como a seleção para o exercício da profissão é realizada pelo Ministério da Marinha. Em Amarração, no início do século XX, os práticos, além de serem responsáveis pela segurança dos vapores que ali aportavam, também realizavam sondagens diárias da Barra de Amarração para acompanhar o movimento das marés, em virtude da baixa profundidade desta.

³ A Chegança ao longo dos séculos tomou diversos significados no Brasil, variando de região para região. Trata-se, comumente, de celebração a chegada de marinheiros à costa e a episódios náuticos vivenciados por estes relacionados a portugueses e mouros. Conforme Mesalas Ferreira Santos (2014, p.12) a Chegança é uma dança de roda que “[...] desenvolvendo temas vinculados à vida do mar e às lutas contra os mouros, [...] revivem no território brasileiro antigas tradições ibéricas celebradas em romances de inspiração marítima [...]” sendo “[...] representações populares cujo enredo desenvolvido à base de declamações e sobretudo cantos, estes acompanhados de música e dança[...]”. (SANTOS, Mesalas Ferreira. Formas Expressivas de um mestre: a mediação entre margem e centro nos folguedos de Sergipe. In: REUNIÃO BRASILEIRA DE ANTROPOLOGIA, 29., **Anais** [...]. 2014. Natal: ABA/UFRN, 2014. p. 1-20)

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

em 04 de setembro de 1910 no jornal de tiragem semanal chamado “Semana”⁵. Embora a Literatura⁶ e nenhum outro campo do conhecimento, dê conta de retratar necessariamente o real ela nos ajuda a imaginar a partir de suas representações as possibilidades do ocorrido, nos ajuda a perceber os pensamentos, desejos, medos e, no caso, em questão, um dos possíveis imaginários sobre a Vila de Amarração no início do século passado.

Localizada no litoral piauiense a Vila de Amarração⁷ ao longo dos séculos XIX e XX foi palco de diversos acontecimentos. Surgida no início do século XIX através da ocupação de pescadores logo foi incorporada pela província do Ceará a partir da atuação de padres da freguesia de Granja. Por conta de suas relações políticas e econômicas com Granja, o povoado de Amarração foi elevado a distrito pela referida província pela Lei nº 1.177, de 29 de agosto de 1865 e nove anos depois em Vila pela Lei nº 1.596, de 05 de agosto de 1874. Somente em 1880 o Piauí reivindica a posse de Amarração através da lei geral nº 3.012 de 22 de outubro de 1880, cedendo à província do Ceará as Vilas de Príncipe Imperial⁸ e Independência⁹.

Ao mesmo tempo em que Amarração foi uma zona de litígio entre o Piauí e o Ceará, também foi o espaço¹⁰ no qual alguns setores das camadas piauienses no final do século XIX e no decorrer do século XX depositaram seus sonhos, projetos de “progresso” e

⁵ Na foz do Igarassú, á beira mar,
No meio de alvas dunas encravada,
Demora a triste villa sossegada
Como a terra do lucto e do pesar!
Vindo-se pelo rio ou pelo mar
Logo a Igreja destaca-se izolada,
De antiga construcção desalinhada
Sem padre, luz, fieis, nem mesmo altar.
Distante o coqueiral mostra a folhagem
Em cuja sombra o pescador descança.
Gosando calmamente a branda aragem.
A noite se reúne a vizinhança
E o velho Lino, lá da praticagem
Ensaia os rapazes da *chegança*.

(SAN-SONCI. Amarração. SEMANA, Parnahyba, ano 1, n. 13, p. 2, 4 set.1910.)

⁶ Deve-se esclarecer que se utiliza aqui a perspectiva adotada por Sandra Jatahy Pesavento sobre como o historiador deve entender a Literatura ao utilizá-la enquanto fonte em sua narrativa. (PESAVENTO, Sandra Jatahy. Correntes, campos temáticos e fonte: uma aventura na história. In: _____. **História e história cultural**. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2005. p. 69-98.)

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

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

⁹ PONTES, Lana Mary Veloso de. **Formação do Território e Evolução Político-Administrativa do Ceará: A Questão dos Limites Municipais**. Fortaleza: IPECE, 2010.

¹⁰ Entende-se espaço neste trabalho considerando-o enquanto produto da ação humana a partir das relações existentes entre os objetos naturais e artificiais, sendo indissociável, solidário e ao mesmo tempo contraditório. (SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo. razão e emoção**. 3. ed. São Paulo: HUCITEC, 1999. 308 p).

desenvolvimento para a província e, depois, estado do Piauí através da possibilidade da instalação da malha ferroviária, bem como a construção do porto de Amarração, considerado a melhor opção de porto marítimo para o Piauí na época.

É preciso lembrar que a segunda metade do século XIX até a primeira metade do século XX marca no Piauí a instalação de um projeto econômico, iniciado com a transferência da capital de Oeiras para Teresina, que visava a inserção do Piauí no mercado externo. Essa inclusão da economia piauiense em uma proposta internacional estava vinculada a um projeto nacional que seguia a mesma linha e acreditava-se que a resposta para a entrada do Piauí no mercado internacional só seria possível a partir do desenvolvimento das vias fluviais, principalmente com o rio Parnaíba, sendo a grande artéria fluvial a conectar a economia da província, e também da obtenção de um porto¹¹ marítimo que possibilitasse o escoamento da produção¹², Amarração insere-se, então, nesse contexto.

Esta percepção sobre Amarração está marcada nos diversos jornais¹³ produzidos no final do século XIX e início do século XX, tanto em Parnaíba, vizinha de Amarração, como na capital do Piauí, Teresina. Está presente também nas mensagens dos governadores do estado para a câmara legislativa.

Nas palavras de João Vieira Pinto¹⁴, amarraçãoense¹⁵ que vivenciou o início do século XX, ao escrever para a “Semana” em 1910, a ferrovia seria aquela capaz de trazer o progresso e esta ainda não havia chegado ao Piauí. Além disso, a Barra de Amarração, e, por conseguinte, seu porto marítimo¹⁶, seria o único capaz de atender as demandas do comércio parnaibano, bem como de todo o Piauí.

¹¹ Existia em Amarração uma estrutura em forma de trapiche que servia de ancoragem para as embarcações que ali passavam. Ao longo do trabalho mais informações serão apresentadas sobre este espaço.

¹² Essa produção era principalmente relacionada ao gado bovino que vinha do interior para o litoral e outros produtos oriundos da atividade agrícola e do extrativismo vegetal, como a cera de carnaúba, borracha da maniçoba, algodão, coco babaçu, dentre outros. Para uma maior compreensão sobre o contexto econômico piauiense da segunda metade do século XIX e primeira metade do século XX ver QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. **Economia piauiense: da pecuária ao extrativismo**. Teresina: EDUFPI, 1998. 64 p; SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de. **Evolução Histórica da Economia Piauiense**. 2. ed. Teresina: Academia Piauiense de Letras, Banco do Nordeste, 2001. 133 p; REGO, Junia Mota Antonaccio Napoleão do. **Dos sertões aos mares: história do comércio e dos comerciantes de Parnaíba (1700-1950)**. 2010. 291 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2010.

¹³ A Imprensa (1880 – 1889), A Época (1878 – 1889), A Reforma (1887 – 1888), A Phalange (1889), Estado do Piauí (1890), Nortista (1901 – 1912), Semana (1910 – 1912), Diário do Piauí (1911), O Apóstolo (1908 – 1912), Chapada do Corisco (1918), A Imprensa (1925 – 1930).

¹⁴ Colaborador do periódico a “Semana” e político do Partido Republicano Conservador de Amarração. (João Pinto. SEMANA, Parnaíba, ano 1, n. 08, p.2, 31 jul.1910).

¹⁵ Gentílico relativo aos nascidos em Amarração registrados segundo o periódico a “Semana”.

¹⁶ Para maiores detalhes sobre a história do Porto de Amarração/Luís Correia ver MENDES, Francisco Iweltman Vasconcelos. **Porto de Luís Correia: histórico de um sonho**. Parnaíba: [s. n.], 2009. 113 p.

No entanto, evidencia-se que a cidade está além de suas manifestações políticas e econômicas. Ela só é capaz de existir graças ao homem e é este que a molda a partir de suas necessidades, desejos e vontades. Para além dos desejos de progresso e modernização para o Piauí contidos e evocados sobre Amarração através dos jornais impressos há também o registro de novas sociabilidades que surgem em virtude da experiência da modernidade¹⁷ e do processo de modernização daquele espaço.

A chegada de vapores no porto de Amarração, muito mais do que um simples meio de transporte de carga e passageiros, torna-se sinônimo de festas, garantindo a presença de diversas pessoas de Amarração ou de Parnaíba no intuito de festejar a chegada de passageiros distintos que por ali passavam. Além disso, com a chegada da linha férrea em 1922¹⁸ facilita-se o transporte até Amarração e tem-se um aumento dos registros de viajantes que desejavam

¹⁷ De acordo com Marshall Berman, a modernidade pode ser dividida em três períodos históricos: do início do século XVI até o fim do século XVIII, no qual as pessoas estão começando a experimentar a vida moderna e a experiência do ser moderno, sem, contudo, compreender exatamente o que significa isso; do final do século XVIII até o final do século XIX, marcado pelas grandes ondas revolucionárias, tem-se o sentimento de viver em uma era de transformações tanto a nível político-social como pessoal e, de maneira similar, ainda existe o sentimento e a percepção do que significa viver em um mundo que ainda não é essencialmente moderno. Esse sentimento de viver em dois mundos diferentes e dicotômicos dá gestação as ideias de modernismo e modernização; o terceiro período tem início no século XX no qual o mundo todo é englobado pelo processo de modernização ao tempo que o modernismo, enquanto um novo tipo de cultura, produz significativa influência na arte e no imaginário social. A modernidade refere-se, então, ao conjunto de experiências compartilhada no tempo e espaço por um indivíduo e pelos outros. O ser moderno aqui denota vivenciar em um espaço dicotômico, o qual ao mesmo tempo pode trazer alegrias, poder, crescimento, inovações, transformações das coisas ao redor, mas também pode levar ao fim ou a destruição de tudo que o indivíduo sabe, conhece, tem e é. A modernidade, dessa maneira, pode ser vista enquanto um fator de unificação da humanidade, anulando as diferenças, como religiões, fronteiras, nacionalidades, mas ao mesmo tempo ela provoca a desunião. É uma unidade conflituosa que insere a todos em um espaço de contradições e constantes mudanças. Além disso, muitos aspectos influenciam e marcam a experiência da modernidade: inovações tecnológicas, a produção de novos espaços em função destas; novas formas de poder, bem como transformações nos modos de viver; explosões demográficas; crescimento urbano; surgimento dos sistemas de comunicação em massa que garantem uma integração cada vez maior entre os indivíduos e sociedades; Estados Nacionais que detêm mais poder; movimentos de massa melhor organizados; um mercado internacional capitalista mais influente e flutuante. Deve-se ter em mente ainda que essa expansão da experiência moderna a nível global acompanha uma fragmentação das pessoas que passam a vivenciar esse “ser moderno”, na medida que estas experiências serão diferentes, com cada pessoa se utilizando de uma linguagem e codificações próprias. A modernidade, assim, termina seguindo por múltiplos caminhos, perdendo sua capacidade de garantir e dar sentido a vida das pessoas. No século XIX, esta pode ser caracterizada por alguns aspectos que, de certa forma, indicarão o ritmo no qual essa experiência encontra-se permitindo assim identifica-la. Aspectos como as novas paisagens modificadas por essa nova experiência moderna, ferrovias, fábricas, engenhos a vapor, zonas industriais, crescente urbanização, novos meios de comunicação, como telégrafo, telefone, movimentos sociais que se colocam contrários a essa modernização imposta de cima para baixo e um mercado internacional cada vez mais integrado. Os modernistas dessa época se sentem acuados, da mesma forma que são fascinados por essa experiência (BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986).

¹⁸ O primeiro trecho ferroviário da Estrada de Ferro Central do Piauí de Amarração a Bom Princípio foi inaugurado no dia 01 de maio de 1922. (VIEIRA, Lêda Rodrigues. **Caminhos de ferro**: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960. Teresina, 2010. 247 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010).

nada mais e nada menos do que banhar nas águas do mar. Desta forma, a praia de Atalaia¹⁹ a partir dos anos de 1920 perde sua monotonia e passa a receber banhistas²⁰.

Percebe-se, então, que não podemos entender a cidade enquanto um espaço singular, mas sim plural. Não apenas isso, mas também não é possível entendê-la apenas como um espaço físico, mas também como um espaço projetado, desejado, podendo-se afirmar que não existe uma cidade, mas sim várias cidades. A cidade torna-se, nesse contexto, a cidade-desejo, conforme nos lembra Ítalo Calvino²¹ e ela se molda e se transforma a cada nova aspiração ensejada sobre si.

E é acerca dessas cidades que se pretende discorrer. Nesse sentido, para essa investigação questionou-se: como a experiência da modernidade influenciou Amarração? Quais os projetos e desejos gerados por ela? Quais os conflitos e tensões decorrentes desta experiência? Quais as práticas que surgem com a influência da modernidade sobre este espaço? Para tanto partimos da compreensão de que a cidade²² não é um som uníssono, mas plural e que, embora muitas das aspirações para Amarração não tenham se concretizado terminaram moldando-a e nela se refletindo.

Dessa forma, o objetivo geral deste trabalho consistiu em compreender como a experiência da modernidade influenciou a Vila de Amarração no final do século XIX e início do século XX, particularmente dos anos de 1880 a 1930. O recorte temporal estabelecido foi escolhido porque marca a retomada de Amarração pelo Piauí, ao tempo que delineia as mudanças provenientes neste espaço a partir da experiência da modernidade, em decorrência dos vapores e da construção da ferrovia em 1922. O recorte estendeu-se até 1930 com a

¹⁹ De acordo com Aurélio Buarque de Holanda Ferreira o nome Atalaia está relacionado a ficar de guarda, vigia ou sentinela. Também significa ponto alto de onde se vigia. (FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1975. p. 1473).

²⁰ A IMPRENSA, Teresina, ano 1, n 13, p.4, 15 set. 1925.

²¹ Trabalha-se aqui com as diversas formas que a Cidade pode assumir a partir da obra de Italo Calvino, relacionadas a memória, aos desejos, aos símbolos, dentre outras, ou seja, cidades multifacetadas (CALVINO, Italo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990).

²² É preciso ressaltar também que outros apontamentos teóricos nos ajudarão a pensar as diferentes formas de se olhar a cidade, como Sandra Jatahy Pesavento, entendendo a cidade não como algo dado, mas sim como um objeto de análise, reflexão e questionamento, podendo haver diversas maneiras de refletir sobre esta, tais como as metáforas expressas através do urbano e as representações construídas sobre a cidade. Neste trabalho também estaremos trabalhando com a Cidade a partir de suas representações, refletindo sobre as interpretações produzidas acerca de Amarração a partir da produção escrita do recorte estabelecido e como o moderno e o tradicional tomam forma nessas representações. (PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O imaginário da cidade: visões literárias do urbano – Paris**, Rio de Janeiro, Porto Alegre. 2. ed. Porto Alegre: UFRGS, 2002. 400 p). Além disso, Maria Stella Martins Bresciani, também nos ajudar a refletir sobre a cidade enquanto múltipla, um espaço que agrega em si distintas camadas sociais e como a modernização a medida que vai incidindo sobre esta cidade provoca transformações, mas também tensões, que vão marcando e delineando uma escrita sobre a Cidade. (BRESCIANI, Maria Stella Martins. **Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza**. São Paulo: Brasiliense, 1982. 127 p).

finalidade de perceber a influência que estes aspectos tiveram em Amarração e no cotidiano de sua população.

Como objetivos específicos delinearam-se os seguintes: Compreender o cotidiano da Vila de Amarração a partir de sua reinserção no território²³ do Piauí; Analisar as tensões e transformações que surgiram em Amarração decorrentes da experiência da modernidade; Refletir sobre o que era ser moderno em Amarração no recorte temporal estabelecido a partir das práticas sociais.

Por conseguinte faz-se necessário explicitar que a escolha desta temática se fez em decorrência das relações afetivas existentes entre o pesquisador e o litoral do Piauí, haja visto ser oriundo deste espaço, além de ter vivenciado inúmeras experiências nas praias de Luís Correia, ouvindo histórias sobre sua ocupação, sobre a época dos vapores, sobre a estrada de ferro e os trens, despertando assim, não só a curiosidade, mas a vontade de compreender como estes elementos se relacionaram à vida da antiga Vila de Amarração²⁴.

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

Para a construção desta dissertação a metodologia empregada constou de pesquisa bibliográfica, utilizando autores que discutissem, principalmente, o contexto histórico do recorte temporal trabalhado a nível de Piauí, além daqueles que trazem o aporte conceitual que serviu de sustentação teórica no que se refere, principalmente, a modernidade, modernização e cotidiano. No que se refere à modernidade e modernização utilizaram-se os pensamentos de Marshall Berman²⁵, entendendo a primeira como um conjunto de experiências compartilhadas pelas pessoas e sociedades ao vivenciarem em um espaço dicotômico que ao mesmo tempo que gera fascínio em função das transformações e inovações também fomenta o medos e angústias frente ao desconhecido, ao novo; e entende o segundo

²³ Trata-se de um espaço no qual evidencia-se a dimensão política das relações de poder nele constituídas. (SOUSA, Marcelo Lopes de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013. 320 p).

²⁴ Cabe explicar que o título desta dissertação se deu em função das histórias ouvidas pelo pesquisador sobre o significado da palavra Amarração no sentido de servir de ancoradouro para as embarcações dos pescadores do litoral piauiense. Por isso, “Amarras e Desamarras” referindo-se a este movimento do ir e vir dos barcos e vapores no decorrer dos séculos XIX e XX.

²⁵ BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

enquanto processos sociais que dão origem a espaço de contradições e conflitos na medida em que viver essa experiência da modernidade significa envolver-se em um redemoinho de transformações geradas por novos conhecimentos, novas descobertas, dentre inúmeros outros que redefinem a forma do ser humano se relacionar consigo, com os outros e com seu espaço.

Com relação ao cotidiano buscou-se a perspectiva de Michel de Certeau²⁶ empregando o conceito de cotidiano para tentar compreender, minimamente, a partir das informações adquiridas nas fontes pesquisadas, como era viver em Amarração no final do século XIX e início do século XX, apontando depois como a experiência da modernidade gera um novo cotidiano com novas sociabilidades, conflitos e tensões nesse espaço, tratando ainda sobre as novas “maneiras de fazer” presentes em alguns aspectos deste, discorrendo sobre como os habitantes de Amarração através de suas práticas sociais ressignificavam ou reapropriavam o espaço cultural e social nos quais encontravam-se inseridos, especificamente os chapéus de coco e os banhos de mar.

Além disso, a pesquisa hemerográfica foi procedimento fundamental para o desenvolvimento dos capítulos através da análise das informações obtidas em periódicos publicados dos anos de 1880 a 1930. Os jornais utilizados foram: 35 edições de “A Imprensa” de 1880 a 1888 publicado semanalmente em Teresina; 8 edições de “A Época” de 1878 a 1884 publicado semanalmente em Teresina, 3 edições de “A Reforma” publicadas em 1887 e 1888 em Teresina, 2 edições de “A Phalange” publicadas em 1889 em Teresina, 1 edição do “Estado do Piauí” de 1890 publicado três vezes por semana em Teresina, 2 edições de “A Legalidade” publicado em Teresina em 1892, 29 edições do “Nortista” publicadas semanalmente em Parnaíba em 1901, 17 edições da “Semana” publicadas semanalmente em 1910 e 1911 em Parnaíba, 4 edições do “Diário do Piauí” entre 1911 e 1913 publicado em Teresina de Segunda a Sábado, 2 edições do “O Apóstolo” publicadas em Teresina em 1911 e 1912, 1 edição do “Chapada do Corisco” publicada em 1918 em Teresina, 5 edições de “A Imprensa” de 1925 a 1928 com tiragem as terças, quintas e sábados em Teresina.

Também procedeu-se com análise documental em 4 edições do “Almanaque da Parnaíba” de 1926 a 1929 publicados na época em Parnaíba, além de 4 mensagens dos governadores do estado do Piauí encaminhados para a câmara legislativa nos anos de 1890, 1914, 1919, 1922 e 1925²⁷, bem como a coleção de leis do Império do Brasil de 1880,

²⁶ CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**: 1. Artes de fazer. 22. ed. Petrópolis: Vozes, 2014. 319 p.

²⁷ Trabalhou-se especificamente com estas mensagens por trazerem alguns aspectos referentes ao cotidiano de Amarração, como a questão da saúde, educação e segurança pública. As outras mensagens consultadas de 1890 a 1930 limitavam-se a discorrer sobre a importância do porto e a necessidade de instalação da malha ferroviária, além dos trabalhos que estavam sendo realizados para concretização destes elementos.

especialmente o Decreto 3.012 de 22 de outubro de 1880 que trata da definição dos limites entre o Piauí e o Ceará.

Este trabalho está estruturado em três capítulos, nos quais o primeiro discorre sobre a Vila de Amarração e seu cotidiano na medida que esta é reincorporada ao território piauiense; o segundo trata a respeito das transformações e tensões que surgem em Amarração a partir da experiência da modernidade; e no terceiro analisaram-se as práticas cotidianas em Amarração que vinculavam-se a uma percepção de ser moderno no recorte temporal adotado.

Deste modo, no primeiro capítulo buscou-se refletir sobre os conflitos em torno do processo de reincorporação de Amarração ao território do Piauí, bem como aspectos do cotidiano da Vila no recorte temporal proposto. O capítulo expõe o dia-a-dia dos amarroçonenses relacionados a questões políticas, educacionais, de saúde e criminalidade, visando uma melhor compreensão sobre as condições que abrigavam a população na época de forma a facilitar o entendimento da discussão realizada no próximo capítulo.

No segundo capítulo apresentam-se os conflitos e tensões que perpassaram a Vila de Amarração, assim como as novas sociabilidades que nela surgiram em face a influência da experiência da modernidade em seu espaço. Situando a Vila de Amarração no final do século XIX e começo do século XX apresentaram-se as tensões e transformações geradas pelo processo de modernização que se apresentava naquele momento, dentre as quais incluem-se as tensões com a Companhia Maranhense de Navegação no que se refere a baixa profundidade da Barra de Amarração e a impossibilidade de atracar neste ancoradouro. Além disso, tratou-se também sobre as novas sociabilidades surgidas em virtude deste processo, como as festas realizadas para recepcionar a chegada dos vapores e a intensificação da frequência dos banhistas nas praias de Amarração por conta do desenvolvimento da via férrea nos anos 1920, a ideia da construção do porto não apenas na Barra de Amarração defendida na maioria dos discursos, mas também a viabilidade de sua construção na Barra do Timonha, bem como as modificações da paisagem influenciada pelas inovações tecnológicas.

No terceiro capítulo discorreu-se sobre como as práticas cotidianas em Amarração foram influenciadas pela experiência da modernidade, possibilitando uma compreensão sobre o que era ser moderno naquele momento em Amarração, especificamente a partir das transformações na moda, das práticas de banho dos diferentes grupos sociais que ali viviam, da prática da escrita na imprensa e da atividade de pesca.

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

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

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

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

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

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

Ao amanhecer, no crepúsculo matutino, o menino logo viu as luzes que o levariam para longe daquele lugar. Pouco tempo depois, as 8 horas da manhã, o *Continente* finalmente adentrava na Barra de Amarração, ancorando no porto, levantando âncora no final da tarde e levando consigo rumo ao vasto oceano o pequeno menino de 13 anos²⁸.

²⁸ CAMPOS, Humberto de. *Memórias e Memórias inacabadas*. São Luís: Instituto Geia, 2009. 364 p.

Figura 1²⁹ – Lembranças de Humberto de Campos



Fonte: SHICA, 2018.

Retrocedamos agora duas décadas, o ano é 1880, a data que marca a lei que garante a província do Piauí a Vila³⁰ de Amarração em troca de Príncipe Imperial e Independência. No Senado, antes do projeto de lei ser aprovado e a troca efetivada, dois senhores de barba e terno digladiavam-se sobre a pauta, eram eles: João Lustosa da Cunha Paranaguá³¹, senador pela província do Piauí, e Domingos José Nogueira Jaguaribe³², senador pela província do Ceará.

²⁹ A figura 1 representa a percepção da artista Iris Victoria Montalvan Shica, artista visual, acerca da narrativa de Humberto de Campos no momento em que este encontrava-se no porto (trapiche) de Amarração na expectativa e fascínio pela chegada do vapor que o levaria daquele espaço. A partir da imagem sugere-se a face contemplativa de Humberto de Campos sendo uma mescla da sedução do aparato moderno (o vapor Continente) ao mesmo tempo o receio do que aquilo mudaria em sua vida. A figura foi elaborada utilizando-se uma mesa de desenho digital, configurando-se enquanto uma pintura digital.

³⁰ “Povoação de categoria superior à de aldeia ou arraial e inferior à de cidade.” (FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1975. p. 1473).

³¹ 2º Visconde e Marquês de Paranaguá, João Lustosa da Cunha Paranaguá (1821-1912), foi deputado e senador com expressiva participação política no Piauí entre 1850 e 1889. (CASTRO, Francisco das Chagas. **Marquês de Paranaguá**. Brasília: Câmara dos Deputados, 2015. 287 p. [Série Perfis Parlamentares, 55]).

³² Domingos José Nogueira Jaguaribe (1820-1890), político cearense, foi deputado provincial, deputado geral e senador pelo Ceará no período compreendido entre 1850 e 1889. (BRASIL. Senado Federal. **Senadores**. Secretaria Geral da Mesa e Coordenação de Arquivo Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/senadores/senador/-/perfil/1584>. Acesso em: 14. jul. 2018).

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

Paranaguá enfatiza, durante sua fala, que a troca sugerida não traria prejuízo para a província do Ceará que, muito provavelmente, só teria a ganhar, considerando que estaria abrindo mão de 37 quilômetros de faixa litorânea e ganhando uma extensão territorial de 200 quilômetros com o vale do Crateús, além da criação de gado ali presente. Para facilitar a visualização geográfica do contexto do qual trata o senador Paranaguá apresenta-se a figura 2.

Figura 2 – Carta chorographica da Província do Ceará com divisão eclesiastica e indicação da civil judiciária até hoje (1861) de Pedro Théberge³³



Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira³⁴, 2018.

³³ Médico francês nascido em 1811 e falecido em 1864 vítima do Cólera na província do Ceará na qual desenvolveu estudos literários e científicos, entre eles o levantamento da Carta Corográfica da referida província em 1861 (TRAÇOS Biographicos do Dr. Pedro F. Théberge. **Revista da Academia Cearense de Letras**, Fortaleza, tomo 3, p. 229-232, 1898).

A partir da figura 2 pode-se observar, então a localização geográfica de Amarração na província do Ceará em 1861, bem como do Vale do Crateús ainda na província do Piauí, sendo que a esquerda do mapa a linha amarelada demarca o limite do Ceará com o Piauí. Considerando a forma como foi elaborado a representação cartográfica em seu tempo e o tamanho desta, para melhor se compreender a inserção de Amarração na província do Ceará e do Vale do Crateús na província do Piauí fez-se recortes ampliados deste mapa apresentados nas figuras 3 e 4.

Figura 3 – Amarração na Província do Ceará em 1861



Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira, 2018.

A seta na figura 3 indica a localização de Amarração podendo-se ver claramente na escrita do elaborador do mapa a palavra Amarração, sendo que a direita se observa também

³⁴ BIBLIOTECA DIGITAL LUSO-BRASILEIRA. **Carta chorographica da Província do Ceará com divisão eclesiastica e indicação da civil judiciária até hoje**. Ceará, 1861. 1 mapa. Sem Escala. Disponível em: <http://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/123456789/27310>. Acesso em: 28 jul. 2018.

Barra Grande e a Barra do rio Timonha pertencente ao Ceará e a esquerda o delta do Parnaíba no Piauí.

Figura 4 – Vale do Crateús na Província do Piauí em 1861



Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira, 2018.

A figura 4, por sua vez, trata da ampliação da porção do mapa que situa o Vale do Crateús (Caratihús) na província do Piauí, podendo-se observar a sua esquerda o rio Poty e a Serra da Ibiapaba. Na linha amarela e rosa que demarca a divisa entre as duas províncias também se verifica a indicação da Serra da Joanhina na qual localiza-se a nascente do rio Poty, até então pertencente a província do Piauí.

Ainda em relação ao discurso do senador Paranaguá, este aponta também que o espaço compreendido entre o Igarauçu e a Ilha Grande não tem capacidade de receber edificações em

função do terreno arenoso e alagadiço, tornando, a barra de Amarração uma necessidade para a província do Piauí desenvolver o comércio marítimo³⁵.

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

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

Propomo-nos, então, a versar sobre algumas dessas narrativas, tendo em vista que a História é um quadro inacabado e que, mesmo com os pequenos fragmentos e vestígios encontrados do passado, jamais conseguiremos completar esse quadro na íntegra³⁶.

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

2.1 “Aqui a Amarração não pode estar amarrada ao Piauí”: o retorno ao Piauí, questões de litígio no litoral piauiense

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

³⁵ A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 647, p. 3, 10 jul. 1880; A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 650, p. 2-3, 7 ago. 1880; A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 651, p. 2-4, 14 ago. 1880; A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 652, p. 3, 21 ago. 1880; A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 653, p. 2-3, 30 ago. 1880.

³⁶ Sobre essa questão Michel de Certeau alerta para o cuidado ao trabalhar com os fatos históricos visto que estes não são verificáveis e sim apenas falsificáveis através do crivo crítico do pesquisador. A História seria então um quadro sempre em construção a partir de uma multiplicidade de pesquisadores vestidos de historiadores. (CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**: 1. Artes de fazer. 22. ed. Petrópolis: Vozes, 2014. 319 p.)

2.1.1 Ocupação do litoral piauiense: da conquista ao surgimento de Amarração

Os primeiros relatos que temos do litoral piauiense datam do século XVI, a partir do naufrágio de uma embarcação portuguesa na qual se encontrava Nicolau de Resende. Odilon José Nunes³⁷ afirma que, por volta do ano de 1571, Nicolau de Resende havia se perdido na região³⁸ e relata a existência de comércio clandestino entre embarcações e os índios Tremembés, senhores do litoral na época.

De acordo com Odilon José Nunes³⁹ “os Tremembés aí estavam desde os primeiros contatos do europeu.” e as relações estabelecidas com este último ocorriam em virtude da relevância do espaço geográfico para a conquista e devassamento do território. Era um espaço estratégico para o comércio e para a conexão entre a capitania do Maranhão e o resto da América Portuguesa. Para isso era necessário o contato com os Tremembés. “Sem a paz com os Tremembés, senhores do litoral entre os fortins do Maranhão e Ceará, impossível seria estabelecer ligações normais com o Brasil, porque a comunicação marítima, em certas épocas do ano, era quase impraticável [...]”⁴⁰.

Em decorrência disso, o transcorrer do século XVII levou a diferentes relações entre o colonizador e os Tremembés, ora estabelecendo relações amistosas, ora hostis, terminando, por fim, na necessidade da conquista do Parnaíba a partir de alegações de interesses e necessidades econômicas⁴¹.

Dessa forma, os anos que atravessaram o século XVI e XVII marcam os problemas que os portugueses tiveram para conquistar o território. No entanto, é preciso lembrar que a resistência dos Tremembés ao domínio português durou bastante e que por certo tempo os portugueses tiveram que aceitar a “Província dos Taramembes de Guerra”⁴², bem como

³⁷ NUNES, Odilon José. **Pesquisas para a história do Piauí**. Teresina: FUNDAPI, 2007. v.1.

³⁸ De acordo com Paulo César da Costa Gomes, a região trata-se de uma “[...] realidade concreta, física, ela existe como um quadro de referência para a população que aí vive.” (GOMES, 2000, p.51). Neste trabalho, refere-se a delimitação geográfica dos locais, especificamente o litoral do Piauí (GOMES, Paulo Cesar da Costa. O conceito de região e sua discussão. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: Conceitos e Temas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. p. 49 – 76).

³⁹ NUNES, 2007, p. 77.

⁴⁰ NUNES, 2007, p. 68.

⁴¹ NUNES, 2007.

⁴² BORGES, Jóina Freitas. **Sob os areais: Arqueologia, História e Memória**. Teresina, 2006. 333 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2006. p. 114 e 115.

estabelecer relações amistosas com tais indígenas, visto que não tinham a capacidade bélica para sua conquista. Sobre isso Jóina Freitas Borges⁴³ diz o seguinte:

Contudo, não foi fácil pegá-los “dos pés pra cabeça”. Eles resistiram bastante. Os portugueses tiveram que aceitar a “Província dos Taramembes de Guerra” por um bom tempo. Vários conflitos ocorreram entre esses povos da costa e os portugueses, episódios sangrentos, como o acontecido em 1679, quando a tropa de Vidal Maciel Parente, tomando vingança a uns naufragos mortos pelos tremembés em suas praias, quase acabou com uma tribo inteira da barra do rio Parnaíba, sem respeitar mulheres, velhos ou crianças [...] Foram selados e quebrados acordos de paz. Mas até fins do século XVII os tremembés ainda não haviam perdido sua autonomia, como fica claro na carta régia de 1687, que aconselha ao governador do Maranhão manter “[...] bom tratamento com os Índios Taramambezes [...]”:⁴⁴ sem dúvidas, quando os portugueses não tinham condições de um enfrentamento total com os indígenas, o melhor era mantê-los em relações pacíficas.

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

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

[...] não entraram com as mãos nuas no mundo do branco. Apesar de normalmente se salientar que adotaram a igreja, os santos e o deus branco; que se sujeitaram às suas leis, à sua tecnologia, à sua língua, os fragmentos de seu mundo estavam em suas próprias mãos: vestígios da língua, o ritual do torém, o mocororó, modos de pescar, de comer, ou seja, de viver, carregados de tradições, sobreviveram à hecatombe promovida pela colonização [...] ⁴⁴.

⁴³ BORGES, Jóina Freitas. **Sob os areais**: Arqueologia, História e Memória. Teresina, 2006. 333 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2006. p. 114 e 115.

⁴⁴ BORGES, 2006, p. 131.

Ao contrário do que diz a historiografia indígena piauiense até o início dos anos 2000⁴⁵ nossos índios não foram exterminados, buscaram meios para resistir a dominação e sobreviver frente às sucessivas tentativas de dominação do invasor.

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

Importa indicar primeiramente que o surgimento de Parnaíba, fato relevante para a construção da história do norte piauiense, tanto no sentido político como nos sentidos econômico e geográfico, ocorreu no século XVIII, no ano de 1761. “Logo após a fundação da vila, já era o porto visitado anualmente por mais de dez embarcações que comprovam carnes e couros de doze a treze mil bois que se carneavam em suas oficinas”⁴⁶.

Segundo Odilon José Nunes⁴⁷, Parnaíba logo adquiriu grande relevância econômica para a capitania do Piauí e, posteriormente, para a defesa do território de Portugal a despeito do conflito entre este último e a França no começo do século XIX.

Nesse contexto conturbado do início do século XIX “data de 1820 o povoamento do território de Amarração, atual município de Luís Correia, quando pescadores ali se instalaram.”⁴⁸. Com relação a estes pescadores, João Gabriel Baptista⁴⁹ utiliza-se do mapa de Henrique Antonio Galúcio (Galluzzi)⁵⁰ produzido em 1760 para registrar o pertencimento do território de Amarração ao Piauí, apresentado na figura 5 e na figura 6 um recorte ampliado do trecho que corresponde a Amarração. Em sua análise, Amarração, além da ocupação feita

⁴⁵ Segundo Marcus Pierre de Carvalho Baptista, a historiografia indígena piauiense pode ser dividida em três momentos: o primeiro indo dos anos 1950 a 1980, no qual o indígena é referido enquanto tendo uma cultura inferior à do branco, dando ênfase ao genocídio; os anos 1990 a 2000 corresponde ao segundo momento sendo que neste a cultura recebe o mesmo valor da cultura do conquistador, contudo, os trabalhos realizados continuam a focar na questão do genocídio e etnocídio, como se a história deste se resumisse a isso; já a partir dos anos 2000 através do “reaparecimento” de grupos indígenas no Piauí e também de revisionismo historiográfico, outros aspectos sobre a história e cultura destes começam a serem estudados, configurando o terceiro momento. O autor reforça ainda que as perspectivas não são excludentes, portanto, mesmo com o novo revisionismo historiográfico muitos autores ainda discutem a questão indígena no Piauí a partir de seu total extermínio (BAPTISTA, Marcus Pierre de Carvalho. Da “Selva” ao Sangue à Vida: O Discurso Historiográfico Indígena no Piauí. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 29., 2017, Brasília. **Anais** [...]. Brasília: ANPUH, 2017. p. 1-17.)

⁴⁶ NUNES, Odilon José. **Pesquisas para a história do Piauí**. Teresina: FUNDAPI, 2007. v.1. p. 154.

⁴⁷ NUNES, 2007.

⁴⁸ INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Luís Correia – Piauí**. Rio de Janeiro, 1984 (Coleção de Monografias Municipais. Nova Série, 58). p. 02.

⁴⁹ BAPTISTA, João Gabriel. **Mapas Geohistóricos**. Teresina: Projeto Petrônio Portella, 1986. 177 p.

⁵⁰ Aparecem várias grafias do nome Galluzzi em diferentes referências, adotando-se para este trabalho “Henrique Antonio Galúcio.

pelos pescadores que transitavam no litoral, também foi ocupada pelos padres da Freguesia de Granja do Ceará. Segundo João Gabriel Baptista⁵¹, o Ceará utilizou-se do pretexto de proteger os moradores dos portugueses para anexar este local a seu território.

Figura 5 – Mappa Geografico da Capitania do Piauhy – Galúcio, 1760⁵².



Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira⁵³, 2018.

⁵¹ BAPTISTA, João Gabriel. **Mapas Geohistóricos**. Teresina: Projeto Petrônio Portella, 1986. 177p.

⁵² O mapa foi gerado a partir da solicitação do governo do Estado do Grão-Pará e Maranhão visando a identificação dos núcleos de povoamento e dos espaços ocupados pelas ordens dos jesuítas e carmelitas em função da demarcação das fronteiras do Norte da América Portuguesa a partir do tratado de Madri, por uma comissão de especialistas da qual fez parte Henrique Antonio Galúcio, engenheiro militar ajudante mantuano (Mântua, Itália). Publicou-se primeiramente em 1759 o *Mappa Geral do Bispado do Pará* e no ano seguinte, em 1760, o *Mappa Geografico da Capitania do Piauhy*, considerada a primeira carta geográfica do Piauí, com o registro de capelas, lugares, freguesias e vilas, bem como as diversas fazendas de gado existentes na época (SERTÃO de Dentro: a formação do espaço piauiense em registros cartográficos. Teresina: Governo do Estado do Piauí, 2002. 30p.; ASSIS, Nívia Paula Dias de; CINTRA, Jorge Pimentel. O mappa geografico da Capitania do Piauhy, de Antonio Galluzzi. In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA, 3., 2016, Belo Horizonte. *Anais [...]*. Belo Horizonte: UFMG, 2016. p. 63-72).

⁵³ BIBLIOTECA DIGITAL LUSO-BRASILEIRA. **Carta geográfica da Capitania do Piauí, e parte das adjacentes**. Piauí, 1761. 1 mapa. Sem Escala. Disponível em:

Figura 6 – Localização da Barra do Igarauçu e Barra do Timonha⁵⁴ em 1761 na Capitania do Piauí



Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira, 2018.

Na figura 6 apresenta-se uma ampliação do mapa de Henrique Antonio Galúcio indicando a partir da seta vermelha à esquerda a localização da entrada do rio Igarauçu, Barra de Amarração, e a seta vermelha à direita a entrada do rio Timonha. Por sua vez, a linha vermelha à direita, demarca a divisa da Capitania do Piauí com a do Ceará.

<http://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/123456789/15672?locale-attribute=enhttp://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/123456789/27310>. Acesso em: 28 jul. 2018.

⁵⁴ O espaço que no século XIX corresponde a Vila de Amarração encontra-se localizado no mapa de Galúcio de 1760 entre as Barras do rio Igarauçu e do rio Timonha destacados pelas setas. Observa-se no mapa também a linha vermelha do lado direito indicando a Serra da Ibiapaba como divisor entre a Capitania do Piauí e a Capitania de Pernambuco e Ceará (BIBLIOTECA DIGITAL LUSO-BRASILEIRA. **Carta geográfica da Capitania do Piauí, e parte das adjacentes**. Piauí, 1761. 1 mapa. Sem Escala. Disponível em: <http://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/123456789/15672?locale-attribute=enhttp://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/123456789/27310>. Acesso em: 28 jul. 2018).

Cabe ressaltar que, ainda no século XIX, existe um mapa sem autoria datado de 1826 que traz a localização das desembocaduras do rio Parnaíba, das barras da província do Piauí até a barra de Tutóia no Maranhão, registrando também a presença de várias localidades, dentre elas a recém-criada Amarração, ainda pertencente a província do Piauí. A figura 7 traz o mapa em questão e a figura 8 um recorte ampliado para permitir melhor visualização de Amarração no referido produto cartográfico.

Figura 7 – Planta que mostra as fozes do rio Parnahiba e barras da provincia do Piauhy até a barra da Tutoia, da provincia do Maranhão suas communicações por garapés e as habitaçoens colocadas nos lugares que o autor vio – 1826



Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira⁵⁵, 2018.

⁵⁵ BIBLIOTECA DIGITAL LUSO-BRASILEIRA. Planta que mostra as fozes do rio Parnahiba e barras da provincia do Piauhy até a barra da Tutoia, da provincia do Maranhão suas communicações por

Figura 8 – Identificação de Amarração⁵⁶ em 1826 na Província do Piauí



Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira, 2018.

Observa-se na figura 8 a indicação da seta vermelha de Amarração e do braço do rio Igaraçu ainda pertencente a província do Piauí, tendo em vista que a linha rosa demarca esta província.

garapés e as habitações colocadas nos lugares que o autor viu. Piauí, 1826. 1 mapa. Sem Escala. Disponível em: <http://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/123456789/42603>. Acesso em: 28 jul. 2018.

⁵⁶ A construção presente no mapa de 1826 refere-se, provavelmente, ao Reduto de Amarração edificado em função da defesa do território alguns anos antes, na época da Independência, pelo Piauí e Ceará, tendo um forte no mesmo lugar, visando a proteção da Barra de mesmo nome. Nos anos que se seguiram os Redutos existentes no Piauí foram demolidos ou não resistiram a ação do tempo. (COSTA, Francisco Augusto Pereira da. *Cronologia histórica do estado do Piauí* v.2. Rio de Janeiro: Artenova, 1974).

Ainda sobre o povoamento e ocupação do território de Amarração, Lana Mary Veloso Pontes⁵⁷ nos diz o seguinte:

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

Assim, ao final do século XIX e início do século XX após a anexação definitiva de Amarração a Província do Piauí, a vila teve autonomia política até 1931 quando por força do Decreto Estadual nº1279 é elevada a distrito do município de Parnaíba. Quatro anos depois em homenagem a Luís de Moraes Correia⁵⁸, teve seu nome alterado para Luís Correia através da Lei Estadual nº 6 de 04 de setembro de 1935, voltando a ser autônoma politicamente quando foi elevada a município pelo Decreto-lei Estadual nº107 em 26 de julho de 1938⁵⁹.

Dessa forma, data de 1880⁶⁰ a lei que transfere efetivamente a Vila de Amarração para o Piauí em troca de Príncipe Imperial e Independência cedidos ao Ceará. Nesse contexto, pensar em Amarração no final do período oitocentista implica em considerar as disputas litigiosas naquele espaço e de que forma elas estão vinculadas a uma ideia de progresso pelo governo provincial do Piauí⁶¹.

⁵⁷ PONTES, Lana Mary Veloso de. **Formação do Território e Evolução Político-Administrativa do Ceará: A Questão dos Limites Municipais**. Fortaleza: IPECE, 2010. p. 38 e 39.

⁵⁸ Nasceu em 1881 em Amarração e faleceu em Fortaleza em 1934. Foi bacharel em Direito, magistrado, professor, jornalista, dramaturgo, político, tendo sido no Piauí chefe de polícia e promotor público em Parnaíba. No Ceará foi juiz federal e professor catedrático da faculdade de Direito do Ceará. Foi membro da Academia Piauiense de Letras, tendo escrita sobre sociologia, filosofia, literatura e jurisprudência, publicando entre outros, o livro “O Porto de Amarração” (GONÇALVES, Wilson Carvalho. **Grande Dicionário histórico-biográfico piauiense 1549-1997**. Teresina [s.n.], 1997. 376 p).

⁵⁹ ANDRADE, Alberto José Bona; SANTANA, Antônio de Jesus Oliveira de. Um município em foco: Luís Correia. **Carta CEPRO**, Teresina, v. 3, nº 1, p.26 – 34, jan./abr.1986.

