Portal do Discente

UHIVERSIDADE FEDERAK DO PIAUÇ
SISTEMA IHTEGRADO DE GESTÃO DE ATIVIDADES ACADÊMICAS

EMITIDO EM 29/07/2022 09:23

Termo de Autorização para Publicação de Teses e Dissertações Eletrônicas (TOE) na Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD)

Na qualidade de titular dos direitos de autor da publicação, autorizo a UFPI a disponibilizar este TEDE sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a Lei nº 9610/98, o texto integral da obra abaixo citada, conforme permissões assinaladas, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir do dia 14/07/2022

1. Identificação do material bibliográfico

Tese

2. Identificação da Tese

Autor:	JOSE LINS DUARTE		Matrícula: 20191006033 *(identificador)*
Telefone:	34222058		
Identidade:	- /AC	CPF:	E-mail: jlinsduarte@ufpi.edu.br
Orientador:	JOHNY SANTANA DE ARAUJO	CPF: 474.646.073-68	E-mail: johny@ufpi.edu.br
Membro da banca:	YVONE DIAS AVELINO	CPF: 106.153.948-25	E-mail: ivonediasavelino@uol.com.br
Membro da banca:	PEDRO VILARINHO CASTELO BRANCO	CPF: 396.467.853-87	E-mail: pedrovilarinho@ufpi.edu.br
Membro da banca:	JOHNY SANTANA DE ARAUJO	CPF: 474.646.073-68	E-mail: johny@ufpi.edu.br
Membro da banca:	FRANCISCO GLEISON DA COSTA MONTEIRO	CPF: 448.623.853-20	E-mail: gleison.monteiro@ufpi.edu.br
Membro da banca:	CARLOS ALBERTO CUNHA MIRANDA	CPF: 126.905.624-72	E-mail: cunhamirandaufpe@gmail.com
Data da Defesa:	14/07/2022	Titulação:	Doutor
Título:	A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR NO RIO PARNAÍBA: O PIAUÍ NAS ÁGUAS DO PROGRESSO (1859-1900),		
Instituição de Defesa:	Universidade Federal do Piauí/UFPI		CNPJ: 06.517.387/0001-34
Afiliação:			CNPJ:
Palavras-chave:	Navegação a vapor. Piauí. Progresso. Modernização. Transporte.		

3. Agência de Fomento

NÃO INFORMADO

4. Informação de acesso ao documento

Documento assinado digitalmente
gov.br
JOSE LINS DUARTE
Data: 28/09/2026 20:11:28-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Assinatura do autor

28/09/2026
Data

Havendo concordância com a publicação eletrônica, toma-se imprescindível o envio em formato digital da tese ou dissertação.

ATENÇÃO

Para verificar a autenticidade deste documento acesse **/sigaa/documentos/** informando o identificador, a data de emissão e o código de verificação **cda24607cf**

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

JOSÉ LINS DUARTE

A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR NO RIO PARNAÍBA: O PIAUÍ NAS ÁGUAS DO PROGRESSO (1859-1900)

TERESINA
2022

JOSÉ LINS DUARTE

A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR NO RIO PARNAÍBA: O PIAUÍ NAS ÁGUAS DO PROGRESSO (1859-1900)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História do Brasil da Universidade Federal do Piauí, como requisito para à obtenção do título de Doutor em História.

Orientador: Prof. Dr. Johny Santana de Araújo.

TERESINA

2022

FICHA CATALOGRÁFICA
Universidade Federal do Piauí
Biblioteca Setorial do Centro de Ciências Humanas e Letras
Serviço de Processos Técnicos

D812c Duarte, José Lins.
A Companhia de Navegação a Vapor no Rio Parnaíba : o Piauí nas águas do progresso (1859-1900) / José Lins Duarte. -- 2022.
258 f. : il.

Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Piauí, Centro de Ciências Humanas e Letras, Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Teresina, 2022.
"Orientador: Prof. Dr. Johny Santana de Araújo."

1. Piauí - História. 2. Navegação a vapor - Piauí. 3. Progresso. 4. Modernização. Transporte. I. Araújo, Johny Santana de. II. Título.

CDD 981.22

Bibliotecária: Thais Vieira de Sousa Trindade - CRB3/1282

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS
COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
DOUTORADO EM HISTÓRIA DO BRASIL

ATA Nº 01/2022

ATA DA SESSÃO DE DEFESA DE TESE DE DOUTORADO EM HISTÓRIA DO BRASIL, REALIZADA EM 17/06/2022

Aos dezessete dias do mês de junho de dois mil e vinte e dois, por meio de vídeo conferência, reuniu-se em sessão pública a banca examinadora de defesa de tese intitulada: "**A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR NO RIO PARNAÍBA:** O PIAUÍ NAS ÁGUAS DO PROGRESSO (1859-1900).", de autoria do Doutorando JOSÉ LINS DUARTE, candidato ao título de Doutor em História do Brasil. A banca examinadora foi constituída pelos Professores Doutores: Johny Santana de Araújo – UFPI – (Orientador), participação à distância por vídeo conferência, Francisco Gleison da Costa Monteiro – UFPI (Examinador Interno), participação à distância por vídeo conferência, Pedro Vilarinho Castelo Branco – UFPI (Examinador Interno), participação à distância por vídeo conferência, Carlos Alberto Cunha Miranda – UFPE (Examinador Externo), participação à distância por vídeo conferência, Yvone Dias Avelino – PUC-SP (Examinadora Externa), participação à distância por vídeo conferência. Às 14 horas e 00 minutos a sessão foi aberta pelo Senhor Presidente, que deu início aos trabalhos convidando o candidato a fazer breve exposição sobre a tese em julgamento, concedendo-lhe para isto o tempo máximo de trinta minutos. Findada a exposição, o presidente passou a palavra aos membros da banca examinadora, esclarecendo que cada um dispunha de até trinta minutos para a arguição e o candidato do mesmo tempo para as respectivas respostas. A arguição foi iniciada pelo Prof. Dr. Carlos Alberto Cunha Miranda, seguindo-se pela Profª. Drª. Yvone Dias Avelino, (avaliadores externos) seguindo-se a estes o Prof. Dr. Francisco Gleison da Costa Monteiro, e na sequência o Prof. Dr. Pedro Vilarinho Castelo Branco (avaliadores internos) e finalmente o Prof. Dr. Johny Santana de Araújo, orientador da tese. O doutorando respondeu a todos os questionamentos. A seguir o candidato retirou-se a fim da banca analisar e decidir sobre a tese apresentada. Retornando, foi dado conhecimento do julgamento. O Senhor Presidente comunicou que a Banca Examinadora considerou a tese (Aprovado com indicação a publicação). O Presidente, (congratulando-se) com o candidato e agradecendo a presença de todos, encerrou a sessão às 17 horas e 32 minutos, para constar foi lavrada a presente ATA que, lida e aprovada, foi assinada por todos os membros da Banca Examinadora.

Teresina, 17 de junho de 2022

Prof. Dr. Johny Santana de Araújo – UFPI
Presidente da Banca (acesso remoto)

Prof. Dr. Francisco Gleison da Costa Monteiro – UFPI
Examinador interno (acesso remoto)

Prof. Dr. Pedro Vilarinho Castelo Branco – UFPI
Examinador interno (acesso remoto)

Prof. Dr. Carlos Alberto Cunha Miranda – UFPE
Examinador externo (acesso remoto)

Profª. Drª. Yvone Dias Avelino – PUC-SP
Examinadora externa (acesso remoto)

Aos funcionários, usuários e a província piauiense, que acolheram a Companhia de Navegação a Vapor no rio Parnaíba.

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Severino Duarte (*in memoriam*) e Marlene Duarte, por terem me proporcionado a vida, pelos cuidados e exemplos dispensados, aos quais devo extrema ternura, admiração e profundo agradecimento.

À minha esposa Edna, e as filhas Samantha e Sabrina, pela compreensão, motivação, dedicação, carinho e por fazerem parte de minha vida de maneira inspiradora.

Ao orientador Prof. Dr. Johny Santana de Araújo, pelo incentivo e pela maneira competente e serena como conduziu e efetuou as cabíveis considerações, sempre harmonizando a responsabilidade e o apreço.

À Universidade Federal do Piauí - UFPI, pela maneira como me recebeu e proporcionou as necessárias condições para essa realização.

Ao Programa de Pós-Graduação em História do Brasil da UFPI, nas pessoas do Prof. Dr. Edwar de Alencar Castelo Branco, coordenador, e Prof. Dr. Francisco de Assis de Sousa Nascimento, sub-coordenador, na gestão anterior, e ao Prof. Dr. Pedro Vilarinho Castelo Branco, coordenador, e Prof. Dr. Frederico Osanan Amorim Lima, sub-coordenador, atuais gestores, pelo zelo e competência à frente desse programa.

À Prof.ª Dr.ª Teresinha de Jesus Mesquita Queiroz, pelo conhecimento, pelas prudentes sugestões, pela disponibilidade, pelo estímulo e pela estima.

Ao Prof. Dr. Edwar de Alencar Castelo Branco, pelas competentes e instigantes aulas, pelo aprendizado e pela amizade.

Ao corpo docente do PPGHB do Centro de Ciências Humanas e Letras - CCHL - UFPI.

Às secretárias do PPGHB, pela dedicação desprendida no exercício das atribuições.

Aos doutorandos e doutorandas, colegas de turma, com os quais tive o prazer de participar das aulas presenciais, sempre com muita dedicação e afeto. Em especial, Daniel, com quem começava a jornada ainda na rodoviária de Teresina, Talyta, a primeira a chegar na universidade e iniciar as discussões dos textos, e Ronyere, sempre receptivo.

Ao sempre presente amigo, Francisco Gleison, pelas proveitosas discussões, seleção de documentos, contínuo incentivo e cafezinho.

Aos que compõem o Arquivo Público Estadual do Piauí - APEPI - Casa Anísio Brito, pela responsabilidade e presteza com que nos auxiliaram nas pesquisas, em particular a Sebastião Bertolo, Iolete Rocha e Maria de Jesus.