⁶⁰ Decreto Nº 3.012, de 22 de outubro de 1880. Altera a linha divisória das Províncias do Ceará e do Piauí. (BRASIL. Império. **Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1880**. Parte 1. Tomo XXVII / Parte II. Tomo XLIII. Rio de Janeiro: Nacional, 1881. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/18669>. Acesso em: 02 jul. 2017.; BRASIL. Presidência da República. **Decreto Nº 3.012, de 22 de outubro de 1880**. Altera a linha divisória das Províncias do Ceará e do Piauí. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dpl/DPL3012-1880.htm. Acesso em: 02 jul. 2017).

⁶¹ Segundo Junia Mota Antonaccio Napoleão do Rego, três aspectos foram considerados essenciais no século XIX para o desenvolvimento e progresso da província do Piauí, estes sendo o desenvolvimento da navegação

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

Em julho de 1880, três meses antes da publicação do Decreto nº 3.012, o periódico “A Imprensa⁶²” publicou uma série de edições que traziam as transcrições dos embates protagonizados pelos representantes do Piauí e do Ceará no Senado⁶³, no qual o cerne dos debates é justamente a relevância de Amarração para a província do Piauí.

Buscando fundamentar sua argumentação, bem como apontar os motivos pelos quais o senador cearense, conseqüentemente a província do Ceará, deve aceitar a troca, o senador piauiense, João Lustosa da Cunha Paranaguá, inicia sua fala assinalando que o interesse na permuta dos territórios já existia por parte do Ceará desde 1827 quando os próprios deputados cearenses tinham considerado de “interesse público” o desmembramento para o Piauí da faixa territorial correspondente a Amarração. Na edição de “A Imprensa”⁶⁴ do dia 10 de julho de 1880 tem-se o seguinte:

[...] Consideramos muito a proposito e de utilidade publica e boa administração que da provincia do Ceará se desmembre para a do Piauhy todo o território e litoral que ficar para oeste por uma linha divisoria que se deve tirar da tromba da serra da Ibiapaba á barra do rio Timonha, incorporando-se ao termo e freguezia da Parnahyba: que do Piauhy se desmembre para o Ceará o sertão de Cratiús, que fica da cordilheira da Serra Grande para léste, incorporando-se ao termo e freguezia da villa de S. João

a vapor pelo rio Parnaíba, a construção do Porto de Amarração e também da Estrada de Ferro Central do Piauí, esta última efetivada em 1922. (REGO, Junia Mota Antonaccio Napoleão do. **Dos sertões aos mares: história do comércio e dos comerciantes de Parnaíba (1700-1950)**. 2010. 291 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2010).

⁶² Periódico vinculado ao Partido Liberal e órgão oficial de imprensa da província durante o período que este esteve no poder. Existiu até 1889, quando da proclamação da República renomeou-se para Atualidade, posteriormente fundindo-se com Fiat Lux, dando origem à Democracia (PINHEIRO FILHO, Celso. **História da Imprensa no Piauí**. 3. ed. Teresina: Zodíaco, 1997. 255 p).

⁶³ Os debates ocorridos no senado protagonizados pelo senador João Lustosa da Cunha Paranaguá e Domingos José Nogueira Jaguaribe datam de 18 de junho de 1880 por ocasião do discurso do primeiro em aparte pedido à fala do senador maranhense, Barão de Cotegipe. O periódico “A Imprensa” traz as transcrições em partes ao longo de várias edições durante os meses de julho e agosto de 1880. Francisco Augusto Pereira da Costa também registra essa disputa territorial no parlamento, dando ênfase, no entanto, na defesa calorosa de Jaguaribe e não comentando sobre Paranaguá. Também registra que em 12 de janeiro de 1881 o vice-presidente da província da época, Dr. Francisco de Sousa Martins, toma posse efetivamente do território da Amarração (COSTA, Francisco Augusto Pereira da. **Cronologia histórica do estado do Piauí** v.2. Rio de Janeiro: Artenova, 1974).

⁶⁴ As citações diretas transcritas das fontes originais mantêm a grafia utilizada na época, portanto, não foram submetidas a revisão ortográfica em vigor.

do Príncipe, enquanto não se crear villa e freguezia na povoação de Piranhas, como convém.⁶⁵

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

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

Embora o senador piauiense não especifique qual era exatamente o documento apresentado, limitando-se a explicar que tratava-se de uma resposta dada depois dos esclarecimentos solicitados a uma comissão de estatística, é interessante apontar também que para além de um interesse que já havia existido no que se refere a troca dos territórios, há também a afirmação por parte do senador piauiense de que já neste documento de 1827 os políticos cearenses reconheciam que a divisa natural entre a província do Piauí e do Ceará é a Serra Grande⁶⁶ e o rio Timonha, colocando em situação complicada a questão litigiosa entre as duas províncias que se arrasta até a contemporaneidade. A questão do litígio, no entanto, não é seara deste trabalho, mas vale a evidência em função das discussões que gerou e continua gerando até a presente data.

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

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

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

Eu e meus honrados amigos, representantes do Piauhy, reconhecemos a dificuldade de nossa posição, porque tambem assumimos uma grande responsabilidade perante nossa provincia abrindo mão de um territorio tão

⁶⁵ A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 647, p. 3, 10 jul. 1880.

⁶⁶ Denominação dada a *cuesta* (tipo de Planalto Sedimentar dessimétrico, com suave mergulho e finas camadas), da Ibiapaba, “cujo *front*” está voltado para as depressões sertanejas cearenses e o reverso para o Piauí. Apresenta-se mais uniforme ao norte, onde é denominada genericamente de “Serra da Ibiapaba” e ao sul, a partir do *canyon* ou boqueirão do rio Poti, é conhecida por “Serra Grande” (LIMA, Iracilde Maria de Moura Fé. Relevo Piauiense: Uma proposta de classificação. Carta CEPRO, Teresina, v. 12, n. 2, p.55-84, ago./dez. 1987. p. 67).

extenso e importante, como é a comarca do Príncipe Imperial, recebendo em compensação um pequeno território, ainda pouco povoado, como é a freguesia de Amarração.

Faz-se necessário destacar ainda que ao mesmo tempo que Amarração é percebida pelo representante piauiense no Senado Imperial enquanto necessária para garantir o desenvolvimento e progresso da província, o senador também entende os problemas decorrentes da eventual permuta dos territórios, os quais seriam a extensão territorial a ser acrescentada a província do Piauí, segundo o senador, de apenas 37 quilômetros, configurando a menor faixa litorânea de um estado brasileiro na contemporaneidade, apenas 66 quilômetros⁶⁷ de extensão linear, em troca do chamado vale do Crateús que possuiria 200 quilômetros de extensão sobre 185 de largura, além de um número considerável de fazendas de gado que contribuiriam para a economia da província vizinha.

Dessa forma, já nas discussões para retomar Amarração, conseqüentemente a possibilidade de um porto marítimo para escoamento dos produtos da província, não era consenso de que a permuta teria o efeito desejado ou mesmo de que se tratava de algo consonante na província do Piauí. Além dos problemas apontados por Paranaguá o periódico “A Época” em sua edição de 1 de fevereiro de 1884⁶⁸, quatro anos após a efetivação da permuta, dizia o seguinte:

[...] Vem de molde lembrar-se aqui a permuta ou troca leonina e vergonhosa da extensa, populosa e fértil comarca do Príncipe Imperial, com duas boas villas e um eleitorado que sobe a duzentos, por uma insignificante villa da Amarração, sem terreno habitavel, cujo termo novissimo, apenas conta uma pequena população adventicia, encravada entre o mar, a serra do Timonha pelo lado do Ceará, mangaes, pantanos, restingas e areias para todas as partes, com 11 leguas de extensão ao máximo, sem largura alguma, e um eleitorado dez vezes menor ao daquela comarca cedida!
Foi um negocio ou *arranjo* de todo ponto prejudicial e attentatorio dos direitos mais palpitantes, e caros interesses do Piauhy, que quasi de mãos beijadas e como que violentado, cedeu o famoso valle dos Crateús, a mais creadora, fertil, e – talvez – salubre zona de ambas as provincias.⁶⁹

⁶⁷ A extensão linear do litoral piauiense corresponde a 66 quilômetros de acordo com pesquisadores como João Gabriel Baptista e Elisabeth Mary de Carvalho Baptista, com quatro municípios costeiros com as seguintes extensões de costa, no sentido Leste-Oeste: Cajueiro da Praia – 15 km, Luís Correia – 27 km, Parnaíba – 19 km, e Ilha Grande – 05 km. (BAPTISTA, João Gabriel. **Geografia Física do Piauí**. 2. ed. Teresina: COMEPI, 1981. 366 p.; BAPTISTA, Elisabeth Mary de Carvalho Baptista. **Estudo morfossedimentar dos recifes de arenito da zona litorânea do estado do Piauí, Brasil**. 2010. 305 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2010).

⁶⁸ A ÉPOCA, Teresina, ano 7, n. 290, p. 2, 1 fev. 1884.

⁶⁹ Periódico semanário do Partido Conservador substituído pelo Fiat Lux em 1889 a partir da proclamação da República (PINHEIRO FILHO, Celso. **História da Imprensa no Piauí**. 3. ed. Teresina: Zodiaco, 1997. 255 p).

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

Além da pequena extensão territorial se comparada com o vale do Crateús, o periódico aponta o próprio relevo como problemático, dando a entender que ali não seria possível o desenvolvimento de edificações de maneira similar aos problemas relatados pelo senador piauiense ao se referir ao espaço que compreende da barra do rio Igarçu a Ilha Grande⁷⁰, já no Delta⁷¹ do Parnaíba que justifica as feições descritas.

Para além disso deve-se ter em mente que as críticas estabelecidas pelo periódico “A Época” focam também na questão eleitoral, ou seja, nos eleitores perdidos com a troca realizada. Talvez a maior preocupação do periódico não fosse essencialmente a questão econômica, mas sim a política, tendo em vista os diversos episódios de disputas políticas nos anos que se seguem em Amarração entre o Partido Liberal e o Partido Conservador, relatadas em outras edições do mesmo periódico⁷².

Em contrapartida ao suposto prejuízo sofrido pelo Piauí o senador piauiense, então, discorreu sobre as vantagens para a província do Ceará:

[...] E, pois, o Ceará não soffre o menor prejuizo com a cessão desse pequeno territorio, que, como bem demonstrou o nobre senador pelo Maranhão, a justo título não lhe pertence. O Ceará tem a posse, é verdade, mas o direito não está de seu lado, nem aquelle facto creou taes interesses que a conveniencia publica aconselhe a sua continuação por mais tempo. Os habitantes do município do Principe Imperial e Independencia reclamaram, usando do direito de petição, a sua passagem para o Ceará, e não serei eu que me oponha a isso. Trata-se de uma comarca importante de minha provincia com a população de cerca de trinta mil almas, sete ou oito vezes maior do que aquella de que abre mão o Ceará, porquanto a população

⁷⁰ Pelas características apontadas no texto, refere-se a atual Ilha Grande de Santa Isabel, que abrange parte do município de Parnaíba incluindo a praia de Pedra do Sal e o município de Ilha Grande no extremo oeste insular, elevado a esta categoria através da Lei Estadual n.º 4.680/1994 de 26 de janeiro de 1994, desmembrado de Parnaíba, tendo sido instalado em 01 de janeiro de 1997 (REVISTA DO TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PIAUÍ, Teresina, ano 23, n. 5, jan. 1997).

⁷¹ Depósito aluvial em formato de leque ou que lembra a letra grega delta que se forma na foz de alguns rios ao desembocarem em um corpo maior como lagos, mares e oceanos, que surgem em função da incapacidade do meio receptor de remover a carga transportada pelo rio em sua totalidade (SUERTEGARAY, Dirce Maria Antunes (org.) **Terra**: feições ilustradas. 3. ed. Porto Alegre: UFRGS, 2008. 264 p).

⁷² Os periódicos “A Imprensa” e “A Época”, por serem os órgãos oficiais do Partido Liberal e do Partido Conservador respectivamente na província do Piauí, relataram no decorrer dos anos 1880 as diversas disputas políticas e ideológicas vivenciadas pelos correligionários destes partidos nesta província. Em Amarração estas desavenças políticas entre liberais e conservadores geraram alguns episódios que trataremos nos capítulos posteriores.

da freguezia da Amarração não excede de três mil e quatrocentas e tantas almas.⁷³

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

Para o senador piauiense, a troca sugerida corroborava com o sentimento dos habitantes locais do Crateús que, naquele momento, identificavam-se mais com o Ceará do que com o Piauí, talvez, por isso justificando a petição realizada por estes para se tornarem parte da província do Ceará, além, provavelmente, da proximidade da capital cearense em detrimento da piauiense⁷⁴. Da mesma maneira os habitantes da Amarração sentiam-se em relação a província do Piauí, desejando dela fazerem parte ao ponto de também terem realizado uma petição em forma de abaixo-assinado para fortalecer a permuta entre os territórios. Na edição de 30 de agosto de 1880 da “A Imprensa” ainda sobre o debate realizado entre os dois senadores, o senador Paranaguá atesta o seguinte:

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

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

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

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

⁷³ A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 650, p. 3, 7 ago. 1880.

⁷⁴ A distância aproximada atualmente entre Crateús, antiga Príncipe Imperial, e Teresina é 304 km. E entre esta e Fortaleza 288 km. Com relação a Independência a distância para Teresina é em torno de 328 km e desta para Fortaleza 301 km.

Temos alem disto a representação que ha poucos dias apresentei ao senado por parte da camara municipal. O nobre senador impugnou-a, dizendo que ella nada significava, porque o primeiro signatario pelo nome parecia-lhe ser de um pernambucano, o Sr. Mavignier; mas este senhor é piauiense e hoje reside em Amarração, onde é bastante estimado, assim como são os Srs. Brandão, José Rodrigues e outros, que exercem legitima influencia alli, todos muito relacionados no Piauihy; porque aquella população é quasi toda vinda do Piauihy, deseja pertencer à sua antiga provincia, á qual se acham ligados por vínculos de família e interesses commerciaes, civis e politicos. Portanto, o projecto não faz mais do que consagrar uma legitima aspiração dos povos daquella localidade, de accordo com as mais preponderantes necessidades publicas á bem da prosperidade e da boa administração, tanto da justiça como do fisco. Nós aqui estamos para prover em casos semelhantes, removendo os embaraços que se oppõem, ás aspirações legitimadas d'aquellas localidades, decidindo esta antiquíssima questão, que hoje chegou ao ponto de ser resolvida, visto que os representes das duas provincias na outra camara concordam em deferir a vontade dos povos. Só o nobre senador se mostra oposto: é singular!⁷⁵

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

Deve-se apontar que na edição da “A Época” de 09 de junho de 1883⁷⁶ há também referência a um abaixo-assinado feito pelos moradores de Amarração para que o território fosse anexado ao Piauí, devido justamente aos pontos já aferidos pelo senador piauiense, ou seja, os laços de proximidade com a provincia do Piauí em detrimento a do Ceará. Embora não tenhamos tido acesso aos documentos citados, nem outras fontes referentes a estes, não seria impossível supor que a produção destas petições feitas pelos moradores de Amarração e do Vale do Crateús tenham sido sugeridas pelos políticos locais ou mesmo feitas por estes tendo em vista seus interesses e os das próprias provincias.

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

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

⁷⁵ A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 653, p. 2-3, 30 ago. 1880.

⁷⁶ A ÉPOCA, Teresina, ano 6, n.260, p. 4, 9 jun. 1883.

Na edição de 10 de julho de 1880 da “A Imprensa” temos a seguinte resposta do senador Jaguaribe quanto ao motivo que este se coloca contrário ao processo de anexação de Amarração ao Piauí e do vale do Crateús ao Ceará após reafirmação por parte de Paranaguá da aceitação da “deputação”⁷⁷ cearense em 1827 em realizar a troca. O senador Jaguaribe então expressou: “[...] O certo é que não passou. Não houve sêcca nesse tempo, nem o Ceará tinha decahido como actualmente.”⁷⁸ (Sic)

Dessa maneira, a recusa do senador Jaguaribe pauta-se no problema enfrentado naquele momento pela província do Ceará, também pela província do Piauí, assim como por outras províncias vizinhas, a Seca de 1877 a 1880⁷⁹. Essa situação talvez tenha levado ao deslocamento de pessoas por toda a região atingida pela seca, os retirantes, em busca de melhores condições de vida, principalmente para localidades que supostamente teriam características hídricas e climáticas mais favoráveis, e assim fácil acesso a água como o litoral⁸⁰.

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

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

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

⁷⁷ “Reunião de pessoas encarregadas de missão especial” (FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1975. p. 436).

⁷⁸ A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 647, p. 3, 10 jul.1880.

⁷⁹ Segundo Frederico de Castro Neves, a seca de 1877 a 1880 atingiu diversas províncias do espaço que hoje corresponde a Região Nordeste do Brasil, com acentuadas emigrações das pessoas para diferentes localidades procurando sobreviver às intempéries do fenômeno natural. Tentando resolver o problema, muitas das províncias criaram “comissões de socorro” que recebiam verbas e suprimentos dos governos provinciais para auxiliar os retirantes em sua condição de miséria. (NEVES, Frederico de Castro. *A Miséria na Literatura: José do Patrocínio e a seca de 1878 no Ceará*. **Tempo**. Revista do Departamento de História da UFF, v. 22, p. 91-108, 2007).

⁸⁰ Essa conjectura se faz possível a partir da edição da “A Época” de 13 de abril de 1878, na qual o periódico aponta a situação caótica que se encontrava tanto a capital da província do Piauí, Teresina, como Parnaíba e Amarração, mesmo esta última no período ainda pertencendo ao Ceará. (A ÉPOCA, Teresina, ano 1, n.2, p. 4, 13 abr. 1878).

Este projecto consultava, na opinião de todos, os interesses das duas províncias.

No senado soffreu desabrida e violenta opposição do Sr. Jaguaribe, como é notório. Fóra do senado agitou-se a questão de um modo tambem odioso á deputação cearense, e até houve um desembargador, ex deputado, que fez um requerimento ao Imperador pedindo o exercício da prerogativa do *vêto* para que o projecto não se convertesse em lei.

Este incidente não se commenta.

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

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

Isso jamais passará pela cabeça de ninguem; mas foi tal a celeuma, tal o escarcéo e a poeira levantada pelos deputados dissidentes, que os outros deputados do Ceará (6) e os do Piauhy fizeram assignar pela grande maioria da camara uma declaração firmando e ratificando a verdadeira intelligencia da lei.⁸¹

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

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

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

2.2 Os quarteirões de Amarração: a vida na Vila de Amarração no final do período oitocentista e início do novecentista

O ano era 1895, um menino de nove anos saía com sua família de Parnaíba para uma temporada de veraneio na praia. Às vezes trotando, às vezes a galope, com o sol a pino

⁸¹ A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 660, p. 2, 23 out. 1880.

iluminando o caminho e o vento de Amarração em suas costas, assim iam rumando para Pedra do Sal onde passariam os próximos três meses.

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

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

Na manhã seguinte mudavam-se para uma casa nova, com chão de barro batido, coberto por palha de carnaúba e mais próximo de uma praia melhor para a prática do banho, longe dos rochedos característicos da Pedra do Sal. Nesse espaço era possível notar alguns cavaletes completamente cobertos por palha e que as senhoras utilizavam para trocar de roupa para tomar banho.

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

Com isso chegamos ao fim dessa narrativa memorialística⁸² e talvez com ela a surpresa de iniciar um texto que deveria tratar do cotidiano em Amarração com uma lembrança⁸³ sobre a temporada de veraneio em Pedra do Sal. Esse fragmento de memória de Humberto de Campos a partir de nossa reescrita de seu texto serve, no entanto, para dar início a nossa narrativa, refletindo sobre a complexidade de tratar do dia-a-dia.

Esta, por sua vez, decorre em função do quadro extremamente fragmentário das práticas cotidianas no sentido de que, muitas vezes, esse cotidiano, principalmente de uma

⁸² Compreendemos Memória aqui a partir da perspectiva de Maurice Halbwachs no sentido de que ela é uma reconstrução de algo que aconteceu a partir de experiências do sujeito no tempo o qual ele se encontra, ou seja, no tempo presente. Essa operação de reconstrução é possível a partir do diálogo estabelecido entre a memória individual e a memória coletiva, construída ou reconstruída em outro momento e que termina por resvalar na memória individual. Deste modo, a memória individual é agasalhada pela memória coletiva, trazendo em si a memória coletiva dos grupos nos quais o indivíduo encontra-se inserido. (HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006).

⁸³ Para pensar o que são lembranças utilizamos Paul Ricoeur, principalmente buscando entender as diferenças entre Memória e Lembrança. A Memória deve ser vista no singular, como uma operação produzida pelo sujeito, enquanto as lembranças seriam aquilo que compõem esta Memória, por isso devem ser percebidas no plural. Dessa forma, a rememoração seria a tentativa de preencher as lacunas presentes nessa Memória a partir das Lembranças. (RICOEUR, Paul. Da memória e da reminiscência. In: _____. **A memória, a história, o esquecimento**. Tradução de Alain François. Campinas: Unicamp, 2007. p. 25-70).

“massa invisível” se perde nas areias do tempo, ao ponto de que quanto mais recuamos os séculos mais difícil se torna a composição desse quadro que sempre estará incompleto.

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

“A *Amarração* é uma povoação de 30 casas de telhas e varias de palha, situada em um terreno arenoso que é em parte alagado pela maré. Dista 18 kilometros de Parnahyba, que lhe fica a O. S. O. e jaz em uma ponta formada pelo Rio Igaracú [...]”⁸⁴. Eis uma das primeiras descrições que temos de Amarração feita por David Caldas em seu relatório em 1867 enquanto este explorava o Delta do Parnaíba para prover ao presidente da província com informações sobre o referido Delta.

Amarração no final do século XIX foi também descrita por Constantino de Moraes Corrêa⁸⁵ em resposta ao questionário elaborado pelo Dr. Alfredo Moreira Pinto⁸⁶ do Rio de Janeiro para inclusão em sua obra “Apontamentos para o Diccionario Geographico do Brazil” publicado em 1887⁸⁷, a partir dos seguintes aspectos: geográficos, sociais, econômicos, físicos, demográficos e históricos.

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

⁸⁴ NORTISTA, Parnaíba, Ano 1, n.30, p. 1, 27 de julho de 1901.

⁸⁵ Foi comerciante e político nascido no ano de 1872 e falecido em 1941 na cidade de Parnaíba, tendo sido intendente desta entre 1913 e 1914 (GONÇALVES, Wilson Carvalho. **Dicionário histórico-biográfico piauiense 1718-1993**. 2. ed. Teresina: Júnior, 1993. 302 p).

⁸⁶ Nascido no Rio de Janeiro em 21 de maio de 1847, foi bacharel em Direito, mas atuou como professor nas áreas de Geografia e História em diversas escolas, sendo o Dicionário Geográfico do Brasil sua principal obra. Faleceu em 26 de abril de 1903 (CORREIA FILHO, Virgílio. Alfredo Moreira Pinto. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano 9, n. 3, p. 113-115, jul./set. 1947).

⁸⁷ Embora o dicionário tenha sido publicado em 1887 a informação que consta na edição de 07 de novembro de 1888 da “A Reforma” faz referência a uma carta de Alfredo Moreira Pinto a Câmara Municipal de Amarração datada de 06 de março de 1888. No repositório eletrônico do Senado Federal, onde a obra está disponível, consta que a data de publicação desta foi entre 1887 e 1888, embora no livro esteja registrada a data de 1887.

[...] A villa, cujo terreno é em parte alagado pela maré, possui, pouco mais ou menos, cem casas cobertas de telhas e outras tantas de palha, dispostas em arruamento pouco regular, não havendo um sobrado⁸⁸ sequer. Tem uma Igreja matriz de sofrível aparência construída em 1878 pelos emigrantes do Ceará, um Posto Fiscal da Alfândega da Parnaíba, dois trapiches para carga e descarga dos navios, 3 mangas para embarque de gado, cemitério, duas cadeiras públicas de instrução primária, do primeiro grau, frequentadas por cerca de 80 meninos de ambos os sexos. Estima-se a população do município em 3 mil habitantes, sendo mil na villa. Como paróquia eleitoral conta 60 eleitores.⁸⁹

Pouco tempo depois, no início do século XX, a Vila recebe outra descrição a partir do estudo de Benjamin de Moura Baptista. Amarração é descrita como situada na foz do rio Igarçu, um dos braços do Delta do Parnaíba, possuindo em 1920 aproximadamente 700 moradores, tendo como principal economia a fabricação do sal através das salinas, tanto para consumo interno como para exportação dos estados vizinhos. Com relação ao traçado não há uma descrição precisa limitando-se a apontar a existência de poucas ruas e estas com presença constante de areia em função do movimento das dunas. Além do sal, a pesca também é uma atividade econômica realizada pelos moradores, bem como uma pequena agricultura de subsistência para consumo interno e criação de gado em número reduzido. O aspecto mais interessante da descrição feita por este autor refere-se ao valor econômico dado a Vila de Amarração. Sua descrição não se inicia com a história da Vila, muito menos com o clima ou com a quantidade de pessoas que habitam naquele espaço.

O autor optou por iniciar sua narrativa afirmando “A villa de Amarração tem importância capital para os piauienses. É o unico porto maritimo que possuímos. É recente sua fundação.”⁹⁰ A importância destinada a Vila de Amarração vinculada a existência de seu porto é concomitante com o contexto econômico do início do século XX, o qual acreditava-se que a inserção no mercado externo promoveria o desenvolvimento e modernização do estado do Piauí. Evidencia-se nesta descrição a contradição referente ao número de habitantes na Vila. Se em 1880 já se registravam aproximadamente 1000 pessoas na Vila, como 40 anos depois, em 1920 há uma redução de 300? Nas fontes consultadas não foi possível identificar essa mudança demográfica em Amarração.

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

⁸⁸ Casa de dois ou mais pavimentos (FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1975. p. 1322).

⁸⁹ A REFORMA, Teresina, ano 2, n. 71, p. 1, 7 nov. 1888.

⁹⁰ BAPTISTA, Benjamin de Moura. **O Piauí**. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1920. p. 154.

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

Com relação a quantidade de eleitores os números não são confiáveis pois ao considerarmos a edição de 1 de fevereiro de 1884⁹¹ do periódico “A Época” ao criticar a permuta de Amarração por Príncipe Imperial e Independência há a afirmação de que o número de eleitores de Amarração era dez vezes menor que o de Príncipe Imperial naquele período, ou seja, apenas vinte. Contudo, três anos antes, no suplemento da edição de 08 de novembro de 1881⁹², o periódico “A Imprensa”, com dados oficiais da província do Piauí registra para Amarração um total de trinta e três eleitores. Essa diferença pode estar relacionada aos embates políticos do período no sentido de minimizar a importância do eleitorado para justificar a crítica a permuta dos territórios. Ainda no aspecto eleitoral, Amarração pertencia a Comarca⁹³ de Parnaíba enquanto Termo⁹⁴ desta, estando subdividida em três distritos⁹⁵ especiais e vinte e um quarteirões⁹⁶ conforme a Portaria do governo provincial de 27 de janeiro de 1881, publicada na edição nº 677 de 11 de março de 1881 no periódico “A Imprensa” da seguinte forma e representada na figura 9:

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

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

COMARCA DA PARNAHYBA

Termo da Amarração

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

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

3º Distrito especial, compreende os quarteirões de ns. 15 a 21, intitulados – Camurupim de baixo, Camurupim de cima, Barra-grande, Cajueiro, São Domingos, Flamengo e Riacho.⁹⁷

⁹¹ A ÉPOCA, Teresina, ano 7, n. 290, p. 2, 1 fev. 1884.

⁹² A IMPRENSA, Teresina, ano 17, n. 706, p. 6, 8 nov. 1881.

⁹³ “Circunscrição judiciária sob a jurisdição de um ou mais juízes de direito”. (FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1975. p. 350)

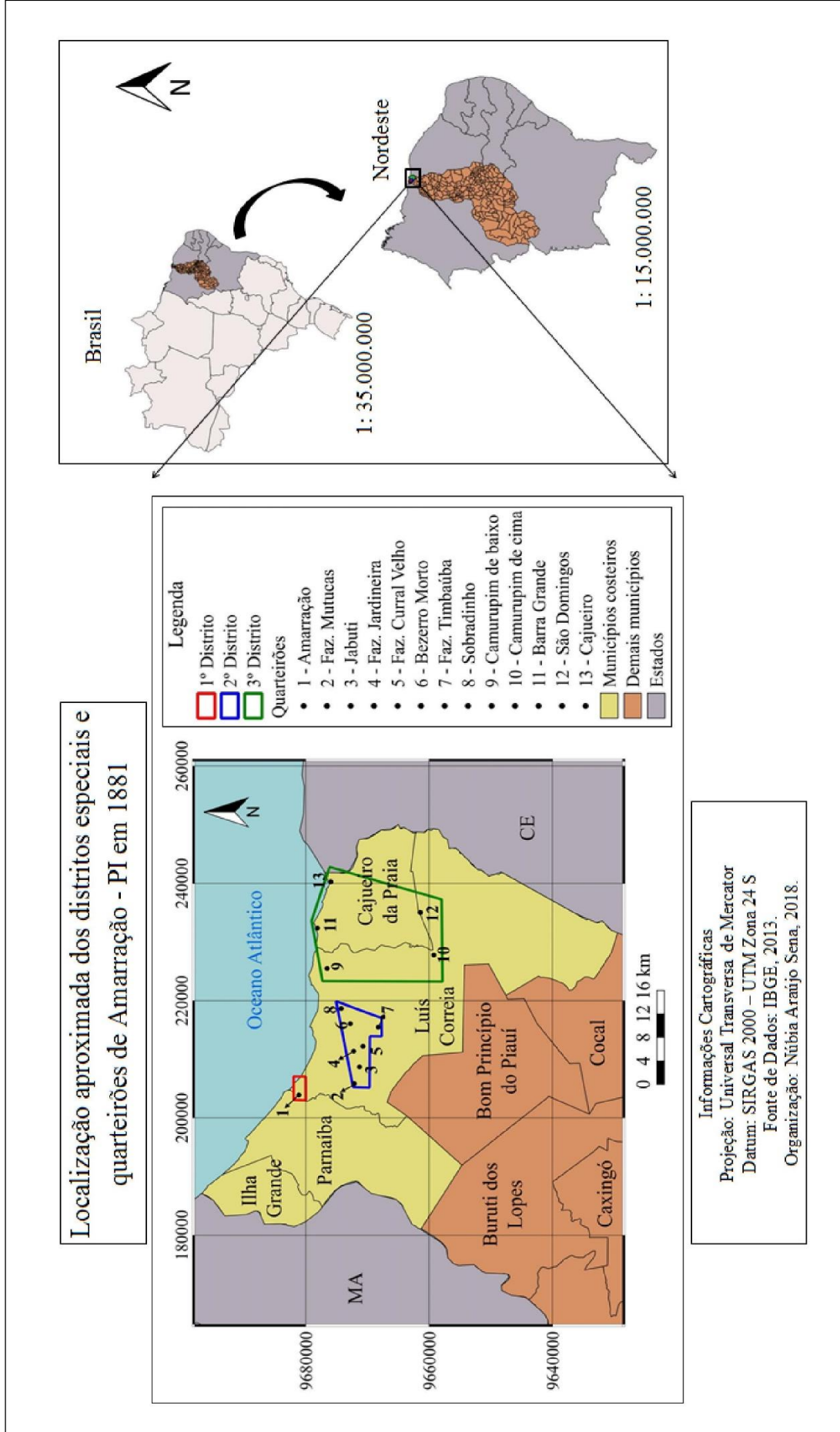
⁹⁴ “Nalguns estados brasileiros, subdivisão da comarca sob a jurisdição dum juiz ou dum pretor.” (FERREIRA, 1975. p. 1380).

⁹⁵ “Divisão administrativa de município ou cidade, compreendendo geralmente mais de um bairro.” (FERREIRA, 1975, p. 486).

⁹⁶ A partir da pesquisa realizada na legislação eleitoral de 1881, refere-se as repartições eleitorais dos distritos de um termo. Corresponde ao que hoje entendemos por seção eleitoral.

⁹⁷ A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 677, p. 6, 11 mar. 1881.

Figura 9 – Ilustração da possível localização dos distritos especiais e quarteirões na Vila de Amarração em 1881.



A figura 9, então, retrata a possível localização espacial dos distritos e bairros de Amarração em 1881 a partir da base cartográfica do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), considerando que a toponímia de, praticamente, todos os bairros não se modificaram, supondo-se, assim, que se trata das mesmas localidades. Dentre os bairros no periódico somente três não puderam ser identificados, sendo eles: Bocca da Picada, Flamengo e Riacho que atualmente devem ter outra denominação.

Considerando, então, a figura 9 pode-se inferir que embora Amarração tivesse um número reduzido de eleitores em comparação a outros Termos nesse momento, estes encontravam-se espalhados por uma grande extensão territorial⁹⁸ implicando no distanciamento entre os núcleos de povoação, a exemplo de Sobradinho, Barra Grande e Cajueiro da Praia, o que justificava a quantidade de bairros para possibilitar a realização e recolhimento dos votos dos eleitores registrados.

Com relação a realização do escrutínio das eleições era utilizado o prédio da Igreja de Nossa Senhora da Conceição em Amarração conforme indica a edição de 20 de agosto de 1881 do periódico “A Imprensa”⁹⁹.

Cabe ressaltar que segundo o Decreto Nº 3.029, de 9 de janeiro de 1881 que reformou a legislação eleitoral em seu Artigo 22 somente poderia ser eleitor “todo cidadão brasileiro, nos termos dos arts. 6º, 91 e 92 da Constituição do Império, que tiver renda líquida anual não inferior a 200\$ por bens de raiz, industria, commercio ou emprego”.¹⁰⁰ Dessa forma, pode-se afirmar que dos três mil habitantes de Amarração apenas 1% (33 habitantes) em 1881 estaria apto a ser eleitor por terem uma renda anual superior ao exigido na legislação eleitoral vigente, ou seja, acima de 200 réis.

Deve-se evidenciar também que as eleições movimentavam o cotidiano de Amarração não apenas no final do século XIX, mas também no início do século XX em função das diferenças políticas que continuavam a existir no período ao ponto de ocorrerem situações inusitadas como relata o periódico “O Apóstolo”¹⁰¹ em suas edições de 11 de novembro de

⁹⁸ Atualmente Luís Correia possui área aproximada de 1072 km². Considerando que na época Amarração compreendia Luís Correia e Cajueiro da Praia a área territorial era ainda maior (AGUIAR, Robério Bôto de; GOMES, José Roberto de Carvalho. **Diagnóstico do município de Luís Correia**. Fortaleza: Serviço Geológico do Brasil, 2004).

⁹⁹ A IMPRENSA, Teresina, ano 17, n. 697, p. 1, 20 ago. 1881.

¹⁰⁰ BRASIL. Império. **Decreto Nº 3.029, de 08 de janeiro de 1881**. Reforma a legislação eleitoral. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3029-9-janeiro-1881-546079-publicacaooriginal-59786-pl.html>. Acesso em 02 jul. 2017. p.213.

¹⁰¹ Criado em 19 de maio de 1908, era o jornal de propriedade da Diocese de Teresina, fazendo campanha política para a União Popular, partido apoiado naquele momento pelo Clero. (PINHEIRO FILHO, Celso. **História da Imprensa no Piauí**. 3. ed. Teresina: Zodiaco, 1997. 255 p).

1911 e 14 de abril de 1912 através de vários telegramas encaminhados para sua redação a saber:

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

Manoel Araujo, Filemon, Bittencourt.

[...]

Amarração, 15 – Escrivão aqui nega-se fornecer nossos títulos eleitores mandado chefe politico Joaquim Serra. Supplente Juiz Federal parcial nega-se receber nosso protesto. São dez e meia horas, casas secções eleitoraes continuam fechadas, governistas fazem eleição casa Joaquim Serra.

Gabriel Baracho de Carvalho, Francisco Alves Dourado.¹⁰²

Amarração, 7 – Dr. Coriolano, Ribeiro 259 votos. Miguel, Borges 11 votos; deixaram votar muitos amigos por ter escrivão negado títulos mandado Joaquim Serra. – Filemon, Bittencourt.¹⁰³ (Sic)

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

As disputas políticas nesta época afetavam também o cotidiano escolar da Vila, visto que em determinada ocasião políticos do Partido Liberal necessitando ampliar as assinaturas em um documento de protesto contra as ações de um correligionário do Partido Conservador, notadamente, Elizeu de Sousa Martins, interromperam as aulas em uma escola na Amarração para que alunos assinassem o referido documento. Segue o trecho que trata da situação na edição de 08 de novembro de 1884 do periódico “A Época”:

Para acompanhar a *moda* e talvez mesmo em observancia ás ordens emanadas da capital, quis o partido liberal desta villa lavrar tambem o seu

¹⁰² O APÓSTOLO, Teresina, ano 5, n. 234, p. 2-3, 11 nov. 1911.

¹⁰³ O APÓSTOLO, Teresina, ano 5, n. 255, p. 1, 14 abr. 1912.

protesto contra as justas aspirações do dr. Elyzeu de Sousa Martins, protesto que corre publicado no numero 836 do jornal <Imprensa>.

Apoiada a ideia e depois de escripto e assignado esse documento que fielmente traduz o servilismo com que são acatados ainda os mais leves acenos do *grão-senhor* do Piauhy, lembrou-se o *Chico Severiano* que, não obstante estarem já assignados todos os *chimangos*¹⁰⁴, sem discrepancia de um só, todavia erão ainda poucos para firmarem esse acto de excommunhão ao dr. Elizeu; e então, com o louvavel fim de sanar essa falta recorreo elle a um engenhoso expediente: mandou buscar toda a meninada das aulas que existem aqui e fêl-a concorrer com o seo contingente de assignaturas para essa *formidavel* obra de reacção contra um correligionario seu!

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

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

No entanto, si esse meio de angmentar o partido liberal tiver sido praticado nos demais logares onde houve protestos, pode sem receio o sr. dr. Elizeu apresentar-se de ferula em punho que porá em debandada toda essa chusma de *microscopicos prótestantes*.¹⁰⁵

A opposição às propostas de Elizeu Martins¹⁰⁶, segundo o periódico, suscitaram na época nos políticos do Partido Liberal a necessidade de interromper as aulas em Amarração, buscando demonstrar força política, mas também quantitativo arregimentando as crianças para que assinassem o documento.

A partir do disposto outro aspecto relevante pode ser destacado acerca do ensino em Amarração. Se considerarmos a descrição de Constantino Moraes Corrêa apenas três anos após esse evento existia somente duas escolas de instrução primária ou primeiro grau¹⁰⁷ na Vila com um número reduzido de alunos, basicamente oitenta alunos, sem especificar a quantidade exata de meninos e meninas.

¹⁰⁴ “Epíteto dado aos liberais moderados pelos conversadores, e que tinha, a princípio, caráter depreciativo. Depois de 1842 os liberais dividiam-se em ximangos e luzias. Ximango se opunha-se a *casculo* (conservador).” (FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1975. p. 1494). Chimango é outra grafia do termo ximango.

¹⁰⁵ A ÉPOCA, Teresina, ano 7, n. 328, p. 3, 8 nov.1884.

¹⁰⁶ Nasceu em Jerumenha em 1842 e faleceu no Rio de Janeiro em 1894. Bacharel em Direito, foi também magistrado e político, participou da Assembleia Constituinte enquanto senador do Piauí em 1890 e da primeira legislatura do parlamento enquanto senador da República entre 1891 e 1893 (TITO FILHO, José de Arimathéa. **Teresina**: ruas, praças, avenidas. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1986. 200 p).

¹⁰⁷ Corresponde ao Ensino Fundamental conforme a Lei de Diretrizes e Base da Educação Brasileira (LDB) de 1996.

Observando-se que os estudantes citados na nota são filhos de cidadãos proeminentes da sociedade local, pode-se sugerir que a educação na vila naquele período atendia, principalmente, os filhos das elites¹⁰⁸. Além de sugerir também que talvez apenas uma pequena parcela da população tinha acesso a esse ensino levando em conta que, se a população de Amarração no final do século XIX era de aproximadamente três mil habitantes, sendo que mil estavam na Vila, sendo possível inferir que não existia apenas oitenta crianças em idade escolar, contudo, muito provavelmente a população que trabalhava não necessariamente percebia uma utilidade prática na educação.

Talvez isso explique também porque, durante os anos 1920, já com a chegada da Estrada de Ferro Central do Piauí (EFCP), tem-se uma redução no número de estudantes em Amarração, haja visto que a partir desse momento o trem passa a possibilitar o deslocamento diário¹⁰⁹ e com maior facilidade dos filhos mais abastados da Vila para outros centros maiores em busca de melhores condições de educação, como na vizinha Parnaíba.

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

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

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

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

Nenhuma dellas tem a matricula legal.¹¹⁰

¹⁰⁸ Em um relatório sobre a instrução pública na província do Piauí no ano de 1884 o então presidente deixa claro a existência de meninos pobres que atendiam a esse ensino ao longo da província e as dificuldades encontradas por estes, a exemplo da falta de material escolar como os livros (A IMPRENSA, Teresina, ano 19, n. 825, p. 2, 11 jun. 1884).

¹⁰⁹ Nos dias de semana os trens saíam de Amarração pela manhã e retornavam no final da tarde. Nos sábados e domingos os horários se invertiam, saindo o trem de Parnaíba para Amarração pela manhã e retornando no fim do dia. Para mais informações ver figura 11.

¹¹⁰ Informação retirada a partir da Mensagem do Governador do Estado João Luiz Ferreira apresentada a Câmara Legislativa do Piauí em 01 de junho de 1922 sobre as matrículas nas escolas públicas no estado (PIAÚÍ. Câmara Legislativa do Piauí. Mensagem apresentada a Câmara Legislativa do Piauí pelo Exmo. Snr. Dr. João Luiz Ferreira, Governador do Estado em 1º de junho de 1922. Teresina: Typ d' "O Piauí", 1922). Ressalta-se que ao se referir as escolas não terem "matrícula legal" significa que estas não estavam de acordo com o Regulamento da época, tendo número inferior de alunos ao permitido, tornando-se, assim, "ilegais" as matrículas realizadas nestas escolas.

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

Para este questionamento, no entanto, sugere-se que a redução de alunos na Vila de Amarração pode ter sido decorrente de um duplo processo: a chegada de outro elemento que marca a experiência da modernidade naquele espaço, no caso, a estrada de ferro, bem como a efetivação de uma nova política educacional¹¹¹ em Parnaíba que ganha destaque na região nos anos 1920 atraindo, provavelmente, estudantes das localidades próximas, como Amarração. Nos anos seguintes o decréscimo das matrículas na Vila de Amarração continua¹¹².

Mesmo com o decréscimo nas matrículas no início do século XX, Amarração, no final do século XIX, após retornar ao território da província do Piauí, teve um período de incremento na perspectiva educacional ao considerarmos a realização de concursos para professores das primeiras letras visando ocupar as cadeiras públicas disponíveis naquela Vila, conforme registra a edição de “A Imprensa” de 04 de fevereiro de 1881¹¹³. Na edição de 20 de julho de 1881¹¹⁴, esse mesmo periódico, noticia que a professora D. Augusta B. Teixeira Mendes, nomeada pelo governo da província, estava deixando a capital piauiense e indo rumo à Amarração para assumir a cadeira de primeiras letras da Vila.

Havia também o cargo de inspetor literário, para o qual foi nomeado em 1881 o senhor Martiniano Francisco Mavgnier pelo presidente da província do Piauí por sugestão do Diretor Geral de Instrução Pública, responsável por fiscalizar o funcionamento das primeiras letras na vila de Amarração, conforme indica a edição de “A Imprensa” de 07 de maio de 1881¹¹⁵.

Ressalta-se, no entanto, que o cargo de inspetor literário não era remunerado, sendo desenvolvido gratuitamente e já no ano de 1884, apenas três anos após as últimas nomeações, o então presidente da província em relatório sobre a situação da instrução pública no Piauí chama a atenção sobre os conteúdos trabalhados nas escolas de primeiro e segundo graus, os

¹¹¹ Sobre a nova política educacional adotada em Parnaíba a partir dos anos 1920 ver VIEIRA, Lêda Rodrigues. **Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960.** Teresina, 2010. 247 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010.

¹¹² Informação retirada a partir da Mensagem do Governador do Estado Mathias Olympio de Melo a Assembleia Legislativa do Piauí em 01 de junho de 1925 sobre a instrução pública no ano de 1925 no Piauí (PIAÚÍ. Palácio do governo. **Mensagem lida a 1 de junho de 1925, perante a Assembleia Legislativa do Estado do Piauí.** Teresina, 1925).

¹¹³ A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 673, p. 8, 4 fev. 1881.

¹¹⁴ A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 693, p. 3, 20 jul. 1881.