À Coordenação e aos colegas, professores e professoras do Curso de História do Campus Senador Helvídio Nunes de Barros, pelo apoio e pela compreensão, incentivando-nos a prosseguir no doutoramento.

A todos que, de forma direta ou indireta, contribuíram nesse intento.

Imensa gratidão!

RESUMO

Esta tese apresenta a implantação de um moderno meio de transporte aquaviário impulsionado a vapor, no Piauí, em 1859. O seu estabelecimento foi considerado um fator determinante para o desenvolvimento local, constituindo-se como o maior empreendimento no século XIX. Esse componente visava atender aos anseios da província, que buscava obter uma maior participação no contexto econômico nacional e observava nesse empreendimento o meio de incentivar a agricultura de exportação e melhorar o deslocamento entre sua capital e o litoral, separados por uma distância de pouco mais de 400 km, pela hidrovia. Para essa realização, seria utilizado o rio Parnaíba, a principal artéria de ligação entre essas localidades. Assim, as embarcações da Companhia de Navegação a Vapor no rio Parnaíba, preparadas para a condução de cargas e passageiros, promoveram uma nova dinâmica, ao fazer circular com maior rapidez, segurança e menores custos as mercadorias produzidas na província até o porto de Parnaíba. Igualmente, fazia-se o caminho inverso ao trazer produtos importados para distribuição na região. Dessa maneira, foi habilitada a entrada piauiense nos rumos do progresso e da civilidade, ao compartilhar da inovação tecnológica representada pela mecanização e, assim, avançar na pretensão de deixar o prospecto de improdutiva e atrasada. Todavia, por mais importante que tenha sido esse evento histórico, este não pode ser visto como algo puramente tecnológico, mas como um elemento de transformação sob diferentes aspectos, sendo norteado pelo fator econômico-social. Sob uma conjuntura mais ampla, verifica-se, ainda, que o Piauí passava a vivenciar uma etapa que atendia a interesses capitalistas em curso. Cedia à entrada da modernização, que também atuava em outras províncias brasileiras. Tais influxos foram marcantes, vindo a disseminar um ambiente de prosperidade e progresso. Desse modo, certificava-se o empenho de grupos sociais que, contando com o apoio do governo local e imperial, investiram em um meio de condução compatível com as necessidades piauienses. Isso resultou em satisfatórias conquistas, inclusive, em um legado essencial para a atividade extrativista, que se tornou a maior fonte econômica do Piauí, ultrapassando a pecuária. Para atingir as proposições do estudo, utilizaram-se fontes diversas, como: série companhia de navegação a vapor, fundo sala do poder executivo, relatórios gerenciais, relatórios governamentais, relatórios e correspondências da companhia de navegação a vapor, relatórios da capitania dos portos, almanaque piauiense e jornais.

Palavras-chave: Navegação a vapor. Piauí. Transporte. Progresso. Modernização.

ABSTRACT

This thesis presents the implementation of a modern means of water transport, driven by steam, in Piauí, in 1859. Its establishment was considered a determining factor for local development, constituting itself as the largest enterprise in the 19th century. This component aimed to meet the wishes of the province, which sought to obtain greater participation in the national economic context and observed in this undertaking the means of encouraging export agriculture and improving the displacement between its capital and the coast, separated by a distance of little more of 400 km, by the waterway. For this purpose, the Parnaíba River would be used, the main artery connecting these locations. Thus, the vessels of the Steam Navigation Company on the Parnaíba River, prepared to carry cargo and passengers, promoted a new dynamic, by making the goods produced in the province circulate more quickly, safely and at lower costs to the port of Parnaíba. Likewise, the opposite path was taken, when bringing imported products for distribution in the region. In this way, Piauí's entry into the paths of progress and civility was enabled, by sharing the technological innovation represented by mechanization and, thus, advancing with the intention of leaving the prospect of being unproductive and backward. However, as important as this historical event was, it cannot be seen as something purely technological, but as an element of transformation in different aspects, being guided by the economic-social factor. Under a broader conjuncture, it is also verified that Piauí was going through a stage that served the ongoing capitalist interests. It gave in to the entrance of modernization, which was also active in other Brazilian provinces. Such inflows were remarkable, spreading an environment of prosperity and progress. In this way, the commitment of social groups that, with the support of the local and imperial government, invested in a means of conducting compatible with the needs of Piauí was confirmed. This resulted in satisfactory achievements, including an essential legacy for the extractive activity, which became the main economic source of Piauí, surpassing livestock. In order to reach the purposes of the study, several sources were used, such as: steam navigation company series, executive power room fund, management reports, government reports, steam navigation company reports and correspondence, port captaincy reports, Piauí almanac and newspapers.

Keywords: Steam navigation. Piauí. Transport. Progress. Modernization.

LISTA DE FIGURAS

1 Carta corográfica das províncias do Maranhão e Piauí - 1855..... 102

2 Arraial de Juazeiro da Bahia..... 103

3 Sertanejos do Piauí..... 106

4 Mapa das cabeceiras do rio Parnaíba..... 125

5 Carta corográfica das províncias do Maranhão e Piauí - 1855..... 140

6 Nota em jornal: chamada para assembleia dos acionistas da companhia de navegação a vapor no rio Parnaíba..... 145

7 Uma das embarcações utilizadas pela Companhia de Navegação a vapor no rio Parnaíba..... 151

8 Vapor Teresinense no porto de Teresina..... 176

9 Desenho do trecho do rio Parnaíba - Vargem da Cruz..... 182

10 Mapa do Piauí - Principais portos atendidos pela navegação no século XIX..... 208

LISTA DE TABELAS

1	Média do percurso diário do carro de bois no Brasil	38
2	Distribuição da malha ferroviária no Brasil em 1869.....	67
3	Malha ferroviária brasileira - 1860-1900.....	69
4	Movimentação da navegação de longo curso - 1866.....	80
5	Movimentação da navegação de grande cabotagem - 1866.....	80
6	Valores relativos ao comércio de importação e exportação, através da navegação de cabotagem no Brasil - 1854-1855.....	88
7	Casas comerciais, fábricas e oficinas existentes no Brasil - 1854-1855.....	89
8	Classificação das províncias de acordo com a ordem de importância comercial	90
9	Despesa e receita da companhia de navegação a vapor o rio Parnaíba, subvenções - 1859-1867.....	152
10	Tripulação da barca de ferro Igaraçu	160
11	Tripulação do vapor Conselheiro Paranaguá	163
12	Tripulação do vapor Conselheiro Junqueira	168
13	Distância entre os principais portos	177
14	Vapores - século XIX	187
15	Barcas - século XIX	188
16	Alguns aspectos financeiros do balanço geral de 1860	192
17	Balanço do material flutuante de julho a dezembro de 1860	193
18	Salários dos empregados do escritório, armazém e agências.....	204
19	Passageiros transportados pelos vapores - 1870.....	216
20	Arrecadação de fretes e passagens - 1864.....	216
21	Funcionários da fundição em Teresina - 1871.....	223
22	Arrecadações quinquenais do Piauí - 1849-1898.....	230

LISTA DE QUADROS

1	Deputados provinciais eleitos para o biênio - 1852-1853.....	117
2	Povoações às margens do rio Parnaíba - 1871.....	126
3	Características técnicas dos dois primeiros vapores.....	164
4	Sinistros envolvendo as embarcações da companhia de navegação.....	174
5	Especificações técnicas das embarcações.....	175
6	Características técnicas dos vapores.....	178
7	Localidades mais habitadas do Piauí - 1871.....	186
8	Dias das partidas dos vapores - 1882.....	210
9	Preços das passagens nos vapores - 1868.....	213
10	Lista de passageiros - 1863.....	214
11	Lista de passageiros - 1889.....	215
12	Rendimentos de passagens, fretes e subvenções - 1870.....	217
13	Mercadorias conduzidas nos barcos da companhia de navegação a vapor no rio Parnaíba.....	218
14	Mortes ocorridas a bordo dos vapores.....	219

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS vi
LISTA DE TABELAS vii
LISTA DE QUADROS vii
INTRODUÇÃO 15

CAPÍTULO 1: TRANSPORTES NO BRASIL NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX 35
1.1 Caminhos dos carros de bois..... 35
1.1.1 Desempenho e adequação..... 37
1.2 Caminhos das tropas..... 46
1.2.1 Importância e atuação..... 47
1.3 O limiar das ferrovias..... 57
1.3.1 A evolução ferroviária..... 57
1.3.2 Incentivos as ferrovias no Brasil..... 58
1.3.3 A propagação ferroviária no Brasil..... 60
1.4 A difusão da navegação a vapor..... 70
1.4.1 O desenvolvimento da navegação a vapor..... 70
1.4.2 O avanço da navegação a vapor no Brasil..... 72
1.4.3 A navegação fluvial a vapor no Brasil..... 81
CAPÍTULO 2: O PIAUÍ QUE PRECEDE A NAVEGAÇÃO A VAPOR..... 86
2.1 A província piauiense no oitocentos..... 86
2.2 A capital se aproxima da hidrovia..... 99
2.2.1 Irrompe o século XIX..... 99
2.2.2 Fases da transferência da capital..... 108
CAPÍTULO 3: A NAVEGAÇÃO A VAPOR CHEGA AO PIAUÍ..... 121
3.1 A via fluvial..... 121
3.2 A implementação da navegação a vapor..... 136

CAPÍTULO 4: A NAVEGAÇÃO A VAPOR EM CURSO..... 154

4.1 Material flutuante..... 154

4.2 Gerência..... 190

4.3 Manutenção..... 220

CONCLUSÃO..... 233

FONTES E BIBLIOGRAFIA..... 238

ANEXOS..... 253

INTRODUÇÃO

Vencido o período regencial, o Brasil alterou sua postura, vindo a conquistar dentre outros fatores a solidificação do Estado Imperial, logo, repercutindo positivamente, apesar do imbróglio político causado entre as elites provinciais, aos poucos foi se estabelecendo e ampliando a base de apoio. Nesse direcionamento, sobrevieram consideráveis avanços e conquistas, envoltos em circunstâncias menos tensas, proporcionando condições favoráveis a planejamentos e ações capazes de fortalecer o país sob vários pontos de vista, envolvendo as esferas política, econômica e social. (IGLESIAS, 1997, p. 9)

Esse momento foi profundamente marcado como importante referência na transição do segundo para o terceiro quartel do século XIX, se destacando em aspectos avaliados como fundamentais ao fortalecimento e manutenção da monarquia no poder. Contudo, para respaldar essa estruturação, Dom Pedro II precisou usar algumas estratégias no intuito de conseguir dar sustentação aos seus propósitos, sendo uma delas a de atender os partidos políticos, arquitetando acordos para uni-los e mantê-los no domínio. (ALONSO, 2002, p. 60) Para tanto, precisou ser bem precavido nos arranjos, visando acomodá-los em várias ocupações no governo, principalmente os liberais que se sentiram contemplados ao lograr importantes cargos. (GRAHAM, 1973, p. 108)

O interesse nessa conformação estava no desejo de preservação do regime vigente e criar no país mecanismos capazes de elevar o seu desempenho econômico. Para tanto, entre as estratégias traçadas no intuito de dinamizar o mercado interno e externo, obtiveram preferência as propostas de melhorar e ampliar as condições de infraestrutura, com ênfase para os meios de transportes. (PAULA, 2012, p. 222)

Contudo, para consolidar essas pretensões era preciso afastar definitivamente posicionamentos que pudessem comprometer a ordem social, pois estava se vivenciando uma situação de considerável estabilidade, marcada pela finalização da última revolta de reconhecida dimensão, a Revolução Praieira em Pernambuco. (OLIVEIRA LIMA, 1997, p. 311) Ante essas circunstâncias, o Brasil passava a conviver com relativa tranquilidade depois de conturbadas disputas políticas. (MANCHESTER, 1973, p. 225)

Entretanto, para alcançar esses intentos era necessário superar alguns problemas, os quais não se restringiam somente a ordem local, pois a interferência externa constituía-se num fator que impedia haver um melhor desempenho econômico brasileiro. Diante dessa conjuntura, visando reverter acordos comerciais desvantajosos e buscar o estabelecimento de setores produtivos do ramo industrial, decidiu-se não reatar antigos tratados com a Inglaterra. Para tanto, foi tomada uma importante definição através da promulgação da Lei Alves Branco, cuja intenção era de duplo interesse, proteger a indústria nacional e aumentar a arrecadação fiscal. (CARVALHO, 2003, p. 268)

A partir dessas diretrizes, o Império entrou em um processo de incipiente progresso material, marcado pelos interesses capitalistas. A título de exemplo, foi o empreendedorismo de Irineu Evangelista de Sousa, futuro Barão e Visconde de Mauá, que num momento positivo da elite nacional acabou por se tornar um elemento incentivador e importante modelo para os demais investidores no Brasil[1].

No entanto, esse novo direcionamento conviveu com situações delicadas, uma delas provinda da imposição inglesa, que passou a exigir com veemência o fim da comercialização internacional de escravos. (GRAHAM, 1973, p. 170) Outro problema foi marcado por desavenças na região do Prata com países vizinhos, culminando com um expressivo conflito envolvendo uma demorada guerra contra o Paraguai, iniciada em 1864, perdurando até 1870. O desfecho desse acontecimento teve o Brasil como nação vitoriosa no campo militar, mas essa campanha exigiu bastante atenção e empenho, gerando elevados dispêndios financeiros e desgaste político e social. (ARAÚJO, 2011, p. 43-44)

Apesar dessas políticas de intervenções, foram engendrados no Brasil a partir de várias negociações importantes momentos para a construção do estado brasileiro que se configurou, na visão de Ilmar de Mattos, uma “expansão para dentro”. (MATTOS, 2005, p. 26)

Nessa perspectiva, buscou-se intensificar a produção agrícola, a qual permaneceu direcionada ao mercado internacional, dessa forma mantendo-se sob a dependência comercial externa. Nessa condução, os produtos de maior expressão quanto a arrecadação fiscal continuavam concentrados na lavoura. Porém, a partir

[1] Cf. CALDEIRA, Jorge. **Mauá***:* o Empresário do Império**.** 22. Reimpressão. São Paulo: Companhia das Letras. 1995.

da segunda metade do século XIX, ocorreu uma substituição no setor, pois começou a destacar-se a cultura cafeeira, a qual em poucas décadas assumiu o primeiro lugar no negócio de exportação, ultrapassando os tradicionais domínios açucareiro e algodoeiro. (SILVA, 1995, p. 34)

Decorrente dessa situação, o governo passou a direcionar mais atenção à esse ramo, que além de auferir maiores rendimentos, promoveu o deslocamento do norte (parte da atual região nordeste) para o sul (parte da atual região sudeste) do centro agrário mais produtivo. Resultante desse acontecimento, ocorreu também uma inversão de poder através de um novo grupo de homens ricos, os fazendeiros do café, em concorrência com os senhores de engenho. (PRADO JÚNIOR, 1986, p. 167)

Entretanto, nesse ínterim surgiram algumas dificuldades, principiando pela escassez de mão de obra para atuar nos cafezais, problema inicialmente resolvido com a comercialização interprovincial de cativos, transferindo-os do Norte açucareiro, tendo em vista as dificuldades causadas pelos ingleses devido a imposição da extinção do tráfico internacional de africanos. (MATTOS, 1990, p. 229)

Contudo, apesar da importância desses interesses, despertaram-se outros em favor de determinadas realizações materiais que foram promovidas em algumas capitais de províncias. Tratou-se de atender reivindicações de parcela da população das cidades. Dentre os benefícios almejados estavam calçamento, iluminação pública, abastecimento de água e transporte urbano. (COSTA, 1999, p. 256) Todavia, esses serviços inicialmente foram de pouco alcance, se restringindo ao Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. (CALMOM, 2002, p. 158-159) Seguindo esse direcionamento, a província de São Paulo posteriormente estabeleceu semelhantes conquistas. (NEVES E MACHADO, 1999, p. 299)

Mediante essas ações, a ideia de melhorias públicas consolidou-se como algo que proporcionava o sentimento de participação e prosperidade. Confirmando essa percepção, a repercussão dessas realizações nas áreas mais desenvolvidas, como as do Sul, foram propagadas e conseguiram se ampliar, mas houve também uma concentração nas formas de investimentos de capital e na infraestrutura; salientando que esse processo não ocorreu de maneira uniforme nas províncias do Norte[2],

[2] Cf. MELLO, Evaldo C. de. **O Norte Agrário e o Império**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1983.

bastando para isso observar o caso do Piauí cuja capital Teresina, em 1852, estava sendo estabelecida às margens do rio Parnaíba. (GANDARA, 2010, p. 141)

A partir dessa conformação geográfica, torna-se possível observar que essas ações acompanhavam, em grande parte, o desempenho econômico, uma vez que as províncias sulistas citadas acomodavam as maiores áreas produtoras de café, enquanto que as nortistas concentravam as mais elevadas produções de açúcar e em menor escala de algodão.

Apesar do reconhecido crescimento da atividade cafeeira, constatava-se que o Brasil na segunda metade do século XIX não era apenas o país do café, pois comportava outros segmentos que compunham significativamente a arrecadação nacional. (NEVES E MACHADO, 1999, p. 169-170) Entre os três produtos que forneciam as maiores receitas, dois deles estavam no norte brasileiro, a começar pelo tradicional açúcar, concentrado em Pernambuco e Bahia, o outro era o algodão, tendo o Maranhão como o maior produtor. Essa distribuição permaneceu até fins desse século, quando o surto da borracha passou a promover expressivos lucros, dessa maneira, inserindo o Pará como outro importante partícipe no setor agrícola da região.

Enfim, essas explanações proporcionam elementos capazes de instigar interesses a respeito da participação e atuação, na segunda metade do século XIX, das províncias, consideradas de menor expressividade nas questões políticas e econômicas. Nessa vertente, compreende-se que elas operavam dentro de suas limitações, senão com apreciáveis rendimentos, mas de forma estratégica, ocupando o território, mantendo a unidade nacional e atendendo os seus habitantes de acordo com o próprio potencial produtivo. Segundo Fátima Gouvêa, destaca-se nessa conjuntura a “existência de um Estado monárquico, centralizado, instituído a partir da vontade e dos ditames de uma elite, latifundiária e escravocrata, sobre a vontade do conjunto da sociedade do Brasil imperial.” (GOUVÊA, 2008, p. 9) Esse era o quadro predominante na estrutura da época, no qual se encontrava inserido o Piauí, com parcas movimentações nas receitas e realizações brasileiras. Embora cientes dessa conjuntura, as autoridades e as elites piauienses entendiam que faziam parte da mesma condição jurídica do Brasil. Dessa maneira, requeriam da Corte os investimentos mínimos em infraestrutura, capazes de conduzir alguns setores essenciais a lograr êxito, sobressaindo a ideia de progresso, cujo termo foi

bem ajustado nos discursos dos governantes locais. Mesmo se ressentindo do distanciamento do governo central, reivindicavam o direito ao desenvolvimento, pois fazia parte da atribuição pública proporcionar as condições necessárias às ações que estimulassem esse propósito.

Dentre as reivindicações de maior precisão para o crescimento, situação que envolvia províncias de todo porte, estava o setor de transportes, compreendido como fundamental em vários aspectos. Porque, entre outros motivos, interferia na localização do plantio, na concentração populacional e no escoamento das mercadorias. Entretanto, decorrente da topografia das áreas produtoras, buscava-se estabelecer os meios de condução que melhor se adequavam as suas condições estruturais e econômicas; salientando que as exigências partiam tanto das localidades com potencial ativo de produção, quanto daquelas que projetavam utilizá-lo como fator de atração ao desenvolvimento. O fato é que, com o processo de independência as negociações foram sendo articuladas, mas a “autonomização não ocorreu da mesma maneira em todas as partes do Brasil”. Por conta disso, ocorreram vários embates nas províncias do Norte, pois percebiam a discrepância na partilha de investimentos e o zelo que a Corte tinha com as localizadas no Sul. (SOUZA, 2000, p. 61)

Diante das alterações em curso, torna-se perceptível que o período envolvendo o século XIX evidenciou-se, dentre outros fatores, pelas transformações inseridas no campo da tecnologia, destacando-se os meios de condução terrestres e aquáticos. Tais avanços proporcionaram reconhecidas melhorias nas comunicações contemplando interesses variados, tanto das elites locais quanto de estrangeiros. Condição essa que também atendeu de maneira mais ampla anseios piauienses, assim formalizando sua inserção no contexto da modernização, já iniciada em algumas províncias brasileiras.