¹¹⁵ A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 682, p. 5, 7 mai. 1881.

quais não seriam de “máxima utilidade”, cabendo, então, ao inspetor literário encontrar meios para a resolução da questão.

No mesmo relatório o presidente da província atesta que visitou todas as escolas públicas do Piauí e que as condições das casas onde estas funcionavam, bem como a sua mobília, deixavam a desejar. As escolas eram¹¹⁶ “[...] assoalhadas de tijolos, sendo os alunos obrigados a receberem durante horas consecutivas a humidade do solo. São em geral acanhadas, sem condições bastante de ar, luz, acustica, &. [...] E de todas quantas visitei não achei uma só que tivesse mobília regular.”¹¹⁷

Ainda com relação a educação e sua influência no cotidiano nos anos 1890 há um acontecimento deveras interessante, a criação do ensino noturno para as “classes operárias” em Amarração, que, em função do trabalho diurno, não teriam condições para frequentar o ensino matutino e vespertino, sobrando, portanto, apenas a noite para o estudo. A iniciativa parte do próprio conselho de intendência municipal de Amarração sobre a qual o governador do estado do Piauí naquele momento, Gregorio Thaumaturgo de Azevedo¹¹⁸, declarou:

Applaudo o zelo patriotico que revelastes tratando de crear desde logo uma aula nocturna para diffusão da instrucção pelas classes operarias, que absorvidas no labor quotidiano, não podem sem grave detrimento de seus interesses existenciaes, frequentar as aulas diurnas.
Devo tambem agradecer-vos a lembrança de dardes o meu nome a aula nocturna que creastes e por cuja perpetuidade faço votos.¹¹⁹

Entretanto, não ficou especificado quem eram esses operários e nem o ofício que realizavam, muito menos se de fato atenderam as aulas propostas ou por quanto tempo funcionaram, considerando que nas décadas seguintes não há mais menção ao fato nos periódicos da época e nem nos relatórios oficiais do governo do estado. Esse aspecto teria alterado o dia-a-dia dessas pessoas que agora passariam a ocupar o horário noturno de suas vidas com os estudos.

Ainda no tocante a questão do ensino em Amarração, evidencia-se a problemática em torno das escolas serem frequentadas apenas por meninas, meninos ou por ambos. A primeira

¹¹⁶ Para mais informações sobre a Educação no Piauí na segunda metade do século XIX ver COSTA FILHO, Alcebíades. **A Escola do Sertão: ensino e sociedade no Piauí, 1850 – 1889**. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 2006. 167 p.

¹¹⁷ A IMPRENSA, Teresina, ano 19, n. 825, p. 2, 11 jun. 1884.

¹¹⁸ Nasceu em Barras em 17 de novembro de 1853 e faleceu em 29 de agosto de 1921. Foi o primeiro governador do período republicano de 26 de dezembro de 1889 até 04 de junho de 1890 (CHAVES, Joaquim Raimundo Ferreira. **Apontamentos biográficos e outros**. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1994. 250 p).

¹¹⁹ ESTADO DO PIAUHY, Teresina, ano 1, n. 28, p. 1, 21 mar. 1890.

menção¹²⁰ a este respeito nos periódicos trabalhados traz a informação de que no final do século XIX existiam escolas mistas sem detalhar a existência de escolas somente para um ou outro sexo.

Já a partir dos anos 1910 no “Diario do Piahy” do dia 18 de julho de 1911¹²¹, há a alusão a nomeação do professor Antonio Rodrigues da Costa para reger interinamente a escola de sexo masculino, substituindo o professor Leoncio Gaudencio de Oliveira que havia falecido. Não fica claro, no entanto, se havia escolas apenas para meninas, se havia deixado de existir as mistas ou se concomitantemente a escola do sexo masculino haveria ainda a escola mista.

Outro elemento que modificava o cotidiano escolar e também o cotidiano dos habitantes da Vila de Amarração no final do século XIX e início do século XX era a saúde pública percebido através de vários episódios relatados pelos jornais daquele momento, a exemplo da aplicação de vacinas, principalmente, aos estudantes das escolas primárias temos as seguintes notícias publicadas pela “A Imprensa” nas edições de 09 de dezembro de 1882 e de 27 de janeiro de 1883:

Bôa medida. – Afim de transmitir a vaccina aos menores aprendizes marinheiros da cidade da Parnahyba, e aos alumnos das escolas primarias da mesma cidade e da Amarração trouxe o Exm. Sr. Presidente para esta capital alguns d’aquelles menores, para serem vacinados. O que, effectivamente, realisou, fazendo-os voltar no vapor de 6. Foi uma bôa medida.¹²²

[...]

Aqui na Amarração, determinou s. exc. Ao professor publico, que conduzisse uma turma de alumnos de sua aula á Parnahyba, afim de tambem serem vacinados. Feito isto, voltaram eles, e muito sérvio a transmissão – braço a braço – praticada em grande numero de pessoas, pelos srs. João Luiz Pereira Brandão, Estevão Ferreira de Medeiros, e depois pelo dr. Saturnino de Carvalho, que a convite de s. exc. tambem vaccinou.¹²³

Através das notícias fica perceptível a inexistência em Amarração de espaços destinados para cuidar da saúde pública¹²⁴, sendo necessário o deslocamento para outras

¹²⁰ A REFORMA, Teresina, ano 2, n. 71, p. 1, 7 nov. 1888.

¹²¹ DIÁRIO DO PIAUHY, Teresina, ano 1, n. 112, p. 3, 18 jul. 1911.

¹²² A IMPRENSA, Teresina, ano 18, n. 755, p. 4, 9 dez. 1882.

¹²³ A IMPRENSA, Teresina, ano 18, n. 762, p. 3, 27 jan. 1883.

¹²⁴ No que se refere a vinculação da salubridade pública e a higienização enquanto necessários para um projeto de modernização de Amarração será tratado nos capítulos posteriores, fazendo o paralelo com as transformações ocorridas em Teresina, Recife e Rio de Janeiro na mesma temporalidade a partir de Teresina de Jesus Mesquita Queiroz, Antônio Paulo Rezende e José Murilo de Carvalho.

idades, como para Teresina, no caso das crianças levadas para serem vacinadas, mas principalmente Parnaíba, por ser mais próxima.

No entanto, as notícias não informam para qual doença a vacina estava sendo aplicada, mas nos serve para pensar enquanto mais um dos aspectos do cotidiano vivenciado pelos amarroçonenses. Infelizmente não há referências sobre as maneiras como as crianças e familiares reagiram ou mesmo lidaram com a nova situação posta a eles, ou seja, a obrigatoriedade de se vacinar, aliás, a necessidade de se deslocar para outra cidade apenas para isso.

Mesmo não tendo espaços destinados para cuidar da saúde em Amarração, sua localização geográfica de contato com o oceano levava a se acreditar que seria mais adequado para alguns casos de enfermidades na época, a exemplo do noticiado pela “A Imprensa” nas edições de 24 de fevereiro de 1883 e 14 de abril de 1883 que informam o seguinte:

Embarque. – No vapor <Conselheiro Paranaguá> embarcou com destino á Amarração o nosso apreciavel amigo capitão Antonio Alves de Noronha, em busca de allivio á soffrimentos do coração, que por ultimo lhe sobrevieram.¹²⁵
[...]

Chegada. – No dia 13 do corrente chegaram de Parnahyba no vapor <Theresinense> [...] Desembarcou no mesmo vapor, com destino S. José dos Mattões, nosso apreciavel amigo Capitão Antonio Alves de Noronha que, tendo seguido bastante doente para a Amarração, volta melhorado de seus soffrimentos¹²⁶.

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

Enviamos o nosso cartão de visita ao desembargador José Lourenço de Moraes e Silva¹²⁷, honrado procurador geral do Estado, á sua digna esposa d. Antonia Nogueira de Moraes e Silva e á sua interessante filha, d. Ignacia de Moraes e Silva, que vieram de Therezina, no Therezinense.
Amanhã seguirão para a Amarração para entrarem em uso de banhos salgados.
Desejamo lhes boa viagem.¹²⁸

¹²⁵ A IMPRENSA, Teresina, ano 18, n. 766, p. 4, 24 fev. 1883.

¹²⁶ A IMPRENSA, Teresina, ano 18, n. 772, p. 4, 14 abr. 1883.

¹²⁷ Magistrado e político nascido em Marvão, hoje Castelo do Piauí e falecido em Teresina (1857 – 1925). Bacharel em Direito. Foi desembargador do Tribunal de Justiça do Estado. Nessa qualidade assumiu o governo do estado a 01-07-1907, por haver o dr. Areolino de Abreu entrado em gozo de licença e por terminado o mandato do presidente da Assembleia Legislativa, permanecendo no cargo até 07-01-1908. Voltou a Chefia do Governo em 31-03-1908, por se achar vaga a Presidência do Poder Legislativo e por se achar o governador no gozo de licença, ficando no cargo até 01-07-1908 (GONÇALVES, Wilson Carvalho. **Dicionário Histórico-biográfico Piauiense**: 1718-1993. 2. ed. Teresina: Júnior Ltda, 1993. p. 251).

¹²⁸ NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.33, p. 3, 17 ago. 1901.

Alguns meses após em sua edição de 02 de novembro de 1901 do “Nortista” há também a seguinte nota ao mesmo desembargador:

No Therezinense embarcaram para Therezina o nosso distinto amigo desembargador José Lourenço de Moraes e Silva e a sua exma. família que achavam-se em uso de banhos salgados na Amarração. Restabelecidos dos incommodos que os obrigaram a emprender esta viagem, regressam ao lugar de suas residências. Auguramo-lhes optima viagem.¹²⁹

Dessa forma, não seria equivocado conjecturar que Amarração, durante o final do século XIX e início do século XX¹³⁰, recebesse visitas anuais de enfermos que buscando melhorar sua condição, por sua vez, talvez, terminavam se incorporando ao cotidiano de Amarração. Sobre a vinculação dos banhos de mar com a saúde e enquanto uma prática moderna trataremos no terceiro capítulo.

Além disso, a possibilidade da chegada de doenças através do porto também movimentou o cotidiano da Vila, na medida que o governo provincial se viu na necessidade de construir um lazareto¹³¹, basicamente uma casa de palha, para isolar os enfermos que, por ventura, chegassem na Vila de Amarração portanto doenças infectocontagiosas, como o caso do Cólera, Varíola e, posteriormente, no século XX, a gripe espanhola¹³².

Na edição de 25 de setembro de 1884 de “A Imprensa” é publicado um extrato de um expediente do governo da província que assim se expressa:

[...] Por ato de 16 do mesmo mez S. Exc. dirigio-se ao capitão do porto da cidade de Parnahyba, encarregando-o de mandar construir, com urgencia, uma casa de palha, com as necessarias accomodações, no porto da Amarração, e no lugar indicado pelo dr. Inspector da saude do porto, afim de servir de lazareto para, no caso de desembarcar ali alguma pessoa atacada de cholera-morbus, que, segundo informou a respectiva camara municipal, já se manifestara no Pará, ser recolhido ao referido lazareto.¹³³

¹²⁹ NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.44, p. 2, 2 nov. 1901.

¹³⁰ Nesse momento, nos interessa pensar como essas idas a Amarração buscando as práticas terapêuticas passaram a fazer parte do cotidiano da Vila. No próximo capítulo trataremos de como a ida a Amarração em busca de seus banhos se ampliam em função da modernização, perdendo seu caráter terapêutico e focando no lazer e novas sociabilidades.

¹³¹ Tratava-se de uma construção afastada da cidade ou até mesmo um navio ancorado que serviria para manter em quarentena indivíduos suspeitos de estarem acometidos de alguma doença infectocontagiosa (AULETE DIGITAL, 2018. **Lazareto**. Disponível em <http://www.aulete.com.br/lazareto>. Acesso em: 02 jul. 2018).

¹³² Pandemia iniciada na Europa que assolou o mundo em 1918, infectando em torno de 30% da população mundial e sendo responsável pela morte de mais de 15 milhões de pessoas. No Brasil aponta-se que em torno de 35 mil pessoas foram vítimas da doença, concentradas no Rio de Janeiro e São Paulo (GURGEL, Cristina Brandt Friedrich Martin. 1918: a gripe espanhola desvendada? **Revista Brasileira de Clínica Médica**, São Paulo, ano 11, n. 4, p. 1-6, out./dez. 2013).

¹³³ A IMPRENSA, Teresina, ano 20, n. 836, p. 6, 25 set. 1884.

A preocupação com a entrada dessas moléstias¹³⁴ no litoral do Piauí (Amarração e Parnaíba) e também em outras cidades como Teresina faz com que seja republicado em nota na edição do dia 11 de dezembro de 1884¹³⁵ de “A Imprensa” a determinação do governo em construir um espaço específico para acomodar prováveis enfermos que chegassem em Amarração com o Cólera.

No ano seguinte, em 1885¹³⁶, o governo da província gastou 497:980 réis para prover sustento e tratamento das pessoas que foram acometidas em Amarração pela Varíola. Alguns meses depois, na edição de 11 de agosto de 1885¹³⁷ do mesmo periódico, o governo provincial aprova o contrato para a construção do lazareto¹³⁸, nomeia uma comissão para avaliar se a obra foi feita de acordo com os termos postos pelo contrato e a partir do parecer dessa comissão aprova, em 28 de outubro de 1885, o ato da Câmara Municipal da Vila de Amarração que disponibiliza a quantia de 100\$000 (100 mil réis) para que seja comprada a casa de palha com o objetivo de nela recolher as pessoas acometidas pelo Cólera e Varíola. Além disso, autoriza também a quantia de 60\$000 (60 mil réis) para o transporte e alimentação dos enfermos, bem como o pagamento de salário a uma enfermeira¹³⁹.

Deste modo, a preocupação com as doenças foram um aspecto recorrente não apenas da administração pública, mas também das pessoas que viviam em Amarração e que terminavam convivendo com essas enfermidades em seu cotidiano. A imagem do enfermo, da doença e da morte no final do século XIX terminou se tornando um quadro rotineiro no dia-a-dia da Vila.

Além das doenças presentes no final do século XIX, Amarração também enfrentou o problema da Seca nos anos de 1877 a 1880 e 1889. Neste último ano, o governo provincial, para tentar amenizar e resolver o problema no qual a província se encontrava durante meses, criou a Comissão de Socorros subsidiada pelo Ministério dos Negócios do Império através da verba “Socorros Públicos” para garantir nas províncias atingidas ações que visassem a

¹³⁴ De acordo com Sidney Chalhoub, o medo do contágio das doenças no século XIX permeou o imaginário das elites oitocentistas que tinham na classe dos mais pobres e de suas habitações a representação de um constante perigo de contágio. Aqui basta destacar como o medo da doença e do contágio fomentaram nas classes mais abastadas a necessidade de cobrar do poder público estratégias para a resolução da questão e combate à doença. (CHALHOUB, Sidney. **Cidade febril**: cortiços e epidemias na Corte Imperial. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. 251 p).

¹³⁵ A IMPRENSA, Teresina, ano 20, n. 846, p. 2, 11 dez. 1884.

¹³⁶ A IMPRENSA, Teresina, ano 20, n. 866, p. 1, 13 mai. 1885

¹³⁷ A IMPRENSA, Teresina, ano 21, n. 879, p. 1-2, 11 ago.1885.

¹³⁸ Ver nota de rodapé 131.

¹³⁹ As ações relativas a questão das doenças que poderiam chegar a província através do porto suscitou discussões e tensões no seio da sociedade da época, as quais serão tratadas no próximo capítulo.

construção de açudes, reparo de estradas e pontes ou qualquer outra obra de utilidade para o município que garantisse emprego e assim condições de subsistência às famílias flageladas.

No Piauí, as Comissões atuaram em Regeneração, São Raimundo Nonato, Oeiras, Valença, Parnaíba, Marvão (Atualmente Castelo do Piauí), Pedro II, Campo Maior, Batalha, Piracuruca, Piripiri, Livramento (Atualmente José de Freitas), Retiro da Boa Esperança (Atualmente Esperantina), Jerumenha, Parnaguá, Corrente, Picos, Bom Jesus, **Amarração** (Grifo nosso), entre outros.

Além disso, houve também a distribuição de sacas de farinha recebidas pela Comissão de Socorro, por exemplo, na cidade de Parnaíba, que deveria fazer a seguinte distribuição: 100 sacas para Parnaíba e União, 50 sacas para Buriti dos Lopes, Retiro da Boa Esperança, Estreito, Livramento e **Amarração**¹⁴⁰ (Grifo nosso). Entretanto, a Comissão de Socorros de Amarração foi sujeita a saques dos emigrantes vindos de outras províncias fugindo da Seca que, além de buscarem na Vila peixes e mariscos¹⁴¹ para garantir seu sustento, terminaram cometendo esses delitos em função da má distribuição dos recursos recebidos que não chegavam aos flagelados, conforme denuncia o periódico “A Phalange”¹⁴² em sua edição de 29 de setembro de 1889¹⁴³.

Deve-se apontar ainda que “A Phalange”, enquanto órgão de comunicação que comungava com as ideias do Partido Conservador e que o governo provincial na época de Teófilo Fernandes dos Santos¹⁴⁴, correligionário do Partido Liberal, pode explicar a ênfase na crítica a situação vivenciada pela Comissão de Socorros de Amarração e também um certo exagero no acontecimento em função das desavenças políticas entre liberais e conservadores na província do Piauí.

Já no século XX o cotidiano amarroçonense volta a enfrentar problemas com as epidemias de doenças infectocontagiosas advindos através do porto, no caso em questão, a Varíola e a Gripe Espanhola. No ano de 1914 na Mensagem para a Câmara Legislativa do

¹⁴⁰ A IMPRENSA, Teresina, ano 25, n. 1093, p. 1, 19 out. 1889.

¹⁴¹ Segundo o periódico “A Phalange”, em sua edição de 05 de junho de 1889, muitas pessoas emigravam para Amarração em busca desses alimentos no período da Seca neste ano (A PHALANGE, Teresina, ano 1, n. 21, p. 3, 5 jun. 1889).

¹⁴² De acordo com Pinheiro Filho (1997) o Jornal “A Phalange”, órgão conservador, foi criado por Simplício Coelho de Resende em 1889, sendo ele próprio o redator-chefe (PINHEIRO FILHO, Celso. **História da Imprensa no Piauí**. 3. ed. Teresina: Zodíaco, 1997. 255 p).

¹⁴³ A PHALANGE, Teresina, ano 1, n. 35, p. 3, 29 set. 1889.

¹⁴⁴ Presidente da província do Piauí no período de 23 de julho a 10 de outubro de 1889, filiado ao Partido Liberal (SOUSA, Willekens Van Dorth de Meneses. **Governadores do Piauí: Uma Perspectiva Histórica**. Teresina: Fundação CEPRO, 1993).

Governador do Estado¹⁴⁵, Miguel de Paiva Rosa¹⁴⁶, informa sobre a chegada da Varíola no estado através do porto de Amarração, acometendo a Vila de mesmo nome, bem como sua vizinha Parnaíba. Buscando combatê-la, determinou a desinfecção e quarentena dos navios que ali aportavam.

Cinco anos depois, em 1919, era a vez da Gripe Espanhola. Segundo a Mensagem para a Câmara Legislativa do Governador do Estado¹⁴⁷, Euripedes Clementino de Aguiar¹⁴⁸, a pandemia alcança o estado do Piauí no final de 1918, ingressando neste através do porto de Amarração, acometendo primeiramente Amarração, Parnaíba e Teresina, mas se alastrando por todo o estado do Piauí no período. As ações tomadas pela administração estadual para tratar a doença e citadas no documento, entretanto, não incluíram Amarração.

A questão da saúde pública não era um desafio e um problema enfrentado apenas pela administração, bem como uma adversidade presente no cotidiano de Amarração no final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, mas também dos cidadãos que, se por ventura, cometessem algum crime, fossem parar na cadeia.

As condições sanitárias da cadeia pública¹⁴⁹ de Amarração nessa época são descritas como inadequadas do ponto de vista higiênico, considerando a precariedade nela presente, conforme a nota a seguir do periódico “A Reforma” de 09 de junho de 1887, que traz o depoimento de um militar que visitou a citada cadeia:

¹⁴⁵ Informação retirada a partir da Mensagem do Governador do Estado Miguel de Paiva Rosa a Câmara Legislativa do Piauí em 01 de junho de 1914 sobre a saúde pública no ano de 1914 no Piauí (PIAUI. Câmara Legislativa do Piauí. **Mensagem apresentada á Câmara Legislativa do Piauí pelo Exmo. Sr. Governador do Estado Dr. Miguel de Paiva Rosa no dia 1º de junho de 1914**. Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, 1914).

¹⁴⁶ Bacharel em Direito e Jornalista tendo nascido e falecido em Teresina (1876 – 1929). Foi governador do Piauí no período de 1 de julho de 1912 a 1 de julho de 1916 (GONÇALVES, Wilson Carvalho. **Dicionário histórico-biográfico piauiense 1718-1993**. 2. ed. Teresina: Júnior, 1993. 302 p).

¹⁴⁷ Informação retirada a partir da Mensagem do Governador do Estado Euripedes Clementino de Aguiar a Câmara Legislativa do Piauí em 01 de junho de 1919 sobre a saúde pública no Piauí durante sua administração (PIAUI. Câmara Legislativa do Piauí. **Mensagem apresentada á Câmara Legislativa do Piauí pelo Exmo. Sr. Dr. Euripedes Clementino de Aguiar, Governador do Estado em 1º de junho de 1919**. Teresina: Typ d’ “O Piauhy”, 1919).

¹⁴⁸ Nascido em Matões, MA, em 1880 e com falecimento em Teresina em 1953, foi médico, político e jornalista, tendo sido governador do estado do Piauí entre 01 de julho 1916 e 01 de julho de 1920 (GONÇALVES, Wilson Carvalho. **Dicionário histórico-biográfico piauiense 1718-1993**. 2. ed. Teresina: Júnior, 1993. 302 p).

¹⁴⁹ Um ano após o retorno de Amarração a província do Piauí, ou seja, em 1881, o governo provincial piauiense trata de manter a atual casa que era alugada pelo governo provincial do Ceará do cidadão Joaquim Rodrigues da Costa pela quantia de 16\$000 mensais, devendo a casa servir de cadeia e quartel para aquela vila (A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 685, p. 1, 21 mai. 1881). A mudança da casa alugada para servir de cadeia somente ocorre em 1886 quando o Sr. Firmo da Silva Raposo articula a transferência desta para uma propriedade sua visando receber os rendimentos do aluguel (A IMPRENSA, Teresina, ano 21, n. 910, p. 4, 27 mar. 1886).

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

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

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

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

E mais radiante se mostra quando *anda fora do serio* que é quase sempre e manda ensinar naquelle *saladeiro* á todo e qualquer sujeito a quem provoca medo pelos seus gestos de saguim.

O sr. capitão João Luiz Pereira Brandão contratante com o governo provincial e por consequencia dono *innimé* do miserável ingurio chamado *Cadeia*, já preparou outra casa, secca, bem arejada, em uma local agradabellissimo, toda higienica, e com accomodações necessarias para servir de cadeia e quartel para o destacamento, e pol-a a desposição do sr. Firmo Raposo, para fazer a mudança, não havendo aumento nos allugueis.

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

Entendemos, e mui logicamente, que á cima d'esse *illustre* policial, que se chama Firmo da Silva Raposo estão os exm. srs. presidente e chefe de policia da provincia, aquem rogamos para pedirem oficialmente informações do que estamos dizendo, aos srs. supplente do juiz municipa em exercício, sub-delegado de policia, e commandante do destacamento desta villa, que temos plenamente certeza que todos, eles seram contestes comnosco, em affirmar que estamos escrevendo e dizendo a pura verdade.

Apresentamos tambem o testemunho do sr. capitão João Serafim da Silva, que segundo consta-nos é um dos mais interessados pela mudança que estamos tratando.

Da nova casa apresentada pelo sr. capitão João Luis Pereira Brandão, pode muito bem dar informações o exm. sr. dr. Simplicio de Souza Mendes, porque n'ella foi a onde esteve hospedado durante o tempo que por aqui se demorou com sua exm. família.

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

Amarração, 23 de maio de 1887.

Sargento A. do Amaral

P.S.

Alem do testemunho publico, temos mais o do sr. dr. Joaquim E. da Costa Sampaio, medico do partido publico da cidade da Parnahyba que indo visitar um pobre doente que ali se acha recluso, ao entrar na quelia nojenta

immunda e lamacenta espeleunca, teve horror e retirou-se as carreiras temendo ser acommetido ou mesmo asfixiado de alguma febre typhoide.¹⁵⁰

Este relato evidencia as más condições estruturais do espaço destinado aos presos que poderia acarretar em desenvolvimento de doenças além daquelas que a vila já enfrentava através da entrada dos navios. Sobre esta questão da salubridade pública, Sidney Chalhoub¹⁵¹ argumenta que a partir da segunda metade do século XIX, em função da epidemia de doenças infectocontagiosas no Rio de Janeiro, notadamente a Febre Amarela em 1850 e o Cólera em 1855, criou-se a Junta Central de Higiene responsável por cuidar das questões de saúde pública, no caso estalagens e hotéis, cabendo a polícia a fiscalização destes espaços visando a manutenção da salubridade pública e a prevenção de novos surtos epidêmicos.

Embora uma prisão não seja um hotel ou estalagem, ainda assim configura-se enquanto um espaço coletivo, portanto, um espaço de disseminação de doenças infectocontagiosas. Ainda assim deve-se destacar como a salubridade pública, bem como o bem-estar coletivo, são postos de lado em função de desavenças políticas, considerando a filiação política de Firmo da Silva Raposo ao Partido Conservador e do então presidente da província ao Partido Liberal, além de interesses pessoais, no caso, o arrendamento do prédio para funcionamento da cadeia.

O que nos interessa aqui, no entanto, é a existência não apenas de uma cadeia pública em Amarração, mas também de várias pessoas ali presas, como o Sargento descreve em seu testemunho, cada qual refletindo a precariedade higiênica que eram obrigados a enfrentar pelos “caprichos” do Sr. Firmo da Silva Raposo¹⁵² que, segundo a denúncia, se recusava a

¹⁵⁰ A REFORMA, Teresina, ano 1, n. 12, p. 2, 9 jun. 1887.

¹⁵¹ CHALHOUB, Sidney. **Cidade febril**: cortiços e epidemias na Corte Imperial. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. 251 p.

¹⁵² É interessante notar outra denúncia referente ao Sr. Firmo da Silva Raposo publicada na edição de 20 de novembro de 1886 no periódico “A Imprensa”, que relata algumas atitudes tomadas pelo então delegado de polícia, no mínimo, inusitadas. Traz o jornal que, em uma noite, acompanhado de seu segundo suplente, Antônio Pereira Brandão, e do escrivão, Joaquim Pereira de Assis Brandão, saíram em serenata pelas ruas de Amarração com objetivo final de “deitar excremento humano” nas portas da casa do fiscal da Câmara Municipal, Joaquim Antônio de Carvalho, para o qual convidam o comerciante Felinto Pereira de Sousa. No entanto, Firmo da Silva Raposo se opõe que seja na casa de Carvalho, propondo que realizassem o ato em frente à casa do Dr. Francisco Botelho de Andrade, gerando, assim, a recusa por parte do comerciante. A denúncia, apesar de ser anônima, torna-se interessante por revelar duas práticas possivelmente realizadas pelos acusados: a serenata e o ato de jogar fezes na casa de um desafeto. O segundo ato, provavelmente reprovável pela sociedade, na medida em que é realizado a denúncia contra eles e em função desta ou do fato de que o Sr. Francisco Botelho de Andrade resolve questionar ao comerciante Felinto Pereira de Sousa sobre a veracidade da situação, a qual o comerciante respondeu que se tal ação fosse cometida todos que participaram da serenata seriam considerados autores e diante desta reflexão desistiram de cometer o ato. Mesmo que o ato não tenha sido realizado fica o questionamento: era uma prática comum jogar fezes humanas nas residências de desafetos na Vila de Amarração no final do século XIX e início do século XX? Além disso, também era uma prática cotidiana a realização de serenatas durante o período noturno na Vila na mesma época? Embora não seja possível afirmar com certeza se ambas as práticas eram cotidianas, muito

fazer a transferência da cadeia para uma casa que fosse mais adequada e tivesse melhores condições sanitárias.

Além disso, o fato de haver uma prisão em Amarração, mesmo que em condições precárias, nos remete também a pensar no acontecimento de crimes naquele espaço e como estes também refletiam no cotidiano da Vila.

Deste modo, se o dia-a-dia, por vezes, era modificado com a chegada de vapores que traziam consigo políticos “importantes”¹⁵³ na época, imagina-se que também transitavam naquele espaço homens tidos como “foras da lei” ou que pudesse também ocorrer brigas e arruaças, principalmente na região “portuária”, que eventualmente poderiam levar a um homicídio, afetando, assim o cotidiano, bem como as relações estabelecidas na Vila.

Outro caso que pode ter afetado esse cotidiano é a prisão de Raimundo Manoel de Sousa em Amarração a pedido do delegado de Viçosa no Ceará. A edição de 29 de outubro de 1887¹⁵⁴ da “A Imprensa” relata o pedido de habeas corpus do então preso considerando que este estava passando por maus tratos na prisão e que nunca havia recebido o motivo de seu encarceramento.

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

Além disso, talvez, os julgamentos que ocorriam na Vila também refletissem nesse cotidiano, ao considerarmos que existiram casos nos quais convocou-se júri popular para definir a situação do acusado, como em 1890, resultando na transferência do preso Manoel Nunes de Andrade para a prisão de Parnaíba, conforme relatório do Chefe de Polícia Interino presente no Ofício¹⁵⁵ do governador Gregorio Thaumaturgo de Azevedo para Joaquim

provavelmente não deixaram de marcar o cotidiano da Vila de Amarração, ao ponto de um periódico da capital da província relatar o ocorrido em duas edições publicando a denúncia e, posteriormente, a explicação do ocorrido por um dos participantes (A IMPRENSA, Teresina, ano 22, n. 943, p. 2-3, 13 nov. 1886; A IMPRENSA, Teresina, ano 22, n. 944, p. 3, 20 nov. 1886).

¹⁵³ A chegada desses políticos e as festas realizadas em função desta, serão comentadas no próximo capítulo enquanto uma das transformações nas sociabilidades que surgem com a modernização deste espaço.

¹⁵⁴ A IMPRENSA, Teresina, ano 23, n. 991, p. 1, 29 out. 1887.

¹⁵⁵ Informação retirada a partir do Ofício do Governador Gregorio Thaumaturgo de Azevedo para Joaquim Nogueira Paranaguá em 04 de junho de 1890 que tratava do relatório de sua gestão no governo do estado (PIAUI. Palácio do Governo. **Ofício com que o Exm. Governador Dr. Gregorio Thaumaturgo de Azevedo passou a Administração do Estado do Piauí ao 1º Vice-Governador Dr. Joaquim Nogueira Paranaguá no dia 04 de junho de 1890.** Teresina, 1890).

Nogueira Paranaguá, que discorre sobre os principais eventos de sua gestão, ao passar a administração do estado para este último.

Deve-se apontar também que, talvez, não fosse muito comum a ocorrência de crimes na pequena vila litorânea do Piauí e justamente por conta disso conjectura-se que quando ocorridos possivelmente houvesse reflexos no cotidiano dos habitantes deste espaço. Nos anos que seguem a baixa ocorrência de delitos permanece ao considerarmos as estatísticas de homicídios dos anos de 1912, 1913 e 1914¹⁵⁶, as quais apontaram que apenas em 1914 houvera um homicídio na Vila e em 1912 e 1913 não houve nenhum.

A partir dos anos 1920, no entanto, tem-se a impressão que o número de crimes em Amarração torna-se algo mais frequente, incorporando-se ao cotidiano da Vila, considerando que na edição de 29 de novembro de 1927¹⁵⁷ do periódico “A Imprensa”¹⁵⁸ há a chamada de uma notícia com o título “Mais um crime” e nesta relata-se justamente a ocorrência de um crime encomendado em Amarração por conta de um casamento não desejado pelo irmão da noiva. No entanto, o que chama a atenção na nota é o trecho que diz que “[...] enquanto esse e outros crimes são praticados, a policia toma providencias meramente espirituais, invocando os espiritos por ella desencarnados”. O que fica, então, aparentemente, é o descaso do poder público em função dos crimes cometidos, além do aumento no número destes.

Na edição de 26 de junho de 1928¹⁵⁹ há outro caso de encomenda de assassinato em Amarração, na povoação de Barra Grande¹⁶⁰, o qual um líder político desta povoação é apontado pelo periódico enquanto o mandante do crime, visto que a vítima havia sido acusada de assassinar seu irmão. Novamente o periódico sugere que as autoridades policiais ficaram indiferentes com relação aos crimes que estavam ocorrendo em Amarração¹⁶¹.

Deste modo, a Vila de Amarração, mesmo pequena em área, acolhia uma sociedade ativa e que enfrentou diferentes situações em seu cotidiano, como as querelas políticas, o ensino na Vila, os problemas de saúde e o aumento da criminalidade com o passar das

¹⁵⁶ Informação retirada a partir da Mensagem do Governador do Estado Miguel de Paiva Rosa à Câmara Legislativa do Piauí em 01 de junho de 1914 que tratava do relatório de sua gestão no governo do estado (PIAUI. Câmara Legislativa do Piauí. **Mensagem apresentada á Câmara Legislativa do Piauí pelo Exmo. Sr. Governador do Estado Dr. Miguel de Paiva Rosa no dia 1º de junho de 1914.** Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, 1914).

¹⁵⁷ A IMPRENSA, Teresina, ano 3, n. 323, p. 4, 29 nov. 1927.

¹⁵⁸ Terceiro periódico criado no Piauí a receber este nome. Era um jornal de oposição ao governo na época (PINHEIRO FILHO, Celso. **História da Imprensa no Piauí.** 3. ed. Teresina: Zodíaco, 1997. 255 p).

¹⁵⁹ A IMPRENSA, Teresina, ano 3, n. 406, p. 4, 26 jun. 1928.

¹⁶⁰ Hoje pertencente ao município de Cajueiro da Praia.

¹⁶¹ Deve-se esclarecer que não se vincula aqui o “não violento” ao “ser moderno”, nem vice-versa. A intenção foi de apresentar os diversos aspectos que permeavam o cotidiano de Amarração no final do século XIX e começo do século XX, de forma a se ter uma compreensão geral sobre a Vila e a vida de seus habitantes para posteriormente analisar como a experiência da modernidade transforma este cotidiano e seu espaço, gerando tensões e novas práticas sociais.

décadas. Estes aspectos do cotidiano refletem, em parte, como a experiência da modernidade tomou forma em Amaração no final do século XIX e início do século XX, delineando as transformações vivenciadas por sua sociedade.

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

3 UM PASSADO QUE JÁ FOI MODERNO: EXPERIÊNCIA DA MODERNIDADE EM AMARRAÇÃO NO FINAL DO SÉCULO XIX E NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX

Estamos no ano de 2015 e duas pessoas caminham pela cidade. Os barulhos de seus passos apressados e os sons das malas deslizando pelas calçadas de Seattle deixam transparecer que se trata de dois viajantes. Ao avistar a torre do relógio da *King Street Station* o alívio imediatamente toma conta dos dois sujeitos. Estavam há poucos minutos da estação e seu trem rumo a Nova Iorque partiria em 1 hora, às 15:40. Ao entrar na Estação surpreendem-se com o seu tamanho, era a primeira vez de ambos em uma destas e era a primeira vez que andariam de trem. Acomodam-se nas poltronas desconfortáveis de um grande salão com diferentes portões que davam acesso a diferentes trechos da ferrovia. Tão logo sentam e escutam o apito de um trem chegar, seguido imediatamente do chamado do maquinista a todos os passageiros que se destinavam a Chicago e depois a Nova Iorque.

Os dois levantam-se, pegam suas malas e entram no trem, procurando acomodar as bagagens próximo ao seu assento. Sobem ao segundo andar e quase imediatamente após encontrarem seus lugares o trem começa a se movimentar. A paisagem vista pela janela é a da cidade portuária de Seattle e ao fundo o Oceano Pacífico, alguns minutos depois apenas o Pacífico pode ser visto pela janela, enquanto a cidade vai ficando para trás. As horas vão passando, a cada estação ultrapassada, uma nova paisagem vai sendo cortada pelos trilhos. Encantados, estes veem corredeiras vindo pelas montanhas, veem as Montanhas Rochosas cobertas de neve ao fundo. O cenário continua a mudar e logo se encontram rodeados por fazendas no estado de Montana no norte dos Estados Unidos. Mais um dia de viagem e as selvas de pedra voltam a dominar as janelas do trem, parando em Chicago e seguindo viagem para Nova Iorque. Depois de três dias atravessaram os Estados Unidos da Costa Oeste a Costa Leste.

Estamos agora no ano de 1872 no *Reform Club* em Londres onde um grupo de cavalheiros discute sobre o paradeiro do indivíduo que teria roubado o banco da Inglaterra há três dias.

— Eu sustento, disse Andrew Stuart, que as probabilidades são a favor do ladrão, que não pode deixar de ser um homem muito astuto!

— Ora, vamos! respondeu Ralph, não há mais um só país em que ele possa se refugiar.

— Por exemplo!

— Para onde quer que ele vá?

— Não sei, respondeu Andrew Stuart, mas, afinal, a terra é bastante vasta.
 — Era outrora... disse à meia voz Phileas Fogg. Depois: — É sua vez de cortar, acrescentou apresentando as cartas a Thomas Flanagan.
 A discussão foi suspensa durante a rodada. Mas logo Andrew Stuart a retomou, dizendo:
 — Como, outrora! A terra diminuiu, por acaso?
 — Sem dúvida, respondeu Gauthier Ralph. Sou da opinião de Mr. Fogg. A terra diminuiu, pois a percorremos agora dez vezes mais depressa do que há cem anos. [...] ¹⁶² (Sic)

As duas histórias narram situações completamente distintas. Uma trata de uma experiência recente enquanto a outra se refere a um trecho de uma obra publicada na segunda metade do século XIX. Mesmo separadas por mais de um século ambas as histórias possuem um traço em comum: a transformação das maneiras de se deslocar graças a revolução dos transportes. O mundo ¹⁶³, conforme nos lembra Eric John Ernest Hobsbawm ¹⁶⁴, teve uma das suas maiores transformações a partir da dupla Revolução que ocorre entre o decorrer do século XVIII e do XIX, no caso, as Revoluções Francesa e Industrial. Ambas irão redefinir e remodelar as maneiras como a sociedade se relaciona em diversos espaços do mundo, principalmente aqueles que se encontravam próximos a um porto ou ferrovia.

Interessa-nos, no entanto, as transformações possibilitadas graças a Revolução Industrial, principalmente, no que concernem as mudanças ocorridas nos transportes que distinguem a percepção do espaço ao nosso redor. A ideia levantada por Phileas Fogg na obra de Júlio Verne sobre a inexatidão acerca da vastidão da terra e de que esta havia se tornado menor ¹⁶⁵ aponta como a percepção que tínhamos sobre o mundo transforma-se no decorrer do século XIX e XX e como este é influenciado pela transformação tecnológica fomentada em função da Revolução Industrial.

Essa situação não era exclusiva da Europa, tratava-se, no entanto, de uma conjuntura que passa a ser vivenciada por diversos espaços ao redor do globo. Dessa forma, o Piauí no

¹⁶² VERNE, Júlio. **A volta ao mundo em oitenta dias**. 6. ed. São Paulo: Melhoramentos, 2005. p. 22.

¹⁶³ Não se trata de dizer que todos os espaços ocupados pelos grupos humanos sobre a superfície terrestre foram impactados pela Dupla Revolução. A proposta do autor foi tratar das mudanças advindas através desta nos países em que estas transformações foram significativas.

¹⁶⁴ HOBBSAWM, Eric John Ernest. **A Era das Revoluções: Europa 1789-1848**. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981. 343 p.

¹⁶⁵ Para apontar o impacto que a Dupla Revolução tem sobre o mundo, particularmente a Revolução Industrial, Eric John Ernest Hobsbawm também indica a diferença no mundo conhecido em 1780, este sendo menor, visto que ainda havia muitos espaços desconhecidos no globo, mas ao mesmo tempo tratava-se de um mundo maior, pois a dificuldade para deslocar-se sobre este era notável. Antes do surgimento das ferrovias o deslocamento por terra era vagaroso, tanto para mercadorias como para passageiros e apenas o transporte marítimo ou fluvial oferecia uma possibilidade mais rápida, fácil e também barata. Nesse contexto, “estar perto de um porto era estar perto do mundo” (HOBBSAWM, 1981, p. 6).

final do século XIX não esteve alheio as transformações que tiveram início a partir do contexto citado por Eric John Ernest Hobsbawm¹⁶⁶, e será afetado por estas.

O Piauí insere-se no final do século XIX e na primeira metade do século XX no mercado externo através dos projetos de modernização, pensados para a província e, posteriormente, para o estado federativo, aliado a uma perspectiva de integração da economia piauiense no âmbito nacional e internacional. Segundo Teresinha de Jesus Mesquita Queiroz¹⁶⁷, no final do período oitocentista no Piauí acreditava-se que a única maneira de se conseguir a inserção da economia na Divisão Internacional do Trabalho¹⁶⁸ seria através da utilização das vias fluviais, no caso piauiense, maior rio perene do território, o Parnaíba, e também do melhoramento dos transportes e comunicações para facilitar o escoamento da produção.

Esse projeto de economia¹⁶⁹ iniciado no século XIX com a transferência da capital da província do Piauí em 16 de agosto de 1852 articulava-se com o projeto de desenvolvimento nacional e visava a modernização da região¹⁷⁰ aproveitando as áreas situadas na margem do rio Parnaíba.

Além disso, a cidade de Parnaíba, por se localizar no litoral, se tornaria um dos principais centros comerciais do Piauí nesta época, visto que seria o espaço no qual os produtos seriam escoados. Essa ação buscou conduzir o escoamento dos produtos piauienses do interior para o litoral¹⁷¹, considerando que seria a alternativa mais viável e que traria menos gastos para um rápido processo de modernização, de crescimento econômico e também de inserção do Piauí na economia mundial¹⁷².

¹⁶⁶ HOBBSAWM, Eric John Ernest. **A Era das Revoluções**: Europa 1789-1848. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981. 343 p.

¹⁶⁷ QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. **Economia piauiense**: da pecuária ao extrativismo. Teresina: EDUFPI, 1998. 64 p.

¹⁶⁸ A Divisão Internacional do Trabalho corresponde a uma divisão e especialização das forças produtoras em um âmbito internacional, considerando que é impossível que um único país produza todas as mercadorias, dividem-se as especialidades de produção pelo globo formando assim uma relação interdependente entre os países.

¹⁶⁹ QUEIROZ, 1998.

¹⁷⁰ Sobre este conceito ver nota de rodapé 38.

¹⁷¹ REGO, Junia Mota Antonaccio Napoleão do. **Dos sertões aos mares**: história do comércio e dos comerciantes de Parnaíba (1700-1950). 2010. 291 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2010.

¹⁷² É preciso lembrar que essa necessidade de integração do Piauí ao contexto econômico nacional e internacional deriva do imperialismo europeu e das consequências econômicas que este teve no resto do globo. Para René Rémond, sua influência no decorrer do século XIX teve um impacto tão profundo no mundo que “todas as correntes de intercâmbio convergem para a Europa. [...] Tudo parte da Europa, tudo volta para ela. Ela é o centro, o pólo. [...] A Europa, principalmente a Grã-Bretanha, teceu sobre o mundo uma gigantesca teia, com suas linhas de navegação, seus entrepostos, suas estações. As bolsas, os mercados, tudo está domiciliado na Europa Ocidental” (RÉMOND, René. **O Século XIX**: 1815/1914. São Paulo: Cultrix, 1976. p. 156).

Apenas na primeira metade do século XX esse projeto toma forma e o Piauí insere-se no mercado externo a partir do extrativismo e da exportação de seus produtos, sendo estes principalmente: a borracha da maniçoba, a cera de carnaúba e do babaçu¹⁷³. Embora essa inserção ocorra é preciso percebê-la enquanto problemática, considerando que a entrada no mercado externo promovida no Piauí no final do século XIX e na primeira metade do século XX torna a economia piauiense dependente das flutuações econômicas mundiais, tornando-se suscetíveis a crises comerciais¹⁷⁴.

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

Embora a construção de um porto marítimo em Amarração seja algo requisitado pelos políticos e comerciantes piauienses durante o decorrer do século XIX¹⁷⁵ é interessante notar que apenas em 1880 o Piauí “resolve” a situação de litígio do litoral com o Ceará e volta a ter a Vila de Amarração, conforme exposto no capítulo anterior. Dessa forma, o desejo pela modernização incide diretamente sobre Amarração, fazendo com que esta, através da construção de seu porto marítimo, no final do século XIX e na primeira metade do século XX seja percebida enquanto um dos principais pontos para o desenvolvimento econômico do Piauí.