Destarte, as deficiências encontradas nos meios de condução eram várias e atingiam diversas localidades em todo o país. Circunstância essa que interferia diretamente na movimentação de suas produções. Nessa questão, o Piauí acompanhava semelhantes problemas, sendo ainda acentuados devido a sua posição geográfica, tendo em vista que sua capital, Teresina, se encontrava a 424 km do litoral. (DODT, 2008, p. 39)

Nesse interim, o Brasil tinha como principal atividade econômica a exportação de produtos primários, e reconhecia que precisava melhorar a sua infraestrutura no intuito de agilizar a circulação dessas mercadorias e de aumentar a sua receita. Para tanto, o transporte a vapor se qualificava a substituir as formas elementares utilizadas na rede fluvial impulsionados, essencialmente, por remos, velas e varas e na via terrestre pela tração animal. Dessa maneira, criando novos hábitos, encurtando distâncias e provocando inclusive a expansão de áreas cultiváveis, pela facilidade de escoamento da produção até os centros de consumo. (ALMEIDA, 1989, p. 170)

Nessa perspectiva, os interesses piauienses convergiam em diversos aspectos, vindo a demonstrar a pretensão de elevar a ocupação populacional, aumentar o desempenho no cultivo da lavoura, visando o mercado externo e aperfeiçoar o comércio de bovinos, seu principal produto de exportação e maior fonte de renda, em escala interprovincial e internacional. Entretanto, ressentia-se das deficiências nos meios de condução, tornando-se de fundamental importância estabelecer uma solução nesse sentido.[3]

Cientes da situação, grupos envolvidos nas decisões locais buscaram uma alternativa para vencer esse obstáculo. As discussões desenvolvidas soaram de maneira quase unânime, remetendo a implantação da navegação a vapor. Tal direcionamento encontrara consonância no presidente piauiense José Antônio Saraiva, o qual buscou apoio do ministério imperial, alegando a viabilidade do empreendimento e que podia-se contar com a adesão de respeitados negociantes locais e representantes de empresas estrangeiras instaladas em Parnaíba. (NUNES, 1975, p. 128-129)

Confirmando esse posicionamento, parcela da sociedade, basicamente das elites, evidenciou seu apoio, por considerar ser possível promover expressiva evolução em uma das províncias que gozava de apoucado prestígio nacional, presumindo que através do estabelecimento de um moderno meio de transporte fluvial seria capaz obter o pretenso reconhecimento. Acreditava-se que resultante dessa realização ocorreriam satisfatórios avanços no desempenho econômico e, consequentemente, o Piauí passaria a ser melhor referendado pelo governo imperial. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 03/07/1851, p. 34-35)

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

Diante dessa conjuntura, tornava-se inconteste o reconhecimento da importância em aprimorar os meios de locomoção utilizados para o carrego de produtos até o litoral, a fim de reduzir os custos e cumprir as metas de entrega em tempo hábil. Essa intenção fazia parte de uma proposta material, visando o atendimento das novas necessidades mercantis e políticas em curso. (BARBOSA, 1978, p. 71) Essa proposição se dava tendo em vista que nesse interstício as atividades de movimentação de mercadorias na província eram efetuadas através de embarcações rudimentares e cavalgaduras. (NUNES, 1975, p. 25)

Entretanto, precisava-se primeiramente resolver outra importante questão, que era aproximar a capital piauiense do rio Parnaíba. Esse movimento contou com uma série de embates envolvendo a política local e em escala menor a imperial, dessa maneira, incluindo parcela de sua população, certamente aqueles que de alguma forma se sentiram inseridos nas implicações dessa alteração. No entanto, nessa ação não houve unanimidade, vindo a surgir enfrentamentos entre os favoráveis e os contrários, pois a questão pesava sobre variados interesses, essencialmente os econômicos. (JORNAL O ECHO LIBERAL, 11/12/1851, n 117, p. 3)

Porquanto, um dos espaços mais utilizados para os debates foi a assembleia provincial, dessa maneira, desviando parte das ofensivas destinadas à autoridade presidencial. Contudo, mesmo havendo esses posicionamentos, os desdobramentos alcançados e suas respectivas expectativas somente se concretizaram cerca de cinquenta anos após as apreciações iniciais, com a consumação da remoção da capital saindo de Oeiras para Teresina. (PEREIRA DA COSTA, 1974, p. 195)

Diante dessas circunstâncias, fortalecia-se a compreensão da fundamental necessidade da efetivação dessas alterações sob a alegação de que, caso não se firmasse o empreendimento hidroviário, pairava a percepção de não ter compensado o pleito para a transferência do centro administrativo, pois era uma condição indispensável para a consolidação da mudança da sede provincial. Tratava-se de benfeitorias de acordo com as precisões locais e vislumbrava um processo de desenvolvimento, adiante da capacidade piauiense. Isso, a fim de justificar a mobilização em torno da conquista representada pela introdução na evolução tecnológica. (NUNES, 1975, p. 126)

Mesmo favorecendo a determinados interesses, não se poderia negar os prováveis ganhos decorrentes da concretização desses propósitos. Diante dessa

compreensão, percebia-se haver entendimentos e aproximações envolvendo empenhos de parte das elites locais. Essas noções convergiam no parecer que o aproveitamento do rio Parnaíba, através de embarcações apropriadas, iria possibilitar a província se projetar economicamente, politicamente e socialmente.

Nesse direcionamento, fará parte de nossa abordagem analisar como o implemento do progresso através da tecnologia e representado pela incorporação de um moderno meio de transporte fluvial a vapor na segunda metade do século XIX, interferiu marcantemente no contexto econômico-social piauiense. Para tanto, dedicaremos significativa ênfase sobre a operacionalidade e funcionalidade da Companhia de Navegação a Vapor no rio Parnaíba, assim como verificaremos diversas implicações promovidas no cenário local, através de situações que interagiram no espaço por ela compreendido e as ações que resultaram em avanços para a província. Levaremos em conta que a mesma representou o maior investimento, em excelência tecnológica, no Piauí do oitocentos, tendo o seu estabelecimento se traduzido numa plausível perspectiva de desenvolvimento, propiciando a geração de expectações positivas, principalmente na questão econômica.

Havia o entendimento, principalmente, dos grupos que influenciavam nas decisões da província, que a sua introdução possibilitaria de imediato uma melhoria comercial ao promover o escoamento com rapidez, baixos custos e segurança de mercadorias produzidas na região e a entrada de artigos importados com maior fluidez. Ainda, preparava-se para o século vindouro, no que tange as exigências em curso e quanto a importância em dispor de um meio de transporte qualificado para variadas atividades. Por conseguinte, cumprindo a incumbência de garantir uma boa aceitação do Piauí nas relações mercantis, tanto no Brasil quanto no exterior.

Nessa vertente, observamos que o implemento desse tipo de condução no perímetro compreendido inicialmente entre a nova capital estabelecida em 1852 e o litoral, introduziu transformações significativas no cotidiano da região centro-norte. Dessa maneira, a partir de Teresina, passou-se a atender os ancoradouros de União, Luzilândia, Buriti dos Lopes e finalmente chegando a Parnaíba, consequentemente proporcionando maior mobilidade entre o núcleo administrativo piauiense e alguns povoados ribeirinhos, possibilitando a inserção de consideráveis benefícios nos desenvolvimentos econômico e social da província.

Nessa época, sua mais expressiva produção se concentrava na pecuária, composta dos maiores rebanhos bovinos do Norte, o qual era comercializado internamente e externamente[4]. Também desenvolvia em pequena escala a agricultura do algodão, um produto voltado quase inteiramente para o mercado internacional. (BARBOSA, 1978, p. 68-69) Essa condição, embora não representasse as maiores arrecadações do Império, atendia ao mercado interno e concedia razoável reconhecimento no cenário nacional. (NUNES, 1975, p. 146)

Ressaltando que o Brasil estava passando por um período de expansão do capital industrial internacional, desenvolvido principalmente pela Grã-Bretanha, detentora de tecnologia de ponta no que se refere a determinados setores industriais e de transportes (GRAHAM, 1973, p. 14), nesse direcionamento, os governos imperial e piauiense, juntamente com alguns empreendedores locais, se dispuseram a realizar investimentos no setor de transportes aquáticos no Piauí, uma vez que, entendiam ser a alternativa mais viável no escoamento da produção interna para as demais províncias e o exterior.

Essa compreensão era reforçada pela sua geografia, pois o rio Parnaíba era navegável com segurança da capital ao litoral e exigia aceitável custo de manutenção. (DODT, 2008, p. 70) Acrescentando que, a opção pela ferrovia, considerada a alternativa melhor avaliada e valorizada por investidores, foi descartada, pois esbarrava no apoucado índice de ocupação demográfica e insuficiente quantitativo de mercadorias para exportação, inviabilizando a atração de recursos para o referido setor de condução, que era muito mais dispendioso; diferentemente da navegação fluvial, que atendia a demanda prevista e ainda contava com a garantia de subvenção. (BASTOS, 1975, p. 224-225)

Sobre esse tema, a situação era compartilhada por outras províncias brasileiras. No caso da proposta de desenvolvimento da Amazônia, Vitor Gregório referindo-se à concorrência com as estradas de ferro, expôs que os barcos a vapor, “[...] apresentavam a vantagem de poder aproveitar as vias naturais, que por vezes demandavam apenas obras de adequação e muito pouca manutenção [...]”. (GREGÓRIO, 2009, p. 3)

---

[4] Cf. VILHENA, Marcos Aurélio Gonçalves de. **Voo de Ícaro***:* tensões e drama de um industrial no sertão. Teresina: Halley, 2006.

Outro aspecto a ser observado pela escolha de aproveitar a hidrovia decorria da pretensão em incentivar a produção agrícola, o que conduzia ao entendimento que deveriam ocupar as proximidades das áreas atendidas pela navegação. (QUEIROZ, 2006b, p. 53) Dessa maneira, conformava-se também interesses de políticos, de produtores e de comerciantes que, nesse momento se mostraram unidos em prol da mesma causa, no intuito de retirar o Piauí do isolamento interiorano, elevando-o a condição de importante participe nos negócios econômicos do Império. (NUNES, 1975, p. 127) Além disso, era uma maneira de justificar a transferência da capital saindo de Oeiras para a nova Vila do Poti, futura Teresina, assim, atrelando ao transporte um elemento essencial para o sucesso da mudança do centro administrativo.

Dessa forma, agilizar a mobilidade entre o interior e litoral tornava-se a única suposição para o desenvolvimento da província. Assim sendo, considerava-se imprescindível aperfeiçoar as comunicações e o rio tornava-se o meio mais viável, em decorrência das condições topográficas pertinentes a comarca. Esse intento visava fortalecer o assentamento populacional, o crescimento mercantil e proporcionar o surgimento de maiores investimentos na economia. (QUEIROZ, 2006a, p. 14)

Na segunda metade do século XIX, chegou o recurso para a província preencher esse espaço, podendo assim promover o desejado impulso no desempenho econômico e consequentemente maior prestígio político, motivando o empreendimento e o crescimento do interior. Isso, devido ao estabelecimento de um transporte rápido e compatível com as condições do rio Parnaíba. (QUEIROZ, 2006a, p. 16)

Enfim, tratava-se de um momento excepcional envolvendo substanciais transformações, pela primeira vez, dentro de uma província que estava passando por uma etapa de consideradas modificações em um curto intervalo de tempo. Diante disso, sentia-se impelida a ceder espaço ante as alterações maiores, impostas pelas maneiras como passaria a lidar, dali por diante, com essa nova condição. (SANTOS, 1996, p. 7) Isso, em decorrência da mudança da capital para as margens do rio Parnaíba e de um investimento de grande monta, através do progresso representado pelo incremento de navios de propulsão a vapor.

Essa trajetória fez parte de uma notável conquista para a época, a qual mobilizou não só as autoridades como também parcela da população. Visto que, ainda no regime imperial, tal acontecimento estabelecido por uma melhoria tecnológica de reconhecida qualidade nacional e internacional repercutiu de forma amplamente favorável às perspectivas de investimentos, pois estava-se deixando para trás os precários serviços praticados anteriormente.

Tal situação se evidenciava pelas dificuldades encontradas na movimentação de sua produção, aliadas a necessidade de atender ao novo núcleo administrativo piauiense. De acordo com Josef Barat (1978, p. 4-5), “O investimento em transportes, atuando como poderoso fator no espaço econômico, condiciona novos esquemas de divisão geográfica nessas economias, influenciando a localização de atividades industriais, extrativas e agrícolas.” Diante desse intento, justificava-se habilitar um empreendimento de considerável monta financeira, o qual objetivava atender a reconhecida potencialidade da pecuária e atuar como elemento incentivador na agricultura e no povoamento.

Tomando como referência interesses de ordem econômica, verifica-se que na assembleia provincial se alargavam os debates e as possibilidades de melhoramentos na sua efetivação. Contando com o apoio de negociantes locais e estrangeiros, ampliavam-se as possibilidades de êxito, além de grupos da sociedade vislumbrarem por meio da novidade a realização de um processo civilizador capaz de gerar conforto e satisfação. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 01/07/1852, p. 35-36)

No que se refere ao financiamento, verificamos importante participação do governo provincial, contribuindo com estudos das áreas pertencentes ao trajeto das embarcações, compartilhando das necessidades de melhorias em determinados percursos do rio, incentivando pesquisas na região através de engenheiros capacitados, além de concordar em contribuir através de subvenção anual com um orçamento de 30:000$000 (trinta contos de réis), instituída pela Lei Provincial nº 422 de 15/01/1856, para a manutenção da Companhia de Navegação a Vapor. (NUNES, 1975, p. 136)

Notadamente, a partir da circulação das embarcações a vapor ocorreram algumas alterações perceptíveis na região, tais como: maior fluxo nas áreas providas pelo novo modelo de condução, crescimento no assentamento de pessoas nas rotas

atendidas, aumento no movimento do comércio local, além de mudanças na vida interiorana através da perspectiva envolvendo a nova dinâmica de espaço e tempo. Segundo Teresinha Queiroz, esse projeto integrador possui como elemento marcante "[...] às inovações tecnológicas incorporadas à arte da navegação fluvial, seu poder de atração se confirma, ratificando aquela tendência para o arranjo das populações em áreas ribeirinhas." (QUEIROZ, 2006c, p. 171)

Os encadeamentos que abrangeram a sua implantação constituem elementos pertinentes ao período de sua atuação, os seus serviços em interação com o cotidiano da comarca e dos habitantes, o envolvimento das pessoas quanto a receptividade e convivência. Ainda, cabendo observar outros fatores, como o avanço que constituiu em relação aos meios de transportes existentes na época, a importância das localidades escolhidas para seu atendimento e a sua relevância no processo de inclusão piauiense na rota de comércio interprovincial e internacional (QUEIROZ, 2011, p. 21).

A navegação a vapor foi um indício de modernização, cuja interferência promoveu consideráveis mudanças, vindo a criar oportunidades de circulação e consumo. Em nome do progresso, da tecnologia e de interesses capitalistas, ocorreram transformações significativas por intermédio do desempenho proporcionado pela introdução de um moderno meio de condução fluvial. (LE GOFF, 1996, p. 197-198)

A Companhia foi criada para explorar o transporte aquaviário no rio Parnaíba, a qual exerceu o seu propósito por cerca de cem anos. Contudo, pretendemos empreender as análises até 1900, pois esse período corresponde a um momento de reestruturação econômica e política, no qual concentramos nossos estudos, atendendo satisfatoriamente aos direcionamentos do nosso objeto de pesquisa. Durante sua existência, a Companhia participou ativamente da história piauiense, executando seus serviços e por consequência promovendo maior movimentação econômica e a atração de habitantes para as proximidades da via fluvial. (NUNES, 1975, p. 167) Atuava principalmente no carrego de produtos da pecuária, algodão, couro e tabaco. Ainda, estabeleceu condições para principiar as necessidades no extrativismo da maniçoba e da carnaúba, no final do século XIX.[5]

[5] Cf. QUEIROZ, Teresinha. **Economia piauiense**: da pecuária ao extrativismo. Teresina: EDUFPI, 2006c.

Dessa forma, compreendemos que, enfim o Piauí comemorava a sua entrada nos rumos do progresso em decorrência desse empreendimento. Todavia, ressaltamos que esse meio de condução não pode ser visto apenas como um elemento meramente tecnológico de um dado momento histórico, por mais significativa que tenha sido a sua atuação. As embarcações a vapor atuaram de forma marcante, participando e acompanhando transformações, que efetivamente favoreceram o desenvolvimento da província. (BARBOSA, 1978, p. 91-92)

Mesmo considerando as inegáveis contribuições de vários autores com a historiografia piauiense, propomos uma oportunidade para compor o espaço histórico deste com os demais temas, na qual, abordaremos questões envolvendo as relações políticas, sociais e culturais, com ênfase na vertente econômica, as quais passaram por determinadas alterações a partir da mecanização, um indício da modernização implantada na segunda metade do século XIX. (LE GOFF, 1996, p. 257)

No que tange ao debate político sobre o tema, assim se expressou Vitor Gregório (2009, p. 3-4), “No centro das preocupações, o desejo de levar o desenvolvimento ao Norte do País foi uma das poucas unanimidades entre os diversos grupos em choque ao longo de todo o regime imperial”. Considerando a conjuntura política do Piauí, a questão tomou rumo semelhante tendo ocorrido similar clima de conciliação em prol dos interesses comuns. (BARBOSA, 1978, p. 74)

Sobre a questão das comunicações, Miriam Dolhnikoff (2005, p. 112) referindo-se a São Paulo, Rio Grande do Sul e Pernambuco, aborda um discurso das suas elites em que essas defendiam a “necessidade de se investir em transporte como estratégia de crescimento econômico”. Essa foi uma das prerrogativas também suscitadas por províncias de pouca projeção, como justificativa para incentivar o próprio desenvolvimento.

Apesar da tendência do governo imperial em direcionar parte dos recursos para o sul brasileiro, situação essa contestada com veemência pelo Norte, houve (embora em menor proporção) consideráveis investimentos no setor de transportes nessa região. (MELLO, 1984, p. 254) Como resultado desse propósito, foram implementadas as modalidades de condução fluvial a vapor e ferrovia, de acordo com o potencial e a estrutura mais adequada para a área a ser explorada.

Salientando que essas ações eram voltadas principalmente para o escoamento das produções até os ancoradouros litorâneos.

Sobre transformações econômicas e sociais, Eric Hobsbawm (1988, p. 190-191) destaca o aspecto demográfico como um elemento de extrema importância para o desenvolvimento. Contudo, foi nas comunicações – tomando como exemplo os navios a vapor – que observou-se um vultoso impulso embasado na qualidade técnica, na velocidade implementada e na capacidade de carga que se consolidaram como elementos de ligação entre campo e cidade, regiões produtivas e pontos de escoamento de mercadorias.