3.1 Os vapores da modernização aportam em Amarração

Situado o contexto econômico do Piauí no final do século XIX e começo do século XX, bem como a ocupação do litoral piauiense e o conseqüente surgimento da Vila de Amarração, além do cotidiano da Vila, passa-se a analisar neste segmento as tensões e transformações decorrentes da influência da experiência da Modernidade na referida vila.

Deve-se apontar que esta não produz apenas pontos positivos, mas também negativos. Tensões são geradas e no caso de Amarração uma das primeiras tensões geradas pela

¹⁷³ Segundo Teresinha de Jesus Mesquita Queiroz, a exportação piauiense antes do extrativismo desses produtos limitava-se ao gado bovino e ao algodão, sendo que estes eram exportados, principalmente, para outras regiões do Brasil (QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. **Economia piauiense: da pecuária ao extrativismo**. Teresina: EDUFPI, 1998. 64 p).

¹⁷⁴ SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de. **Evolução Histórica da Economia Piauiense**. 2. ed. Teresina: Academia Piauiense de Letras, Banco do Nordeste, 2001. 133 p.

¹⁷⁵ REGO, Junia Mota Antonaccio Napoleão do. **Dos sertões aos mares: história do comércio e dos comerciantes de Parnaíba (1700-1950)**. 2010. 291 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2010.

modernidade é a própria questão de litígio entre o Piauí e o Ceará. Após a anexação da Vila de Amarração ao território do Piauí em 1880 é possível perceber tensões entre o povo de Amarração e o de Parnaíba. Na edição de 09 de junho de 1883 do jornal “A Época” temos a seguinte narrativa de um amarroçonense sobre o preconceito sofrido pelos parnaibanos:

Lemos o que disse a Enca sobre a matéria da representação dirigidas por alguns negociantes desta villa contra a praxe adoptada pela Alfandega da Parnahyba no despacho e entrega dos gêneros vindos para aqui do Ceará e Maranhão nos vapores da companhia maranhense.

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

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

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

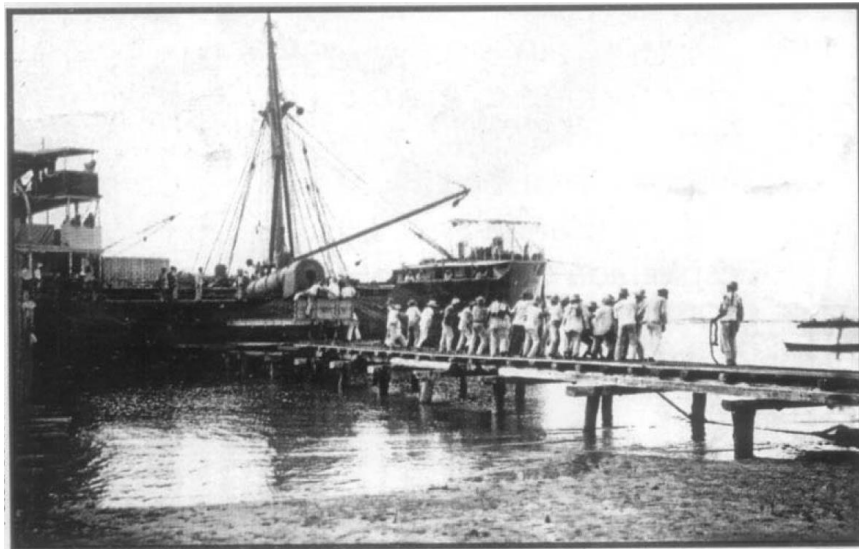
Seremos por conseguinte incansáveis em reivindicar os direitos e regalias que nos competem, e dos quaes temos sido despojados até certo ponto.¹⁷⁶

O trecho retrata a reclamação de um amarroçonense sobre as taxas extras cobradas aos habitantes da Vila de Amarração com relação aos produtos que chegavam nesta provenientes das províncias do Ceará e Maranhão. Na perspectiva do autor desta narrativa, o motivo para isso estar acontecendo se dava pelo preconceito dos parnaibanos com os habitantes de Amarração e estava provocando prejuízos aos comerciantes que residiam na referida Vila. É interessante, então, como Amarração, embora não fosse a única saída para o mar do Piauí, é considerada enquanto o espaço por excelência para a modernização e desenvolvimento da província pelas elites locais e logo que é reivindicada pelos piauienses e tomado posse desta em 1881, em 1883, dois anos depois, temos um relato sobre tensões decorrentes do retorno desta ao Piauí.

¹⁷⁶ A ÉPOCA, Teresina, ano 6, n.260, p. 4, 09 jun. 1883.

O trecho nos permite outras discussões também, como questões sobre identidade, no caso o ser piauiense, o ser brasileiro. No entanto, não é seara deste trabalho¹⁷⁷, limitando-nos a apontar como a mudança de um território, mesmo que em função de um projeto de modernização, pode gerar tensões e conflitos no cotidiano das pessoas que habitam esses espaços. Destarte, ainda em relação ao porto, é preciso ter em mente que este, que esteve em funcionamento em Amarração ao longo da segunda metade do século XIX e na primeira metade do século XX, não se refere ao porto solicitado pelos políticos e comerciantes piauienses. Tratava-se de um pequeno ancoradouro¹⁷⁸ no qual os navios necessitavam aportar na costa aguardando rebocadores para buscá-los em função da baixa profundidade da Barra da Amarração¹⁷⁹, conforme pode ser visto na foto 1.

Foto 1 – Ancoradouro de Amarração em 1918¹⁸⁰.



Fonte: Gandara¹⁸¹, 2010.

¹⁷⁷ Talvez fosse interessante, em outro trabalho, discutir sobre uma possível noção de identidade piauiense no final do século XIX no litoral do Piauí a partir do trecho destacado, principalmente considerando que, pelo relato feito, o retorno da posse de Amarração ao Piauí não partiu apenas deste, mas também dos cidadãos de Amarração, que solicitaram o retorno ao Piauí pensando no “interesse geral”, no caso, no desenvolvimento, progresso e modernização da província do Piauí.

¹⁷⁸ De acordo com o relatório do Coronel Josino José Ferreira, produzido em março de 1900 e publicado no *Nortista* no ano de 1901 sobre o Delta do Parnaíba, no que concerne a navegação do litoral piauiense registra que os navios entravam pela foz do rio Igaracu na Barra da Amarração e atracavam em seus trapiches. Informa também que a navegação no período era de Cabotagem, possibilitando tanto a importação como a exportação de produtos piauienses, principalmente, para o Maranhão e Ceará (*NORTISTA*, Parnaíba, ano 1, n.15, p.1-2, 13 abr. 1901.)

¹⁷⁹ Ver BARBOSA, Edison Gayoso Castelo Branco. **O Parnaíba: Contribuição à História de sua navegação**. Teresina: Projeto Petrônio Portella, 1986. 174p.; REGO, Junia Mota Antonaccio Napoleão do. **Dos sertões aos mares: história do comércio e dos comerciantes de Parnaíba (1700-1950)**. 2010. 291 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2010.

¹⁸⁰ A imagem em questão foi cedida por Diderot Mavignier, historiador e escritor parnaibano, a Gercinair Silvério Gandara.

A foto 1, assim, apresenta a chegada de duas locomotivas em 1918 através do vapor *Mantiqueira*¹⁸² para a Estrada de Ferro Central do Piauí, demonstrando como se configurava o ancoradouro do então porto de Amarração.

Ainda em relação a profundidade e o emprego de rebocadores para algumas embarcações, a edição do periódico “A Legalidade” de 20 de agosto de 1892¹⁸³ corrobora com essa prática, bem como a necessidade de navios de médio e grande porte ancorarem fora da Barra da Amarração, ao relatar a obrigação do então Governador do Estado do Piauí e do Chefe de Polícia de tomarem na Vila uma embarcação menor para se deslocarem até o Vapor *Espírito Santo*¹⁸⁴ que encontrava-se ancorado fora da Barra de Amarração. Embora o periódico não especifique o motivo do vapor da Companhia Lloyd não ter adentrado a Barra, pode-se supor que se tratava de sua baixa profundidade e da possibilidade de um acidente caso este tentasse navegar até o ancoradouro de Amarração.

Mesmo tratando-se de um porto de pequena profundidade e estrutura simples de ancoradouro, recebia inúmeras companhias de navegação com um movimento marítimo significativo, conforme registram os jornais, “A Época” de 1883, “Nortista” de 1901 e “Semana” de 1910 e 1911, relatando as chegadas dos navios e respectivos passageiros à barra de Amarração.

As seguintes embarcações são citadas em notícias sobre a movimentação marítimo-fluvial do litoral piauiense: O vapor *Theresinense*, o *Lidador*, *Continente*, *Jonas*, *Parnahyba*, *Hyate Victoria*, *Hyate Neptuno*, *O Cabral*, *Senador Cruz*, *Hyate Regência*, *Hyate Deus te Guarde*, *Hyate Adelina dos Anjos*, *Parnahybano*, *Hyate Arthur*, *Hyate Aqui Estou*, *Hyate Bom Jesus*, *Colombo*, *Jaboatão*, *Rio Formoso*, *Amazonas*, *Uma*, *Marahu*, *Natal*, *Bocauna*, *Ilhéos e Mantiqueira*¹⁸⁵.

¹⁸¹ GANDARA, Gercinair Silvério. **Rio Parnaíba... Cidades-Beira** (1850-1950). Teresina: EDUFPI, 2010. p. 349.

¹⁸² Vapor da Companhia de Navegação *Lloyd Brasileiro* que transportava cargas e passageiros.

¹⁸³ A LEGALIDADE, Teresina, ano 1, n. 33, p. 3, 20 ago. 1892.

¹⁸⁴ A LEGALIDADE, Teresina, ano 1, n. 38, p. 4, 29 set. 1892.

¹⁸⁵ A ÉPOCA, Teresina, ano 6, n. 240, p. 4, 20 jun. 1883. (Therezinense)

NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.3, p. 3, 17 jan. 1901. (Lidador)

NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.4, p. 3, 24 jan. 1901. (Continente)

NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.6, p. 2, 9 fev. 1901. (Jonas)

NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.7, p. 3, 17 fev. 1901. (Parnahyba, hyate Victoria, hyate Neptuno, Cabral)

NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.10, p. 3, 9 mar. 1901. (Senador Cruz, hyate Regência)

NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.11, p. 3, 16 mar. 1901. (Hyate Deus te Guarde, hyate Adelina dos Anjos)

NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.12, p. 4, 23 mar. 1901. (Hyate Adelina dos Anjos e Deus te Guarde)

NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.15, p. 3, 13 abr. 1901. (Cabral)

NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.16, p. 3, 20 abr. 1901. (Lidador, Parnahybano, Cabral)

NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.22, p. 3, 1 jun. 1901. (Cabral)

NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.25, p. 3, 22 jun. 1901. (Continente)

NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.31, p. 3, 3 ago. 1901. (Hyate Arthur, Lidador, Cabral)

O periódico a “Semana”, de 14 de agosto de 1910, também apresenta um quadro das embarcações que aportaram na Barra da Amarração em julho de 1910 com indicação da entrada e saída no porto e outras informações referente a estas, como o calado¹⁸⁶, a procedência de cada embarcação, o destino, as toneladas, o nome, a data de entrada e saída e o nome do proprietário ou da companhia proprietária de cada um. A figura 10 demonstra o quadro em questão.

Figura 10 – Quadro das embarcações que aportaram na Barra da Amarração – julho de 1910.

Barra da Amarração

No mez de Julho p. findo entraram na barra da Amarração as seguintes embarcações:

DATAS		Nomes das Embarcações	Entradas e Saídas	Calado	Tonelagem	Procedencia	Destino	Nomes dos proprietarios
Mes	DIAS							
Julho	3	Parnahyba	Entrou	8 p 6 p	222	Pará	Pará	Velhote Silva & C.
"	4	"	Sahiu	9 p 8 p	"	"	Pará	"
"	4	Jabontão	Entrou	9 p 6 p	391	Recife	Recife	Comp. Pernambucana
"	5	Chata Rio	"	6 p 9 p	402	Pará	Pará	L. Lorenzen & C.
"	6	"	Sahiu	8 p 6 p	"	"	Recife	"
"	6	Jabontão	"	9 p 6 p	391	"	Recife	Comp. Pernambucana
"	6	Rio Formoso	Entrou	7 p 0 p	415	Recife	Recife	"
"	9	"	Sahiu	7 p 9 p	"	"	"	"
"	13	Parnahyba	Entrou	8 p 6 p	222	Pará	Pará	Velhote Silva & C.
"	20	"	Sahiu	9 p 6 p	"	"	Pará	"
"	22	Bocaina	Entrou	9 p 0 p	882	Pará	Rio	Lloyd Brasileiro
"	24	"	Sahiu	9 p 0 p	"	"	"	"
"	25	Commandatuba	Entrou	6 p 4 p	382	Camocim	CAMOCIM	Companhia Bahiana
"	26	"	Sahiu	8 p 0 p	"	"	"	"
"	28	Cabral	Entrou	9 p 6 p	445	Camocim	"	Comp. Maranhense
"	28	Alliança	"	8 p 0 p	310	Pará	"	R. Antunes & C.
"	29	Parnahyba	"	8 p 6 p	222	Pará	Pará	Velhote Silva & C.
"	30	"	Sahiu	9 p 6 p	"	"	Pará	"
"	30	Cabral	"	9 p 3 p	415	"	Maranhão	Comp. Maranhense
"	31	Oceano	Entrou	8 p 0 p	438	Camocim	"	Pedro S. Guimarães

Fonte: Semana¹⁸⁷, 1910.

NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.34, p. 3, 24 ago. 1901. (Lidador, Parnahybano, Cabral, Continente)

NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.35, p. 3, 31 ago. 1901. (Continente)

NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.36, p. 2, 7 set. 1901. (Continente)

NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.37, p. 3, 14 set. 1901. (Cabral, Continente)

NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.38, p. 4, 21 set. 1901. (Cabral)

NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.39, p. 3, 28 set. 1901. (Cabral, Lidador, Parnahyba)

NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.40, p. 2, 5 out. 1901. (Hyate Aqui Estou, Cabral)

NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.41, p. 2, 12 out. 1901. (Parnahyba)

NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.42, p. 2, 19 out. 1901. (Cabral, hyate Bom Jesus, Colombo, hyate Aqui Estou)

NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.44, p. 3, 2 nov. 1901. (Senador Cruz, Colombo)

SEMANA, Parnaíba, ano 2, n.79, p. 3, 10 dez. 1910. (Mantiqueira)

¹⁸⁶ “Distância vertical do ponto mais baixo da quilha (peça estrutural, básica, inferior, longitudinal do navio, que se estende desde a popa até a proa) do navio e a linha de flutuação” (MAGLIOCCA, Argeo. **Glossário de Oceanografia**. São Paulo: Nova Stella/EDUSP, 1987. p. 59 e 245).

¹⁸⁷ SEMANA, Parnaíba, ano 1, n.10, p. 3, 14 ago. 1910.

Deste modo, no final do século XIX e no início do século XX faziam escala em Amarração as seguintes companhias:

Companhia Pernambucana de Navegação com os vapores: **Uma, São Francisco, rio Formoso, Beberibe, Jacípe, e Jaboatão.**

Companhia Baiana com os vapores: **Ilheus, Comandotuba, Marahu, Jequitinhonha e Canavieiras.**

Empresa Lorentz com os vapores: **Ipu, Rio, Sobral e Camocim.**

Companhia Maranhense com os vapores: **Oriente, Ocidente, Cabral, Cururupu e Turiassu.**

Lloid Brasileiro: **Pirineus, Prudente de Moraes, Ibiapaba e Cubatão.**¹⁸⁸

Esse movimento perdurou até a década de 30 e 40 do século XX, sendo que, conforme Edson Gayoso Castelo Branco Barbosa¹⁸⁹:

No porto de Luís Correia, a antiga Amarração, em face de menor profundidade, os navios fundeavam além da barra, cerca de 3 milhas da costa, onde aguardavam os rebocadores e as alvarengas. Este porto funcionava principalmente no inverno, quando os ventos gerais diminuía e o mar se tornava mais calmo, passando a operação, carga e descarga a oferecer mais segurança.

Após esse período, o declínio da navegação marítima se fez presente e a partir daí o pequeno porto passou a ser frequentado especialmente pelos barcos pesqueiros que já faziam parte da atividade econômica predominante entre os moradores amarroçonenses, como ainda o fazem hoje.

Dessa forma, não foram poucas as embarcações que passaram por Amarração e, da mesma maneira, não foi pequeno o seu impacto no cotidiano da vila. A existência desse pequeno ancoradouro, juntamente com a subvenção do governo federal às companhias de vapores que fizessem o percurso Recife-Amarração¹⁹⁰ que aportassem em Amarração, vão moldando novas sociabilidades e tensões no litoral piauiense.

Uma das primeiras tensões geradas pela experiência da modernidade que podemos citar e que se encontra registrado em algumas edições do “Nortista” é acerca da relação conflituosa existente entre a Companhia Maranhense e o contrato estabelecido com o governo federal para realizar viagens mensais passando pelo porto de Amarração. De acordo com a

¹⁸⁸ DIAS, Cid de Castro. **Os Caminhos do Rio Parnaíba**: Uma abordagem sobre os problemas ambientais na bacia, a navegabilidade, a capacidade de carga e a batimetria. Teresina: Alínea Publicações, 2004. p. 136.

¹⁸⁹ BARBOSA, Edison Gayoso Castelo Branco. **O Parnaíba**: Contribuição à História de sua navegação. Teresina: Projeto Petrônio Portella, 1986. p. 100.

¹⁹⁰ REGO, Junia Mota Antonaccio Napoleão do. **Dos sertões aos mares**: história do comércio e dos comerciantes de Parnaíba (1700-1950). 2010. 291 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2010.

edição de 13 de julho de 1901¹⁹¹ do “Nortista” o serviço de navegação a ser realizado pela Companhia Maranhense consistia no seguinte:

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

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

2ª linha – Tutoya, Amarração, Camocim e Ceará, regressando com escalas por Amarração e Tutoya, Maranhão, indo directo ao Pará e d’alli regressando directamente ao Maranhão.¹⁹²

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

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

O “Nortista” registra, também em sua edição de 24 de agosto¹⁹³ e 07 de setembro de 1901¹⁹⁴, o vapor “Continente” da Companhia Maranhense recusando-se a aportar em Amarração conforme o contrato estabelecido entre o governo federal e a referida Companhia de Navegação. Além disso, na edição de 19 de outubro de 1901, registra o vapor “Cabral” da mesma Companhia também recusando-se a aportar em Amarração.

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

O Cabral, da companhia maranhense, na volta de sua viagem a Pernambuco, não entrou na Amarração, e fel-o propositalmente, pois havia na barra água

¹⁹¹ NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.28, p. 2, 13 jul. 1901.

¹⁹² Contrato entre o governo federal e a companhia de navegação a vapor do Maranhão realizado pelo Decreto n.3979 de 28 de março de 1901 (NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.28, p.2, 13 jul. 1901).

¹⁹³ NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.34, p. 3, 24 ago. 1901.

¹⁹⁴ NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.36, p. 2, 7 set. 1901.

suficiente para dar lhe entrada, como sempre aconteceu. Não tendo para quem appellar de tanto menospreso que se faz a este infeliz Piauhy, limitamo-nos a registral-o.¹⁹⁵

É interessante notar o enfoque dado pelo “Nortista” a possibilidade de os navios adentrarem em Amarração, contrariando a suposta baixa profundidade da Barra da Amarração. Não apenas nessa notícia sobre o Cabral, mas também na já citada edição de 13 de julho de 1901 também no artigo “A nossa navegação” temos o seguinte trecho sobre a profundidade da Barra de Amarração: “Contra a falta d’agua que allegam, está sempre a protestar a praticagem daquelle porto que affirma ter constantemente agua sufficiente para qualquer dos vapores da dita Companhia, incluindo mesmo os de maior calado, nas marés de lançamento.”¹⁹⁶

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

Bem além de uma razão geográfica, o motivo apontado pelo “Nortista” acerca da recusa da Companhia Maranhense de aportar em Amarração se deve a uma suposta conspiração do estado do Maranhão para fechar o porto de Amarração. Na edição de 02 de novembro de 1901, em sua coluna sobre o Movimento Marítimo-Fluvial na costa piauiense, o jornal aponta que o vapor “Continente”, citado anteriormente como uma das embarcações que não estavam mais aportando em Amarração, aportava regularmente até o surgimento da suposta conspiração, tal como diz o seguinte trecho:

Antes do plano concebido pela companhia maranhense e os inimigos do Piauhy, de fecharem o porto da Amarração, o *Continente* entrava, como fez diversas vezes, naquelle porto a noite e sem pratico (!) e hoje que a barra melhorou consideravelmente, tornando um canal em linha recta, os vapores da companhia maranhense dizem por conta própria, que não entram ali por falta d’agua!¹⁹⁷

Essa suposta conspiração apontada pelo “Nortista” do estado do Maranhão contra o Piauí muito provavelmente pode ser explicada pelo fato do Maranhão ter exercido até a segunda metade do século XIX grande influência econômica sobre o Piauí, com esse quadro

¹⁹⁵ NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.42, p. 2, 19 out. 1901.

¹⁹⁶ NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.28, p. 2, 13 jul. 1901.

¹⁹⁷ NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.44, p. 2-3, 2 nov. 1901.

transformando-se apenas com a aplicação do projeto de integração entre a nova capital do estado, as cidades na beira do Parnaíba e no litoral piauiense, visando a inserção do Piauí no mercado internacional¹⁹⁸.

Considerando esse contexto, duas hipóteses sobre essa tensão existente no começo do século XX podem ser pensadas: a Companhia Maranhense realmente estaria boicotando o porto de Amarração intencionalmente para induzir seu fechamento retornando o caráter de dependência do Piauí ao Maranhão ou, no segundo caso, a profundidade da Barra da Amarração vinha sofrendo alterações em sua dinâmica natural, assoreando-se e tornando-se inviável a navegação de embarcações de calados maiores.

Embora o “Nortista” afirme veementemente que a profundidade era o suficiente para a entrada dos vapores da companhia maranhense, outros relatos no mesmo período já apontavam o assoreamento da Barra da Amarração, sendo necessária sua dragagem para que as embarcações pudessem continuar a adentrar na Barra. Na edição de 18 de dezembro de 1910 do jornal “Semana” temos o seguinte relato no artigo “O Piauí e seu porto marítimo” de autoria de Julio Jansen¹⁹⁹ sobre o assoreamento da Barra de Amarração:

As areias expellidas na vasante da maré acumulam-se nas proximidades da barra e tornam mister a dragagem. É um serviço quasi impossível aqui devido os ventos fortes que constantemente durante o verão formão um mar alto e cavado o que dificulta muito o trabalho de uma draga de sucção e ainda mais outra de caçambas porque não aguenta no seu costado uma alvarenga ou outra embarcação para receber a matéria dragada²⁰⁰.

Embora se trate de uma notícia quase 10 anos após as denúncias do “Nortista” sobre a conspiração maranhense e suas afirmações sobre a profundidade suficiente da Amarração, é inegável que a Barra da Amarração sofria com um problema de assoreamento, sendo necessária sua dragagem para um melhor funcionamento de seu porto, conforme observamos na notícia anterior.

Outro fato marcante dessa tensão entre a companhia maranhense e a navegação pela Barra de Amarração corresponde ao episódio em que um comandante do navio “Colombo” da companhia maranhense de navegação que, embora tendo passageiros com passagens

¹⁹⁸ QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. **Economia piauiense: da pecuária ao extrativismo**. Teresina: EDUFPI, 1998. 64 p.

¹⁹⁹ Foi um engenheiro que atuou no Estado do Piauí, principalmente, em obras públicas em Teresina e Amarante durante a década de 1910 através de contratos com o governo do estado. Além disso, em Amarração, também dirigiu a construção das salinas do Coronel Francisco Severiano de Moraes Correia (SEMANA, Parnaíba, ano 1, n.11, p.2, 21 ago. 1910).

²⁰⁰ SEMANA, Parnaíba, ano 1, n.27, p. 2, 18 dez. 1910.

compradas até o porto de Amarração, recusou-se deliberadamente em levar sua embarcação até esse destino, fazendo com os passageiros desembarcassem no porto de Tutóia²⁰¹. Esse episódio está registrado na edição de 26 de outubro de 1901 do “Nortista” trazendo a seguinte narrativa:

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

Compraram na gerencia da companhia de navegação a vapor do Maranhão, a cuja companhia pertence o *Colombo*, as respectivas passagens para o porto de Amarração, para onde se destinavam.

O *Colombo*, vapor imprestável, de marcha lenta, que já deveria estar condemnado depois de alguns dias de viagem pelo porto de Barreirinhas, aportou ao de Tutóia. O commandante scientificou aos passageiros que se destinavam a Amarração para ahi desembarcarem pois o **Colombo “não entraria na Amarração porque ele não queria”**.

Debalde protestaram contra semelhante e prejudicial abuso, attentatorio a suas garantias de passageiros e o commandante impassível a toda a sorte de ponderações, mandou deitar fóra de bordo as suas bagagens!

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

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

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

É immensa nossa indignação tratando deste factó pois temos plena certeza que o commandante do *Colombo* assim procedendo obedeceu ao plano há muito concebido pela companhia de navegação a vapor do Maranhão, auxiliada pelos inimigos do indefeso Piauí, de fechar inteiramente o porto da Amarração.²⁰²

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

As tensões observadas nestes episódios relatados sobre a Companhia Maranhense não se trataram de uma disputa entre o tradicional e os elementos ditos modernos de uma forma

²⁰¹ Tutóia hoje é a quinta Barra do Delta do Parnaíba localizada no estado do Maranhão. A definição da posse sobre o Delta do Parnaíba foi também questão litigiosa do Piauí com o Maranhão conforme indica João Gabriel Baptista (BAPTISTA, João Gabriel. **Mapas Geohistóricos**. Teresina: Projeto Petrônio Portella, 1986. 177 p).

²⁰² NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.43, p. 2, 26 out. 1901.

interna, mas sim externa. Esta situação se reflete na suposta tentativa da companhia maranhense de impedir o desenvolvimento do porto de Amarração, tentado evitar os elementos que trariam o “progresso” aquele espaço, contradição esta que marca a Modernidade. Nesta perspectiva, o aparato moderno, representado aqui pelo vapor não se torna apenas um mecanismo de encurtamento das distâncias²⁰³, mas também um possível gerador de transtornos²⁰⁴ para seus passageiros, na medida que estes tomavam o transporte, mas não sabiam se chegariam ao seu destino. Pode-se inferir que talvez para a Companhia Maranhense a modernização do porto de Amarração significaria uma redução na influência econômica sobre o movimento marítimo-fluvial desenvolvido no rio Igarauçu entre o Piauí e o Maranhão.

Com relação ao assoreamento da Barra da Amarração apontado pela Companhia Maranhense como um problema para atracar no porto de Amarração, este era um aspecto recorrente, embora a maioria dos políticos e comerciantes da época defendessem o melhoramento da citada Barra e a consequente instalação do porto marítimo²⁰⁵ ali, conforme observamos no artigo “Barra das Canárias” da edição de 1 de janeiro de 1911 da “Semana”.

Já expendemos, em artigos successivos em nossas primeiras edicções, o nosso modo de pensar sobre a barra de Amarração, dando mesmo as causas do constante accumulo de areias no canal, a extensão e configuração geometrica do mesmo, a manobra racional dos navios que nella penetram e por fim a distancia ou tamanho do baxio mais importante e que serve de obstáculo para a franquia de navios de mais de 12 pés de calado e, salvo uma demonstração pratica em contrario, insistiremos em julgal-a, se não superior, pelo menos a que pela sua posição, muito convem aos interesses commerciais do Estado a que ella pertence, dado um esforço dos poderes públicos em tornal-a mais praticável, pois ainda acreditamos na possibilidade de poder ser ella melhorada radicalmente, attendendo que a engenharia moderna não recúa ante embaraços de espécie alguma, havendo dinheiro e encorajamento por parte dos interessados nas grandes obras de conquista material em lucta com a natureza.²⁰⁶

²⁰³ De acordo com Antônio Paulo Rezende os novos maquinários modernos que surgem a partir do século XIX e XX, a exemplo dos bondes elétricos, automóveis e trens, ao se incorporarem no cotidiano da cidade facilitam o transporte e reduzem as distâncias entre os lugares. No caso de Amarração, podem-se inserir os vapores como sendo um destes novos maquinários (REZENDE, Antônio Paulo. **Desencantos modernos: histórias da cidade do Recife na década de XX**. Recife: FUNDARPE, 1997).

²⁰⁴ O maquinário moderno, segundo Antônio Paulo Rezende, ao mesmo tempo que garante o encurtamento de distâncias também gera problemas. No caso de Recife, recorte espacial de sua pesquisa, a ênfase é dada as situações causadas pelos automóveis e noticiadas nos periódicos locais na década de 1920 (REZENDE, 1997).

²⁰⁵ Deve-se ter em mente que o porto de Amarração no começo do século XX referenciado pelos periódicos tratava-se de um pequeno ancoradouro para embarcações de baixo calado.

²⁰⁶ SEMANA, Parnaíba, ano 1, n.30, p. 1, 1 jan.1911.

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

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

A sociedade parnaibana iniciou, em 1901, uma intensa campanha, desta vez, para construção do porto de Amarração. Atendendo aos apelos dos parnaibanos o governo estadual anunciou a formação de uma comissão para fazer estudos na barra e no porto de Amarração, que foi concluído pela viabilidade da construção do porto. Esta campanha foi empreendida, também, pelo jornal “O Nortista” que se manifestou em prol da construção do porto marítimo do Piauí, em Amarração e da estrada de ferro, do litoral a Capital, Teresina.²⁰⁷

Muitas argumentações foram utilizadas para sustentar a construção do porto na Barra de Amarração encampadas por vários segmentos sociais, como a imprensa, o comércio e a própria administração pública²⁰⁸. A questão do porto de Amarração como saída de exportação para o Piauí constitui-se em um projeto econômico e político que tem início ainda no período provincial, conforme explicitado anteriormente. No caso em questão podemos observar nas mensagens do governo do estado do Piauí para a Câmara Legislativa citando a questão da construção do porto.

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

²⁰⁷ GANDARA, Gercinair Silvério. **Rio Parnaíba... Cidades-Beira** (1850-1950). Teresina: EDUFPI, 2010. p. 349.

²⁰⁸ Sobre essa questão ver GANDARA, 2010 e REGO, Junia Mota Antonaccio Napoleão do. **Dos sertões aos mares: história do comércio e dos comerciantes de Parnaíba (1700-1950)**. 2010. 291 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2010.

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

Na edição de 18 de dezembro de 1910 da “Semana” ainda sobre a questão da inviabilidade de melhoria do porto de Amarração o engenheiro dr. Julio Jansen destaca a existência de outra barra no Piauí na qual poderia ser construído um porto mais eficiente para escoamento da produção piauiense em detrimento de Amarração. Em sua perspectiva, a Barra do Timonha, por apresentar uma profundidade de 8 pés²⁰⁹ em maré baixa e até 25 pés em maré alta e não ter a presença frequente de areia ofereceria melhores condições para instalação de um porto marítimo e atender as necessidades econômicas dos políticos e comerciantes do estado do Piauí. O trecho reproduzido expressa sua análise sobre a questão iniciando destacando as disputas sobre a posse do Delta do Parnaíba

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

Em rezumo: tem todas as vantagens sob Amarração.²¹⁰

A narrativa expressa no periódico traz à tona outra possibilidade pouco explorada pela literatura especializada, tanto no sentido de estudos das condições naturais para a construção do porto na enseada do rio Timonha, bem como de registro de alguns discursos que ensejam a construção na Barra deste rio e não na de Amarração, que de forma geral predomina.

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

²¹⁰ SEMANA, Parnaíba, ano 1, n.27, p. 2, 18 dez. 1910.

Odilon José Nunes²¹¹ ao descrever os rios piauienses, particularmente o Parnaíba e sua navegação aponta também a preferência de Timonha sobre Amarração enquanto espaço para construção de um porto marítimo, afirmando que “No litoral piauiense, afora pequenos igarapés penetram no oceano o Parnaíba, o Camurupim, e o S. João da Praia²¹² que é linha divisória com o Ceará e, confluindo com o Temonha, dá enseada mais propícia que Amarração a porto marítimo.”.

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

[...] a referida barra oferece, mediante alguns melhoramentos, a entrada livre a embarcações de grandes calados. Um pequeno banco de areia que a intercepta, porem de fácil remoção ou desaparecimento, é todo o único óbice que a torna inacessível aos vapores de maiores calados, permitindo no entretanto livres entrada e saída a navios de 12 pés [...].²¹³

O jornal também evidencia a construção da Estrada de Ferro até Amarração, que já estava prevista, viria junto com o porto firmar uma época de prosperidade para o Piauí, não justificando a construção de outro em Timonha que necessitaria também de uma Estrada de Ferro para o escoamento da produção.

É interessante ressaltar também a constante defesa da Barra de Amarração enquanto um espaço por excelência para construção do porto marítimo do Piauí, mesmo esta sendo responsável em diversas ocasiões por acidentes de navegação²¹⁴ em virtude da baixa profundidade e dos bancos de areia ali presentes²¹⁵.

²¹¹ NUNES, Odilon José. **Pesquisas para a História do Piauí**. Teresina: Imprensa Oficial do Estado do Piauí, 1966. v.1. p. 13.

²¹² Refere-se ao rio Ubatuba que forma uma barra dupla com o rio Timonha ao desaguardem juntos no Oceano Atlântico no município de Cajueiro da Praia, PI.

²¹³ SEMANA, Parnaíba, ano 1, n.27, p. 2, 18 dez. 1910.

²¹⁴ Segundo Elisabeth Mary de Carvalho Baptista e Tamires Soares do Nascimento, na navegação podem ocorrer diferentes tipos de acidentes, dentre eles o naufrágio, que corresponde ao afundamento total da embarcação sem possibilidade de emersão, e o encalhe, quando a embarcação encosta em algum tipo de obstáculo ficando nele presa, estes sendo os mais comuns no litoral do Piauí. Além disso, outros tipos de acidentes incluem: Colisão, Abalroamento, Explosão, Arribada, Incêndio, Avaria, Alijamento e Emborcamento (BAPTISTA, Elisabeth Mary de Carvalho; NASCIMENTO, Tamires Soares do. Acidentes com Embarcações no Litoral do Piauí: Possibilidade de diálogo entre geografia e história ambiental. **Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science**. v.4, n.1, p. 313-327, jan./jul. 2015).

²¹⁵ NUNES, 1966.

Essa condição de baixa profundidade da Barra de Amarração ocasionou a construção de dois faróis, um em Pedra do Sal²¹⁶, distante aproximadamente treze quilômetros da referida Barra e recebendo a mesma denominação desta, e o de Atalaia²¹⁷, na própria Barra de Amarração, com o objetivo de assinalar a posição da costa piauiense. Estes faróis facilitarão a navegabilidade neste trecho, tendo em vista a redução dos acidentes, entretanto, não conseguiram evita-los²¹⁸.

Além disso, outro aspecto que marca o porto enquanto um elemento da modernização, e assim, um espaço de “progresso”, mas também de conflitos, em Amarração, é o medo do que poderia chegar neste porto. Lembrando que estar perto de um porto no período moderno significava estar perto do mundo, significava estar conectado com esse mundo, com a economia, a cultura e as coisas positivas que tivessem a oferecer, mas também significava conviver com o constante medo da chegada de flagelos indesejados que poderiam desembarcar junto aos vapores.

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

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

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

Navios suspeitos como o Matteo Bruzzo, Nord-America e Persêo, trazendo em seu bordo mais de quatro mil emigrantes, são repellidos sucessivamente a tiros de baía dos portos do Rio da Prata e do Rio de Janeiro, onde o

²¹⁶ O Farol de Amarração localizado na Pedra do Sal teve seu funcionamento iniciado em 04 de março de 1873 construído no anterior, em 1872, por determinação do Ministério da Marinha, na intenção de integrar um plano para a melhoria da iluminação da costa brasileira (COSTA, Francisco Augusto Pereira da. **Cronologia histórica do estado do Piauí** v.2. Rio de Janeiro: Artenova, 1974; MAURÍCIO, Francisco Raphael Cruz. O guarda e a cerca: projetos de energia eólica e regulação das condutas territoriais no Litoral do Piauí. In: ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS, 41., 2017, Caxambu. **Anais** [...]. Caxambu: ANPOCS, 2017. v. 1. p. 1-30).

²¹⁷ Farol marítimo localizado na ponta da praia de Atalaia na Barra de Amarração, tendo sido abandonado e com parte de sua estrutura desabado em 1922. Atualmente encontra-se em ruínas. Não foi possível nas fontes pesquisadas localizar a data de sua construção (BASTOS, Cláudio de Albuquerque. **Dicionário Histórico e Geográfico do Estado do Piauí**. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1994. 600 p.; REGO, Junia Mota Antonaccio Napoleão do. **Dos sertões aos mares: história do comércio e dos comerciantes de Parnaíba (1700-1950)**. 2010. 291 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2010).

²¹⁸ De acordo com Elisabeth Mary de Carvalho Baptista e Tamires Soares do Nascimento, no período entre 1882 e 1935 foram registrados nove naufrágios e um encalhe no litoral do Piauí (BAPTISTA, Elisabeth Mary de Carvalho; NASCIMENTO, Tamires Soares do. Acidentes com Embarcações no Litoral do Piauí: Possibilidade de diálogo entre geografia e história ambiental. **Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science**. v.4, n.1, p. 313-327, jan./jul. 2015).

primeiro tentou entrar a despeito das intimações que lhe fizeram o inspector da saúde do porto e o commandante da fortaleza de Santa Cruz. Temos em nossa província um porto marítimo, ás vezes em comunicação directa com a Europa. [...] Será isso cousa mínima, que não mereça os cuidados do nosso pretor? [...] será este o único porto de mar brasileiro, francamente acessível á quantos flagellos nos queiram importar do antigo continente? [...] Não seria também conveniente, ou mais ajuda, usar dos recursos possíveis, para frustrar a visita de semelhante hospede?²¹⁹

A partir do artigo do jornal sobre a possibilidade da chegada do Cólera²²⁰ no Piauí, percebemos que o porto não é visto apenas como um elemento precursor do desenvolvimento e modernização do estado e de sua economia, mas também pode ser a porta de entrada para doenças e flagelos de outros continentes, a exemplo do Cólera, já comentado, da Varíola e Gripe Espanhola que também atingem Amarração no início do século XX através de seu porto, conforme apresentado no capítulo anterior.

Ao mesmo tempo em que o porto é um dos espaços que marcam a experiência da Modernidade, também é um espaço da contradição e dos conflitos dela provenientes, podendo ser visto inclusive como um espaço do medo, uma paisagem do medo²²¹, em detrimento de uma imagem autoprojeteada de progresso, desenvolvimento e modernização.

Importa comentar também um dos aspectos discutidos no capítulo anterior: a questão da violência. Discorreu-se sobre o crescimento desta em Amarração através dos registros em periódicos e também de estatísticas oficiais do governo do estado a partir dos anos 1920. Considerando que na mesma época tem-se a chegada da ferrovia, questiona-se se a frequência

²¹⁹ A ÉPOCA, Teresina, ano 7, n. 333, p.1, 10 dez. 1884.

²²⁰ Conforme Marcus Pierre de Carvalho Baptista e Francisco de Assis de Sousa Nascimento “A origem geográfica do cólera remonta a Índia, tendo se espalhado por todo o mundo pela primeira vez em 1817, atingindo países da Ásia e da África. Em 1826, em uma segunda pandemia chegou a Europa e a América do Norte. A terceira incursão mundial da doença, em 1840, incluiu partes da América Central e do Sul, chegando ao Brasil em 1855, através de uma embarcação oriunda de Portugal que aportou na província do Pará. De certa forma o caráter epidêmico assumido pela doença na Europa e na América no período oitocentista pode ser explicado pelas transformações ocorridas nos transportes, principalmente com o surgimento da ferrovia e da navegação a vapor, em função da Revolução Industrial. Nesse sentido, a segunda metade do século XIX proporciona, através dos vapores e também das ferrovias, na Europa e América um maior deslocamento de populações, bem como uma intensificação do comércio. Dessa forma, mudavam-se as rotas e surgiam outros itinerários para o Cólera. Dessa forma, o Brasil não demorou a ingressar nesse cenário.” (BAPTISTA, Marcus Pierre de Carvalho Baptista; NASCIMENTO, Francisco de Assis de Sousa. O Inimigo vem do Mar: Cólera, Medo e Morte no Litoral Piauiense no Final do Século XIX. **Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science (UniEVANGÉLICA)**, v.7, n.2, p. 12-28, mai./ago. 2018. p. 18).

²²¹ Segundo Yi-fu Tuan o Medo está presente em todas as sociedades, podendo estar relacionados a um número infinito de aspectos: tais como o escuro, a possibilidade de ser abandonado, o medo da morte, do desconhecido, da guerra, das doenças. Dessa forma, em sua perspectiva, o Medo é algo experimentado pelo sujeito e pode ser tanto subjetivo, como concreto. Ele seria o responsável por produzir as Paisagens do Medo, ou seja, os espaços que produziriam no indivíduo o terror, o medo propriamente dito. Nesse sentido, o porto assume várias facetas, pode tanto ser visto como um espaço para o progresso, modernização e desenvolvimento, como também uma Paisagem do Medo, responsável por trazer flagelos de outros espaços para a sociedade próxima a ele (TUAN, Yi-fu. **Paisagens do medo**. São Paulo: UNESP, 2005. 374 p).

destes casos não estaria relacionada com a facilidade de transporte que o processo de modernização naquele espaço possibilitou através do trem.

Em nota intitulada “Mais um crime” a edição de 29 de novembro de 1927²²² do periódico “A Imprensa” traz mais um caso de assassinato em Amarração, dando a entender que estes acontecimentos estavam se tornando recorrentes no cotidiano da Vila. Tendo em vista que nas décadas anteriores estes episódios eram casos isolados, o que poderia explicar essa mudança nos anos 1920? Desta forma, é posto supor que se trata de mais um dos conflitos advindos da experiência da Modernidade. No entanto, para além das tensões advindas desta temos também as transformações que ocorrem com o cotidiano, consequentemente com as sociabilidades na medida em que os elementos que caracterizam a experiência da Modernidade vão se inserindo na sociedade.

3.2 Sociabilidades e Paisagem em Amarração: transformações do tradicional, criações do moderno

No caso de Amarração, ao tempo em que tivemos tensões provocadas pela experiência da Modernidade e consequente desejo de modernização materializados nas sequelas decorrentes da questão de litígio entre o povo de Amarração e Parnaíba, nas tensões entre a Companhia Maranhense e o porto de Amarração, bem como na própria discussão existente entre membros das elites locais sobre a Barra de Amarração e Timonha para determinar qual seria a mais favorável para a construção de um porto marítimo, além do medo do porto ser a porta de entrada para doenças endêmicas, como o Cólera, a Varíola e a Gripe Espanhola, temos também mudanças nas sociabilidades e no cotidiano em função dessa modernização.

A primeira mudança no cotidiano da Barra de Amarração, decorrente do processo de modernização que esse espaço começa a vivenciar a partir da segunda metade do século XIX, pode-se apontar como sendo o surgimento dos serviços de praticagem para o porto de Amarração, com o primeiro prático sendo nomeado ainda em 1854²²³.

Nas décadas que seguem a nomeação do primeiro prático para o Porto de Amarração sua presença no cotidiano da vila passa a ser uma constante, principalmente considerando o movimento marítimo-fluvial do citado porto. Nas edições pesquisadas do periódico a “Semana” de 1910 a 1911, em toda edição havia um quadro com os dias e horários da maré

²²² A IMPRENSA, Teresina, ano 3, n. 323, p. 4, 29 nov. 1927.

²²³ REGO, Junia Mota Antonaccio Napoleão do. **Dos sertões aos mares: história do comércio e dos comerciantes de Parnaíba (1700-1950)**. 2010. 291 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2010.

alta e maré baixa, informações utilizadas para facilitar a navegação e atracagem de embarcações na Barra da Amarração, o que atesta para uma regularidade do serviço prestado pelo prático, bem como para sua presença constante no cotidiano da Barra.

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

Na foz do Igarassú, á beira mar,
 No meio de alvas dunas encravada,
 Demora a triste villa socegada
 Como a terra do lucto e do pesar!
 Vindo-se pelo rio ou pelo mar
 Logo a Igreja destaca-se isolada,
 De antiga construcção desalinhada
 Sem padre, luz, fieis, nem mesmo altar.
 Distante o coqueiral mostra a folhagem
 Em cuja sombra o pescador descança.
 Gosando calmamente a branda aragem.
 A noite se reúne a visinhança
 E o velho Lino, lá da praticagem
 Ensaia os rapazes da *chegança*.²²⁴

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

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

Da mesma forma que a modernização trouxe mudanças no cotidiano de Amarração ao inserir a figura do prático e do serviço de praticagem, a subvenção do governo federal para a

²²⁴ SAN-SONCI. Amarração. SEMANA, Parnaíba, ano 1, n. 13, p. 2, 4 set.1910. O poema em questão foi publicado de forma anônima, não sendo assim possível identificação da autoria.

inserção do porto de Amarração nas linhas das companhias de navegação promove transformações nas sociabilidades, notadamente criando novos espaços de comemorações e festas, considerando o fato que os vapores tornam-se elementos comuns no dia-a-dia do litoral piauiense.