Nesse direcionamento, percebia-se que o Brasil estava incluído na rota pela busca de novos mercados, atraído por um projeto que fazia parte da expansão do capital, desenvolvido na Europa Ocidental. Essa diretriz utilizava como fator preponderante a expansão do progresso tecnológico, em que a mecanização exercia influência determinante. (LE GOFF, 1996, p. 192)

Para fortalecer nossas compreensões, nos amparamos em obras de autores que discutem temas sobre o Piauí, como: Pesquisas para a história do Piauí de Odilon Nunes; Cronologia histórica do estado do Piauí de Pereira da Costa; O Parnaíba: contribuição à história de sua navegação de Edison Barbosa; Obra completa de Monsenhor Chaves; Economia piauiense, Os literatos e a república, A importância da borracha de maniçoba na economia do Piauí e Do singular ao plural de Teresinha Queiroz; Apontamentos para a história cultural do Piauí e Evolução histórica da economia piauiense de Raimundo N. M. de Santana; O Piauí na primeira metade do século XIX de Miridan Knox; Rio Parnaíba... cidades-beira de Gercinair Gandara. Vemos que essas produções apresentam, além de assuntos pertinentes ao nosso objeto de estudo, outros vários aspectos que os circundam. Neles percebemos direcionamentos referentes a questões econômicas, políticas, sociais, culturais e à mobilidade na região, dentre outros tópicos.

Ainda, alguns desses trabalhos concedem a oportunidade de observar determinadas imagens das embarcações, das áreas ribeirinhas e da nova capital piauiense. Também inclui mapas, mostrando o traçado da região atendida e o trajeto percorrido pelos barcos no rio Parnaíba. Com isso, podemos melhor situar os percursos, os locais servidos e as apropriadas modificações ocorridas na área percorrida.

Compreensões como essas nos remetem a analisar o processo de implantação da Companhia de Navegação a Vapor no Piauí e sua repercussão de forma ampla no contexto econômico, político e social compreendido entre (1859-1900). Ainda nos colocamos a apresentar algumas alterações ocorridas nas áreas próximas ao rio Parnaíba, iniciando pelo novo centro administrativo piauiense, a partir do estabelecimento de um moderno meio de transporte fluvial, como também verificar características de mudanças causadas pelo progresso nas comunicações e o desempenho dos setores da economia, envolvendo o comércio local, a bem sucedida pecuária, a emergente agricultura e o início do extrativismo vegetal.

Além disso, buscamo-nos atentar para algumas indagações que nos circundam. Entre elas, quais os principais meios utilizados para convencer a formação da companhia de navegação? Quais os resultados esperados? Quais os grupos sociais envolvidos nas decisões? Como atuavam os investidores e trabalhadores? Quem fabricava as embarcações? Como se conviveu com a tecnologia da época? O capital utilizado foi estrangeiro ou nacional? Quais as principais alterações? As mudanças ocorridas foram satisfatórias? Qual a importância do rio Parnaíba? Quais as dificuldades de navegação? E assim, a partir das respostas dessas perguntas, procuramos perceber as transformações ocorridas a partir dessa concretização e verificar os desdobramentos sociais envolvidos nessa conjuntura. Ainda, objetivamo-nos analisar o impacto causado pelo progresso nas comunicações e o desempenho dos setores da economia piauiense, envolvendo o comércio local, a pecuária e a agricultura. Melhor compreender os interesses que motivaram grupos políticos, produtores e comerciantes a conferir apoio a criação da companhia, a participação de empreendedores e a disposição do governo local e central nessa empreitada. Averiguar os avanços tecnológicos proporcionados pelo segmento náutico e suas implicações relacionadas ao aproveitamento e participação dos funcionários.

Para tanto, entendemos que, dentro do viés econômico-social, encontramos elementos norteadores às nossas análises, os quais se mostram bastante favoráveis ao desenvolvimento e à construção da proposição, pois acreditamos que mesmo apresentando outros segmentos que demonstram ser pertinentes, como o campo político e cultural, cabe um maior envolvimento aos aspectos econômicos e sociais.

Isso devido a conformação estrutural em curso, a qual estava em consonância com os ideais de progresso e modernização amplamente propagados na época.

No intuito de direcionar os embasamentos que abrangem o tema desenvolvido, buscamos inicialmente em nomes como Jacques Le Goff e Eric Hobsbawm oferecer sustentação ao nosso propósito, através das assertivas, questionamentos e reflexões apresentadas em algumas de suas obras, tornando-se possível perceber a dinâmica do desígnio e da utilização do lema de progresso e modernização como fatores de atração ao seu projeto expansionista, que engloba o avanço do capital, os agentes sociais e suas sistemáticas de trabalho.

Nesse segmento, contamos com o aporte de Jaques Le Goff (1996, p. 167), cujo entendimento indica que em meados do século XIX, foram colocadas algumas tratativas no que concerne ao critério econômico, que se tornou primordial, por conta do avanço do mundo industrial. Assim como evidencia que ante a economia moderna, a mecanização se torna a referência. (LE GOFF, 1996, p. 192) Mantendo esse direcionamento, expressou “A idéia do progresso, do desenvolvimento, parece-me ser a idéia fundamental contida na palavra "civilização". Esta idéia é antes de mais nada de natureza econômica e social. (LE GOFF, 1990, p. 258)

Isto posto, entendemos que os autores citados discutem com consistente propriedade teores que abrangem questões pertinentes ao nosso trabalho, tais como ocupação espacial, tecnologia, desenvolvimento e transportes, dessa maneira, proporcionando consideráveis elementos que direcionam os encaminhamentos e as ocorrências demonstradas na província piauiense, nesse ínterim. í

Para constituir elementos essenciais na condução das análises sobre a trajetória da navegação a vapor e várias modificações ocorridas, principalmente, no âmbito econômico e social no decorrer da sua operacionalidade, utilizaremos fontes que abordam diversos aspectos que envolveram interesses da província no oitocentos, ressaltando, aqueles que destacam a convivência com as inovações tecnológicas representadas pela modernização e pelo progresso, proporcionados pelo novo ramo náutico.

Para tanto, recorremos ao Arquivo Público Estadual do Piauí (APEPI), onde tivemos acesso a importantes documentos como: Série Companhia de Navegação a Vapor, Série Navegação, Fundos Sala do Poder Executivo, Relatórios Gerenciais, Relatório Governamental, Correspondências da Companhia de Navegação a Vapor,

Capitania dos Portos, Almanaque Piauiense e o livro Companhia de Navegação. Na UFPI, pudemos consultar no Núcleo de Pesquisa História e Memória da UFPI - (NUPEM), os jornais A Imprensa, A Pátria e O Amigo do Povo. Na Biblioteca Nacional, acessamos os relatórios dos presidentes de província, mapas e alguns jornais, com destaque para O Echo Liberal.

Ainda, realizamos averiguações em atas, relatórios e ofícios da Companhia de Navegação a Vapor, pronunciamentos de líderes públicos, constantes na imprensa local. Correspondências enviadas pelo Governo Imperial aos presidentes da província do Piauí, relatórios, decretos, atos oficiais de diversas secretarias ligadas à agricultura, indústria, comércio e obras públicas, que apresentam informações relevantes sobre o planejamento e implantação da empresa náutica.

Fortalecendo esses encaminhamentos, verificaremos a estruturação e importância dessa companhia relacionando-a com a mecanização, a dinâmica operacional e a funcionalidade. Assim como, também versaremos sobre o encadeamento da condução fluvial com o crescimento provincial, a expansão das atividades desenvolvidas e as movimentações econômicas e sociais.

Por conseguinte, prosseguiremos analisando a conjuntura piauiense nessa época, atentando para algumas questões e destacando a econômica, no intuito de constituir melhores compreensões das diretrizes tomadas em vários momentos, ressaltando o seu empenho em afastar o prospecto de ser improdutiva e atrasada. (GANDARA, 2010, p. 123) e, ainda, considerando a sua infraestrutura e o seu comprometimento para gerar condições capazes de contribuir no seu empenho rumo ao desenvolvimento e ao reconhecimento.

Assim sendo, no primeiro capítulo, faremos uma concisa contextualização da estruturação do sistema de comunicações do Brasil no oitocentos, com a finalidade de dispor alguns aspectos da movimentação comercial em determinadas áreas, reportando aos meios de conduções da época para esses enfoques, como também compor um maior entendimento sobre os processos de escolha dos modais de transportes empregados, as localidades a serem atendidas e as maneiras como foram implementados.

Isso, como uma forma de buscar estabelecer uma melhor compreensão de necessidades igualmente existentes nas diferentes regiões brasileiras, suas implicações no desempenho financial do país e o empenho para atender as diversas

solicitações e assim conseguir a obtenção de maiores empreendimentos voltados principalmente às questões econômicas. Ainda, visamos demonstrar a importância desses elementos nos sistemas de condução, com ênfase no desenvolvimento mercantil brasileiro e, assim, possibilitar estabelecer algumas relações com as condições existentes na província piauiense.

O segundo capítulo abordará determinadas circunstâncias que abrangiam o Piauí quanto a sua condição e composição no oitocentos, expondo algumas propriedades administrativas, questões socioeconômicas, a intenção em melhorar o desempenho no setor agrícola e o desejo de alterar essa conjuntura. Sobretudo, a compreensão de parcela da sociedade quanto a necessidade de aproximar a sua capital do rio Parnaíba, como um fator de fundamental importância ao seu pretenso desenvolvimento.

Ainda, demonstrar que esse assunto proporcionou contundentes embates envolvendo posicionamentos opostos, referentes a questão da transferência da capital. Como também, que após cumprida essa etapa, ocorreu a retomada das discussões sobre a navegação a vapor, outra relevante fase no esforço piauiense rumo as conquistas, consideradas essenciais a sua prosperidade. Assim como constatar que o empenho, mais uma vez, envolveu uma significativa participação de grupos, que se colocavam a frente das decisões locais, pressionando o governo provincial sobre a indispensável implementação de transportes modernos. Indicação essa considerada como a alternativa mais viável para o seu crescimento. Uma vez que, entendiam existir uma indissociável relação entre essas duas realizações, para se alcançar a desejada meta de progresso e prestígio.