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

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

Entrando somente hoje em Amarração o vapor Marahú que conduz o nosso querido e prestigioso chefe Coronel Jonas de Moraes Correia, e seu irmão, nosso dedicado amigo Dr. Luiz de Moraes Correia, a Comissão encarregada de promover os festejos em homenagem ao digno e eminente e conterrâneo, associada a imprensa parnahybana agradecem ao crescido numero de amigos que hontem em vapores e lanchas especiaes foram ao seu encontro àquella villa e convidam aos amigos em particular e ao povo em geral para hoje a tarde assistirem ao seu desembarque no porto Salgado desta cidade. [...] Nesse dia grande foi ainda o numero de amigos que em lanchas especiaes foram receber em Amarração o Coronel Jonas e seu digno irmão [...] ²²⁵

A chegada, então, em Amarração, de vapores com figuras conhecidas e respeitadas pela sociedade, torna-se motivo para festas e comemorações. Torna-se um local de encontro e sociabilidades, na medida em que várias pessoas iam a Barra em vapores ou lanchas particulares simplesmente pelo motivo de recepcionar quem estivesse chegando ao porto de Amarração.

Infelizmente nos jornais consultados não há registros semelhantes em outros casos que não tratem da chegada de figuras relevantes no seio da sociedade, mas não nos impede de inferir que, talvez, a chegada dos vapores, dependendo do lugar de onde estivessem vindo, tenha representado a criação de um novo espaço de sociabilidades, visto que estas embarcações eram encarregadas nesse começo do século XX pelo correio e também porque

²²⁵ SEMANA, Parnaíba, ano 2, n.56, p. 1, 2 jul. 1911.

estar perto de um porto significava estar conectado com o mundo e essa conexão só era possível mediante as embarcações que por ali passavam²²⁶.

Ainda sobre a chegada do Coronel Jonas de Moraes Correia a Amarração e a festa que se sucedeu relata a edição da “Semana” de 16 de julho de 1911 que:

Aportou em Parnayhba em 26 do passado o eminente político piauiense Coronel Jonas de Moraes Correia, sendo recebido festivamente pela sociedade Parnahybana que, em peso, encorreu ao seu desembarque. Há muito, força é confessional-o que não vemos uma festa tão brilhante. Todas as classes ali estavam representadas, destacando se em cada fronte o prazer immenso que lhe ia n’alma. Por um telegramma transmittido pelo Coronel Jonas, supunha-se que a sua chegada tivesse lugar no dia 25 e, para logo, a comissão encarregada da festa de recepção fez distribuir convites geraes e poz a disposição do publico o vapor Piauhy e diversas lanchas que, fartamente embandeiradas, zarparam neste dia as 2 horas da tarde com destino ao porto de Amarração.²²⁷

A experiência da modernidade traz assim uma distinção social e novas maneiras de se pensar o espaço e de produzi-lo²²⁸, isto é a produção deste espaço é decorrente da dinâmica da própria sociedade que define quais agentes sociais²²⁹ dele podem usufruir. Ressalta-se essa questão em virtude da suposta presença de “todas” as classes sociais²³⁰ da sociedade parnaibana da época na recepção do Coronel Jonas Moraes Correia.

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

Outro episódio marcante dessas novas sociabilidades advindas com os vapores remete-se a chegada em Amarração do Dr. Miguel de Paiva Rosa, um dos dirigentes do Partido Republicano Conservador, mesmo partido que tinha representação significativa em Amarração, com correligionários como Dr. Luiz de Moraes Correia, que realiza uma recepção

²²⁶ HOBBSAWM, Eric John Ernest. **A Era das Revoluções**: Europa 1789-1848. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981. 343 p.

²²⁷ SEMANA, Parnaíba, ano 2, n.58, p. 1, 16 jul. 1911.

²²⁸ Entende-se aqui a produção de espaço na perspectiva de Lima de Souza Cavalcanti na ideia de que a produção do espaço é fruto de uma produção social e que este segue a lógica da dinâmica social desta sociedade. (CAVALCANTI, Lana de Souza. Uma Geografia da Cidade – Elementos da produção do espaço urbano. In: _____. (org.). **Geografia da cidade**: A produção do espaço urbano em Goiânia Goiânia: Alternativa, 2001. p. 11-32).

²²⁹ Entende-se como agentes sociais enquanto aqueles responsáveis por modelar o espaço na perspectiva de Corrêa (CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 4. ed. São Paulo: Ática, 1999).

²³⁰ A questão sobre como os diferentes grupos sociais se apropriavam, consumiam e produziam o espaço de Amarração será discutido no capítulo seguinte.

festiva no porto de Amarração em comemoração a passagem de Miguel de Paiva Rosa pelo porto e pela Vila. Segue o trecho presente na edição de 01 de outubro de 1911 da “Semana”:

Ao chegarem em Amarração saltaram todos, enquanto entrava o Commandatuba que já se avistava ao longe. As 5 e ½ fomos avisados pela Atalaya da aproximação do vapor, fazendo-se ouvir logo uma descarga de 21 tiros e diversas girandolas esturgiram no ar, demonstrações de contentamento e apreço que o Partido Conservador Amarraçõense tributou ao notável homem político pela sua passagem por aquella Villa. Um rumor alegre se apoderou de todos os presentes e numa agitação de jubilo, embarcamos para receber o eminente piauiense, que foi transportado de bordo do Commandatuba para o 15 de Novembro. Neste momento de bordo do Parnaibano que se achava perto se ouviam harmoniosas peças do vasto repertorio da banda musical.²³¹

A transformação da chegada de embarcações no porto enquanto um espaço de sociabilidades ganhava no período tamanha importância ao ponto de terem consigo uma banda musical para acompanhar as festividades e recepção de certas figuras políticas que por ali passavam, como no caso de Miguel de Paiva Rosa.

Destaca-se que não era apenas com a vinda dos vapores e, por conseguinte, das pessoas consideradas “importantes” que ocorriam festas, consequentemente novas sociabilidades, mas também com a chegada da locomotiva em Amarração a partir dos anos 1920. No que se refere a este aspecto, nas memórias de Carlos Araken Correia Rodrigues sobre sua ida de Parnaíba a Amarração para as férias de junho nos anos 1940 tem-se o seguinte:

Lembro bem que, era uma aventura gostosa a viagem de trem Parnaíba/Amarração. A “Maria Fumaça” brilhando e fumegante soltando fagulhas pela chaminé, os vagões que formavam o comboio; primeiro o carro de carga e logo os de 1ª e 2ª classe. Às 17hs o trem apitava anunciando a partida. [...] A chegada era uma festa. Todos falavam ao mesmo tempo, davam ordens e faziam perguntas [...].²³²

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

²³¹ SEMANA, Parnaíba, ano 2, n.69, p. 1, 1 out. 1911.

²³² RODRIGUES, Carlos Araken Correia. **Estórias de uma Cidade muito amada**. Parnaíba: [s.n.], 1988.

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

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

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

Em officio de 17 de Março ultimo (de character reservado) dirigido ao ministro da justiça pelo então presidente desta província, sr. dr. Miguel J. de A e Castro, e publicado pelo sr. Deputado J. Basson no Diario Official de 15 de Julho, se lêem as seguintes arguições contra mim: Que procedi illegal e arbitrariamente dando habeas corpus á um individuo preso por effeito da sentença condemnatoria; que lavra anarchia nesta villa, devido ao apoio e protecção que presto aos desordeiros e criminosos; que sou chefe do partido conservador; que me acho em luta com os adversários políticos, cujos chefes e principaes influencias hei processado por vereadores da câmara municipal, que são creaturas minhas, por quem me faço substituir em ocasiões especiaes e por denuncias assignadas por Fabio Pinheiro e outros, sobre quem exerço influencia, etc. Lembra mais ao ministro que já em officio anterior (que o sr. Deputado Basson não julgou digno de figurar no seu libello famoso contra mim), tinha me feito idênticas accusações, e conclue sua verrina ou denuncia pedindo minha remoção, e nomeação de outro juiz, que fosse prudente, circunspecto e intelligente. E muito provável que no final do officio (pois este continua) indicasse para substituir-me esse seu parente, aquem nomeou ao mesmo tempo promotor da capital e seu official de gabinete (lugar alias supprimido há mais de 10 annos), e a quem mandava adoecer para obter licença com ordenado do 1º cargo afim de acompanhá-lo nos seus frequentes passeios de recreação á Amarração, á 90 léguas da capital [...]²³³.

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

²³³ A ÉPOCA, Teresina, ano 6, n.279, p. 2, 10 nov. 1883.

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

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

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

Enviamos o nosso cartão de visita ao desembargador José Lourenço de Moraes e Silva²³⁴, honrado procurador geral do Estado, á sua digna esposa d. Antonia Nogueira de Moraes e Silva e á sua interessante filha, d. Ignacia de Moraes e Silva, que vieram de Therezina, no Therezinense.
Amanhã seguirão para a Amarração para entrarem em uso de banhos salgados.
Desejamo lhes boa viagem.²³⁵

Da mesma forma, três meses depois na edição de 02 de novembro de 1901 do “Nortista” temos a seguinte nota também direcionada a José Lourenço Moraes e Silva:

No Therezinense embarcaram para Therezina o nosso distinto amigo desembargador José Lourenço de Moraes e Silva e a sua exma. família que achavam-se em uso de banhos salgados na Amarração.
Restabelecidos dos incommodos que os obrigaram a emprender esta viagem, regressam ao lugar de suas residências.
Auguramo-lhes optima viagem.²³⁶

A partir do começo do século XX os relatos de ida a Amarração buscando suas águas salgadas para os banhos de mar tornam-se mais frequentes. O uso desse espaço assume duas

²³⁴ Magistrado e político nascido em Marvão, hoje Castelo do Piauí e falecido em Teresina (1857 – 1925). Bacharel em Direito. Foi desembargador do Tribunal de Justiça do Estado. Nessa qualidade assumiu o governo do estado a 01-07-1907, por haver o dr. Areolino de Abreu entrado em gozo de licença e por terminado o mandato do presidente da Assembleia Legislativa, permanecendo no cargo até 07-01-1908. Voltou a Chefia do Governo em 31-03-1908, por se achar vaga a Presidência do Poder Legislativo e por se achar o governador no gozo de licença, ficando no cargo até 01-07-1908 (GONÇALVES, Wilson Carvalho. **Dicionário Histórico-biográfico Piauiense**: 1718-1993. 2. ed. Teresina: Júnior Ltda, 1993. p. 251).

²³⁵ NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.33, p. 3, 17 ago. 1901.

²³⁶ NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.44, p. 2, 2 nov. 1901.

funções nesse momento: a primeira delas e que, aparentemente, foi o caso da família do Desembargador José Lourenço, é a função terapêutica.

Essa função vinculada a saúde não é uma novidade da era moderna, trata-se de uma prática da Antiguidade, principalmente da Roma Antiga, que é ressignificada ao longo do tempo no Ocidente e a partir do século XVIII na Europa com o surgimento dos balneários que passam a se utilizar do poder terapêutico da água salgada, divulgados pelo médico inglês Richard Russell. No Brasil essa prática tem início no Rio de Janeiro com D. João VI criando-se o primeiro balneário no período oitocentista²³⁷. No decorrer do século XIX a prática se espalha pelo resto do Brasil e começamos a ter relatos de banhos de mar não apenas em Amaração, mas em outros pontos, como Natal, por exemplo.

Em Natal no começo do século XX os banhos de mar salgados se tornam uma febre, sendo chamados nos jornais locais de febre dos banhos salgados, trazendo novas sociabilidades da burguesia abastada para a apropriação e uso de um espaço que até então era considerado inóspito: a praia²³⁸.

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

Na edição de “A Imprensa” de 15 de setembro de 1925 temos a seguinte notícia sobre Parnaíba escrita para o jornal através de seu correspondente no litoral:

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

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

Já por duas vezes estivemos nesta ultima praia e palavra que foi para nós uma revelação esse aspecto da vida piauihyense. Tivemos a impressão de que estávamos numa das frequentadas praias do sul tal o numero de pessoas que ali se entregavam ás delicias dos banhos de mar. Senhoras, senhorinhas e cavalheiros, formando um conjuncto do que há de mais selecto na elite

²³⁷ BRANDÃO, Helena Câmara Lacé; MARTINS, Angela Maria Moreira. O Rio de Janeiro do Século XX: a expansão da cidade do centro para o sul. **Revista Tempo de conquista**, v. 4, p. 1-10, 2009. Disponível em: <http://www.revistatempodeconquista.com.br/documents/RTC4/HELENELACE2.pdf>. Acesso em: 1 dez. 2017.

²³⁸ VIEIRA, Enoque Gonçalves. **A Construção da Natureza Saudável: Natal 1900 – 1930**. Natal, 2008.173 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2008.

parnahybana, confraternizavam em plena praia, numa alegria viva e comunicativa, desfazendo assim a lenda que attribue injustemente a esta sociedade certos preconceitos tolos e ridículos.

No ultimo domingo conseguimos notar ali a presença das seguintes pessoas: drs. Mirocles Veras, Antonio Neves e família, Joca Basto, Genesio Camara, senhora e irmã, Edison Cunha e família. José Neves, Raymundo Marques e família, Alarico Cunha e família. José Braga e senhora, Luiz Nelson e família, Antonio Linhares e família. João Issa e senhora, Rodolpho Gouveia e senhora. Taufi Safadi e família, Nemesio e Arnesio Camara, Nagib Lopes e família. Mello Filho, Werner Schlipmann, José Ribeiro e família, Armenio Salgado, G. Grawford, J. B. Smith e muitos outros cujos nomes nos escaparam.²³⁹

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

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

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

Neste sentido Pedro Vagner Silva Oliveira²⁴⁰ também afirma que na primeira metade do século XX a praia de Atalaia em Amarração era frequentada pelas elites parnaibanas que utilizavam este espaço no intuito de apresentar-se para a sociedade enquanto seus membros, utilizando roupas²⁴¹ e trajes de banho sofisticados.

²³⁹ A IMPRENSA, Teresina, ano 1, n.44, p. 2, 2 nov. 1925.

²⁴⁰ OLIVEIRA, Pedro Vagner Silva. **Mar à venda**: pescadores e turismo no "Piauí Novo" (anos 1970). 2017. 205 f. Dissertação (Mestrado em História) – Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2017.

²⁴¹ No tocante às roupas, é interessante destacar que os chapéus foram acessórios que também se modificaram com a influência da modernização na região litorânea do estado do Piauí como aponta o periódico “Chapada do Corisco” de 25 de maio de 1918, ao trazer uma nota sobre a revolução na elegância masculina no que se refere ao uso dos chapéus, visto que findou-se a utilização dos chapéus de massa e de palha, para se adotar os de couro. Vale ressaltar que no processo de fabricação destes novos chapéus, conforme o periódico, eram utilizados a rapadura e o coco da praia. A necessidade produzida pela sociedade deste novo tipo de chapéu, talvez, tenha afetado, mesmo que minimamente, a frequência em Amarração na busca de cocos, considerando que na nota o periódico também relata o “ataque” das quitadeiras aos cocos de praia que existiam na praça (CHAPADA DO CORISCO, Teresina, ano 1, n. 2, p. 16, 25 mai. 1918).

Por outro lado, Pedra do Sal se constituía em um espaço oposto a Amarração, mais simples, no qual os trajes utilizados não se destacavam tanto. Sobre Pedra do Sal, Humberto de Campos²⁴², em suas memórias da infância, comenta sobre a prática da ida a esta praia no período de veraneio, deixando claro as poucas condições financeiras que sua família tinha, ao ponto de ele não possuir roupa de banho específica, o que o obrigava a tomar banho desnudo.

Embora as memórias de Humberto de Campos sobre sua estadia em Pedra do Sal refiram-se ao final do século XIX, especificamente 1895, e Pedro Vagner Silva Oliveira²⁴³ trate de um período posterior aos anos 1920, é de se supor que esta configuração social já existia no final do período oitocentista, evidenciada pela chegada da ferrovia, cujo trecho até Amarração facilitou a mobilidade dos frequentadores da praia de Atalaia em detrimento a Pedra do Sal que, além de distante, não existia um acesso fácil.

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

Embora a ferrovia já existisse em Parnaíba desde 1916, os trilhos só alcançarão Amarração a partir de 1922 na esperança e no desejo dos políticos e comerciantes piauienses de que a construção da ferrovia estaria integrada a um projeto de modernização e melhoria da profundidade da Barra para a construção do porto de Amarração²⁴⁴.

Mesmo o Porto nunca tendo sido concluído, ficando apenas no imaginário das pessoas, é interessante perceber como a quantidade de pessoas que frequentam a praia aumenta significativamente a partir do momento que os trilhos alcançam a vila de Amarração. No registro sobre os banhos de mar em Atalaia e Pedra do Sal, diferentemente de alguns outros feitos em décadas passadas, temos a presença de várias famílias em detrimento de uma ou duas.

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

²⁴² CAMPOS, Humberto de. **Memórias e Memórias inacabadas**. São Luís: Instituto Geia, 2009. 364 p.

²⁴³ OLIVEIRA, Pedro Vagner Silva. **Mar à venda: pescadores e turismo no "Piauí Novo" (anos 1970)**. 2017. 205 f. Dissertação (Mestrado em História) – Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2017.

²⁴⁴ VIEIRA, Lêda Rodrigues. **Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960**. Teresina, 2010. 247 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010.

Ainda sobre os banhos de mar em Amarração e também sobre a relevância que a estrada de ferro teve para o aumento da ida ao litoral piauiense buscando os banhos de mar na edição da “A Imprensa” de 04 de agosto de 1927 temos a seguinte nota: “- Seguiu, hoje, para Amarração, onde fará uma estação de banhos de mar d. Maroca Furtado, esposa do deputado Arthur Furtado.”²⁴⁵.

Embora a nota se limite a dizer que a esposa do deputado seguiu de Teresina para Amarração buscando os banhos de mar e não diga o meio de transporte utilizado por ela, podemos supor que se tratou de transporte fluvial até Parnaíba e de locomotiva até Amarração ao considerarmos que todas as fontes apresentadas neste texto que remontam a década de 1920 apresentavam, junto ao nome da pessoa ou da família que estava a caminho de Amarração, o nome da embarcação que os levaria, o que não é o caso aqui²⁴⁶.

Assim como em outras partes do mundo, a estrada de ferro no Piauí também possibilitou a redução das distâncias, também reduziu o tamanho de um mundo conhecido²⁴⁷ e consolidou a criação, a partir dessa modernização, de novos espaços de sociabilidade, a exemplo da utilização das praias de Amarração para o lazer.

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

Na edição de 16 de outubro de 1910, no periódico a “Semana”, temos a seguinte nota sobre um casamento que se fez em Amarração: “- Comunicou-nos o seu casamento, efetuado na Villa de Amarração, o delicado Sr. Fernando Francisco de Oliveira.”.²⁴⁸ Embora o jornal não traga mais detalhes sobre o casamento, trata-se de um espaço de sociabilidades tradicional que claramente continua tomando parte na pequena Vila de Amarração. Já na edição de 16 de dezembro de 1911 da “Semana” temos o relato de uma tradicional festa católica.

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

²⁴⁵ A IMPRENSA, Teresina, ano 2, n.277, p. 1, 4 ago. 1927.

²⁴⁶ Considerando que nesta época a estrada de ferro não havia chegado a Teresina, supõe-se que a senhora citada tenha se utilizado de outro transporte, provavelmente um vapor até Parnaíba, e de lá tomou o trem para Amarração.

²⁴⁷ HOBBSAWM, Eric John Ernest. **A Era das Revoluções**: Europa 1789-1848. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981. 343 p.

²⁴⁸ SEMANA, Parnaíba, ano 1, n.19, p. 3, 16 out. 1910.

O novenario foi bastante concorrido e véspera e dia a concorrência foi extraordinária. Este anno procuraram dar o maior realce possível á festa, e para isto não pouparam sacrifícios os srs. Juizes. Houve missa cantada e procissão no dia da festa, tocando em todos os actos a harmoniosa banda de muzica de nosso illustre amigo Pedro Braga.²⁴⁹

Mesmo com o surgimento de novas sociabilidades por conta da experiência da modernidade, como as festas em recepção aos vapores, ainda assim mantinham-se as tradicionais festas religiosas, a exemplo do registro da festa da Virgem Imaculada na Vila de Amarração.

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

Ainda sobre a influência da experiência da modernidade no que tange a criação de novas sociabilidades, importa discorrer sobre as transformações que possivelmente ocorreram em Amarração, desta feita, no que concerne as modificações em sua paisagem, entendendo esta tanto nos aspectos predominantemente naturais como naqueles construídos pelas atividades humanas que se configura na organização da paisagem cultural.

A partir de Philip L. Wagner e Marvin W. Mikesell²⁵⁰, então, entendemos a paisagem cultural como sendo um determinado espaço no qual são perceptíveis transformações em função da influência da ação humana. Para os autores estas modificações podem nos ajudar a compreender como funciona determinada sociedade e como esta interage com a natureza.

Desta forma, considerando a concepção de Marshall Berman²⁵¹ acerca da experiência da modernidade, no sentido de que um dos aspectos que marcam esta é transformação na paisagem ao redor dos indivíduos em função, principalmente, das inovações tecnológicas, pode-se pensar esta experiência em Amarração a partir das modificações que sua paisagem sofreu pela influência humana a medida que esta, à sua maneira, modernizava-se.

Embora Amarração não tenha passado por transformações profundas em seu espaço urbano, a exemplo do Rio de Janeiro, Recife²⁵² e Teresina no começo do século XX, através

²⁴⁹ SEMANA, Parnaíba, ano 2, n.79, p. 2, 16 dez. 1911.

²⁵⁰ WAGNER, Philip L.; MIKESELL, Marvin W. Os temas da Geografia Cultural. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSDENDAHL, Zeny (org.). **Introdução à Geografia Cultural**. 3.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. p. 27 – 61.

²⁵¹ BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

²⁵² No início do século XX, de acordo com Antônio Paulo Rezende, Recife se tornou um cenário de mudanças visando modernizar-se, dando continuidade a projetos que já vinham anteriormente. Essa modernização teve um caráter autoritário, a exemplo das desapropriações e demolições forçadas, além de mudanças nos traçados

de um projeto que visasse modernizar aquele espaço, ainda assim é possível perceber alguns aspectos que marcam transformações em sua paisagem em função da inserção dos elementos modernos. Embora não se comparem a estas outras cidades ainda assim é evidência da influência da modernidade no espaço de Amarração no período trabalhado.

Assim, no período que marca 1880 a 1930, é possível perceber algumas mudanças na paisagem de Amarração em função da experiência da modernidade através dos registros produzidos pelos periódicos da época, sejam eles de Teresina, como “A Imprensa”, de Parnaíba, como “O Nortista”, e também em almanaques locais, a exemplo do Almanaque da Parnaíba.

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

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

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

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

S. Exc. declarou então inaugurado o viaducto, que se achava galhardamente embandeirado e apresentava uma linda perspectiva.

O sr. capitão Francisco Severiano de Moraes Correia Filho, ergueo diversos vivas, entre os quaes ao excm. sr. presidente da provincia, saudando depois deste, os habitantes d’esta villa e a camara municipal.²⁵³

da cidade, nos hábitos de higiene e nos desejos de consumo. Recife, enquanto cidade neste momento, teve um crescimento significativo também em virtude de suas indústrias de bens de consumo, êxodo rural e comércio (REZENDE, Antônio Paulo. **Desencantos modernos**: histórias da cidade do Recife na década de XX. Recife: FUNDARPE, 1997).

²⁵³ A IMPRENSA, Teresina, ano 18, n.762, p. 3, 27 jan. 1883.

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

Isto se torna possível a partir do papel atribuído a Amarração já nesta época, no caso, o de se tornar um dos elementos que traria o desenvolvimento e progresso da província, sendo assim, um dos aspectos que marcam a experiência da modernidade neste espaço.

No caso em questão, a construção de um viaduto que não apenas ligaria o centro da vila ao porto, mas garantiria o tráfego terrestre a este durante todo o período do ano sem o risco de ter contato com a água das marés²⁵⁴. Desta maneira, a construção do referido viaduto em Amarração tornou-se, naquele final de século, uma das transformações na paisagem urbana decorrentes da inserção dos elementos que marcam a experiência da modernidade neste espaço.

Além disso, a inauguração do viaduto pode ser vista também enquanto um espaço de sociabilidades neste momento, considerando o registro feito no periódico acerca do evento da construção do viaduto, das pessoas que acompanharam o presidente da província, bem como a recepção realizada ao som de música e disparo de fogos de artifício.

Tendo em vista, ainda, que no registro são citadas apenas as pessoas “mais gradas da villa”, ou seja, membros das elites locais, pode-se questionar se estes eventos sociais tidos em Amarração a partir da chegada de pessoas consideradas “importantes”, notadamente políticos da época, eram frequentados por todos os habitantes da vila ou apenas os grupos sociais mais abastados. A nota em questão, embora aponte a presença destas elites, não exclui e nem comenta a presença de outros grupos, não impedindo a participação destes nas citadas celebrações. Ainda sobre a construção do viaduto, outra nota, publicada no mesmo periódico no dia 20 de janeiro de 1883, relata o seguinte:

Entrada de anno. –. No dia 1.º do corrente, ás 5 horas da manhã, ouvio-se, ao toque da musica, o som do hymno nacional, e subiram aos ares girandolas de foguetes.

Tudo indicava a entrada do anno novo, e que a elle precedia a inauguração de uma ponte sobre os banhados marinhos d’esta villa. O povo assim despertado, affluia para o lugar indicado, e alli via-se que reinava um completo regosijo na população desde que encontrava-se a ponte de uma a

²⁵⁴ Tendo em conta a nota, pode-se inferir que, muito provavelmente, até aquele momento os acessos aos trapiches no qual aportavam os vapores em Amarração em algumas estações do ano tornavam-se alagadiços em função das marés, dificultando o percurso, o comércio e o transporte de passageiros realizados naquele espaço.

outra extremidade em distancia de 100 metros, toda enbandeirada, vendo se tambem tremular nos topos e ao centro o pavilhão brasileiro.

Ás 5 horas da tarde, s. exc. o sr. presidente da provincia que aqui estava acompanhado das demais autoridades do lugar e de grande numero de pessoas, alli dirigiram se, e por acto de s. exc. foi inaugurado o primeiro e o mais necessario dos melhoramentos para esta localidade.²⁵⁵

Trata-se da publicação do mesmo evento, mas dessa vez com alguns detalhes diferentes e que também nos ajudam a pensar sobre a influência exercida através da experiência da modernidade no cotidiano e na paisagem da vila de Amarração no final do século XIX.

Com relação as sociabilidades, devem-se destacar ainda as comemorações realizadas em função do ano novo, ao som de fogos de artifício e do, então, hino nacional do império. Além disso, retoma-se a questão sobre o quem haveria participado nas comemorações decorrentes da inauguração do viaduto²⁵⁶. Diferente do outro registro, este aponta a presença do presidente da província juntamente a autoridades locais e um grande número de pessoas, sem distinguir quem eram estas, no caso, se tratavam-se de todos que ali viviam ou apenas os mais abastados.

Não obstante isso, a nota também destaca a importância desta ponte enquanto “o primeiro e mais necessário dos melhoramentos para esta localidade”, inferindo, assim, não apenas uma transformação na paisagem urbana daquele espaço, mas também essa modificação enquanto um aspecto positivo de um espaço que se modernizava e que trazia, assim, novas experiências para o ser moderno²⁵⁷ em Amarração, para o indivíduo que até então ali vivia.

Outro aspecto, que denota como a paisagem modifica-se em Amarração à medida que a experiência da modernidade vai tomando forma e incorporando-se ao seu cotidiano, influenciando não apenas o espaço, mas também as práticas cotidianas de quem vivia ali, se

²⁵⁵ A IMPRENSA, Teresina, ano 18, n.761, p. 2, 20 jan. 1883.

²⁵⁶ A nota em questão nomeia de ponte, enquanto a outra de viaduto. Aparentemente tratou-se de um elevado construído durante o início dos anos 1880 para facilitar o acesso aos trapiches, sendo, então, chamado de ponte ou viaduto. Hoje em dia a estrutura não existe mais.

²⁵⁷ De acordo com Marshall Berman, o ser moderno denota vivenciar em um espaço dicotômico, o qual ao mesmo tempo pode trazer alegrias, poder, crescimento, inovações, transformações das coisas ao redor, mas também pode levar ao fim ou a destruição tudo que o indivíduo sabe, conhece, tem e é. No caso de Amarração, a experiência da modernidade pode ser percebida ali através da inserção das transformações das paisagens no interior e ao redor da vila, a exemplo do viaduto, do farol da Atalaia e da Estrada de Ferro, bem como das contradições provenientes em função desta nova experiência, como os conflitos decorrentes do transporte de passageiros através de vapores e também com as próprias empresas de navegação, a Companhia Maranhense de Navegação sendo um dos grandes expoentes destes conflitos no litoral do Piauí (BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986).

dá a partir da própria influência do porto nos espaços adjacentes a este em função dos vapores que ali aportavam.

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

Estas, por sua vez, muito provavelmente ocasionaram uma transformação na paisagem natural dos entornos de Amarração, na medida que os vapores que ali atracavam se utilizavam da lenha²⁵⁸ para aquecer a caldeira e fazer com que a embarcação se locomovesse. Considerando a importância da lenha para estas é possível encontrar em algumas edições do periódico “Semana” durante a década de 1910 propagandas referentes a venda de lenha de mangue para os vapores.

Nas edições de 04 de junho de 1911²⁵⁹, 18 de junho de 1911²⁶⁰, 25 de junho de 1911²⁶¹ e 02 de julho de 1911²⁶² tem-se vários anúncios de uma loja chamada “Amarinho S. Antonio” com a propaganda do fornecimento de diversos gêneros para a venda, entre estes “[...] Fornece lenha de mangue para vapores.”

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

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

²⁵⁸ A lenha como combustível para navios a vapor era utilizada para aquecer a água produzindo sob pressão em uma caldeira o vapor necessário para impulsionar um pistão que promovia a locomoção das pás das embarcações.

²⁵⁹ SEMANA, Parnaíba, ano 1, n.52, p. 3, 4 jun. 1911.

²⁶⁰ SEMANA, Parnaíba, ano 2, n.54, p. 3, 18 jun. 1911.

²⁶¹ SEMANA, Parnaíba, ano 2, n.55, p. 3, 25 jun. 1911.

²⁶² SEMANA, Parnaíba, ano 2, n.56, p. 3, 2 jul. 1911.

Na época em questão há o registro desta vegetação na referida Barra através da edição de 17 de dezembro de 1911 do periódico “Semana” que descreve suas características da forma como na época eram conhecidas indicando o seguinte:

A acção combinada do mar e do rio foi auxiliada, na formação do grande numero de ilhas que encheram o estuario, pelo apparecimento de vegetações diversas, como ainda hoje succede.

Assim, logo que as corôas formadas attingem proximadamente ao nivel médio, nasce um capim denominado pacará d’água salgada, ao qual succedem as diversas variedades de mangue, conhecidas pelos nomes de mangue manso, cancê e mangue vermelho; estes, com grande desenvolvimento de enormes raizes adventicias, a que se apegam as ostras e outros testaceos, fixam o terreno das ilhas, ao qual se incorporam troncos, areias e detritos de toda a especie, transportados pelas aguas, sobretudo em épocas de enchente.²⁶³

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

Ainda com relação a presença dos vapores na Barra de Amarração, estes também podem ser encarados enquanto elementos modeladores da paisagem, na medida que esta deixa de ser apenas uma paisagem natural, formada, principalmente, por elementos da natureza, e transforma-se em uma paisagem cultural, considerando a grande quantidade de vapores que se inserem no cotidiano de Amarração no final do século XIX e início do século XX e alteram assim o visível²⁶⁴ ao olhar humano. A presença dos vapores impõe uma transformação na paisagem, antes dominada principalmente pelo vigor do curso d’água fluvial e sua dinâmica, agora integrada pelos aparatos modernos do homem.

²⁶³ SEMANA, Parnaíba, ano 2, n.80, p. 1, 17 dez. 1911.

²⁶⁴ Nesse sentido, a paisagem pode-se referir-se as formas que expressam as sucessivas relações estabelecidas ao longo do tempo entre o ser humano e a natureza, principalmente através do que é visível ao olhar e a percepção humana, mas na medida em que estas relações vão se modificando a partir do desenvolvimento de diferentes atividades de um determinado grupo cultural esta também sofre transformações, configurando-se em novas paisagens que vão sobrepondo-se sobre as anteriores (SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo. razão e emoção.** 3. ed. São Paulo: HUCITEC, 1999; SAUER, Carl Ortwin. A morfologia da paisagem. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (org.). **Paisagem, Tempo e Cultura.** Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998. p. 12 - 74).

Assim, com relação a transformação da paisagem de Amarração pelos vapores pode-se destacar o fragmento de memória de Humberto de Campos²⁶⁵ no qual este relata sua experiência enquanto aguardava pela chegada do *Continente*, vapor da Companhia Maranhense de Navegação, nos trapiches de Amarração e a ênfase que este deu as luzes do navio logo que o vira no amanhecer do dia incorporando-se a esta paisagem.

Desta forma, considerando o pensamento de Nicolau Sevcenko²⁶⁶ acerca de como as inovações tecnológicas marcaram as pessoas que viveram ao longo do século XIX e século XX, seja nas transformações ocorridas nos cenários ou nos modos de viver, a mudança na paisagem de Amarração promovida pela chegada constantes dos vapores naquele espaço também marcou o imaginário e a memória de Humberto de Campos, assim como provavelmente das pessoas que ali viveram e compartilharam desta experiência moderna.

O movimento significativo desses vapores adentrando a Barra de Amarração nesse período, além do perigo representado por esta em relação a sua baixa profundidade, já referenciada ao longo deste trabalho, pode ter ocasionado a construção de outro farol, mais próximo a entrada da citada Barra e de seus trapiches, no caso, o farol de Atalaia, visto na figura 12.

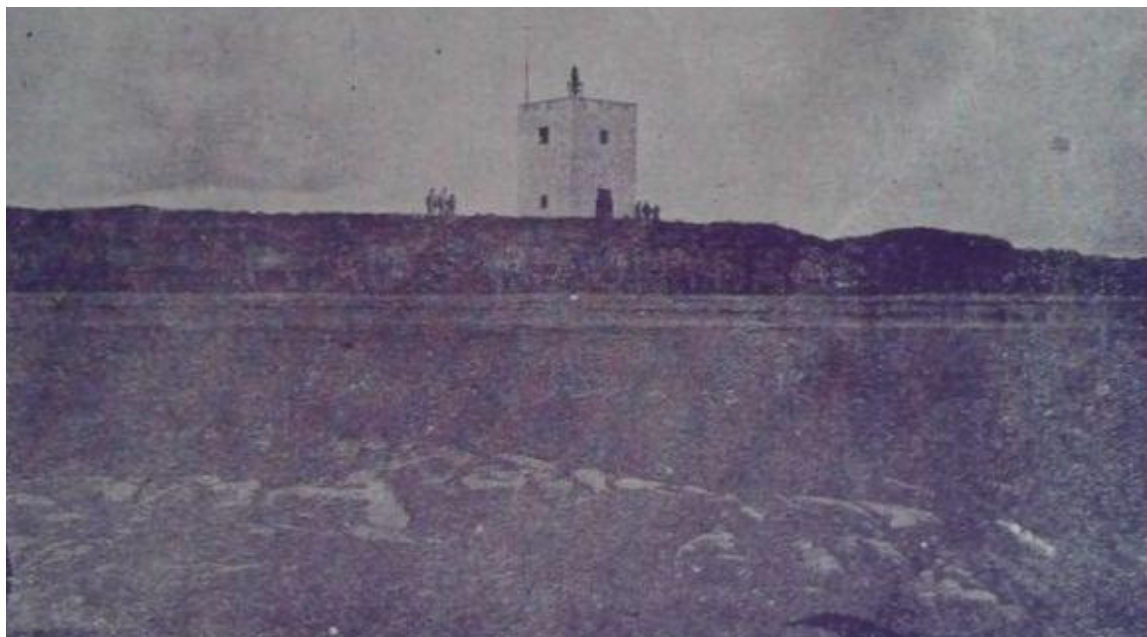
A foto 2 publicada no Almanaque da Parnaíba do ano de 1928 por João Vieira Pinto, registra o farol situado na praia de Atalaia durante a década de 1920 tendo como objetivo sinalizar aos navios que se aproximassem da costa piauiense sobre a confluência do rio Igarçu com o Oceano Atlântico. Da mesma forma que o farol de Pedra do Sal (na época denominado farol de Amarração) alerta aos navegadores sobre a presença de seus rochedos, o da praia de Atalaia sinalizaria o formato do litoral piauiense naquele trecho e a entrada da Barra na proximidade com o continente.

Deve-se destacar que o farol de Atalaia perde sua necessidade à medida que se reduz a quantidade de embarcações que passam a frequentar a Barra de Amarração, já comentado ao longo deste texto, além de que a construção do quebra-mar posteriormente também enfatiza o desligamento do foco luminoso em questão, visto que este aparato já serviria para indicar aos navegantes a posição da Barra, reduzindo a possibilidade de acidentes e facilitando o acesso àquele local. Este quebra-mar serviria para a construção de um porto que substituiria os trapiches de Amarração, tidos como o porto tradicional desta localidade.

²⁶⁵ CAMPOS, Humberto de. **Memórias e Memórias inacabadas**. São Luís: Instituto Geia, 2009. 364 p.

²⁶⁶ SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnicas, ritos e ritmos do Rio. In: _____ (org.). **História da Vida Privada no Brasil**, v. 3: República: Da *belle époque* à era do rádio. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. p. 513-619

Foto 2 – Farol de Atalaia, Praia de Atalaia, Amarração, 1928



Fonte: Almanaque da Parnaíba, 1928.

Desta forma, de acordo com Elisabeth Mary de Carvalho Baptista e Tamires Soares do Nascimento²⁶⁷, entre os séculos XVI ao século XXI, registraram-se no litoral piauiense pelo menos 25 acidentes com embarcações, sendo 4 na barra de Amarração, predominando do tipo naufrágio quando a embarcação por força do acidente submerge sem condições de ser recuperada. Soma-se a isso a baixa profundidade da Barra e as preocupações veiculadas na época nos periódicos sobre a necessidade de seu melhoramento, o que viria a justificar possivelmente a edificação do farol de Atalaia.

Durante a realização da pesquisa não foi possível encontrar informações relacionadas ao farol de Atalaia, salvo o Almanaque da Parnaíba citado que, no entanto, não referencia quando exatamente este foi construído, mas já aponta o estado de deterioração que este encontrava-se no ano de 1928 tendo desabado no mesmo ano, o que nos leva a supor sua existência há pelo menos algumas décadas, considerando que este estava exposto a ação do vento e da água de chuva sem contato direto com a ação abrasiva da água do mar.

No entanto, sobre o Farol de Atalaia, João Vieira Pinto, neste artigo publicado na mesma edição do Almanaque da Parnaíba, diz o seguinte:

²⁶⁷ BAPTISTA, Elisabeth Mary de Carvalho; NASCIMENTO, Tamires Soares do. Acidentes com Embarcações no Litoral do Piauí: Possibilidade de diálogo entre geografia e história ambiental. **Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science (UniEVANGÉLICA)**, v.4, n.1, p. 313-327, jan./jul. 2015.

Até mesmo a Athalaia, cuja gravura vae estampada neste almanack, onde funcionava um foco luminoso, que servia de pharol para quem sulcava a barra, já desabou ha meses e ninguem cogita de reedifical-o ficando assim exposto a serios perigos aos poucos vapores que se aventuram á barra de Amarração como tem acontecido ultimamente.²⁶⁸

Salienta-se pela leitura do trecho a importância deste “foco luminoso” para a Barra da Amarração, reforçando sua necessidade para o desenvolvimento da navegação marítima no litoral piauiense, já reduzido naquela época se comparado com o movimento marítimo das primeiras décadas do século XX, conforme apresentado no decorrer deste trabalho. Com relação ao seu “desabamento”, é difícil confirmar se este foi total ou parcial, considerando que ainda permanece no mesmo local as ruínas que se assemelham ao farol de Atalaia conforme representado na foto 3.

Foto 3 – Farol de Atalaia em 2018, Luís Correia, Piauí.



Fonte: do autor, 2018.

²⁶⁸ PINTO, João Vieira. O Porto de Amarração. **Almanack da Parnahyba**, Parnahyba, Ano 5, p. 35-37, 1928.

Diferentemente do farol de Pedra do Sal, que ainda conserva suas características arquitetônicas, tendo ainda a capacidade de gerar luz e exercer sua função, além de ser um espaço de religiosidade, considerando a presença de um altar de Nossa Senhora dos Navegantes ali próximo e receber constantemente visitas de turistas e moradores por conta da proximidade com os rochedos. O farol de Atalaia encontra-se praticamente esquecido pela população local e, em relação ao poder público, o que ainda sinaliza, provavelmente, a preocupação deste com a estrutura é a cerca que o circunda impedindo a entrada de pessoas até o local, não sendo possível inferir se é por conta de seu valor histórico ou pela perspectiva de um desabamento tendo em vista sua situação.

A foto 3 demonstra, então, a edificação que se encontra em 2018 na praia de Atalaia, na qual verifica-se o estado de deterioração na época do citado farol. Não foi possível um registro fotográfico mais aproximado, deste modo com maiores detalhes da edificação, em função do terreno cercado no qual esta se encontra, provavelmente por pertencer a Marinha do Brasil.

Assim, o farol de Atalaia configurou-se enquanto mais um dos elementos modeladores da paisagem e também enquanto frutos de um projeto de modernização daquele espaço, tendo em vista a importância assumida pelo porto de Amarração no contexto econômico do Piauí no final do século XIX e início do século XX, muito embora tenha sido abandonado no final dos anos 1920, conforme João Vieira Pinto.

Ainda relacionada a questão da construção do porto tem-se a construção da Estrada de Ferro Central do Piauí até a Vila de Amarração com a finalidade de facilitar o escoamento das mercadorias que deveriam sair do estado através deste empreendimento como forma de desenvolvimento e progresso pensado para o Piauí.

A ferrovia, então, como mais um dos elementos que marcam a experiência da modernidade assinalou uma nova paisagem para Amarração, haja visto a necessidade de mudanças no traçado urbano, bem como a construção de outros equipamentos necessários para o funcionamento da via de transporte, como a estação e os trilhos, além da presença contínua a partir deste momento das locomotivas, que traziam passageiros e mercadorias, marcando assim o imaginário da população local.

Sobre esta mudança no traçado urbano a edição de 27 de julho de 1911 traz a seguinte lei promulgada pelo então governador do estado do Piauí, Antonino Freire da Silva²⁶⁹:

²⁶⁹ Governou o estado do Piauí de 15 de março de 1910 até 1 de julho de 1912 (GONÇALVES, Wilson Carvalho. **Roteiro Cronológico da História do Piauí 1535 - 1995**. Teresina: Júnior, 1996. 227 p).

Lei n.644
Publicada em 27 de julho de 1911.

Autorisa o governador do estado a transferir a séde da villa de Amarração para ponto mais conveniente do municipio desse mesmo nome, caso essa providencia se torne necessaria aos interesses da sua população, ou seja reconhecida a conveniencia de se mudar o ponto inicial da projectada estrada de ferro de Amarração a Campo-maior.

Antonino Freire da Silva, governador do estado do Piauhy.

Faço saber a todos os seus habitantes que a Camara decreta e eu promulgo a presente lei:

Art. 1.º E' autorizado o governador do estado a transferir a séde da villa de Amarração para ponto mais conveniente do municipio d'esse mesmo nome, caso essa providencia se torne necessaria aos interesses da sua população, ou seja reconhecida a conveniencia de se mudar o ponto inicial da projectada estrada de ferro de Amarração a Campo-maior.

§ unico. No caso de se tornar effectiva a transferencia alludida, o governador do estado auxiliará a municipalidade de Amarração nas despesas com aquisição de novas installações para os seus edificios publicos.

Art. 2.º Revogam-se as disposições em contrario.

Publique-se e cumpra-se em todo o territorio do estado.

O secretario de estado do governo assim o faça executar.

Palacio do governo do estado do Piauhy, em Therezina, 17 de julho de 1911;
23.º da Republica.

(L. do S.)