No terceiro capítulo, serão demonstradas algumas características do rio Parnaíba, destacando variados aspectos da sua conformação, o traçado e as dificuldades na sua utilização para operar com embarcações de grande porte. Nesse direcionamento, enfatizaremos a sua importância, os obstáculos naturais recorrentes, as ações humanas necessárias para o seu aproveitamento, as medidas tomadas para sua conservação e as providências governamentais para estudar a hidrovia. Ainda, mostrar que mesmo constituindo o principal elo de ligação entre o interior e o litoral, carecia de atuação profissional capacitada e equilibrada, para promover uma navegação de qualidade.

Prosseguindo, destacaremos a implantação da Companhia de Navegação a vapor no rio Parnaíba, apresentando os meios utilizados para colocar em prática uma realização compreendida como um marco na história piauiense. Nesse direcionamento, abordaremos alguns posicionamentos do governo imperial, que na época se disponibilizou a abertura de alguns processos visando avanços nessa área, como também a participação do governo local atuando diretamente na concessão de empréstimo para a aquisição da primeira embarcação, assim como na captação e liberação de subvenções.

Nesse transcurso, serão apresentadas as formalidades legais utilizadas no procedimento de formação da empresa e analisados os encaminhamentos tomados pelos órgãos competentes ligados aos governos provincial e imperial, assim como as deliberações empregadas pelos interesses públicos e privados envolvidos em favor da navegação a vapor; bem como elencar as variantes implicadas em todo o processo, evidenciando aspectos referentes a orientação e a condução, no que diz respeito tanto à escolha quanto à entrega das embarcações.

Ainda, ocorrerá a verificação dos meios e embasamentos que constituíram os termos de contrato, as concessões, os estatutos e a composição da primeira diretoria e tripulação do inaugural vapor Uruçuí. E, dessa maneira, proporcionar a compreensão das fases iniciais da implementação dessa companhia e abrir espaço para as análises posteriores.

O quarto capítulo apesentará um caráter técnico-administrativo, iniciando pelo material flutuante, considerado o componente mais importante e esperado para essa realização, vindo a se configurar como o marco do progresso nos transportes do período. Sobre este, versaremos acerca das várias etapas que envolveram a sua operacionalidade, destacando os problemas de adaptação a via fluvial e complexidade tecnológica. Também, abordaremos as vantagens dos serviços em relação as conduções anteriores e especificações técnicas das embarcações. Ainda a distribuição das funções, soldos das tripulações, preparação e dificuldades na obtenção de trabalhadores especializados. Por fim, a exposição de tentativas em alcançar o Alto Parnaíba, alguns sinistros e negociações com os governos provincial e imperial.

Adiante, serão destacados os setores, tidos como complementares a atividade fim da empresa, os quais mesmo sendo essenciais, atuavam com a condição de auxiliar a navegação na sua operacionalização. Assim sendo, serão ressaltados os domínios que compunham os ditos componentes fixos, a começar pela gerência, que no exercício de suas responsabilidades, se ocupava em delegar e efetuar oportunamente serviços envolvendo contratos, balancetes financeiros e relatórios, como também cuidava das relações com as demais áreas da companhia, no trato com o planejamento e execução dos trabalhos. Porém, dividindo as atribuições por competências, iniciando pela programação e controle da circulação das embarcações, que dentre outras ocupações cuidavam dos horários das viagens regulares e extraordinárias. Depois, o tráfego que se relacionava com os clientes, divulgando tabelas de fretes e passagens, interagindo com a fiscalização e assistindo os acidentes que envolviam funcionários e usuários. Quanto ao chamado armazém, cumpria as atribuições de almoxarifado e logística, principalmente na compra de peças, equipamentos e suprimentos. Por fim, as oficinas de manutenção, prontamente responsáveis por todos os serviços que cuidavam dos reparos preventivos, corretivos e montagens das embarcações. Ainda, apresentar parte de sua atuação perante a complexidade dos procedimentos, dos afazeres exigidos, da carência de mão de obra qualificada e da participação na formação profissional de funcionários e de menores aprendizes.

Notadamente, tratava-se de uma questão considerada essencial, pois a maior parte das aspirações, voltadas ao desenvolvimento material da província, esbarrava nas dificuldades de locomoção das mercadorias até o litoral. Sobre esse aspecto, Eric Hobsbawm concordava que o transporte movido a vapor representava um dos elementos mais adequados aos meios de produção, dessa maneira “o espaço geográfico da economia poderia repentinamente multiplicar-se, na medida em que a intensidade das transações comerciais aumentasse.” (HOBSBAWM, 1996, p. 59)

1 TRANSPORTES NO BRASIL NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX

1.1 Caminhos dos carros de bois

Ao adentrar na segunda metade do século XIX, o Brasil se mantinha envolto em uma estruturação produtiva de predominância agrícola, a qual constituía o esteio de sustentação econômica. Entretanto, para atingir as metas esperadas encontrava dificuldades em vários aspectos, sendo que um desses fatores, apesar de constantemente debatido, pouco havia sido aprimorado. Tratava-se da situação dos transportes utilizados na época, os quais eram insuficientes e obsoletos em sua maioria.

Para Richard Graham (1973, p. 11), enquanto a Inglaterra em 1850 estava experimentando elevados níveis de progresso material impelidos pela modernização, o Brasil esboçava apenas indícios desses avanços. Mostrava-se deficiente em diversos domínios, carecendo solidificar suas bases econômicas e buscar meios inovadores capazes de contribuir com sua evolução.

Tratava-se de uma circunstância em evidência, bastando verificar os expedientes utilizados para se efetuar a condução por via terrestre das variadas mercadorias de comercialização aos portos brasileiros. Permanecia o emprego dos mesmos métodos da época colonial, aproveitando-se a tração animal. Dessa forma, o açúcar, o algodão e o café, os principais produtos de exportação, continuavam sendo transportados pelos operantes, em embarcações rudimentares, arcaicos carros de bois e tropas de muares.

Notadamente, essa era a estrutura viária preponderante no período, em que os caminhos existentes, em sua maioria, não passavam de trilhas, normalmente precárias, sobretudo em períodos chuvosos. Nessas condições, aproveitavam-se os recursos disponíveis para executar o trabalho de diversos tipos de carregos, especialmente as mercadorias agrícolas.

Nesse transcurso, as pressões por melhorias no setor foram aumentando, devido às notadas precisões e pelo conhecimento de que o progresso nas comunicações já estava em curso em outros países e certamente ao alcance do Brasil. Ainda, vivenciava-se um momento de crescente exportação de café, o que acentuava necessidade de modernização nos sistemas de condução, visando

ampliar o desempenho da cafeicultura e atender ao acréscimo da demanda do mercado internacional. (PAULA, 2012, p. 206) Entretanto, mesmo reconhecendo a consistência das reivindicações, o governo imperial não dispunha de condições para assumir os investimentos cabíveis. Assim sendo, até conseguir atrair capital privado para realizar empreendimentos no aperfeiçoamento dos transportes terrestres, teria que continuar se valendo dos tradicionais.

Diante da compreensão de não se dispor de recursos com possibilidade de promover uma melhor dinâmica no carrego de mercadorias, concluiu-se que para dar continuidade às movimentações produtivas precisava-se aproveitar o potencial dos meios de comunicações existentes, de acordo com a topografia das áreas percorridas. Dessa forma, os carros de bois mantinham-se como um dos meios para realizar essas atividades. Tratava-se de um veículo introduzido pelos portugueses, que, devido a sua resistência e capacidade de carga, adaptou-se prontamente às necessidades e condições das várias zonas produtoras brasileiras. (GOULART, 1959, p. 219)

O seu emprego em alguns trabalhos decorreu das circunstâncias existentes, pois era o único capaz de vencer obstáculos corriqueiros nos trajetos entre as plantações e seu entorno. Portanto, os caminhos, que em geral eram trilhas melhoradas, estavam distantes de poderem ser considerados estradas, principalmente nas zonas de plantio. Os percursos em direção aos portos em alguns casos se apresentavam em melhor estado de tráfego, mas ainda longe do requerido. Tratava-se de uma época em que o próprio elemento natural contribuía para dificultar o trânsito, através de acessos difíceis e mal conservados, com seus traçados passando por matas, alagados e locais de terra massapé, entre outros. Entretanto, nesse ínterim, configurava-se como um recurso apropriado para atender as exigências de determinados lugares.

Notadamente, manteve sua importância durante a segunda metade do século XIX, devido a adequação e resistência às imposições dos trajetos existentes, assim gerando as qualidades capazes de atender às necessidades da época; porém, não com a mesma relevância e participação de períodos anteriores. Contudo, somente veio a perder parte desse espaço a partir da implantação de estradas de ferro, de navegação fluvial a vapor e de estradas de rodagem carroçáveis. (COSTA, 1985, p. 252)

Para o manuseio e operacionalidade desse sistema de condução, era necessária a disposição e habilidade dos condutores. Normalmente eram guiados por duas pessoas que se mantinham atentas às rotas e suas dificuldades de acessibilidade, pela acomodação e segurança da carga, pela manutenção do carro e pelos animais. Regularmente, um deles era um menor “aprendiz”, que frequentemente se posicionava à frente puxando os bovinos e outro que era o carreiro, o condutor principal, o qual dava atenção aos bois, utilizando-se de um ferrão para que mantivessem o curso sem amuar e descansando apenas nos locais acertados. (SOUZA, 1958, p. 120)

1.1.1 Desempenho e adequação

De forma abrangente, os carros de bois se caracterizam como uma viatura rústica cuja utilização principal era voltada para as atividades rurais. Todavia, mesmo não possuindo requinte e tendo sido construído para efetuar trabalhos pesados, tornou-se através do seu desempenho um componente responsável pela geração de desenvolvimento e prosperidade. Dentre os diversos aproveitamentos dos seus serviços:

Repontam a cada passo do nosso passado as múltiplas funções que desempenhou: função social, função religiosa, função política e guerreira, sobretudo função econômica, a que mais se ajusta, tal e qual, às suas origens e invenção, à sua disposição estrutural, à sua razão de ser. (SOUZA, 1958, p. 485)

Mesmo com a implantação de transportes mais velozes, de maior capacidade de carga e melhor qualidade através das estradas de ferro, que começaram a surgir na década de 1850, e com uma maior utilização das vias fluviais por embarcações a vapor, não foi o suficiente para extinguir os carros de bois. Porquanto, estes mantiveram espaços de dominação, passando a alimentar esses eixos centrais de escoamento de produção e também permaneceram levando variadas mercadorias até os portos e pontos comerciais interioranos, em áreas que não tinham outros meios de conexão. (CALÓGERAS, 1936, p. 591)

Notadamente, foram vários os fatores que motivaram o seu emprego por longo período; sendo possível destacar alguns desses elementos que os tornaram tão úteis no desempenho de vários trabalhos, principalmente na zona rural. Entre

algumas propriedades, apresentava na sua construção materiais de boa qualidade, composta por peças de madeira resistentes, duráveis e complementadas por componentes de ferro. (GOULART, 1959, p. 222) Essa estrutura lhe conferia a condição de viatura segura, pela capacidade de enfrentar os difíceis caminhos e garantia de transportar pesados carregos até os seus destinos.