ANTONINO FREIRE DA SILVA²⁷⁰

Assim, a construção da Estrada de Ferro²⁷¹ já deslumbrava possíveis transformações no espaço urbano de Amarração, tanto que o governo do estado, já prevendo as dificuldades legais que poderiam advir dessa questão, decidiu então, através de texto legislativo, determinar que, caso fosse necessário, poderia haver alteração na própria sede da vila de Amarração naquele momento. O assentamento dos trilhos e a edificação da estação ocuparam algum espaço em Amarração, dando-lhe um novo significado e assim transformando a paisagem.

Ainda que não possamos afirmar se houve mudanças na sede da vila efetivamente, a Estrada de Ferro e a presença da locomotiva em Amarração modificou a paisagem urbana naquele momento, incorporando-se a memória e imaginário das pessoas.

Cita-se o exemplo de Carlos Araken Rodrigues²⁷² que, conforme registrado por Lêda Rodrigues Vieira,²⁷³ em suas memórias discorre sobre o tempo em que realizava o trajeto

²⁷⁰ DIARIO DO PIAUHY, Teresina, ano1, n.120, p. 3, 27 jul. 1911.

²⁷¹ Para maiores informações sobre a Estrada de Ferro Central do Piauí ver VIEIRA, Lêda Rodrigues. **Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960.** Teresina, 2010. 247 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010.

²⁷² RODRIGUES, Carlos Araken Correia. **Estórias de uma Cidade muito amada.** Parnaíba: [s.n.], 1988.

Parnaíba/Amarração na “Maria-Fumaça” para desfrutar dos banhos de mar, bem como seus sentimentos contraditórios²⁷⁴ entre medo e euforia provocados pelo maquinário moderno, denotando novamente o ser moderno, tão caro a Marshall Berman²⁷⁵, que vive nesse espaço dicotômico.

Com relação a incorporação dos aparatos modernos à paisagem da cidade e ao cotidiano local, Amarração não é a única que vivencia isto. Antônio Paulo Rezende, ao discorrer sobre a presença do automóvel em Recife, também destaca a incorporação deste à paisagem da cidade percebida através dos anúncios de jornais que criaram seduções e desejos, no sentido de possuir o automóvel, e medos e discriminações dos novos perigos que aquilo representava para a sociedade. Ao mesmo tempo que o automóvel provoca transformações na paisagem de Recife também se insere em um novo espaço dicotômico em função do receio criado por este nas populações locais. Assim, a inserção da Estrada de Ferro e da locomotiva em Amarração seguiu um caminho parecido, ao tempo em que transforma a paisagem local, gerando fascínio por esse novo aparato moderno, também enuncia o medo deste, conforme assinalado pela memória de Carlos Araken Rodrigues.

Tendo em vista ainda a frequência de trens que iam a Amarração semanalmente analisando-se a figura 11 é possível indicar as possíveis formas de transformações no espaço urbano amarroçonense em função do movimento ferroviário. A figura 11 aponta, assim, em 1927 o quadro de horários e dias de saída e retorno dos trens para Amarração.

Os horários dos trens indicam que durante os dias da semana os trens saíam de Amarração pela manhã cedo e retornavam ao final da tarde. Já nos sábados e domingos os horários eram invertidos, o trem saía de Parnaíba para Amarração de manhã cedo voltando ao fim do dia. O itinerário do final de semana coincide com a ida para Amarração em busca dos banhos de mar, conforme já indicado.

²⁷³ VIEIRA, Lêda Rodrigues. **Caminhos de ferro**: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960. Teresina, 2010. 247 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010.

²⁷⁴ REZENDE, Antônio Paulo. **Desencantos modernos**: histórias da cidade do Recife na década de XX. Recife: FUNDARPE, 1997.

²⁷⁵ BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

Figura 11 – Horários dos trens da Estrada de Ferro Central do Piauí em 1927

1927		ALMANACK DA PARNAHYBA		43	
ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUHY					
HORARIO DOS TRENS					
PARA O INTERIOR			DO INTERIOR		
M 1-3as. e 6as.			M 2-4as. e sabbados		
ESTAÇÕES	Chegada		Partida		
	H	M	H	M	
Amarração.....	—		6,30		Piracuruca.....
Floriópolis.....	6,46		6,47		Deserto.....
Parnahyba.....	7,00		7,30		Cocal (Ponto do
Bom Principio.....	9,00		9,10		Almoço).....
Frecheiras.....	10,10		10,20		Frecheiras.....
Cocal (Ponto de					Bom Principio.....
Almoço).....	10,50		11,20		Parnahyba.....
Deserto.....	12,10		12,20		Floriópolis.....
Piracuruca.....	14,00		—		Amarração.....
PARA AMARRAÇÃO			DE AMARRAÇÃO		
S 2-2a., 3as., 5as. e 6as.			S 1-2as., 4as., 5as., e sabbados		
ESTAÇÕES	Chegada		Partida		
	H	M	H	M	
Parnahyba.....	—		17,00		Amarração.....
Floriópolis.....	17,13		17,14		Floriópolis.....
Amarração.....	17,30		—		Parnahyba.....
R 2-domingos e 2as.			R 1-sabbados e domingos		
ESTAÇÕES	Chegada		Partida		
	H	M	H	M	
Parnahyba.....	—		6,00		Amarração.....
Floriópolis.....	6,13		6,14		Floriópolis.....
Amarração.....	6,30		—		Parnahyba.....
					Amarração.....
					Floriópolis.....
					Parnahyba.....

Fonte: Almanaque da Parnaíba, 1927

A presença do trem, então, quase que diariamente em Amarração não apenas pode ter marcado o imaginário das pessoas que ali viviam de forma positiva em função da facilidade do transporte de passageiros e mercadorias, ao tempo em que pode ter provocado também receios ou temores, conforme indicado por Nicolau Sevcenko ao referir-se a locomotiva enquanto inovações técnicas do século XIX que “[...] por suas características mesmo, desorientam, intimidam, perturbam, confundem, distorcem, alucinam”²⁷⁶, além da

²⁷⁶ SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnicas, ritos e ritmos do Rio. In: _____ (org.). **História da Vida Privada no Brasil**, v. 3: República: Da *belle époque* à era do rádio. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. p. 516.

transformação na paisagem na qual agora se inseria a presença constante do trem, mais um maquinário fruto da era moderna.

A modernização, então, gera desejos e fascínio pelo novo, pelo “progresso” e desenvolvimento e ao mesmo tempo provoca tensões e conflitos com a chegada desse novo e as transformações decorrentes. Amarração ao fim do século XIX e até o final dos anos 1920 vivenciou essa modernização, os desejos gerados por ela, bem como as tensões e conflitos.

Assim, o pescador já não podia mais descansar ao simples som da brisa do mar. Estava cercado pelas invenções modernas e seu descanso era agora interrompido pelo som de vapores atracando em Amarração e pelo constante apito da locomotiva do trem enquanto anuncia sua chegada a antes pacata Vila de Amarração.

4 FOMOS MODERNOS? REFLEXOS DA EXPERIÊNCIA DA MODERNIDADE SOBRE AS PRÁTICAS SOCIAIS EM AMARRAÇÃO NO FINAL DO SÉCULO XIX E PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX

Até aqui buscou-se apresentar como era a Vila de Amarração no final do século XIX e início do século XX, tratando de aspectos referentes a sua demografia, organização política e eleitoral, educação, saúde, segurança pública. Compreender, mesmo que minimamente, estes elementos dentro do recorte temporal estabelecido, era necessário para se pensar como o processo de modernização provocou transformações neste espaço.

Desta forma, tratou-se em seguida sobre os conflitos e mudanças que permearam Amarração dos anos 1880 até 1930, analisando especificamente como a experiência da modernidade²⁷⁷ toma forma em Amarração, produzindo transformações na paisagem e contradições neste espaço, através, principalmente, da influência dos vapores que ali aportaram durante o recorte estabelecido e da instalação da Estrada de Ferro a partir dos anos 1920.

Tendo em vista as análises já produzidas acerca destes pontos e considerando as maneiras como a experiência da modernidade se manifestou neste espaço, seria possível pensar como as práticas cotidianas foram afetadas pelo processo de modernização? Seria possível discutir se existia naquele momento uma percepção sobre o que é ser moderno? A modificação da paisagem em função das inovações tecnológicas influenciou de alguma forma o imaginário social da época? Isto posto, objetivamos analisar estas questões tentando compreender se existia essa consciência do “ser moderno” e como esta se manifestava na Vila de Amarração.

O que significa, no entanto, ser moderno? Segundo Marshall Berman²⁷⁸, denota vivenciar um espaço dicotômico, o qual ao mesmo tempo pode trazer alegrias, poder, crescimento, inovações, transformações das coisas ao redor, mas também pode levar ao fim ou a destruição de tudo o que o indivíduo sabe, conhece, tem e é. Além disso, deve-se ter em mente também que essa experiência não é igual e nem acontece da mesma maneira para todos

²⁷⁷ De acordo com Marshall Berman, muitos aspectos influenciam e marcam a experiência da modernidade, tais como: inovações tecnológicas, a produção de novos espaços em função destas; novas formas de poder, bem como transformações nos modos de viver; explosões demográficas; crescimento urbano; surgimento dos sistemas de comunicação em massa que garantem uma integração cada vez maior entre os indivíduos e sociedades; Estados Nacionais que detêm mais poder; movimentos de massa melhor organizados; um mercado internacional capitalista mais influente e flutuante. (BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986).

²⁷⁸ BERMAN, 1986.

os indivíduos. Ela será vivenciada, apropriada e ressignificada de forma diferente de acordo com o espaço e o tempo.

Para Marshall Berman²⁷⁹, então, a experiência moderna, especialmente, a nível global acompanha uma fragmentação das pessoas que passam a vivenciar esse “ser moderno”, na medida que estas experiências são diferentes, com cada pessoa se utilizando de uma linguagem e codificações próprias para esta.

Assim, na medida que essa percepção fomentada pelos indivíduos sobre o ser moderno é um reflexo das experiências que estes têm em cada espacialidade e temporalidade, é preciso observar as especificidades locais para buscar compreender, a partir das fontes que dispomos, como esta se manifestava no imaginário social e nas práticas cotidianas que existiam na época na Vila de Amarração.

Para tanto, é preciso ter em mente, primeiramente, que a sociedade não é homogênea. Diferentes pessoas e grupos sociais a compõem, e cada qual vivencia e constrói experiências de maneira diferenciada. Assim, pensar as práticas cotidianas e como a experiência moderna as modifica ou sobre elas exerce influência, bem como a existência de uma consciência sobre o ser moderno, resvala na necessidade de compreender que a sociedade existente em Amarração também era marcada por distinções sociais²⁸⁰.

Tais distinções, por sua vez, implicam no significado que, muito provavelmente, não existia apenas uma percepção sobre o ser moderno, mas sim várias, podendo ser compartilhadas ou não pelos grupos sociais. Considerando que as fontes que estamos analisando e as quais tivemos acesso são decorrentes, principalmente, dos periódicos, almanaques e do poder executivo e legislativo da época, ou seja, produzidas pelos letrados, possivelmente não seremos capazes de conjecturar sobre outros grupos sociais da mesma maneira que sobre as elites letradas.

Tendo isso em vista, o que significava ser moderno em Amarração no final do século XIX e início do século XX? Várias são as práticas cotidianas que surgem no momento e que nos ajudam a refletir sobre este questionamento, sejam elas as novas formas de consumo do espaço da praia noticiados durante o fim do período oitocentista e início do novecentista até as transformações e novas exigências no vestuário da época ou mesmo a própria prática de escrever e publicar nos periódicos que existiam. Cada qual, a sua maneira, denotaram as

²⁷⁹ BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

²⁸⁰ Segundo Henri Lefebvre, a Cidade é marcada pelas diferentes relações sociais que são estabelecidas naquele espaço, sendo este consumido e produzido a partir da mediação existente entre os grupos sociais que a habitam, bem como as instituições ordenadoras e também os processos globais que ali ocorrem (LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001).

formas como a experiência do ser moderno se delineou e influenciou nas práticas cotidianas em Amaração.

Ressalta-se ainda, que, segundo Henri Lefebvre²⁸¹ o Capital influencia diretamente estas novas formas de produção e consumo do espaço, bem como as práticas cotidianas e a própria perspectiva sobre o ser moderno. Para este autor, a cidade construída por e para o Capital, vende um novo estilo de vida, um novo cotidiano, que promova a felicidade de quem o consoma. A ordem aqui é ser feliz e apenas a partir do consumo é que isso se torna possível. Esse consumo refere-se não apenas aos objetos criados a partir da industrialização, mas também as novas formas de consumir o espaço. A cidade, então, renova-se e busca garantir a satisfação daqueles que a consomem. Mais do que isso, busca garantir uma dominação perfeita dos corpos para que estes sejam devidamente explorados enquanto produtores, consumidores de produtos e consumidores dos espaços. Esta lógica, de certa forma, termina por aplicar-se as novas formas de consumo do espaço da praia e também dos novos vestuários, criados e vendidos a partir da alcunha de “moderno”.

No caso de Amaração podemos observar essa influência do ser moderno nos vestuários utilizados ou mesmo desejados, principalmente, pelas elites a partir dos novos chapéus e trajes de banho que figuram nas páginas dos periódicos da época. Na edição da “Chapada do Corisco” de 25 de maio de 1918 tem-se a seguinte nota sobre a revolução que a elegância masculina vinha sofrendo no litoral, particularmente, em Parnaíba:

A elegancia masculina parnahybana soffreu funda revolução, no uso dos chapéus. Foram despresados os de massa e de palha, e adoptado os *chapéus de couro*. Para satisfazerem a grande procura desses **modernos chapéus**, as quitandeiras atacaram todas as rapaduras e côcos da praia que existiam na praça.²⁸²

Essa nota de 1918, embora curta, nos permite refletir sobre algumas perspectivas, não apenas no tocante ao ser moderno naquele recorte espacial e temporal, mas também as influências que este teve nas práticas cotidianas, sejam elas no sentido do vestir-se, consumir o espaço ou mesmo nas percepções deste moderno pelas diferentes camadas sociais que ali viviam no período em questão.

Embora a nota refira-se a “revolução” na moda masculina em Parnaíba, pode-se inferir que esta tenha influenciado diretamente Amaração. Aponta-se isto tendo em vista que os novos chapéus que surgem, tido como modernos e destinados, provavelmente, aos homens

²⁸¹ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

²⁸² CHAPADA DO CORISCO, Teresina, ano 1, n.2, p. 16, 25 mai. 1918.

das elites parnaibanas, passam a ser derivados do couro, colocando-se de lado os chapéus de palha²⁸³. Essa mudança, segundo a nota, leva imediatamente as “quitandeiras”²⁸⁴ a buscarem os cocos existentes na praça para que fosse possível suprir a nova demanda por chapéus de couro.

Desta forma, considerando essa procura pelos cocos disponíveis na praça talvez seja possível afirmar que o couro utilizado nesses novos chapéus derive diretamente desta palmeira. Tendo em vista ainda que eram coletados na praia, isto talvez também tenha influenciado uma maior procura e coleta destes em Amarração para que fossem vendidos em Parnaíba.

É interessante notar aqui como esta influência do “ser moderno” na moda masculina termina por, provavelmente, influenciar Amarração no sentido de uma nova forma de consumir o espaço da praia, no que tange a procura dos cocos e de suas fibras para suprir a demanda de couro dos novos chapéus modernos. Além disso, pode-se questionar se esta utilização do couro do coco para a produção destes chapéus não se trataria de uma reapropriação²⁸⁵, de uma produção sociocultural destes chapéus de couro pelas quitandeiras. Embora a nota publicada no periódico não comente sobre o couro de gado não seria possível pensar que, talvez, fosse este o tipo de couro a ser utilizado na fabricação destes chapéus? A busca pelo coco, portanto, não poderia ser percebida enquanto esta reapropriação por parte das quitandeiras, podendo ser percebida como uma dentre as muitas práticas cotidianas que constituíam suas maneiras de fazer?

²⁸³ De acordo com Stéphanie Gomes da Cruz, no final do século XIX tem-se a redução da utilização de cartolas, tão comumente utilizadas no cotidiano, restringindo-se, geralmente, a ocasiões mais formais. Para substituí-la, e em função da crescente valorização das práticas desportivas e de lazer no início do século XX, uma nova moda surge no que se refere ao uso do chapéu masculino: o *boater hat*. Tratava-se de um chapéu de palha de formato redondo. Embora a nota não especifique, o mais provável é que estes eram os tipos de chapéus que os novos chapéus de couro vinham substituir (CRUZ, Stéphanie Gomes da. **Os Usos e a Produção do Chapéu em Portugal** – Uma experiência de mediação patrimonial no Museu da Chapelaria. 2015. 210 f. Dissertação (Mestrado em História e Património) – Faculdade de Letras, Universidade do Porto, Porto, Portugal, 2015).

²⁸⁴ De acordo com Fernando Vieira de Freitas, as quitandeiras eram comerciantes compostas, geralmente, por mulheres negras que vendiam diversos produtos na praça, principalmente, de gêneros alimentícios (FREITAS, Fernando Vieira de. *As negras quitandeiras no Rio de Janeiro do século XIX: Modernização urbana e conflito em torno do pequeno comércio de rua. Tempos Históricos* (EDUNIOESTE), v. 20, p. 189-217, 1. Sem., 2016).

²⁸⁵ Sobre essa questão, Michel de Certeau aponta a necessidade de se compreender como a sociedade como um todo não se reduz à disciplina imposta a esta pela rede de vigilância e disciplina que, segundo Michel de Foucault, existiria. Para Michel de Certeau é preciso entender como as pessoas comuns escapam a essa disciplina, não aceitando esta e alterando-a segundo suas próprias necessidades enquanto consumidores. As diferentes práticas utilizadas por essas pessoas para reapropriar aquilo que lhes é posto é o que o autor irá chamar de “maneiras de fazer” (CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**: 1. Artes de fazer. 22. ed. Petrópolis: Vozes, 2014. 319 p).

Além disso, na medida que Henri Lefebvre²⁸⁶, aponta que a cidade, bem como o desenvolvimento urbano, é marcada pelas relações sociais dominantes existentes naquele espaço, no sentido que os grupos dominantes estabelecem as maneiras e meios de se consumir este espaço, seria possível inferir se essa associação do chapéu de couro enquanto um acessório do ser moderno pelas elites gerava a mesma percepção pelas outras camadas sociais?

Infelizmente nos faltam elementos para analisar estes pontos, mas ainda assim é pertinente considerar a possibilidade, tanto das reapropriações produzidas pelas quitandeiras, como a ideia de que esta moda assumida pelas elites enquanto moderna pudesse influenciar diretamente as outras camadas sociais para além da questão do valor de troca, no caso, nas percepções produzidas sobre si e desejos gerados por esses novos produtos, na medida que estes passam a ser estabelecidos enquanto modelos do que é ser moderno naquele recorte temporal e espacial.

Os chapéus masculinos, no entanto, não foram os únicos elementos das vestimentas a pautarem sobre uma sensação do ser moderno naquele início de século XX em Amarração. As novas maneiras de se consumir o espaço da praia, no caso em questão, voltadas para o lazer²⁸⁷ também gerou novas necessidades no que tange as vestimentas, particularmente na utilização de trajes específicos para o banho.

Embora a prática de banhos em Amarração já fosse algo comum e realizada pelas elites piauienses desde a década de 1880, conforme relatado nos periódicos daquele momento, é apenas na década de 1920 que passam a surgir notas que apontam uma movimentação maior na praia de Atalaia. Até então, as notas restringiam-se a assinalar a ida de famílias ou indivíduos para Amarração com o intuito de desfrutar dos banhos de mar às vezes para o lazer

²⁸⁶ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

²⁸⁷ De acordo com Henri Lefebvre, o período que compreendemos enquanto moderno sem dúvidas possibilitou diversas transformações, a exemplo das inovações tecnológicas que surgem e modificam consideravelmente a vida social. No entanto, talvez mais relevante que estas mudanças, no interior da sociedade em função da pressão exercida pelas massas houve o surgimento dos “Direitos”. Se a Revolução Francesa garantiu os direitos básicos e fundamentos do homem e do cidadão, da mesma maneira ela abriu caminho para o surgimento de novos direitos mais concretos que modificariam significativamente a vida social, direito ao trabalho, a educação, a saúde, a cultura, a moradia. Seguindo essa variedade de direitos que surgem no decorrer do século XIX e século XX um em particular nos chama a atenção: o Direito a Natureza. Esta, por sua vez, entra na lógica do Capital, torna-se uma mercadoria, com valor de troca, sendo comprada e vendida. A praia, então, torna-se lazer, um lazer comercializado e organizado segundo as instituições sociais. Esta invasão do Capital termina por colocar fim a “naturalidade”, dando lugar a novas formas de consumo deste espaço pelas pessoas que passam a vivenciar e trafegar por ele. A praia torna-se, assim, um gueto do lazer (LEFEBVRE, 2001).

e outras para seu uso terapêutico²⁸⁸, sem, no entanto, discorrer sobre a forma como realizariam estes, no caso, como estariam vestidos.

Todavia, a partir da década de 1920 com o aumento da frequência do consumo do espaço da praia em Atalaia, como já assinalado, em função da chegada da linha férrea, este ganha uma nova conotação. Torna-se um espaço de distinção social e, muito provavelmente, da construção de uma percepção sobre o ser moderno a partir dos trajes utilizados pelas elites para os banhos de mar.

Quanto a isso deve-se destacar primeiramente que a praia em Amarração nesta época, particularmente a praia de Atalaia, torna-se um espaço produzido e consumido pela elite, sendo possível perceber estas questões a partir da seguinte nota publicada na edição do periódico “A Imprensa” de 15 de setembro de 1925 enviado por telegrama ao jornal através de seu correspondente no litoral:

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

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

Já por duas vezes estivemos nesta ultima praia e palavra que foi para nós uma revelação esse aspecto da vida piauhyense. Tivemos a impressão de que estávamos numa das frequentadas praias do sul tal o numero de pessoas que ali se entregavam ás delicias dos banhos de mar. Senhoras, senhorinhas e cavalheiros, formando um conjuncto do que há de mais selecto na elite parnahybana, confraternizavam em plena praia, numa alegria viva e comunicativa, desfazendo assim a lenda que attribue injustemente a esta sociedade certos preconceitos tolos e ridículos.

No ultimo domingo conseguimos notar ali a presença das seguintes pessoas: drs. Mirocles Veras²⁸⁹, Antonio Neves e família, Joca Basto, Genesio

²⁸⁸ De acordo com Joana Gaspar de Freitas, as novas percepções modernas sobre o litoral surgem a partir do século XVIII na Europa. Segundo a autora, durante este período “[...] acreditava-se que os progressos da civilização, o desenvolvimento da industrialização e o crescimento desmedido das cidades eram em parte responsáveis pela debilitação física dos seres humanos, sobretudo os das classes mais elevadas. Havia então grande preocupação com certas perturbações psíquicas, como a melancolia, a ansiedade, a histeria e a delicadeza excessiva, sobretudo entre as mulheres e as crianças. Para combater estes males, os médicos começaram por recomendar banhos terapêuticos em estâncias termais, favorecendo a emergência dos spas. Mais tarde, descobriram as qualidades dos banhos de mar, que ajudavam a curar o doente, restabelecendo o equilíbrio entre o corpo e a alma, pela melhoria do apetite e do sono e pelo afastamento das preocupações diárias. Pensava-se que a natureza selvagem do mar, o ar vigoroso e a vastidão do espaço, eram elementos essenciais para a recuperação da energia vital, que se havia perdido no ambiente poluído e opressivo das cidades industriais.” (FREITAS, Joana Gaspar de. O litoral português, percepções e transformações na época contemporânea: de espaço natural a território humanizado. **Revista da Gestão Costeira Integrada**, v. 7, n. 2, p. 105-115, 2007. p. 109).

²⁸⁹ De acordo com a edição de 05 de novembro de 1911 do periódico “Semana” cursou medicina no Rio de Janeiro, tendo iniciado seus estudos nesta época. (SEMANA, Parnaíba, ano 2, n.74, p. 2, 5 nov. 1911)

Camara, senhora e irmã, Edison Cunha e família. José Neves, Raymundo Marques e família, Alarico Cunha e família. José Braga e senhora, Luiz Nelson e família, Antonio Linhares e família. João Issa e senhora, Rodolpho Gouveia e senhora. Taufi Safadi e família, Nemesio e Arnesio Camara, Nagib Lopes e família. Mello Filho, Werner Schlipmann, José Ribeiro e família, Armenio Salgado, G. Grawford, J. B. Smith e muitos outros cujos nomes nos escaparam.²⁹⁰

A nota em questão se põe a discorrer sobre como as elites parnaibanas passam a consumir a praia de Atalaia tendo em vista o seu lazer. Segundo o relato, esta situação torna-se constante, principalmente aos domingos e durante a estação do verão, no qual os banhistas procuram desfrutar deste espaço.

Antes de mais nada, embora o periódico neste dia em questão comente apenas sobre as elites parnaibanas, não seria estranho considerar comum também a presença das elites amarroçonenses, considerando que estas frequentavam comumente os espaços elitizados de Parnaíba, a exemplo da família Moraes de Correia.

É preciso ter em mente também que embora o relato nos ajude a compreender Atalaia enquanto um espaço produzido e consumido pelas elites, isto não significa dizer que se tratou de uma construção consciente. Tomando Henri Lefebvre²⁹¹ no sentido de se pensar o Direito a cidade e ao consumo de seus espaços este aponta que a segregação social percebida dentro do tecido urbano pode ocorrer a partir de três formas: espontânea, podendo ser gerada através da renda ou ideologias de um certo grupo social; voluntária, a partir do estabelecimento de espaços distintos; programada, geralmente realizada por instituições ou pelo Estado sob o pretexto de ordenação espacial.

Nesse sentido, a partir de Henri Lefebvre²⁹² é preciso considerar que a segregação social nem sempre é proveniente de uma estratégia elaborada pelos detentores do poder ou mesmo que se deve perceber nesta a vontade invisível das instituições e seus dirigentes. A segregação social ao se pensar a cidade moderna torna-se um aspecto comum, não necessariamente sendo destinada apenas aos pobres ou indesejados da sociedade, tendo como formação última os guetos. Bairros de ricos, intelectuais, também podem ser percebidos enquanto guetos, enquanto espaços segregados. Desta forma, o lazer segue a mesma lógica e também possui seus guetos. A praia de Atalaia enquanto lazer poderia encaixar-se aqui? Sua criação enquanto um espaço segregado se deu espontaneamente ou tratou-se de uma estratégia estabelecida através das relações de poder que existiam na época? Quem definiu quem tinha

²⁹⁰ A IMPRENSA, Teresina, ano 1, n.44, p. 2, 2 nov. 1925.

²⁹¹ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

²⁹² LEFEBVRE, 2001.

direito ao usufruto das praias em Amaração? Quem definiu que Atalaia, neste caso, seria um espaço destinado ao consumo pelas elites? Para Henri Lefvbre²⁹³ as classes sociais adotam estratégias para sobreviver no interior da cidade e na medida vão se percebendo enquanto diferentes umas das outras buscam a segregação, seja ela conscientemente ou inconscientemente.

No entanto, considerando a menção da nota do periódico de que naquele momento ali podiam ser encontrados o que “há de mais seletivo na elite parnaibana”, bem como a comparação feita com as praias que existiam no sul do país, fica claro a produção e consumo da praia de Atalaia pelas elites²⁹⁴. Desta forma, pode-se inferir que, neste caso em questão, a segregação social tenha sido uma estratégia utilizada pelas elites de Parnaíba no sentido não apenas de consumo e uso exclusivo deste espaço, mas também sua produção, garantindo, assim aos seus frequentadores um determinado status social.

Pedro Vagner Silva Oliveira²⁹⁵, através das memórias de Carlos Araken Correia Rodrigues²⁹⁶, corrobora com essa perspectiva na medida que aponta que o consumo do espaço da praia de Atalaia já nos anos 1940 servia justamente a este propósito, se apresentar enquanto membros deste grupo social, exibindo roupas e trajes de banho utilizados exclusivamente neste espaço, percebido a partir do seguinte trecho nas memórias de Rodrigues

Quando se falava em temporada de férias em Amaração, estava implícito o verdadeiro desfile de modas, exibição de roupas e novidades, que dava o tom da estação. Havia famílias que mantinham uma costureira e bordadeira à postos, só pra fazer enxoval das férias. Não era um luxo? Os trajes de banho, assim como os vestidos pra estação e festa nas casas de família, eram sempre caprichados e renovados. Tudo como mandava o figurino daquela época²⁹⁷.

Neste contexto, a moda, seja ela masculina ou feminina, dita novos padrões de comportamento, do que deve ser e daquilo que não deve, tornando-se mais um dos elementos

²⁹³ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

²⁹⁴ Embora na fonte citada comente-se apenas sobre as elites de Parnaíba outras edições dos periódicos da época apontam a presença das elites de Amaração ocupando os mesmos espaços que as elites parnaibanas. Dessa maneira, pode-se supor que ambas consumiam e davam novos significados aos espaços da praia.

²⁹⁵ OLIVEIRA, Pedro Vagner Silva. *Mar à venda: pescadores e turismo no "Piauí Novo" (anos 1970)*. 2017. 205 f. Dissertação (Mestrado em História) – Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2017.

²⁹⁶ De acordo com Pedro Vagner Silva Oliveira, Carlos Araken Correia Rodrigues nasceu em 1929 e foi um médico e cronista parnaibano. Estudou em Salvador, Rio de Janeiro e São Paulo, tendo escrito posteriormente um livro de memórias no qual um dos pontos que toca é o período que viveu em Parnaíba (OLIVEIRA, 2017).

²⁹⁷ RODRIGUES, Carlos Araken Correia. **Estórias de uma Cidade muito amada**. Parnaíba: [s.n.], 1988.

que compõem o ser moderno. A foto 4 demonstra o consumo do espaço da praia de Atalaia no ano de 1941 pela família Pires Lages, bem como os trajes de banho utilizados na época.

Foto 4 – Prática de banho em Atalaia da família Lages de Barras em 1941



Fonte: Gonçalves²⁹⁸, 2017.

Mesmo se tratando de um recorte posterior ao desta pesquisa indica-se a semelhança entre os trajes utilizados pelas mulheres nos anos 1940 em Atalaia ao compararmos com as vestimentas de banho dos anos 1920. Isto é possível observar a partir das fotos 5 e 6 que registram as práticas de banho no mar e de sol na praia de Boa Viagem em Recife.

Foto 5 – Banho de mar e de sol na praia de Boa Viagem, Recife, Pernambuco, 1928



Fonte: Revista da Cidade²⁹⁹, 1928

²⁹⁸ GONÇALVES, Maria do Socorro Lages. **Alfredo e Rosa: e a descendência da Esperança** (a família Pires Lages de Barras do Marataoã). Teresina: Academia Piauiense de Letras, 2017. 191 p.

²⁹⁹ REVISTA DA CIDADE, Recife, ano 3, n. 120, p. 7, 1928.

Foto 6 – Banho de sol na praia de Boa Viagem, Recife, Pernambuco, 1928



Fonte: Revista da Cidade³⁰⁰, 1928

Tendo em vista que a influência na moda era importada de outras regiões brasileiras não seria impossível inferir, então, que os trajes utilizados também em Atalaia eram similares a estes de Recife, embora algumas pequenas diferenças podem ser indicadas na foto 4 quando nos anos 1940 observa-se já uma diminuição no comprimento das vestimentas femininas, além do decote, e a ausência da parte superior do traje para os homens, ficando apenas a bermuda³⁰¹.

No tocante a estes novos padrões de comportamento, Nicolau Sevcenko³⁰² destaca as transformações vertiginosas que o final do século XIX e início do século XX provocaram na sociedade, principalmente nas grandes cidades da época, com a criação de novas paisagens e comportamentos. Para o autor, a experiência da modernidade, através das inovações tecnológicas decorrentes do processo de modernização, vai gerar uma sensação de desorientação e perturbação nos indivíduos em função das diferenças entre as proporções que surgem neste momento, a exemplo da comparação entre uma siderúrgica e uma casa de família de porte pequeno.

³⁰⁰ REVISTA DA CIDADE, Recife, ano 3, n. 120, p. 7, 1928.

³⁰¹ A presença do animal de estimação, representado pelo cachorro nas duas fotos, também se torna interessante podendo nos levar a outros questionamentos e caminhos de pesquisa em relação a presença de animais em espaços públicos, como as praias, tendo em vista a questão da salubridade pública, já que em Teresina e Amarração, por exemplo, eles foram proibidos nas vias públicas da cidade.

³⁰² SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnicas, ritos e ritmos do Rio. In: _____ (org.). **História da Vida Privada no Brasil**, v. 3: República: Da *belle époque* à era do rádio. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. p. 513-619.

Para Nicolau Sevcenko³⁰³, estas contradições geradas pela experiência da modernidade serão mais facilmente perceptíveis nas grandes cidades, tidas enquanto cidades modernas e espaços de excelência para a manifestação desta experiência, marcando e alterando a percepção de seus cidadãos acerca do mundo ao seu redor e de como devem viver nele. No caso do Brasil do início do século XX o autor destaca que a grande cidade que se tornou modelo de uma cidade moderna na época foi a capital da República, o Rio de Janeiro. Segundo o autor o

[...] Rio de Janeiro, sede do governo, centro cultural, maior porto, maior cidade e cartão de visita do país, atraindo tanto estrangeiros quanto nacionais. O desenvolvimento dos novos meios de comunicação, telegrafia sem fio, telefone, os meios de transporte movidos a derivados do petróleo, a aviação, a imprensa ilustrada, a indústria fonográfica, o rádio e o cinema intensificarão esse papel da capital da República, tornando-a no eixo de irradiação e caixa de ressonância das grandes transformações em marcha pelo mundo, assim como no palco de sua visibilidade e atuação em território brasileiro. O Rio passa a ditar não só as novas modas e comportamentos, mas acima de tudo os sistemas de valores, o modo de vida, a sensibilidade, o estado de espírito e as disposições pulsionais que articulam a modernidade como uma experiência existencial e íntima.³⁰⁴

A capital da República estabeleceu, então, na época os padrões de comportamento a serem seguidos no Brasil, relacionando a experiência do ser moderno a diferentes aspectos, dentre eles a moda. Deste modo, o modo de vestir-se significava se inserir ou não nestes padrões, significava dizer se o indivíduo se sentia ou se desejava ter essa percepção do ser moderno. No caso do Rio de Janeiro, segundo Rosane Feijão de Toledo Camargo³⁰⁵, as revistas publicadas neste início do século XX foram as responsáveis por difundir essa associação da moda com o ser moderno, tanto para os homens, como para as mulheres. Não apenas isso, mas também das práticas que deveriam ser incorporadas ao cotidiano das pessoas e relacionadas a esta experiência do ser moderno.

No caso em questão, segundo a autora, as práticas de banho de mar e de sol neste momento tornam-se mais um dentre muitos dos procedimentos modernos, não apenas por conta de sua associação a saúde, mas, especialmente, por conta de sua vinculação a moda. O

³⁰³ SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnicas, ritos e ritmos do Rio. In: _____ (org.). **História da Vida Privada no Brasil**, v. 3: República: Da *belle époque* à era do rádio. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. p. 513-619.

³⁰⁴ SEVCENKO, 2006.

³⁰⁵ CAMARGO, Rosane Feijão de Toledo. *Smartismo*: elegância masculina e modernidade no início do século XX no Rio de Janeiro. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO, 32. 2009, Curitiba. **Anais** [...]. Curitiba: INTERCOM, 2009. p. 1-13.

bronzeado na pele perde sua associação corriqueira ao labor braçal e tornam-se símbolos de uma vida com boa saúde.

Rosane Feijão de Toledo Camargo³⁰⁶ destaca também que a moda do banho de sol associada ao banho de mar, juntamente aos discursos médicos que apontavam os benefícios existentes para a saúde, foi o que garantiu a ocupação definitiva da praia, bem como sua resignificação e consumo enquanto um novo espaço de lazer e de criação de novas sociabilidades sem a formalidade exigida no dia a dia das pessoas.

No caso das práticas de banho em Amarração, particularmente na praia de Atalaia, na medida em que a nota do periódico aponta que as pessoas que ali se divertiam e aproveitavam o dia e pareciam que estavam em uma das movimentadas e frequentadas praias do sul, fica perceptível a influência que, não necessariamente o Rio de Janeiro, mas que outras cidades do país, notadamente no sul, tinham sobre os padrões de comportamento e a moda em Amarração, consequentemente sobre a percepção das elites do ser moderno.

Esta relação estabelecida entre o ser moderno e prática dos banhos de mar, juntamente com a instalação da malha ferroviária em Amarração, provavelmente explicam o motivo do aumento significativo das pessoas que passam a frequentar e consumir o espaço da praia. Além disso, deve-se dar destaque ainda que, muito provavelmente, os trajes de banho e vestimentas utilizados pelas elites na praia de Atalaia também decorriam dessa influência externa sobre a moda da época.

Embora o trecho destacado do periódico sobre os banhos em Atalaia em 1925 não comente sobre as vestimentas e trajes utilizados por essas pessoas, Pedro Vagner Silva Oliveira³⁰⁷ ao analisar as memórias de Carlos Araken Correia Rodrigues comenta sobre a sofisticação e a constante renovação³⁰⁸ dos trajes de banho utilizados por estas elites ao apreciarem os banhos de mar na praia de Atalaia. Desta forma, consumir o espaço da praia,

³⁰⁶ CAMARGO, Rosane Feijão de Toledo. *Smartismo: elegância masculina e modernidade no início do século XX no Rio de Janeiro*. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO, 32. 2009, Curitiba. *Anais* [...]. Curitiba: INTERCOM, 2009. p. 1-13.

³⁰⁷ OLIVEIRA, Pedro Vagner Silva. *Mar à venda: pescadores e turismo no "Piauí Novo" (anos 1970)*. 2017. 205 f. Dissertação (Mestrado em História) – Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2017.

³⁰⁸ Nicolau Sevckenko também ressalta o papel que os jornais e revistas tiveram no Rio de Janeiro no que se refere a ditar os padrões de moda daquela sociedade, destacando que o interessante agora era se diferenciar e distanciar dos menos abastados através do consumo. Nesse sentido, a moda através de sua mudança contínua serve para evitar a imitação e qualquer possível identificação dos grupos menos abastados com aqueles que possuíam mais condições. Tendo em vista esta constante “renovação” dos trajes comentadas nas memórias de Carlos Araken Correia Rodrigues, não é impossível inferir que a percepção aqui fosse similar a das elites cariocas, distanciar-se e diferenciar-se dos grupos sociais menos abastados. Assim, as vestimentas e o espaço consumido seriam as maneiras de garantir essa distinção social (SEVCENKO, Nicolau. *A capital irradiante: técnicas, ritos e ritmos do Rio*. In: _____ (org.). *História da Vida Privada no Brasil*, v. 3: República: Da *belle époque* à era do rádio. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. p. 513-619).

bem como o vestir-se para a prática deste ato, torna-se não apenas uma nova prática no cotidiano das elites locais, sejam elas de Parnaíba ou Amarração, mas também parte da construção de suas experiências modernas

Com relação aos outros grupos sociais que viviam em Amarração, a nota do periódico não comenta sobre estes. No entanto, isso não nos impede de ponderar se estes novos padrões de comportamentos e práticas cotidianas estabelecidos pela elite enquanto modelos do ser moderno, mesmo que não fossem apropriados e incorporados por todos, significariam os caminhos e os rumos que a sociedade que ali vivia deveria seguir.

As elites, afinal de contas, não eram as únicas que consumiam o espaço da praia, mas, muito provavelmente, estabeleceram o padrão³⁰⁹ de como este deveria ser usufruído, além do que deveria ser usado. Ainda assim, deve-se apontar as diferenças existentes entre as práticas de banho destas elites e de populações menos abastadas no litoral do Piauí³¹⁰. Estas distinções podem ser percebidas, principalmente, a partir de dois pontos: as praias que cada grupo se apropriava para o lazer e os trajes para o banho.

Com relação as praias, enquanto Atalaia tornou-se um espaço elitizado, do outro lado, a praia de Pedra do Sal em Parnaíba, era consumida e utilizada pelas populações menos abastadas. Entretanto, é interessante destacar as diferenças nos trajes utilizados por cada grupo. Segundo Pedro Vagner Silva Oliveira³¹¹ os trajes de banho em Pedra do Sal eram o oposto daqueles utilizados em Amarração, visto que, enquanto em Amarração o comum era o sofisticado e luxuoso, em Pedra do Sal era a simplicidade que imperava.

³⁰⁹ Com relação a como o espaço da praia deveria ser consumido na era moderna, isto não foi instituído e nem se sucedeu apenas no Piauí ou no Brasil. De acordo com Alain Corbin (1989) na Europa, durante o período moderno, foi a aristocracia e as burguesias que iniciaram as práticas de banho no mar, tendo, assim um papel condutor nestas novas práticas cotidianas e modernas (CORBIN, Alain. **O território do vazio: a praia e o imaginário ocidental**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989).

³¹⁰ Deve-se destacar que, segundo Rosane Feijão de Toledo Camargo, a relação estabelecida no Brasil com o mar foi diferenciada daquela vivenciada na Europa. Enquanto na Europa a aristocracia e, posteriormente, a burguesia instauraram as práticas de banho inicialmente em função da saúde, no Brasil as práticas de banho remontam aos povos indígenas, segundo o relato de diversos viajantes do século XVI, enquanto as camadas mais abastadas da população brasileira teriam sido as últimas a estabelecer um contato mais frequente com as águas do mar. Para a autora, em função da prática de banho no Brasil remontar aos povos indígenas, faz-se a suposição de que este hábito tenha se preservado entre as populações menos abastadas. No caso de Amarração, os primeiros registros e menções a banhos de mar encontrados para a construção deste trabalho estavam associados a membros das classes mais abastadas do Piauí e a ausência de outras fontes nos impede de apontar se Amarração se insere na mesma lógica. Deve-se apontar, no entanto, que é o significado que estes recebem que nos importam, logo, é a sua relação com a experiência moderna e com o ser moderno (CAMARGO, Rosane Feijão de Toledo. **As praias cariocas no início do século XX: sociabilidade e espetáculos do corpo. Escritos** (Fundação Casa de Rui Barbosa), v. 7, p. 229-247, 2014).

³¹¹ OLIVEIRA, Pedro Vagner Silva. **Mar à venda: pescadores e turismo no "Piauí Novo" (anos 1970)**. 2017. 205 f. Dissertação (Mestrado em História) – Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2017.

Estas distinções existiam, possivelmente, pelas diferenças econômicas e sociais de cada grupo que frequentava cada espaço, já que “compor uma aparência moderna não era tarefa muito simples: requeria recursos, empenho e informação”³¹², algo que, muito provavelmente, apenas as elites locais eram capazes de ter acesso.

Isto, portanto, não significava dizer que o direito ao lazer, o direito ao consumo da praia, era exclusivo da elite, conforme dito, mas sim que estes modelos geraram desejos e àqueles que não se incluíam nesta elite se reapropriaram destes modelos e representações construídas no imaginário social, consumindo o espaço da praia mesmo sem possuir os trajes tido como modernos e destinados para se desfrutar destes espaços.

Não é possível, no entanto, através das fontes consultadas, afirmar se as populações que consumiam o espaço da praia de Pedra do Sal eram apenas de Parnaíba ou se também se referiam a indivíduos e famílias menos abastadas de Amarração que se deslocavam para lá visando a prática dos banhos de mar. É inegável, contudo, que os novos significados atribuídos a esta forma de lazer pelas elites³¹³ em Amarração e Parnaíba provocaram desejos no resto da população que, a sua maneira, também procuraram se apropriar, reapropriar e consumir estes espaços.

Desta forma, fica perceptível a importância que a moda, bem como os banhos de mar visando o lazer em Amarração tiveram na construção desta concepção do ser moderno e no surgimento de novas práticas cotidianas vinculadas a esta durante este início do século XX. No entanto, não é apenas o lazer que é ressignificado a partir da experiência moderna, mas também as novas preocupações que surgem com a saúde e as práticas sanitárias em Amarração no final do século XIX e início do século XX.

Neste contexto, autores como Edivaldo Góis Junior³¹⁴, Iranilson Buriti Oliveira *et al.*³¹⁵, Maria Clélia Lustosa Costa³¹⁶ e Rafaela Martins Silva³¹⁷ asseveram que as condições

³¹² CAMARGO, Rosane Feijão de Toledo. *Smartismo: elegância masculina e modernidade no início do século XX no Rio de Janeiro*. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO, 32. 2009, Curitiba. *Anais* [...]. Curitiba: INTERCOM, 2009. p. 3.

³¹³ Deve-se lembrar que as novas formas de significar o lazer e as práticas referentes a este não são uma exclusividade do espaço referente ao litoral no Piauí. Teresina, no final de século XIX e início do século XX, segundo Teresinha de Jesus Mesquita Queiroz, passava por um processo similar, a medida que novos sentidos eram atribuídos ao lazer, aplicando-lhe um novo papel, o de civilizar e modernizar a sociedade. E, mesmo que isto não fosse incorporado ou apropriado por toda a população, não deixava de indicar os caminhos e rumos que deveriam ser tomados (QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. **Os Literatos e a República**: Clodoaldo Freitas, Hígino Cunha e as tiranias do tempo. 3. ed. Teresina: EDUFPI, 2011. p. 31).

³¹⁴ GOIS JUNIOR, Edivaldo. “Movimento Higienista” na História da Vida Privada no Brasil: do Homogêneo ao Heterogêneo. *ConScientiae Saúde*, v 1, p. 47-52, 2002.

³¹⁵ OLIVEIRA, Iranilson Buriti; FREIRE, Leonardo Querino Barboza; SOUSA, Débora da Silva; LOURENÇO, José Maxuel. A Ordem antes do Progresso: o Discurso Médico – Higienista e a Educação dos corpos no Brasil do início do Século XX. *Fênix: Revista de História e Estudos Culturais*, v. 9, n.1, p. 1-15, 2012.

sanitárias tornam-se motivo de preocupação para as autoridades públicas no final do período oitocentista e início do século seguinte, tendo em vista a influência que o movimento higienista e o discurso médico surgente apontavam que a modernização da sociedade só poderia ser alcançada quando a população tivesse acesso a saúde e educação, isto sendo possível, especialmente, a partir da ação do Estado.

No que se refere ao Piauí essa preocupação com a saúde pública e sua relação com o ideário de um povo moderno e cidade moderna reverbera na capital piauiense no início do período novecentista. De acordo com Teresinha de Jesus Mesquita Queiroz

Além dos serviços d'água, da iluminação elétrica e dos telefones, outros melhoramentos requeria a cidade no seu projeto modernizador. Algumas dessas solicitações estavam ligadas às condições de higiene e salubridade, portanto à vida diária – como os serviços de rampas e taludes do rio Parnaíba, que preveniriam as enchentes anuais; a coleta de lixo urbano; a proibição da criação de animais no centro da cidade, como porcos, cachorros, galináceos e vacas; as demandas por calçamento de ruas, etc. Com o apoio das novas noções de bacteriologistas e higienistas, procuravam-se a origem e as razões do desenvolvimento de doenças perigosas e de doenças endêmicas, como as pestes e as febres, que silenciosas e traiçoeiras, conduziam a morte [...] Preocupações com as epidemias e com elevada taxa de mortalidade faziam emergir críticas às condições sanitárias da cidade, onde nem a Intendência nem o próprio povo pareciam preocupar-se com esses problemas.³¹⁸

De maneira similar a Teresina, essa preocupação com a saúde³¹⁹ também é percebida em Recife e escancara uma modernização autoritária, imposta e ordenada pelas elites ao resto

³¹⁶ COSTA, Maria Clélia Lustosa. Influências do Discurso Médico e do Higienismo no Ordenamento Urbano. **Revista da ANPEGE**, v. 9, n. 11, p. 63-73, 2013.

³¹⁷ SILVA, Rafaela Martins. O Determinismo Hereditário da Medicina Legal e Discurso Higienista no Piauí: os intelectuais da saúde e os ditames da nação no final do Século XIX e início do século XX. **Contraponto**, v. 3, n. 1, p. 59-76, 2014.

³¹⁸ QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. **Os Literatos e a República**: Clodoaldo Freitas, Higino Cunha e as tiranias do tempo. 3. ed. Teresina: EDUFPI, 2011. p. 31

³¹⁹ A saúde e higiene pública, enquanto vetor de modernização, modificou não apenas Teresina neste início do século XX. A capital da República também foi fortemente influenciada pelo movimento higienista e pelo discurso médico, tendo como modelo Paris, capital da França. De acordo com José Murilo de Carvalho, o Rio de Janeiro sofreu diversas modificações no interior de seu tecido urbano, como a criação de avenidas, reforma e criação de jardins, tração elétrica para os bondes, construção de novos espaços, demolição de habitações, dentre outros. A saúde pública, dessa maneira, teve grande influência no projeto de saneamento, embelezamento e transformação da cidade, imposto pelas classes dominantes, e que acreditava modernizar-se (CARVALHO, José Murilo de. **Os Bestializados**: o Rio de Janeiro e a República que não foi. 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2014). Com relação a influência do discurso médico e do movimento higienista, Marcus Pierre de Carvalho Baptista e Francisco de Assis de Sousa Nascimento apontam o seguinte: “No caso de Amarração no litoral do Piauí no final do período oitocentista esse discurso se fez presente a partir de alguns fatores, dentre eles a construção do lazareto para o caso de enfermos do Cólera que chegassem naquele espaço através do oceano, [...], a campanha de vacinação das pessoas da Vila de Amarração, principalmente as crianças, para prevenção de doenças infectocontagiosas, como a Varíola que, ocasionalmente, se manifestava neste espaço, mas também a nomeação de médicos para formar comissões

da sociedade. De acordo com Antônio Paulo Rezende³²⁰ o projeto de modernização pensado e aplicado em Recife na década de 1920 entrou em conflito, principalmente, com a população mais pobre, tida como uma ameaça em função de suas condições precárias, bem como uma péssima higienização de suas habitações que terminava por favorecer surtos epidêmicos, a exemplo da Varíola, Febre Amarela, Tuberculose e o Cólera. Assim, a saúde pública é percebida pela gestão pública e pelas elites recifenses enquanto ponto fundamental para a criação de uma cidade moderna, sendo necessária a intervenção do Estado juntamente com as inovações técnicas para a resolução desse problema. Esse caráter autoritário da modernização da cidade de Recife no início do século XX, de maneira similar ao Rio de Janeiro, também gerou conflitos com a população, tornando a cidade um cenário de lutas políticas e sociais.

A salubridade pública também foi um foco de atenção do poder público em Amarração, na medida que a possibilidade do surgimento de epidemias também toma forma nesta durante o recorte temporal estabelecido, influenciando tanto a prática do banho de mar, como também a aplicação de vacinas, conforme dito anteriormente, bem como a incorporação nos códigos de postura de Vila a higienização do espaço urbano, denotando o caráter autoritário da modernização também em Amarração.

Deste modo, falando-se em modernização do espaço reforça-se nas questões de saúde pública, principalmente no que se refere a preocupação do poder público com a salubridade de Amarração. Nesse sentido nos códigos de postura da Vila de Amarração aprovados pelo governo provincial no ano de 1881 trazem em alguns de seus artigos informações e normatização da questão, a saber:

GOVERNO PROVINCIAL.

Resolução n. 1046

PUBLICADA EM 5 DE JUNHO DE 1882.

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

Titulo 1.º

Capitulo 1.º

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

sanitaristas de fiscalização e acompanhamento da construção dos lazaretos e das condições de higiene dos vapores que chegavam na referida Vila.” (BAPTISTA, Marcus Pierre de Carvalho Baptista; NASCIMENTO, Francisco de Assis de Sousa. *O Inimigo vem do Mar: Cólera, Medo e Morte no Litoral Piauiense no Final do Século XIX. Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science (UniEVANGÉLICA)*, v.7, n.2, p. 21, mai./ago. 2018). Interessa-nos, no entanto, a prática de vacinação adotada com as crianças e a construção do lazareto em Amarração para abrigar os enfermos do Cólera, a serem tratados a seguir.

³²⁰ REZENDE, Antônio Paulo. **Desencantos modernos**: histórias da cidade do Recife na década de XX. Recife: FUNDARPE, 1997.

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

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

Capitulo 2.º

Art. 6.º E' proibido:

[...]

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

[...]

Capitulo 4.º

Art. 8.º Fica prohibido criarem-se cabras, ovelhas, cães e porcos nos limites d'esta villa, e os que andarem vagando pelas ruas da mesma e forem encontrados, serão apprehendidos e arrematados e os rendimentos applicados para esta municipalidade, restando ao dono o direito de resgatar a dous mil reis cada cabeça.³²¹

De maneira similar a Teresina, então, Amarração inclui em sua administração a preocupação com a higienização da cidade, seja através das mudanças nas casas, proibindo-se casas de palha, de proibição de disposição de resíduos sólidos nas ruas e também a criação de animais soltos nas vias públicas, haja visto que estes aspectos poderiam contribuir para disseminação de doenças na população³²².

No caso dos banhos de mar, estes enquanto função terapêutica em Amarração remontam ao século XIX e perduram até o início do século XX, associando-se ainda o banho de sol. A incorporação no cotidiano do banho de mar torna-se uma prática que buscava a saúde dos corpos e, assim, torna-se uma prática moderna, seguindo a construção feita pelos higienistas e pelos discursos médicos da época.

No entanto, o que nos chama atenção ao pensar a influência que a saúde teve em Amarração para uma percepção do ser moderno e que terminava por modificar a prática cotidiana refere-se a preocupação e necessidade de aplicação de vacinas, principalmente nas crianças que habitavam na vila. Sobre isto, o periódico "A Imprensa" em suas edições do dia 09 de dezembro de 1882 e 27 de janeiro de 1883 relata o seguinte:

Bôa medida. – Afim de transmitir a vaccina aos menores aprendizes marinheiros da cidade da Parnahyba, e aos alumnos das escolas primarias da

³²¹ A IMPRENSA, Teresina, ano 17, n.733, p. 1, 23 jun. 1882.

³²² A partir das fontes consultadas, não é possível afirmar até que ponto se obedeceram aos códigos de postura, tanto no que se refere as casas de palha e também a criação de animais. Com relação à limpeza da vila, destaca-se a previsão orçamentária de Amarração para este fim até os anos 1910, sendo que em 1882 destinou-se 15 mil réis para limpeza especificamente das ruas e praças e em 1911 este valor alcançou 100 mil réis para a limpeza da vila como um todo (A IMPRENSA, Teresina, ano 18, n. 742, p. 4, 26 ago. 1882; DIARIO DO PIAUHY, Teresina, ano 1, n.86, p. 2, 13 jun. 1911).

mesma cidade e da Amarração trouxe o Exm. Sr. Presidente para esta capital alguns d'aquelles menores, para serem vacinados.

O que, effectivamente, realisou, fazendo-os votar no vapor de 6.

Foi uma bôa medida.³²³

[...]

Aqui na Amarração, determinou s. exc. Ao professor publico, que conduzisse uma turma de alumnos de sua aula á Parnahyba, afim de tambem serem vaccinados. Feito isto, voltaram eles, e muito sérvio a transmissão – braço a braço – praticada em grande numero de pessoas, pelos srs. João Luiz Pereira Brandão, Estevão Ferreira de Medeiros, e depois pelo dr. Saturnino de Carvalho, que a convite de s. exc. tambem vaccinou.³²⁴

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

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

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

Além disso, embora se trate de um procedimento moderno, deve-se apontar que mesmo que a preocupação com a saúde pública tenha existido em Amarração neste final do século XIX, esta não gerou transformações significativas na paisagem urbana da cidade.

Enquanto no Rio de Janeiro, através do pretexto de desenvolver um projeto de modernização pautado na higienização e saúde pública da cidade, desapropriaram-se habitações dos mais pobres para demolição, retiraram-se inquilinos forçadamente para desinfetá-las, e criou-se a obrigatoriedade da vacinação no início do século XX, modificando expressivamente a cidade, nada disso ocorreu em Amarração.

³²³ A IMPRENSA, Teresina, ano 18, n. 755, p. 4, 9 dez. 1882.

³²⁴ A IMPRENSA, Teresina, ano 18, n. 762, p. 3, 27 jan. 1883.

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

De acordo com Marcus Pierre de Carvalho Baptista e Francisco de Assis de Sousa Nascimento³²⁵, o século XIX marca o surgimento do Cólera enquanto uma doença de caráter epidêmico no mundo ocidental. Até então, a doença produzia vítimas, principalmente, na Índia, mas por se tratar de números estáveis durante um longo período de tempo não se configurava como uma epidemia. É no período oitocentista, no entanto, que a doença atinge o mundo ocidental de forma mais categórica, transformando-se em epidemias em vários lugares.

Ainda segundo os autores, no Brasil o Cólera também vai assumir um caráter epidêmico, atingindo toda a região que hoje se entende por Nordeste a partir da segunda metade do século XIX e no caso da província do Piauí seu maior efeito foi sentido durante o início dos anos 1860, com alguns casos perdurando até os anos 1870, provocando diversas ações das autoridades públicas na época, como o envio de medicamentos, definição de casas de palha para acolher os doentes, contratação de pessoas que pudessem prover assistência para estes, além da queima de diversos campos com a intenção de purificar o ar. Estas medidas foram tomadas na tentativa de controlar e reduzir a ação da doença na província.

Marcus Pierre de Carvalho Baptista e Francisco de Assis de Sousa Nascimento³²⁶ apontam também que, embora Amarração não houvesse ainda sido retomada pelo Piauí nessa época, pertencendo então à província vizinha do Ceará, tendo em vista que a doença atingiu toda a região que compreende o Nordeste, incluindo o litoral cearense, não seria de se estranhar que Amarração também tenha sido acometida pela doença.

Assim, na década de 1880, quando a doença volta a se tornar epidêmica na Europa e com a província do Piauí tendo retomado Amarração e, portanto, mantendo contato com embarcações que vinham do Velho Mundo para a realização de comércio e transporte de passageiros através de seu porto, retomemos a nota do periódico “A Época” apresentada no capítulo anterior e publicada em 10 de dezembro de 1884:

O cholera morbus.

³²⁵ BAPTISTA, Marcus Pierre de Carvalho Baptista; NASCIMENTO, Francisco de Assis de Sousa. O Inimigo vem do Mar: Cólera, Medo e Morte no Litoral Piauiense no Final do Século XIX. **Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science (UniEVANGÉLICA)**, v.7, n.2, p. 12-28, mai./ago. 2018.

³²⁶ BAPTISTA; NASCIMENTO, 2018.

Esse terrível flagello, depois de haver atemorizado os animos na Europa, atacando alternadamente a França, a Itália e a Espanha, ameaça invadir a América do Sul.

O grito de alarme já foi dado e cumpre que o governo se esforce para evitar a propagação dessa epidemia sinistra, que vem derramando em seu caprichoso percurso a desolação, o terror e a morte. Navios suspeitos como o *Matteo Bruzzo*, *Nord-America* e *Persêo*, trazendo em seu bordo mais de quatro mil emigrantes, são repellidos sucessivamente a tiros de baía dos portos do Rio da Prata e do Rio de Janeiro, onde o primeiro tentou entrar a despeito das intimações que lhe fizeram o inspector da saúde do porto e o commandante da fortaleza de Santa Cruz. Temos em nossa província um porto marítimo, ás vezes em comunicação directa com a Europa. O que já fez o sr. Theodorico³²⁷ para preserva-nos do contagio do mal? Será isso cousa mínima, que não mereça os cuidados do nosso pretor? O governo imperial já deu o exemplo, fechando os nossos portos áqueles vapores e estabelecendo rigorosa quarentena para os que vierem de procedencia suspeita. Já terá providenciado o sr. Theodorico para que o mesmo succeda na Amarração, ou será este o unico porto de mar brasileiro, francamente accessível á quantos flagellos nos queiram importar do antigo continente? Sabemos que o sr. dr. Souza Lima³²⁸, quando esteve na administração, attendeu á uma representação da camara municipal da Parnahiba e encarregou o inspector de saude dessa cidade de mandar construir uma casa de palha na Amarração para servir de lazareto no caso de invasão do cholera. Mas será isto bastante? Não seria tambem conveniente, ou mais ajuda, usar dos recursos possiveis, para frustrar a visita de semelhante hospede?³²⁹

A notícia em questão nos remete a vários aspectos acerca de Amarração, alguns já apontados no decorrer deste trabalho, como a produção de espaços contraditórios a partir da experiência da modernidade, o porto e os vapores que ali chegam, nesse sentido, tornando-se tanto algo que poderia trazer alegrias e inovações, mas também a morte, a destruição e ao fim.

Mesmo que o porto em Amarração assumia esse caráter dicotômico, que, segundo Marshall Berman³³⁰, denota justamente a experiência de ser moderno e vivenciar a modernidade, o que chama atenção dessa vez é a construção do Lazareto, no sentido de ponderarmos se sua construção pode ser percebida enquanto uma modificação daquele espaço em função da preocupação com a saúde pública, ou seja, se o Lazareto pode ser encarado como um fruto do processo de modernização.

³²⁷ Raymundo Theodorico de Castro e Silva, presidente da província do Piauí de 01 de outubro de 1884 a 01 de setembro de 1885 (NASCIMENTO; Francisco Alcides do; BORGES, Geraldo Almeida; MENESES, Edson Luís de Miranda; SOUSA, Willekens Van Dorth de Meneses. **Governadores do Piauí: Uma Perspectiva Histórica**. Teresina: Fundação CEPRO, 1993).

³²⁸ Manuel Idelfonso de Sousa Lima, de 1879 a 1885 ocupou seis vezes o cargo de presidente da província do Piauí (NASCIMENTO; BORGES; MENESES; SOUSA, 1993).

³²⁹ A ÉPOCA, Teresina, ano 7, n. 333, p. 1, 10 dez. 1884.

³³⁰ BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

Considerando que a preocupação com a saúde pública em Amarração no final do século XIX, no caso, com a possível chegada do Cólera na província apenas levou a construção de um Lazareto, sem que o poder público tomasse atitudes mais enérgicas, talvez não seja improvável afirmar que a paisagem urbana de Amarração não tenha sofrido tantas transformações. E, mesmo no decorrer do início do século XX, quando cidades como o Rio de Janeiro e Teresina modificam sua paisagem urbana sob o pretexto de modernizar-se através da higienização do espaço, Amarração não sofre um processo semelhante, ainda que tenha sido acometida por outras doenças, a exemplo da Varíola e Gripe Espanhola nos anos 1910, conforme indicado também ao longo deste trabalho.

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

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

No caso de Amarração a prática da vacinação não provocou ou pelo menos não foram noticiados problemas como no Rio de Janeiro, mas, isso se deve, muito provavelmente, ao número reduzido de pessoas que foram vacinadas, considerando o contingente populacional menor. Além disso, a inexistência de uma ação mais incisiva por parte do poder público em Amarração no sentido de modernizar aquele espaço através da higienização, talvez explique o porquê da ausência de uma inquietação entre a população de uma forma geral.

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

Sr. Redactor. – Talvez não fossem passados ainda cinco soes depois da leitura que fiz da *Imprensa* n. 935 de 18 de setembro proximo passado, em que vem transcripto o importante discurso proferido no senado pelo illustrado conselheiro exm. sr. Visconde de Paranaguá, na sessão de 18 de agosto do corrente anno, sobre negocios desta provincia, transcripção a que não tive tempo de referir-me na passada correspondencia por estar já escripta quando recebi o n. da *Imprensa* a que acima me refiro, do que peço desculpa a essa redacção, e deviam estar ainda bem vivas na memoria de todos as providencias pedidas por v. s., ao exm sr. dr. Jansen Mattos, presidente da provincia, sobre o que vai ocorrendo na Parnahyba, quando ha dias, nesta villa, onde me acho, fui avisado de um plano concebido pelo delegado de policia, que tinha por fim pôr em pratica a mesma negra acção do seu igual da Parnahyba. O plano foi-me denunciado, o que devo á dedicacção de um amigo, cujo nome peço licença para declinar, o sr. Jeremias Ferreira Guimarães, que vindo á nossa casa encontrou-me com a folha liberal na mão, onde vinha o discurso do Visconde, e assim, que transpoz o limiar da porta e me viu, irrompeu nestas palavras: <Então, livre-o de um assalto ?!> e contou-me o caso que depois ainda me foi referido por um cunhado da pessoa que foi convidada, e que me forneceu a copia da carta em resposta da que eu dirigi a ella, mas não quiz assignar-se, com medo, segundo disse, de ser chamado a responsabilidade. E essa responsabilidade que eu quero tomar a mim, pedindo á v. s. a gentileza da publicacção de quanto está escripto. Muito bem disse v.s.: <O exm. sr. dr. Jansen não conhece a gente que dispõe dos cargos policiaes na Parnahyba e Amarração; si conhecesse, estamos certos, não conserva-los-ia; porque o governo precisa, é verdade, de auxiliares bons e honestos, mas nunca de desordeiros e criminosos.> Como disse, mal acabava de ler a folha liberal, e já se me vinha prevenir de um novo assalto [...] o sr. Jeremias Ferreira Guimarães, que teve a bondade de denunciar-me o plano de que estive para ser victima. Agradecido.

Francisco Botelho de Andrade
Amarração, 21 de outubro de 1886.³³¹

Francisco Botelho de Andrade, o reclamante, dividiu a carta que direcionou ao periódico “A Imprensa” em dois momentos. Neste primeiro momento, limita-se a explicar que correu o risco de sofrer a mesma coisa que alguém em Parnaíba também havia passado, sem especificar quem teria sido essa pessoa, tendo o cuidado de lembrar que a referida atitude já havia sido denunciada e condenada pelo jornal, solicitando, inclusive que o presidente da província da época tomasse providências.

Além disso, relata como recebeu a resposta³³² à carta que havia entregue a Felinto Pereira de Souza, uma das pessoas que supostamente teriam participado do ato do “assalto”

³³¹ A IMPRENSA, Teresina, ano 22, n. 943, p. 2-3, 13 nov. 1886.

³³² Na edição de “A Imprensa” de 20 de novembro de 1886, há uma denúncia anônima datada de 24 de outubro de 1886 sobre o caso em questão que fornece mais detalhes sobre o dia seguinte à proposta do ato, bem como a reação das pessoas que viviam em Amarração. Na denúncia afirma-se que Felinto Pereira de Souza, um comerciante local e que participava de uma serenata, ao ser convidado para realizar o ato em questão, isto é, jogar excrementos, ao ficar sabendo que a intenção era fazer isto na casa do Sr. Francisco Botelho de Andrade, não apenas recusou-se e retirou-se do grupo, mas também contou a história nos dias que se seguiram. Francisco Botelho de Andrade no momento que tomou conhecimento da situação escreveu uma

que poderia ter sofrido e que havia lhe sido denunciado por Jeremias Ferreira Guimarães. A nota continua, então, com a carta escrita por Felinto Pereira de Souza em resposta a Francisco Botelho de Andrade.

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

Em uma das noites do mez de agosto, e não d’este mez, como pensa v. s., andando eu com diversas pessoas entre ellas o delegado de policia d’este termo Firmo da Silva Raposo, seu escrivão Joaquim Pereira de Assis Brandão e outros individuos em uma serenata, aconteceu que os mesmos Firmo e Joaquim Brandão chamaram-me para um particular, debaixo de um alpendre que fica entre o estabelecimento commercial do sr. João Luiz Pereira Brandão e o quarto de dormir de seus filhos Joaquim e Antonio Brandão, convidou-me para irmos deitar **excremento humano** nas portas da casa do cidadão Joaquim Antonio de Carvalho, allegando que as vazilhas que continham o mesmo excremento achavão-se depositadas no quarto onde elle Brandão dormia, convidando-me para eu vêr as mesmas vazilhas, o que agradeçi. N’esse interim o sr. Firmo disse-nos que em vez de deitarmos a trampa na porta do velho Carvalho, era melhor que a fossemos depôr na porta da casa de v. s. Em vista da resolução de Firmo e de Joaquim Brandão eu disse-lhes que não concordava em tal, retirava-me da serenata, como retirei-me para a casa de minha residencia, dizendo-lhes mais, que si elles assim procedessem, a culpa recairia no dia seguinte sobre todas as pessoas que fizeram parte da serenata. A’ vista d’esta minha observação, elles concordaram em não fazer mais o que tinham planejado n’essa noite, na casa de v. s. e na do eleitor liberal Carvalho.

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

Faça de minha resposta o uso que lhe convier. – Sou – De v. s. – Criado respeitoso e attencioso. – F...³³³ (Grifo nosso)

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

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

[...] possuido de uma justa indignação, que em plena rua, na presença de mais de cem pessoas, e tambem na de Firmo, em phrases energicas e

carta para Felinto Pereira de Souza e é a resposta desta que Jeremias Ferreira Guimarães vinha entregar-lhe (A IMPRENSA, Teresina, ano 22, n. 944, p. 3, 20 nov. 1886).

³³³ A IMPRENSA, Teresina, ano 22, n. 943, p. 2-3, 13 nov. 1886.

inspiradas, reprovou o procedimento baixo, vil, e mesquinho, que elle como autoridade, seu suplente, e seu escrivão, tiveram para a sociedade. Os accusados, ouviram cabisbaixos a merecida censura que Jeremias lhe fez, e não disseram cousa alguma em sua defesa.³³⁴

A prática de jogar fezes na rua não foi algo exclusivo do Brasil, muito menos de Amarração, e, de acordo com Emílio Maciel Eigenheer³³⁵, jogar excrementos e urina pela janela à noite tratou-se de uma prática comum até o século XIX, tanto no Brasil como fora deste, perdurando em muitas cidades mesmo quando esta se torna ilegal. Segundo o autor, a partir do momento que surge uma nova concepção de cidade, pautada no ideário moderno, percebe-se uma necessidade de modificação e modernização deste espaço através, principalmente, da limpeza das ruas para garantir uma livre circulação das pessoas que habitavam e viviam naqueles espaços. Desta forma, a preocupação com o lixo acumulado nas ruas e os excrementos nelas jogados impõe novos padrões de comportamento sobre o destino dado a estes resíduos ao longo dos séculos XVII, XVIII e XIX no mundo ocidental, particularmente, em cidades europeias, como Hamburgo, Paris e Londres, que passam a se preocupar, então, com a limpeza urbana.

Ainda assim, apenas a partir da segunda metade do período oitocentista é que, segundo Emílio Maciel Eigenheer³³⁶, os grandes centros urbanos ocidentais vão adotar medidas mais enérgicas para amenizar a situação sanitária das cidades que, até então, eram adotadas, principalmente, em espaços restritos, o que não transformava substancialmente a condição sanitária da cidade. Foi no decorrer do século XIX também que a teoria microbiana das doenças, a partir do constante desenvolvimento da medicina moderna durante esta época, surgiu, substituindo e refutando a teoria miasmática no qual as doenças desenvolviam-se a partir dos odores fétidos das substâncias orgânicas quando estas entravam em estado de putrefação.

Esta nova percepção sobre o surgimento das doenças, vinculando-as não mais aos odores, mas sim aos micro-organismos, trouxe uma nova perspectiva acerca da saúde pública e também em relação a atenção dada aos dejetos produzidos pela sociedade, bem como a relação estabelecida entre a necessidade de higienização da cidade para que esta pudesse modernizar-se e, assim, a saúde pública e a limpeza urbana tornam-se aspectos essenciais do ser moderno no final do século XIX e início do século XX.

³³⁴ A IMPRENSA, Teresina, ano 22, n. 944, p. 3, 20 nov. 1886.

³³⁵ EIGENHEER, Emílio Maciel. **Lixo: A limpeza urbana através dos tempos**. Porto Alegre: Pallotti, 2009. 144 p.

³³⁶ EIGENHEER, 2009.

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

Deve-se ressaltar que, considerando os periódicos “A Imprensa” e “A Época”, órgãos de comunicação do Partido Liberal e do Partido Conservador respectivamente, a disputa política local em Amarração tinha certa influência sobre a vida cotidiana naquele espaço. Além disso, tendo em vista que Firmo da Silva Raposo era correligionário do Partido Conservador³³⁷, enquanto Joaquim Antonio de Carvalho, a primeira pessoa a ser mencionada e que, originalmente, iria sofrer com o ato, era correligionário do Partido Liberal, bem como o próprio Francisco Botelho de Andrade, que denunciou a situação que quase vivera em Amarração, talvez não fosse de se estranhar que toda a reprovação a esta situação tenha se dado também em função destas desavenças políticas.

Não teria sido a primeira vez que Firmo da Silva Raposo entrara em conflitos com terceiros por questões políticas. Ainda em 1886 pode-se encontrar outra denúncia referente a Firmo da Silva no periódico “A Imprensa”. A edição de 14 de agosto de 1886³³⁸ traz uma nota escrita por Estevão Ferreira de Medeiros, professor primário da Vila de Amarração naquele momento, protestando contra as atitudes tomadas por Firmo da Silva, naquela época inspetor literário, contra ele. Seu protesto se referia a acusação feita por Firmo da Silva acerca do “pouco adiantamento” dos alunos na leitura e também na contabilidade, além de afirmar que essa situação ocorria pela “falta de zelo” do professor, bem como sua constante ausência nas aulas. Deve-se lembrar que, no final do século XIX, nomeavam-se na província do Piauí inspetores literários para que estes fiscalizassem as aulas ministradas pelos professores com o intuito de garantir e melhorar a qualidade do ensino. No entanto, o professor afirma que estas acusações são infundadas, visto que segundo ele, Firmo da Silva Raposo estaria se contradizendo, pois o próprio inspetor havia lavrado o termo do referido mês que atestava que o professor estava cumprindo com suas obrigações.

³³⁷ Na edição de 21 de abril de 1883 do periódico “A Época” tem-se uma denúncia referente a uma injustiça sofrida por alguns correligionários do Partido Conservador, entre eles Firmo da Silva Raposo, em detrimento aos do Partido Liberal em Amarração. A denúncia refere-se, principalmente, a situação de alistamento político das pessoas em Amarração, evidenciando a preferência dada ao Partido Liberal. A nota nos interessa, entretanto, por apontar a ligação de Firmo da Silva com o Partido Conservador e mesmo que esta seja de 1883, isto é, 3 anos anteriores a situação vivenciada em Amarração por Francisco Botelho de Andrade, considerando que as duas possíveis vítimas citadas eram do Partido Liberal, muito provavelmente, Firmo da Silva ainda fosse do Partido Conservador nessa época (A ÉPOCA, Teresina, ano 6, n. 253, p. 1, 21 abr. 1883).

³³⁸ A IMPRENSA, Teresina, ano 22, n. 930, p. 3, 14 ago. 1886.

Sobre esta questão ainda, o periódico “A Reforma”, em sua edição de 06 de maio de 1887³³⁹, em uma nota intitulada “Infelizes professores”, aponta a situação precária dos professores na província do Piauí. Na denúncia, o periódico ressalta a importância dada a instrução pública no papel pelos governantes em detrimento a prática, assinalando os regulamentos modelos que estes fazem questão de terem “confeccionado” em suas gestões, mas que seriam apenas para “inglês ver”. A nota segue inferindo o valor que deveriam receber, mas que naquele momento encontravam-se há 8 meses sem receber um centavo, além das exigências referentes a suas vestimentas, no sentido de precisarem estar “decentemente vestido na escola”, sem poder faltar mais de três vezes no mesmo mês e sem o direito também de exercer outra profissão que possa lhe distrair e atrapalhar no magistério.

Não obstante isso, a nota também salienta que estes seguem observados por “espiões”, os inspetores literários, que se denunciam qualquer coisa referente aos professores imediatamente são ouvidos, enquanto os professores nunca têm suas queixas atendidas, a exemplo das reclamações feitas na época por conta dos vencimentos que não eram pagos. No que se refere a essa relação conflituosa entre os professores e os inspetores literários, a nota também afirma que não era incomum a perseguição política e que muitos destes inspetores literários sequer possuíam a competência para ocuparem o cargo, citando como exemplo a perseguição política ocorrida em Amarração no ano anterior, em 1886, por Firmo da Silva Raposo contra Estevão Ferreira de Medeiros.

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

Desta maneira, diferentemente de Teresina e do Rio de Janeiro, a Vila de Amarração não sofreu uma ação efetiva e nem modificações significativas em seu espaço em função da preocupação com a saúde pública, conseqüentemente da criação de um espaço higienizado e nos moldes modernos.

Assim, ao tempo que a vacinação pode ter se constituído enquanto uma prática do ser moderno em Amarração, a preocupação com a saúde pública não provocou uma

³³⁹ A REFORMA, Teresina, ano 1, n. 7, p. 3-4, 6 mai. 1887.

modernização de seu espaço, muito menos gerou conflitos ou sentimentos de dicotomia em seus habitantes, associados comumente a experiência da modernidade, que pudesse leva-los a embates com o Estado, da maneira que ocorreu no Rio de Janeiro durante o período da Revolta da Vacina.

Destarte, as novas maneiras de perceber os banhos de mar, as transformações na moda, sejam elas no uso das roupas do dia-a-dia ou nos trajes de banho, as novas práticas voltadas para a saúde, não foram os únicos aspectos a marcarem a experiência da modernidade em Amarração. A Imprensa e, no caso em questão, o ato de escrever e publicar nos periódicos que existiam na época configura-se também como uma prática moderna realizada pelas elites letradas.

Para tanto é preciso lembrar que, de acordo com Marshall Berman³⁴⁰, o surgimento da Imprensa, do Telégrafo³⁴¹, do Telefone, ou seja, o aparecimento dos sistemas de comunicação em massa, responsáveis por integrar cada vez mais os indivíduos com as sociedades, são elementos que também marcam a experiência da modernidade vivenciada pela humanidade.

Com relação a Imprensa, antes de destacar sua relevância para Amarração no período em questão, bem como a prática da escrita e publicação nesta enquanto moderna, é preciso apontar sua importância no sentido de ter sido um dos meios de análise para a construção deste trabalho.

Através dos registros feitos na Imprensa ao longo do recorte temporal estabelecido foi possível a análise e apresentação de diversos aspectos, desde elementos com informações quantitativas sobre Amarração, a exemplo da demografia, até como a experiência da modernidade tomou forma neste espaço, seja através das transformações na paisagem urbana ou nas modificações nas práticas modernas em função dos novos padrões de comportamento associados a uma noção de ser moderno e que passam a figurar nas páginas dos jornais da época.

No entanto, a partir de Tania Regina de Luca³⁴², reconhecemos o cuidado necessário para se trabalhar com a Imprensa enquanto fonte histórica, na medida que esta, em cada época e local, mantém relações com grupos políticos e econômicos, representando, assim,

³⁴⁰ BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

³⁴¹ De acordo com Francisco Augusto Pereira da Costa, em 1884 instalou-se, na região norte da província do Piauí até a capital da província do Maranhão, a linha de telégrafo. Esta, por sua vez, especialmente em Amarração, é mencionada ao longo dos anos em diferentes edições dos periódicos pesquisados até a década de 1910 (COSTA, Francisco Augusto Pereira da. **Cronologia histórica do estado do Piauí** v.2. Rio de Janeiro: Artenova, 1974).

³⁴² LUCA, Tania Regina de. Fontes Impressas: História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). **Fontes históricas**. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2014.

determinados interesses em cada sociedade, sendo estes, geralmente, os dos grupos sociais dominantes.

No caso de Amarração, considerando o período estabelecido para o desenvolvimento da pesquisa, os periódicos trabalhados, muito provavelmente, representavam os interesses das elites letradas, não necessariamente significando dizer que esta era homogênea, a exemplo das constantes divergências e embates políticos protagonizados entre os correligionários do Partido Liberal e do Partido Conservador percebidos através das páginas dos periódicos “A Imprensa” e “A Época”, respectivamente os órgãos oficiais de imprensa de cada um até o final da década de 1880.

Ainda que cada jornal não exerça uma neutralidade e defenda os interesses de certos grupos, os registros feitos nestes anos de 1880 até 1930, principalmente na “A Imprensa”, “A Época”, “O Nortista” e “Semana”, trabalhados ao longo desta dissertação nos permitiram a análise e compreensão de uma série de aspectos acerca de como a experiência da modernidade influenciou nas práticas e nas transformações ocorridas neste espaço.

No entanto, os registros nos jornais sobre as transformações na paisagem urbana, como a preocupação do poder público em manter as ruas de Amarração limpas em função da sanidade pública, a construção de um Lazareto para o acometimento de pessoas doentes, principalmente pelo Cólera, a mudança da câmara municipal para a instalação da malha ferroviária e da estação de trem, a instalação do telégrafo e do farol de Atalaia, a chegada constante de vapores que fizeram parte durante o final do século XIX e início do século XX da paisagem de Amarração, os novos vestuários e as novas práticas de banho de mar incorporados ao cotidiano através de uma concepção de um ser moderno, não são os únicos elementos que denotam como a experiência da modernidade se manifestou sobre Amarração.

No caso em questão, considerando a própria Imprensa enquanto fazendo parte do novo sistema de comunicação em massa que surge no período moderno, então a prática de escrever, se corresponder e publicar também pode ser vista como uma prática moderna, além de ser também mais um dos aspectos incorporados no cotidiano de Amarração em função desta modernidade.

Nesse sentido, considerando a quase inexistência de periódicos situados especificamente em Amarração³⁴³, não foi incomum ao longo do recorte temporal adotado

³⁴³ De acordo com Alcebíades Costa Filho, na década de 1910, vários municípios piauienses receberam maquinário para a montagem de tipografias ou de parques gráficos, supostamente vindos de Teresina, com a finalidade de desenvolver jornais, entre estes Amarração. Celso Pinheiro Filho aponta a existência em 1915 de um único periódico situado em Amarração chamado de “Correio de Amarração”, de pequeno porte e para noticiar assuntos locais. Em nossa pesquisa não obtivemos acesso a este periódico, nem localizamos

observar nos periódicos piauienses, sejam eles impressos em Teresina ou em Parnaíba, publicações de pessoas que viviam em Amarração e que buscavam retratar diversos aspectos de seu cotidiano, sejam denúncias, a exemplo das que já foram analisadas ao longo deste trabalho, críticas a outras pessoas ou mesmo a ações tomadas pelo governo, bem como poemas referentes a Amarração, além de sugestões a administração pública, como o caso da feitura do porto de Amarração não na Barra de mesmo nome, mas sim na Barra de Timonha, visto que esta possuía uma maior profundidade, logo, era mais favorável para suportar a obra.

Identificou-se no Almanaque da Parnaíba entre 1926 e 1929 alguns poemas escritos por moradores de Amarração como João Dutra e, provavelmente, uma poetisa que apresenta apenas as iniciais de seu possível nome, através das quais expressavam sentimentos como amor, angústia, felicidade, pesar, transcritas a seguir:

DE VOLTA

Venho chegando agora da jornada,
E tão cansado e triste, como otr'ora
Partia, e bem penosa era a chegada
Pelos escombros do caminho afóra...

Cheia de espinhos, escabrosa a estrada
Por onde venho de chegar agora
Com os pés doridos e a alma angustiada
Dos infortúnios que passei lá fora...
Tão abatido estou, qual moribundo,
Soffrendo os mais amargos dissabores,
E mil tormentos e amarguras plenas...

Somente por que eu amo neste mundo
Teus olhos de princeza, scismadores,
Teu meigo rosto e tuas mãos morenas!

AMARRAÇÃO

*J. Dutra.*³⁴⁴

[...]

Saudades do filho amado

Eu quizera neste mundo
Viver comtigo ao teu lado
Mas a sorte foi ingrata

informações sobre este além das citadas (PINHEIRO FILHO, Celso. **História da Imprensa no Piauí**. 3. ed. Teresina: Zodíaco, 1997. 255 p.; COSTA FILHO, Alcebíades. **A gestão de Crispim**: um estudo sobre a constituição histórica da piauiensidade. 2010. 194 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2010).

³⁴⁴ ALMANACK DA PARNAHYBA, Parnahyba, ano 3, p. 64, 1926.

Para nós dois, filho amado.

Eu vivo triste e sosinha,
Que de dôr minh'alma chora
Pedindo a tua saude
Orava à Nossa Senhora.

Tenho passado torturas
Tenho sofrido de mais
Chorar a perda de um filho
Só Deus sabe a dor dos paes.

Triste sosinha deploro
Tua morte inesperada
Por ser grande a minha dor
De viver acabrunhada.

Peço a Deus que todo dia
Deus me dê resignação
Chorar a perda de um filho
E' ter alma e coração.
Os teus amigos dilectos
Gemem de magua e dores
Por tua morte padecem
Padecem mil dissabores.

Oh! meu Deus que triste horror
Dae-me coragem também
Para supportar a morte
De quem eu queria bem.

Amarração, 9 – 12 – 925

F. M. ³⁴⁵

[...]

ATRAVEZ DO PASSADO

Desfeito ao meu olhar e no meu pensamento
Jaz em cinzas, em pó, em sonhos, em chimeras,
O velho casarão onde ao abrigo do vento
Eu quiz viver com os meus noutras passadas éras...

Pobre ser infeliz! Quanta vez ao relento
Fiquei a mendigar extinctas primaveras
Do tempo que se foi e que vejo nevoento
Submerso na nudez de todas as taperas...

Num atarde, oh! meu Deus! Que pezar me vae nalma!
Faz tanto tempo já... Numa tarde de Março
Morreu aquella Flôr, a alva Flôr de minh'alma.

Tudo mudou-se então e se tornou vazio.

³⁴⁵ ALMANACK DA PARNAHYBA, Parnahyba, ano 4, p. 62, 1927.

Meu desvairado olhar em tudo andava esparso,
Em fumo se desfez o casarão sombrio!

J. DUTRA.³⁴⁶

[...]

Ineffavel desejo

Atraz de ti, senhora, eu bem quisera
Viver eternamente palmilhando
Os mais longos caminhos, toda a espera
Da Terra, embora eu tenha os pés sangrando...

Seria a mais risonha primavera
A vida que levar te acompanhando;
Feliz e calmo nada me exaspera
Na jornada os teus passos rastejando...
Agora, entanto já manhã radiante
De um branco sol tão bem claro e festivo
Pelas ruas te sigo todo instante...

E sem temer vestígios dos abrolhos
Cada vez mais me ufano redivivo
Para que não se perca dos meus olhos!

INEDITO

J. DUTRA.³⁴⁷

Amarração. Julho de 1928

Nos poemas, é possível perceber diferentes emoções que fluem das palavras dos poetas quando externalizam, através dos versos e das rimas, situações vivenciadas em momentos distintos de sua existência, demonstrando que a vida de um ser humano não se resume somente em bens materiais, mas também em sensibilidades em relações de afeto, amor, saudade, dor, luto e pesar, e que estes elementos também permeavam a vida das pessoas em Amarração.

Destaca-se, nos poemas de João Dutra³⁴⁸, principalmente em “Atravez do Passado”, uma nítida relação estabelecida com o espaço de Amarração, no sentido de pertencimento a este, demonstrado de forma contundente o desejo de viver nele com sua família, impedido pela ação do fogo quando tomou conta do casarão que ressalta.

Em F.M., por sua vez, percebe-se o luto de uma mãe pela perda de seu filho, ao tempo que o poema, talvez, tenha servido como uma válvula de escape para expressar a dor que esta sentia pela situação vivida.

³⁴⁶ ALMANACK DA PARNAHYBA, Parnahyba, ano 5, p. 103, 1928.

³⁴⁷ ALMANACK DA PARNAHYBA, Parnahyba, ano 6, p. 95, 1929.

³⁴⁸ De acordo com o “Diário do Piauí” de 03 de outubro de 1913 tratava-se de um poeta parnaibano, mas que morava em Amarração. DIÁRIO DO PIAUHY, Teresina, ano 3, n.224, p. 2, 3 out. 1913.

Assim, no caso de Amarração, e também em função do período temporal em destaque essas publicações, por sua vez, invariavelmente refletiam a prática de uma minoria letrada e retratavam o cotidiano desta. Através destas publicações, percebe-se, então, essa necessidade e desejo da interação com seus pares, seja para criticar, informar, se expressar ou mesmo pedir providências das autoridades.

A prática da escrita, por sua vez, tornava-se possível a partir do envio de cartas que traziam consigo aquilo que essas pessoas desejavam informar nas páginas dos periódicos, tanto em Teresina como também em Parnaíba. Além disso, os jornais mantinham em Amarração pessoas encarregadas por receber as assinaturas destes daquele espaço e encaminhá-las a cada assinante.

Por retratarem, no caso de Amarração, na maioria das vezes de um espaço de fala das elites letradas, mesmo quando se publicava informações referentes a outros grupos sociais, era o olhar destas elites sobre este Outro, muitas vezes até tornando invisível as práticas destes grupos. Um exemplo desta “invisibilidade” é a ausência de qualquer referência nos periódicos sobre pessoas que não fizessem parte destas elites e que estivessem consumindo o espaço da praia, seja Atalaia ou Pedra do Sal, para as práticas de banhos de mar ou banhos salgados. No entanto, as memórias de Humberto de Campos³⁴⁹ e Carlos Araken Correia Rodrigues³⁵⁰ apontam, esta prática também acontecia com pessoas que não integravam esta elite.

Outro exemplo dessa “invisibilidade” nos periódicos refere-se a ausência da atividade que possibilita o início da Vila de Amarração no começo do século XIX, no caso, a prática da pesca. Ao longo dos jornais consultados de 1880 a 1930, poucas referências são feitas aos pescadores, limitando-se a figurarem em poesias ou apenas pequenas menções sobre como o peixe deve ser tratado nos códigos de postura.

Essa ausência se explica, muito provavelmente, por conta da associação feita com o peixe, no caso, com o consumo deste pelas camadas mais pobres da sociedade, logo, a figura do pescador integra-se também a esses grupos na Vila de Amarração.

Sobre esta questão, a edição de 16 de março de 1901 do “Nortista” traz uma nota acerca da intenção de uma companhia destinada a pesca de peixes, camarões e mariscos que atua na barra de Tutóia e no Delta do Parnaíba em estabelecer uma filial em Parnaíba para a venda desses gêneros na praça.

A nota informa que “Não ha duvida que trata-se de uma empreza futura e que muito concorrerá para o bem estar desta cidade, sobretudo, da classe pobre.”. Em seguida publica

³⁴⁹ CAMPOS, Humberto de. **Memórias e Memórias inacabadas**. São Luís: Instituto Geia, 2009. 364 p.

³⁵⁰ RODRIGUES, Carlos Araken Correia. **Estórias de uma Cidade muito amada**. Parnaíba: [s.n.], 1988.

uma carta da própria companhia que, ao tentar explicar a importância da empresa, bem como justificar sua necessidade e escolha dos gêneros a serem vendidos em detrimento da preocupação levantada sobre estes, faz um apontamento deveras interessante sobre o consumo do peixe ao dizer que: “Nesse artigo vv. ss. se mostram apprehensivos sobre o fim e objectivo da dita empreza, por importar ella, no seu parecer, o monopolio da venda de peixe, que é, em geral, a alimentação da pobreza, entre nós.”³⁵¹.

Além dessa associação do peixe enquanto alimento da classe pobre, se devendo provavelmente por conta da facilidade de se encontrar o gênero e também do seu preço inferior a outros tipos de carne no litoral, a própria prática da pesca talvez não fosse bem quista pelas elites, tendo em vista que, segundo Rosane Feijão de Toledo Camargo³⁵², a pele bronzeada só se insere no rol das práticas modernas a partir dos banhos de sol no início do século XX, principalmente a partir dos anos 1920, portanto, associava-se a pele bronzeada³⁵³ neste momento ao trabalho braçal, mal visto pelas classes sociais mais abastadas naquele momento.

Dessa forma, a praia e o mar eram consumidos de maneiras distintas pelos diferentes grupos sociais que viviam em Amarração o que evidenciava as contradições no consumo da praia de Atalaia no final do século XIX e início do século XX.

Na medida que as elites percebiam neste espaço uma possibilidade de momentos de saúde e lazer, “[...] as praias, os modos de estar, de vestir-se e de se comportar à beira mar constituíram-se em práticas, atitudes e expressão de um viver moderno [...]”³⁵⁴ destas, ao tempo em que outros grupos sociais, notadamente os pescadores, tinham ali o seu meio de trabalho, vida e de sobrevivência.

Essa dicotomia entre o consumo da praia pelas elites e pelos grupos menos abastados, a exemplo dos pescadores, estão representadas na figura 12, evidenciando o moderno e o tradicional.

³⁵¹ NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n. 11, p. 4, 16 mar. 1901.

³⁵² CAMARGO, Rosane Feijão de Toledo. As praias cariocas no início do século XX: sociabilidade e espetáculos do corpo. *Escritos* (Fundação Casa de Rui Barbosa), v. 7, p. 229-247, 2014.

³⁵³ João Manuel Alveirinho Dias, sobre o problema da pele bronzeada no século XIX, ressalta que esta era motivo também para exclusão social, visto que a pele bronzeada indicava que o indivíduo, para poder sobreviver, trabalhava ao ar livre, sendo, muito provavelmente, uma *persona non grata* nos espaços destinados a aristocracia e a burguesia (DIAS, João Manuel Alveirinho. Gestão integrada das zonas costeiras: mito ou realidade? *In: CONGRESSO SOBRE PLANEJAMENTO E GESTÃO DAS ZONAS COSTEIRAS DOS PAÍSES DE EXPRESSÃO PORTUGUESA*, 2., 2003, Recife. *Actas* [...]. Recife: ABRH, ABEQUA, 2003. p 1-5).

³⁵⁴ ARAÚJO, Rita de Cássia Barbosa de. A Cultura da Praia: Urbanização, sociabilidade e lazer no Brasil, 1840-1940. *In: CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE SOCIOLOGÍA*, 29., 2013, Santiago, Chile. *Acta Científica* [...]. Santiago: ALAS, 2013. p. 1-8.

Figura 12 – Banhistas e pescador na Atalaia de 1920



Fonte: SHICA³⁵⁵, 2019.

Ao fim, a Vila de Amarração, mesmo pequena em tamanho e em número de habitantes, em função da importância dada a esta pelas elites locais para a modernização e desenvolvimento do Piauí através de um porto, vivenciou, à sua maneira, a experiência da modernidade, através de algumas transformações em sua paisagem por conta desta, bem como algumas modificações nas práticas cotidianas das pessoas que viviam em um espaço que começava a modernizar-se ou pelo menos assim acreditava-se naquela época que se concretizaria com a chegada dos vapores, a construção do porto e a instalação da malha ferroviária.

³⁵⁵ SHICA, Iris Victoria Montalvan. **Banhistas e pescador na Atalaia de 1920**. Teresina. 2019. 1 gravura, color., 10,91 x 15,99 cm. A técnica utilizada na figura 17 foi a mesma da figura 1 e da figura da capa da dissertação.

5 CONCLUSÃO

Caminhar hoje, pelas ruas de Luís Correia, aproximadamente um século depois das histórias narradas aqui, é um convite para perceber como a experiência da modernidade marcou este espaço naquele fim de século XIX e início do século XX. Logo na entrada da cidade, após o balão, é possível observar a Estação Ferroviária Central do Piauí de Luís Correia, construída em 1922 e atualmente não mais um espaço de transporte de cargas ou passageiros, mas meramente um depósito utilizado pela prefeitura municipal, um resquício da inserção desse moderno no cotidiano das pessoas que ali viviam.

Mais a frente é possível encontrar a praça na qual a Igreja da cidade permanece, resistindo as intempéries do tempo e mantendo sua importância e significância para a população local, seja através das missas ou das festas religiosas, a exemplo da festa da Virgem Imaculada Nossa Senhora da Conceição que ainda hoje acontece, entre o final de novembro e o início de dezembro. Na frente da Igreja, por sua vez, é possível encontrar a Colônia de Pescadores Z1 de Luís Correia, prática que demarca o início da conquista daquela localidade e que se mantém até a contemporaneidade.

Se há cem anos podia-se ver o rio Igarauçu logo após a Igreja junto ao pequeno ancoradouro de Amarração conforme as descrições produzidas na época, hoje, o rio, assim como os trapiches, esconde-se por trás de algumas residências construídas nas proximidades da Igreja, do rio e do ancoradouro. No entanto, da mesma maneira que a Estação Ferroviária e a Igreja, o ancoradouro se mantém, assim como a brisa marítima que ganha força à medida que nos aproximamos do final do trapiche, do rio, conseqüentemente do mar.

Ao chegar na ponta do trapiche e olhar para o horizonte, da mesma maneira que Humberto de Campos fez em sua infância, tentando resistir às rajadas de vento cada vez mais fortes, é possível notar imediatamente que a paisagem já não é a mesma do começo do século XX. Já não é possível ver a desembocadura do rio Igarauçu e seu encontro com o Oceano Atlântico, em seu lugar o que existe agora é um molhe, construído no decorrer da segunda metade do século XX em uma esperança renovada de se construir o tão desejado porto de Amarração, agora chamado de porto de Luís Correia. Já não adentram mais à Barra de Amarração os vapores que antes transportavam passageiros e carga, já não se vê mais as embarcações de tamanho mediano que precisavam ancorar fora da Barra e serem trazidas por um rebocador por conta do perigo do encalhe em função da baixa profundidade da região, o que ainda se vê são as pequenas embarcações dos pescadores que ali vivem e ainda se utilizam do rio e do oceano como seu meio de subsistência.

Saindo do ancoradouro já não é mais possível caminhar na beira do Igaráçu até o encontro com o Oceano Atlântico, o molhe e as pedras utilizadas para construí-lo agora impedem a passagem a pé. Saímos, então, da beira do rio, atravessamos novamente a praça, a Igreja, a Colônia de Pescadores, a Estação Ferroviária e pegamos a BR 343 que agora é a principal via de acesso a cidade, cortando o centro desta e permitindo a chegada até suas praias, principalmente a praia de Atalaia, tão procurada dos anos de 1880 até 1930 e que ainda hoje permanece como um dos maiores espaços de sociabilidade e encontro para os tão desejados banhos de mar e de sol.

Chegando à Atalaia, uma avenida asfaltada garante o acesso à boa parte de sua extensão e permite chegar até o molhe, o que antes marcava o abraço do rio com o mar agora marca um enlace para sempre interrompido pelas pedras utilizadas para a construção do molhe e, futuramente, do porto. Um espaço que continua a produzir desejos, ideias de desenvolvimento e melhoramento da economia, tanto local, como do próprio estado, mas que atualmente encontra-se abandonado. Aqui o nosso deslumbre pelos aparatos modernos que assinalaram Amarração no começo do século XIX e início do século XX chega ao fim. O molhe construído para a instalação do porto de Luís Correia já não traz mais um encantamento para as possibilidades e desejos futuros, mas sim o medo, não apenas das transformações que viriam a ocorrer, mas da insegurança de estar em um espaço há muito esquecido e que terminou por se concretizar no furto de nossos bens materiais.

O andar pela cidade tentando perceber essas transformações ao longo do tempo e do espaço, sendo seduzidos pelos resquícios de uma época diferente, pelos aparatos modernos que tanto marcaram aquela localidade, termina nos lembrando uma outra faceta desta, os perigos que se ocultam por trás dos desejos e projetos de desenvolvimento, que marcam a tão dicotômica modernidade.

Assim, a modernidade refere-se ao conjunto de experiências compartilhada no tempo e espaço por um indivíduo e pelos outros. Ser moderno, então significa viver em um espaço que está sempre em transformação, modificando constantemente as paisagens e os aspectos ao seu redor, trazendo o fascínio, mas ao mesmo tempo o medo e o receio, na medida em que estas mudanças podem constituir também o fim de tudo que a pessoa conhece, sabe e é, vivendo dessa maneira em um espaço de contradições.

Esta experiência em Amarração, no final do século XIX e início do século XX, foi percebida a partir dos registros feitos, principalmente, nos periódicos de Teresina e de Parnaíba, a exemplo da “A Imprensa”, “A Época”, “Nortista” e “Semana”, nas edições do “Almanaque da Parnaíba” entre os anos de 1926 e 1929, além dos documentos oficiais do

poder executivo e legislativo, como os códigos de postura de Amarração e as mensagens do governador do estado para a Assembleia Legislativa do Piauí, que tratavam da inserção desse moderno no cotidiano da vila, bem como das transformações nas práticas sociais naquele espaço.

Amarração, então, no final do período oitocentista e início do novecentista, mesmo com uma população reduzida se comparada com outras cidades da época, vivenciou estas transformações em seu dia-a-dia, seja através da redução de número de alunos na Vila no decorrer do tempo sugeridas a partir da facilidade de se deslocar para Parnaíba com a instalação da malha ferroviária, por meio do crescimento da quantidade de pessoas que procuravam seu espaço para tratar de enfermidades utilizando-se dos banhos de mar, ou ainda as querelas políticas, a exemplo do embate sobre o litígio com a província do Ceará, e o aumento dos registros de criminalidade na Vila.

Os conflitos que existiram e surgiram naquele espaço, a exemplo dos que ocorreram em função da presença constante de vapores, o surgimento de novas sociabilidades com as festas realizadas a partir da chegada destes últimos, as transformações na paisagem evidenciadas pelos projetos de salubridade pública pensados para a vila, pela presença das embarcações, do porto, dos equipamentos ferroviários e da edificação do farol de Atalaia, ou seja, do maquinário moderno se inseriram no cotidiano e imaginário das pessoas naquela época.

Deste modo, as modificações que ocorreram nas práticas sociais, a exemplo da ressignificação das práticas de banho, bem como na moda, com a utilização de novos vestuários e trajes de banho, do hábito da escrita na imprensa, em Parnaíba e Teresina, para o relato das situações diárias, denúncias sobre os problemas vivenciados ou mesmo a expressão de sensibilidades externalizadas através de poemas, além da percepção das elites acerca da atividade pesqueira, associada ao trabalho braçal, assim, desvalorizada por estas, compuseram um ser moderno naquele momento em Amarração, delineando as diferentes maneiras através das quais a experiência da modernidade influenciou esta Vila no período referente aos anos de 1880 a 1930.

Cabe ressaltar ainda que as possibilidades de pesquisa sobre Amarração não se esgotaram e que esta abre caminho para outros estudos, principalmente utilizando-se de novos documentos que não foram possíveis de serem encontrados para a pesquisa atual, como o periódico “Correio de Amarração” publicado em 1915 que pode trazer novos elementos para se pensar o cotidiano e as práticas sociais naquele momento, como as relações afetivas, as práticas mortuárias e os rituais de luto, os sentimentos de pertencimento e de identidade

construídos em torno daquele lugar, bem como a influência da experiência da modernidade na referida vila.

Além disso, os registros de terras de Amarração do final do século XIX, particularmente de 1898, que fazem parte do acervo do Arquivo Público do Estado do Piauí (Casa Anísio Brito), também pode sugerir outros caminhos de pesquisa, na medida em que estes documentos trazem diversas informações sobre as posses de terra da localidade em questão, como: o nome do proprietário, o nome da posse, o valor desta, sua área e limites, maneira e data de aquisição, além da existência ou não de gêneros produzidos nas propriedades.

Outro aspecto que merece atenção repousa na observação de que nos diferentes momentos de debates e posteriores ações para a concretização do porto de Amarração, atual porto de Luís Correia, não se tem a indicação dos possíveis impactos no meio ambiente decorrentes de sua implementação, enfatizando geralmente o fator econômico.

Se na época do projeto de porto pensado para o Piauí não havia esta preocupação ambiental, salientando-se apenas os benefícios econômicos da obra, o mesmo já não se pode dizer na contemporaneidade, a qual todo e qualquer empreendimento que potencialmente implica em alterações no meio ambiente deve passar por um estudo de impactos ambientais previsto na legislação brasileira, a exemplo da Resolução nº 001 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) de 23 de janeiro de 1986³⁵⁶, que trata sobre o licenciamento de atividades que modifiquem o meio ambiente, assinalando dentre elas a construção de portos.

Vale lembrar que entre os principais impactos decorrentes da implantação de um porto pode-se citar: interferência na fauna, flora, água (óleos, cargas tóxicas, água de lastro), solo, ar (poluição e poeira), bem como para o ser humano; transformação na Paisagem Natural pelo nivelamento de superfícies e degradação de ecossistemas frágeis; sobrecarga no sistema de abastecimento de água, energia e disposição de resíduos; risco de doenças Infectocontagiosas; transtornos no trânsito local através do aumento de caminhões e máquinas pesadas trazendo assim risco para pedestres, tanto por ocasião da construção como depois em função das atividades portuárias³⁵⁷.

Com relação as práticas de banho de mar e de sol em Atalaia percebe-se transformações nas formas de consumir o espaço, principalmente no quesito dos grupos sociais que a frequenta. Se no começo do século XX a praia de Atalaia era frequentada pelas

³⁵⁶ BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Resolução CONAMA Nº 001, de 23 de janeiro de 1986.**

Disponível em: <http://www2.mma.gov.br/port/conama/res/res86/res0186.html>. Acesso em: 11 abr. 2019.

³⁵⁷ BANCO DO NORDESTE. **Manual de Impactos Ambientais:** orientações básicas sobre aspectos ambientais de atividades produtivas. Fortaleza: BNB, 1999. 297 p.

elites, na contemporaneidade outros espaços no litoral piauiense foram e estão sendo organizados e consumidos por estes grupos, a exemplo dos resorts de Carnaubinha e Vila Itaquí. Deste modo, a praia de Atalaia, embora continue sendo a praia mais frequentada do litoral do Piauí, não se configura mais como um espaço elitizado, sendo acessível a diferentes camadas sociais, evidenciadas através das excursões com preços módicos que acontecem no período de veraneio e aos finais de semana.

Desta forma, a pesquisa realizada culminando nesta dissertação teve a intenção de ampliar a historiografia e os estudos produzidos sobre o litoral do Piauí, esperando-se, então, que possa contribuir para a realização de investigações futuras sobre Amarração, além de possibilitar para a sociedade piauiense uma melhor compreensão sobre si na medida em que, como disse certa vez o poeta Lucídio Freitas³⁵⁸, “[...] um povo que desconhece a sua história desconhece a si mesmo” [...]”³⁵⁹.

Ao fim, o que fica da experiência da modernidade em Amarração no final do século XIX e início do século XX são os registros, as narrativas criadas a partir destes, e na paisagem as reminiscências percebidas através das ruínas das edificações, das estações de trem, do farol, da celeuma em torno da positividade ou negatividade da construção do porto para o desenvolvimento do Piauí, e, assim, dos aparatos que marcaram essa percepção do ser moderno nesta época.

³⁵⁸ Um dos fundadores da Academia Piauiense de Letras, tendo nascido em Teresina em 1894 e falecido na mesma cidade em 1921. Foi poeta, jornalista, jurista e professor, lecionando a disciplina de História do Brasil no antigo Liceu Piauiense (GONÇALVES, Wilson Carvalho. **Grande Dicionário histórico-biográfico piauiense 1549-1997**. Teresina: [s.n.], 1997. 376 p).

³⁵⁹ GONÇALVES, 1997. p. 6.

REFERÊNCIAS

- AGUIAR, Robério Bôto de; GOMES, José Roberto de Carvalho. **Diagnóstico do município de Luís Correia**. Fortaleza: CPRM - Serviço Geológico do Brasil, 2004.
- ANDRADE, Alberto José Bona; SANTANA, Antônio de Jesus Oliveira de. Um município em foco: Luís Correia. **Carta CEPRO**, Teresina, v. 3, n° 1, p. 26 – 34, jan./abr.1986.
- ARAÚJO, Rita de Cássia Barbosa de. A Cultura da Praia: Urbanização, sociabilidade e lazer no Brasil, 1840-1940. *In*: CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE SOCIOLOGÍA, 29., 2013, Santiago, Chile. **Acta Científica** [...]. Santiago: ALAS, 2013. p. 1-8.
- ASSIS, Nívia Paula Dias de; CINTRA, Jorge Pimentel. O mappa geografico da Capitania do Piauí, de Antonio Galluzzi. *In*: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA, 3., 2016, Belo Horizonte. **Anais** [...]. Belo Horizonte: UFMG, 2016. p. 63-72
- AULETE DIGITAL, 2018. **Lazareto**. Disponível em <http://www.aulete.com.br/lazareto>. Acesso em: 2 jul. 2018.
- BANCO DO NORDESTE. **Manual de Impactos Ambientais**: orientações básicas sobre aspectos ambientais de atividades produtivas. Fortaleza: BNB, 1999. 297 p.
- BAPTISTA, Benjamin de Moura. **O Piauí**. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1920. 238 p.
- BAPTISTA, Elisabeth Mary de Carvalho Baptista. **Estudo morfossedimentar dos recifes de arenito da zona litorânea do estado do Piauí, Brasil**. 2010. 305 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2010.
- BAPTISTA, Elisabeth Mary de Carvalho; NASCIMENTO, Tamires Soares do. Acidentes com Embarcações no Litoral do Piauí: Possibilidade de diálogo entre geografia e história ambiental. **Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science (UniEVANGÉLICA)**, v.4, n.1, p. 313-327, jan./jul. 2015.
- BAPTISTA, João Gabriel. **Geografia Física do Piauí**. 2. ed. Teresina: COMEPI, 1981. 366 p.
- BAPTISTA, João Gabriel. **Mapas Geohistóricos**. Teresina: Projeto Petrônio Portella, 1986. 177 p.
- BAPTISTA, Marcus Pierre de Carvalho Baptista; NASCIMENTO, Francisco de Assis de Sousa. O Inimigo vem do Mar: Cólera, Medo e Morte no Litoral Piauiense no Final do Século XIX. **Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science (UniEVANGÉLICA)**, v.7, n.2, p. 12-28, mai./ago. 2018.
- BAPTISTA, Marcus Pierre de Carvalho. Da “Selva” ao Sangue à Vida: O Discurso Historiográfico Indígena no Piauí. *In*: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 29., 2017, Brasília. **Anais** [...]. Brasília: ANPUH, 2017. p. 1-17.

BARBOSA, Edison Gayoso Castelo Branco. **O Parnaíba**: Contribuição à História de sua navegação. Teresina: Projeto Petrônio Portella, 1986.

BASTOS, Cláudio de Albuquerque. **Dicionário Histórico e Geográfico do Estado do Piauí**. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1994. 600 p.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BORGES, Jóina Freitas. **Sob os areais**: Arqueologia, História e Memória. Teresina, 2006. 333 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2006.

BRANDÃO, Helena Câmara Lacé; MARTINS, Angela Maria Moreira. O Rio de Janeiro do Século XX: a expansão da cidade do centro para o sul. **Revista Tempo de conquista**, v. 4, p. 1-10, 2009. Disponível em: <http://www.revistatempodeconquista.com.br/documents/RTC4/HELENELACE2.pdf>. Acesso em: 1 dez. 2017.

BRASIL. Ministério da Marinha. **Decreto nº 93.475 de 24 de outubro de 1986**. Aprova o Regulamento Geral dos Serviços de Praticagem. Brasília: Câmara dos Deputados, 1986.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Resolução CONAMA Nº 001, de 23 de janeiro de 1986**. Disponível em: <http://www2.mma.gov.br/port/conama/res/res86/res0186.html>. Acesso em: 11 abr. 2019.

BRASIL. Senado Federal. **Senadores**. Secretaria Geral da Mesa e Coordenação de Arquivo Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/senadores/senador/-/perfil/1584>. Acesso em: 14 jul. 2018.

BRESCIANI, Maria Stella Martins. **Londres e Paris no século XIX**: o espetáculo da pobreza. São Paulo: Brasiliense, 1982. 127 p.

CALVINO, Italo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CAMARGO, Rosane Feijão de Toledo. As praias cariocas no início do século XX: sociabilidade e espetáculos do corpo. **Escritos** (Fundação Casa de Rui Barbosa), v. 7, p. 229-247, 2014.

CAMARGO, Rosane Feijão de Toledo. *Smartismo*: elegância masculina e modernidade no início do século XX no Rio de Janeiro. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO, 32. 2009, Curitiba. **Anais** [...]. Curitiba: INTERCOM, 2009. p. 1-13.

CAMPOS, Humberto de. **Memórias e Memórias inacabadas**. São Luís: Instituto Geia, 2009. 364 p.

CARVALHO, José Murilo de. **Os Bestializados**: o Rio de Janeiro e a República que não foi. 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

CASTRO, Francisco das Chagas. **Marquês de Paranaguá**. Brasília: Câmara dos Deputados, 2015. 287 p. (Série Perfis Parlamentares, 55).

CAVALCANTI, Lana de Souza. Uma Geografia da Cidade – Elementos da produção do espaço urbano. *In*: _____. (org.). **Geografia da cidade: A produção do espaço urbano em Goiânia**. Goiânia: Alternativa, 2001. p. 11-32.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer**. 22. ed. Petrópolis: Vozes, 2014. 319 p.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte Imperial**. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. 251 p.

CHARTIER, Roger. **A História Cultural: entre práticas e representações**. Lisboa, Portugal: DIFEL, 2002.

CHAVES, Joaquim Raimundo Ferreira. **Apontamentos biográficos e outros**. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1994. 250 p.

CORBIN, Alain. **O território do vazio: a praia e o imaginário ocidental**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 4. ed. São Paulo: Ática, 1999.

CORREIA FILHO, Virgílio. Alfredo Moreira Pinto. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano 9, n. 3, p. 113-115, jul./set. 1947.

COSTA FILHO, Alcebíades. **A Escola do Sertão: ensino e sociedade no Piauí, 1850 – 1889**. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 2006. 167 p.

COSTA FILHO, Alcebíades. **A gestação de Crispim: um estudo sobre a constituição histórica da piauiensidade**. 2010. 194 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2010.

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

COSTA, Maria Clélia Lustosa. Influências do Discurso Médico e do Higienismo no Ordenamento Urbano. **Revista da ANPEGE**, v. 9, n. 11, p. 63-73, 2013.

CRUZ, Stéphanie Gomes da. **Os Usos e a Produção do Chapéu em Portugal – Uma experiência de mediação patrimonial no Museu da Chapelaria**. 2015. 210 f. Dissertação (Mestrado em História e Património) – Faculdade de Letras, Universidade do Porto, Porto, Portugal, 2015.

DIAS, Cid de Castro. **Os Caminhos do Rio Parnaíba: Uma abordagem sobre os problemas ambientais na bacia, a navegabilidade, a capacidade de carga e a batimetria**. Teresina: Alínea Publicações, 2004.

- DIAS, João Manuel Alveirinho. Gestão integrada das zonas costeiras: mito ou realidade? *In: CONGRESSO SOBRE PLANEJAMENTO E GESTÃO DAS ZONAS COSTEIRAS DOS PAÍSES DE EXPRESSÃO PORTUGUESA*, 2., 2003, Recife. **Actas [...]**. Recife: ABRH, ABEQUA, 2003. p 1-5.
- EIGENHEER, Emílio Maciel. **Lixo: A limpeza urbana através dos tempos**. Porto Alegre: Pallotti, 2009. 144 p.
- FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1975. 1517 p.
- FREITAS, Fernando Vieira de. As negras quitadeiras no Rio de Janeiro do século XIX: Modernização urbana e conflito em torno do pequeno comércio de rua. **Tempos Históricos** (EDUNIOESTE), v. 20, p. 189-217, 1. Sem., 2016.
- FREITAS, Joana Gaspar de. O litoral português, percepções e transformações na época contemporânea: de espaço natural a território humanizado. **Revista da Gestão Costeira Integrada**, v. 7, n. 2, p.105-115, 2007. p. 109.
- FUNDAÇÃO CEPRO. **Perfil dos Municípios Piauienses**. Teresina, 1992.
- GANDARA, Gercinair Silvério. **Rio Parnaíba... Cidades-Beira (1850-1950)**. Teresina: EDUFPI, 2010. 400 p.
- GOIS JUNIOR, Edivaldo. “Movimento Higienista” na História da Vida Privada no Brasil: do Homogêneo ao Heterogêneo. **ConScientiae Saúde**, v 1, p. 47-52, 2002.
- GOMES, Paulo Cesar da Costa. O conceito de região e sua discussão. *In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. Geografia: Conceitos e Temas*. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. p. 49 – 76.
- GONÇALVES, Maria do Socorro Lages. **Alfredo e Rosa: e a descendência da Esperança (a família Pires Lages de Barras do Marataoã)**. Teresina: Academia Piauiense de Letras, 2017. 191 p.
- GONÇALVES, Wilson Carvalho. **Dicionário histórico-biográfico piauiense 1718-1993**. 2. ed. Teresina: Júnior, 1993. 302 p.
- GONÇALVES, Wilson Carvalho. **Grande Dicionário histórico-biográfico piauiense 1549-1997**. Teresina: [s.n.], 1997. 376 p.
- GONÇALVES, Wilson Carvalho. **Roteiro Cronológico da História do Piauí 1535 - 1995**. Teresina: Júnior, 1996. 227 p.
- GURGEL, Cristina Brandt Friedrich Martin. 1918: a gripe espanhola desvendada? **Revista Brasileira de Clínica Médica**, São Paulo, ano 11, n. 4, p. 1-6, out./dez. 2013.
- HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.

HOBBSAWM, Eric John Ernest. **A Era das Revoluções**: Europa 1789-1848. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981. 343 p.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Luís Correia – Piauí**. Rio de Janeiro, 1984 (Coleção de Monografias Municipais. Nova Série, 58).

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LIMA, Iracilde Maria de Moura Fé. Relevo Piauiense: Uma proposta de classificação. **Carta CEPRO**, Teresina, v. 12, n. 2, p. 55-84, ago./dez. 1987.

LUCA, Tania Regina de. Fontes Impressas: História dos, nos e por meio dos periódicos. *In*: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). **Fontes históricas**. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2014.

MAGLIOCCA, Argeo. **Glossário de Oceanografia**. São Paulo: Nova Stella/EDUSP, 1987.

MAURÍCIO, Francisco Raphael Cruz. O guarda e a cerca: projetos de energia eólica e regulação das condutas territoriais no Litoral do Piauí. *In*: ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS, 41., 2017, Caxambu. **Anais [...]**. Caxambu: ANPOCS, 2017. v. 1. p. 1-30.

MENDES, Francisco Iweltman Vasconcelos. **Porto de Luís Correia**: histórico de um sonho. Parnaíba: [s. n.], 2009. 113 p.

NASCIMENTO; Francisco Alcides do; BORGES, Geraldo Almeida; MENESES, Edson Luís de Miranda; SOUSA, Willekens Van Dorth de Meneses. **Governadores do Piauí**: Uma Perspectiva Histórica. Teresina: Fundação CEPRO, 1993.

NEVES, Frederico de Castro. A Miséria na Literatura: José do Patrocínio e a seca de 1878 no Ceará. **Tempo**. Revista do Departamento de História da UFF, v. 22, p. 91-108, 2007.

NUNES, Odilon. **Pesquisas para a história do Piauí**. Teresina: FUNDAPI, 2007. v.1.

OLIVEIRA, Iranilson Buriti; FREIRE, Leonardo Querino Barboza; SOUSA, Débora da Silva; LOURENÇO, José Maxuel. A Ordem antes do Progresso: o Discurso Médico – Higienista e a Educação dos corpos no Brasil do início do Século XX. **Fênix**: Revista de História e Estudos Culturais, v. 9, n.1, p. 1-15, 2012.

OLIVEIRA, Pedro Vagner Silva. **Mar à venda**: pescadores e turismo no "Piauí Novo" (anos 1970). 2017. 205 f. Dissertação (Mestrado em História) – Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2017.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Correntes, campos temáticos e fonte: uma aventura na história. *In*: _____. **História e história cultural**. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2005. p. 69 – 98.

PINHEIRO FILHO, Celso. **História da Imprensa no Piauí**. 3. ed. Teresina: Zodíaco, 1997. 255 p.

PINTO, João Vieira. O Porto de Amarração. **Almanack da Parnahyba**, Parnahyba, ano 5, p. 35-37, 1928.

PONTES, Lana Mary Veloso de. **Formação do Território e Evolução Político-Administrativa do Ceará**: A Questão dos Limites Municipais. Fortaleza: IPECE, 2010.

QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. **Economia piauiense**: da pecuária ao extrativismo. Teresina: EDUFPI, 1998. 64 p.

QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. **Os Literatos e a República**: Clodoaldo Freitas, Hígino Cunha e as tiranias do tempo. 3. ed. Teresina: EDUFPI, 2011.

REGO, Junia Mota Antonaccio Napoleão do. **Dos sertões aos mares**: história do comércio e dos comerciantes de Parnaíba (1700-1950). 2010. 291 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2010.

RÉMOND, René. **O Século XIX**: 1815/1914. São Paulo: Cultrix, 1976.

REVISTA DO TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PIAUÍ, Teresina, ano 23, n. 5, jan. 1997.

REZENDE, Antônio Paulo. **Desencantos modernos**: histórias da cidade do Recife na década de XX. Recife: FUNDARPE, 1997.

RICOUER, Paul. Da memória e da reminiscência. *In*: _____. **A memória, a história, o esquecimento**. Tradução de Alain François. Campinas: Unicamp, 2007. p. 25-70.

RODRIGUES, Carlos Araken Correia. **Estórias de uma Cidade muito amada**. Parnaíba: [s.n.], 1988.

SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de. **Evolução Histórica da Economia Piauiense**. 2. ed. Teresina: Academia Piauiense de Letras, Banco do Nordeste, 2001. 133 p.

SANTOS, Mesalas Ferreira. Formas Expressivas de um mestre: a mediação entre margem e centro nos folgedos de Sergipe. *In*: REUNIÃO BRASILEIRA DE ANTROPOLOGIA, 29., 2014, Natal. **Anais [...]**. Natal: ABA/UFRN, 2014. p. 1-20

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo. razão e emoção. 3. ed. São Paulo: HUCITEC, 1999. 308 p.

SAUER, Carl Ortwin. A morfologia da paisagem. *In*: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (org.). **Paisagem, Tempo e Cultura**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998. p. 12-74.

SERTÃO de Dentro: a formação do espaço piauiense em registros cartográficos. Teresina: Governo do Estado do Piauí, 2002. 30 p.

SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnicas, ritos e ritmos do Rio. *In*: _____. (org.). **História da Vida Privada no Brasil**, v. 3: República: Da *belle époque* à era do rádio. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. p. 513-619.

SHICA, Iris Victoria Montalvan. **Lembranças de Humberto de Campos**. Teresina. 2018. 1 gravura, color., 11,54 cm x 15,95 cm.

SHICA, Iris Victoria Montalvan. **Tradicional e Moderno, Pesca e Práticas de banho em Amarração**. Teresina. 2018. 1 gravura, color., 11,54 cm x 15,95 cm.

SILVA, Rafaela Martins. O Determinismo Hereditário da Medicina Legal e Discurso Higienista no Piauí: os intelectuais da saúde e os ditames da nação no final do Século XIX e início do século XX. **Contraponto**, v. 3, n. 1, p. 59-76, 2014.

SOUSA, Marcelo Lopes de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013. 320 p.

SUERTEGARAY, Dirce Maria Antunes (org.) **Terra: feições ilustradas**. 3. ed. Porto Alegre: UFRGS, 2008. 264 p.

TITO FILHO, José de Arimathéa. **Teresina: ruas, praças, avenidas**. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1986. 200 p.

TRAÇOS Biographicos do Dr. Pedro F. Théberge. **Revista da Academia Cearense de Letras**, Fortaleza, tomo 3, p. 229-232, 1898.

TUAN, Yi-fu. **Paisagens do medo**. São Paulo: UNESP, 2005. 374 p.

VERNE, Júlio. **A volta ao mundo em oitenta dias**. 6. ed. São Paulo: Melhoramentos, 2005.

VIEIRA, Enoque Gonçalves. **A Construção da Natureza Saudável: Natal 1900 – 1930**. Natal, 2008. 173 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2008.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. **Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960**. Teresina, 2010. 247 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Programa de Pós-Graduação em História do Brasil – Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010.

WAGNER, Philip L.; MIKESELL, Marvin W. Os temas da Geografia Cultural. *In*: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSDENDAHL, Zeny (org.). **Introdução à Geografia Cultural**. 3.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. p.27-61.

FONTES

Hemerográficas

A ÉPOCA, Teresina, ano 1, n.2, p. 4, 13 abr. 1878.

A ÉPOCA, Teresina, ano 6, n. 240, p. 4, 20 jun. 1883

A ÉPOCA, Teresina, ano 6, n. 253, p. 1, 21 abr. 1883.

A ÉPOCA, Teresina, ano 6, n.260, p. 4, 9 jun. 1883.

- A ÉPOCA, Teresina, ano 6, n.279, p. 2, 10 nov. 1883.
- A ÉPOCA, Teresina, ano 7, n. 290, p. 2, 1 fev.1884.
- A ÉPOCA, Teresina, ano 7, n. 328, p. 3, 8 nov.1884.
- A ÉPOCA, Teresina, ano 7, n. 333, p. 1, 10 dez. 1884.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 647, p. 3, 10 jul. 1880.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 650, p. 2-3, 7 ago. 1880.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 650, p. 3, 7 ago. 1880.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 651, p. 2-4, 14 ago. 1880.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 652, p. 3, 21 ago. 1880.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 653, p. 2-3, 30 ago. 1880.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 660, p. 2, 23 out. 1880.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 673, p. 8, 4 fev. 1881.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 677, p. 6, 11 mar. 1881.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 682, p. 5, 7 mai. 1881.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 685, p. 1, 21 mai. 1881.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 16, n. 693, p. 3, 20 jul. 1881.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 17, n. 697, p. 1, 20 ago. 1881.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 17, n. 706, p. 6, 8 nov. 1881.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 17, n.733, p. 1, 23 jun. 1882.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 18, n. 742, p. 4, 26 ago. 1882.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 18, n. 755, p. 4, 9 dez. 1882.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 18, n. 762, p. 3, 27 jan. 1883.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 18, n. 766, p. 4, 24 fev. 1883.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 18, n. 772, p. 4, 14 abr. 1883.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 18, n.761, p. 2, 20 jan. 1883.

- A IMPRENSA, Teresina, ano 18, n.762, p. 3, 27 jan. 1883
- A IMPRENSA, Teresina, ano 19, n. 825, p. 2, 11 jun. 1884.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 20, n. 836, p. 6, 25 set. 1884.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 20, n. 846, p. 2, 11 dez. 1884.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 20, n. 866, p. 1, 13 mai. 1885.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 21, n. 879, p. 1-2, 11 ago.1885.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 21, n. 910, p. 4, 27 mar. 1886.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 22, n. 930, p. 3, 14 ago. 1886.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 22, n. 943, p. 2-3, 13 nov. 1886.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 22, n. 943, p. 2-3, 13 nov. 1886.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 22, n. 944, p. 3, 20 nov. 1886.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 22, n. 944, p. 3, 20 nov. 1886.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 23, n. 991, p. 1, 29 out. 1887.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 25, n. 1093, p. 1, 19 out. 1889.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 1, n. 13, p. 4, 15 set. 1925.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 1, n.44, p. 2, 2 nov. 1925.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 2, n.277, p. 1, 4 ago. 1927.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 3, n. 323, p. 4, 29 nov. 1927.
- A IMPRENSA, Teresina, ano 3, n. 406, p. 4, 26 jun. 1928.
- A LEGALIDADE, Teresina, ano 1, n. 33, p. 3, 20 ago. 1892.
- A LEGALIDADE, Teresina, ano 1, n. 38, p. 4, 29 set. 1892.
- A PHALANGE, Teresina, ano 1, n. 21, p. 3, 5 jun. 1889.
- A PHALANGE, Teresina, ano 1, n. 35, p. 3, 29 set. 1889.
- A REFORMA, Teresina, ano 1, n. 12, p. 2, 9 jun. 1887.
- A REFORMA, Teresina, ano 1, n. 7, p. 3-4, 6 mai. 1887.

- A REFORMA, Teresina, ano 2, n. 71, p. 1, 7 nov. 1888.
- ALMANACK DA PARNAHYBA, Parnahyba, ano 3, p. 64, 1926.
- ALMANACK DA PARNAHYBA, Parnahyba, ano 4, p. 62, 1927.
- ALMANACK DA PARNAHYBA, Parnahyba, ano 5, p. 103, 1928.
- ALMANACK DA PARNAHYBA, Parnahyba, ano 6, p. 95, 1929.
- CHAPADA DO CORISCO, Teresina, ano 1, n. 2, p. 16, 25 mai. 1918.
- DIARIO DO PIAUHY, Teresina, ano 1, n.86, p. 2, 13 jun. 1911.
- DIARIO DO PIAUHY, Teresina, ano 1, n. 112, p. 3, 18 jul. 1911.
- DIARIO DO PIAUHY, Teresina, ano1, n.120, p. 3, 27 jul. 1911.
- DIARIO DO PIAUHY, Teresina, ano 3, n.224, p. 2, 3 out. 1913.
- ESTADO DO PIAUHY, Teresina, ano 1, n. 28, p. 1, 21 mar. 1890.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.3, p. 3, 17 jan. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.4, p. 3, 24 jan. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.6, p. 2, 9 fev. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.7, p. 3, 17 fev. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.10, p. 3, 9 mar. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.11, p. 3, 16 mar. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.11, p. 4, 16 mar. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.12, p. 4, 23 mar. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.15, p. 1-2, 13 abr. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.15, p. 3, 13 abr. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.16, p. 3, 20 abr. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.22, p. 3, 1 jun. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.25, p. 3, 22 jun. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.28, p. 2, 13 jul. 1901.

- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.31, p. 3, 3 ago. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.33, p. 3, 17 ago. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.34, p. 3, 24 ago. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.35, p. 3, 31 ago. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.36, p. 2, 7 set. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.37, p. 3, 14 set. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.38, p. 4, 21 set. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.39, p. 3, 28 set. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.40, p. 2, 5 out. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.41, p. 2, 12 out. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.42, p. 2, 19 out. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.43, p. 2, 26 out. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.44, p. 2, 2 nov. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.44, p. 2-3, 2 nov. 1901.
- NORTISTA, Parnaíba, ano 1, n.44, p. 3, 2 nov. 1901.
- O APÓSTOLO, Teresina, ano 5, n. 234, p. 2-3, 11 nov. 1911.
- O APÓSTOLO, Teresina, ano 5, n. 255, p. 1, 14 abr. 1912.
- REVISTA DA CIDADE, Recife, ano 3, n. 120, p. 7, 1928.
- SEMANA, Parnaíba, ano 1, n.10, p. 3, 14 ago. 1910.
- SEMANA, Parnaíba, ano 1, n.11, p. 2, 21 ago. 1910.
- SEMANA, Parnaíba, ano 1, n. 13, p. 2, 4 set.1910.
- SEMANA, Parnaíba, ano 1, n.19, p. 3, 16 out. 1910.
- SEMANA, Parnaíba, ano 1, n.27, p. 2, 18 dez. 1910.
- SEMANA, Parnaíba, ano 1, n.30, p. 1, 1 jan.1911.
- SEMANA, Parnaíba, ano 1, n.52, p. 3, 4 jun. 1911.

SEMANA, Parnaíba, ano 2, n.54, p. 3, 18 jun. 1911.

SEMANA, Parnaíba, ano 2, n.55, p. 3, 25 jun. 1911.

SEMANA, Parnaíba, ano 2, n.56, p. 1, 2 jul. 1911.

SEMANA, Parnaíba, ano 2, n.56, p. 3, 2 jul. 1911.

SEMANA, Parnaíba, ano 2, n.58, p. 1, 16 jul. 1911.

SEMANA, Parnaíba, ano 2, n.69, p. 1, 1 out. 1911.

SEMANA, Parnaíba, ano 2, n.74, p. 2, 5 nov. 1911.

SEMANA, Parnaíba, ano 2, n.79, p. 2, 10 dez. 1911.

SEMANA, Parnaíba, ano 2, n.79, p. 3, 10 dez. 1911

SEMANA, Parnaíba, ano 2, n.80, p. 1, 17 dez. 1911.

Documentos Cartográficos

BIBLIOTECA DIGITAL LUSO-BRASILEIRA. **Carta chorographica da Província do Ceará com divisão eclesiastica e indicação da civil judiciária até hoje.** Ceará, 1861. 1 mapa. Sem Escala. Disponível em: <http://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/123456789/27310>. Acesso em: 28 jul. 2018.

BIBLIOTECA DIGITAL LUSO-BRASILEIRA. **Carta geografica da Capitania do Piauí, e parte das adjacentes.** Piauí, 1761. 1 mapa. Sem Escala. Disponível em: <http://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/123456789/15672?locale-attribute=enhttp://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/123456789/27310>. Acesso em: 28 jul. 2018

BIBLIOTECA DIGITAL LUSO-BRASILEIRA. **Planta que mostra as fozes do rio Parnahiba e barras da provincia do Piauhy até a barra da Tutoia, da provincia do Maranhão suas communicações por garapés e as habitações colocadas nos lugares que o autor vio.** Piauí, 1826. 1 mapa. Sem Escala. Disponível em: <http://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/123456789/42603>. Acesso em: 28 jul. 2018.

Documentos do Poder Executivo e Legislativo

BRASIL. Império. **Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1880.** Parte 1. Tomo XXVII / Parte II. Tomo XLIII. Rio de Janeiro: Nacional, 1881. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/18669>. Acesso em: 02 jul. 2017.

BRASIL. Império. **Decreto Nº 3.012, de 22 de outubro de 1880.** Altera a linha divisoria das Provincias do Ceará o do Piauhy. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dpl/DPL3012-1880.htm. Acesso em: 02 jul. 2017.

PIAUÍ. Câmara Legislativa do Piauí. **Mensagem apresentada a Câmara Legislativa do Piauí pelo Exmo. Snr. Dr. João Luiz Ferreira, Governador do Estado em 1º de junho de 1922**. Teresina: Typ d' "O Piauhy", 1922.

PIAUÍ. Câmara Legislativa do Piauí. **Mensagem apresentada á Câmara Legislativa do Piauí pelo Exmo. Snr. Dr. Euripedes Clementino de Aguiar, Governador do Estado em 1º de junho de 1919**. Teresina: Typ d' "O Piauhy", 1919.

PIAUÍ. Câmara Legislativa do Piauí. **Mensagem apresentada á Câmara Legislativa do Piauí pelo Exmo. Sr. Governador do Estado Dr. Miguel de Paiva Rosa no dia 1º de junho de 1914**. Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, 1914.

PIAUÍ. Palácio do governo. **Mensagem lida a 1 de junho de 1925, perante a Assembleia Legislativa do Estado do Piauhy**. Teresina, 1925.

PIAUÍ. Palácio do Governo. **Offcio com que o Exm. Governador Dr. Gregorio Thaumaturgo de Azevedo passou a Administração do Estado do Piauhy ao 1º Vice-Governador Dr. Joaquim Nogueira Paranaguá no dia 04 de junho de 1890**. Teresina, 1890.