Outro importante aspecto estava na logística durante as jornadas, pois apresentava consistentes motivos favoráveis, a começar pela carga, que não precisava ser arriada; dessa maneira mantendo-a protegida e diminuindo esforços. Quanto aos animais, utilizavam pouco pasto e ocupavam o trabalho de menos pessoas. (CALÓGERAS, p. 589-590)

TABELA 1: MÉDIA DO PERCURSO DIÁRIO DO CARRO DE BOIS NO BRASIL

PROVÍNCIA	PERCURSO DIÁRIO
Amazonas	12 a 20 km
Pará	12 a 30 km
Maranhão	24 a 30 km
Piauí	24 a 30 km
Ceará	30 a 40 km
Rio Grande do Norte	24 a 36 km
Paraíba	30 a 48 km
Pernambuco	20 a 36 km
Alagoas	30 a 40 km
Sergipe	20 a 40 km
Bahia	20 a 40 km
Espírito Santo	20 a 30 km
Rio de Janeiro	20 a 48 km
São Paulo	12 a 30 km
Paraná	21 a 40 km
Santa Catarina	20 a 30 km
Rio Grande do Sul	15 a 30 km
Minas Gerais	14 a 40 km
Goiás	18 a 30 km
Mato Grosso	18 a 36 km

Fonte: SOUZA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. 1958, p. 493.

Entretanto, mesmo entendendo que de forma ampla o uso do carro de bois obteve considerável domínio e aceitação no setor de transporte, por apresentar um desempenho compatível com as exigências dos trabalhos empregados na época,

também expunha algumas desvantagens. Sendo uma delas a lentidão, pois as velocidades desenvolvidas eram controladas pelas passadas dos bois.

Na tabela acima, é possível acompanhar através da demonstração dos espaços médios percorridos parte das dificuldades enfrentadas, e consequentemente as “pressões” quanto a necessidade de aumentar a velocidade, segurança e redução dos custos com os carregos, pois em algumas situações as mercadorias chegavam estragadas, e o preços dos fretes superavam os valores dos produtos em certos casos; ressaltando que as jornadas diárias da época duravam em torno de 12 horas.

Essa vertente, possibilita observar parte de sua importância e participação em várias províncias e, dessa forma, permitindo uma concepção mais ampliada da atuação desse tipo de transporte em diferentes ambientes e condições, além de reforçar análises sobre a compreensão das estruturas que se encontravam nas vias de comunicações no Brasil em um momento que vivenciava aceitável credibilidade e empenho no intuito de elevar o desempenho da economia.

Nessa composição, incluía-se a região amazônica provida de excelentes vias fluviais, as quais eram bem adaptadas aos meios nativos, merecendo destaque pelas suas características de circulação, bastante difundida através de variados tipos de embarcações, como canoas, barcaças e barcos a vapor.

Entretanto, mesmo usufruindo desses benefícios naturais, por onde fluía a maioria das mercadorias e pessoas da região, existiam localidades que ficavam fora dessa faixa de cobertura hidroviária. Diante dessas condições, o aproveitamento dos carros de bois nessas zonas tornou-se imprescindível, transformando-se no único meio de condução capacitado para atender e vencer diversas dificuldades existentes nas inapropriadas vias terrestres. (SOUZA, 1958, p. 498)

No Maranhão, Piauí e Ceará, a utilização desse tipo de viatura assumiu um caráter de maiores proporções, pois apresentava considerável diferenciação relativa ao desempenhado na região amazônica; visto que, nessas províncias não existiam tantas vias aquáticas em condições de se valer da navegação fluvial. Assim sendo, exigiam-se maiores áreas de cobertura e consequentemente do emprego desses veículos de tração animal. Dessa maneira, constituíram-se como elementos fundamentais as necessidades existentes nessas localidades. Comparativamente,

partes das distinções encontradas nessas três jurisdições se davam pela variação de alguns produtos conduzidos, pois no Maranhão:

> [...] o carro de bois é empregado no transporte de todos os produtos naturais e agrícolas — babaçu, cana, algodão, cereais —, de mercadorias de toda espécie, de lenha e palha, de materiais de construção, etc. [...] No Piauí e Ceará, os carros transportam os produtos das lavouras, lenha e canas, carnaúba e sementes de oiticica, algodão, tijolos, cal, areia, barro, madeiras, ferragens, gêneros, mercadorias manufaturadas, etc. (SOUZA, 1958, p. 498)

A partir do Rio Grande do Norte, avançando até a Bahia, esses carros de tração animal continuaram exercendo, também, durante a segunda metade do século XIX, enorme influência no desempenho da economia. Nesse curso, cumpriam três etapas bem distintas, além de outras eventuais. Sendo a primeira delas ligada às atividades desenvolvidas nos engenhos e usinas, cujas movimentações estavam sempre voltadas a trabalhos que abrangiam sua cadeia produtiva.

Posteriormente, davam segmento conduzindo as mercadorias até os portos e as estações ferroviárias e o resultado final do processo era executado nesses locais, acrescentando-se por outros gêneros de acordo com a província. Dentre a diversificação encontrada, transportava-se milho, mandioca, feijão, arroz, frutos das roças, algodão, madeiras, materiais de construção, e até animais vivos de pequeno porte.

Essas utilizações correspondiam ao emprego em diversas movimentações, tanto no litoral quanto no sertão, cuja atuação era imprescindível nas áreas agrícolas, exercendo maior destaque no setor açucareiro e sendo encarregado por parcela bastante significativa da locomoção da cana de açúcar e seus derivados, tanto nas áreas de cultivo quanto no encaminhamento aos pontos de distribuição. Nesse sentido, Peter Eisenberg (1977, p. 71) argumenta que, “À medida em que o número de engenhos aumentou, na zona açucareira ocidental e em outras áreas sem acesso a cursos d’água navegáveis ou ao oceano, o transporte terrestre começou a tornar-se cada vez mais importante.”

Dentre as conveniências, eram capazes de vencer a lama dos canaviais e não precisavam ser descarregados à noite, poupando o trabalho e protegendo o frete das sujidades. Ainda, os condutores podiam dormir sobre a carga ou sob ela

quando chovia, e os bois, sendo poucos, consumiam parca pastagem, assim requerendo menos trabalho. (DEAN, 1998, p. 222)

Referindo-se às viagens entre um engenho e outro, Gilberto Freyre (1985, p. 67) assim expressou, “Pelo barro vermelho só rodavam carros de bois. As grandes rodas de madeira, chiando como umas desadoradas, eram as únicas que se aventuravam pelo massapê, pela lama, pelos catabis dos caminhos quase impossíveis a outro trânsito que não fosse o do negro, o do burro, e o da besta de carga [...]”.

No Rio de Janeiro, a atuação dos carros de bois não diferia tanto das demais localidades, apenas havendo maior ou menor participação tanto no seu emprego como também nos tipos de mercadorias conduzidas. Inclusive, na área urbana era nítida a sua utilização para o transporte de materiais de construção e mercadorias de consumo corriqueiro, como lenha, carnes e outros tipos de alimentos.

Entretanto, a função principal permanecia voltada às atividades agrárias, sendo responsável em determinadas áreas pelo carrego das produções para os portos e as ferrovias. Sobretudo, nesse período, foi fundamental no escoamento do café, o principal produto de exportação brasileiro na segunda metade do século XIX. (SOUZA, 1958, p. 499), sendo um elemento essencial na circulação dos bens produzidos, pois uma vez

> Concluídas as várias etapas de beneficiamento do café, este era ensacado e, finalmente, transportado até o mercado exportador, tudo a exigir, até 1850 pelo menos, um grande número de trabalhadores. Todo ele, até então, é feito em lombo de muar ou carro de boi. O cuidado necessário com a tropa mobiliza permanentemente um certo número de trabalhadores. (COSTA, 1985, p. 227)

Em São Paulo, apesar das diversas formas de utilização, tanto quanto nos demais lugares sofria algumas variações dependendo dos setores produtivos. Contudo, destacou-se intensivamente pela participação em algumas zonas cafeeiras, onde era aproveitado praticamente em todos os afazeres que envolviam as atividades nas fazendas.

Outro aspecto a ser observado se deu pela utilização dessas viaturas no perímetro urbano da capital paulista. Essa situação tomou tamanhas proporções, que levou a Câmara Municipal a promover regulamentações quanto à circulação destes. As posturas municipais tinham como intuito disciplinar a mobilidade dos

carros de bois nas áreas de movimentação da urbe. Para tanto, estabeleceu locais adequados para que os veículos, ao chegarem nas imediações, tivessem que arriar. A intenção era de organizar a deslocação dessas conduções nas ruas da cidade, mas caso não fossem cumpridas haveria penalidades através da aplicação de multa ao faltoso. (SOUZA, 1958, p. 124-125)

Entretanto, afastando-se da sede provincial em direção aos plantios cafeeiros, também se percebia a funcionalidade e a importância desses meios de transportes. Contudo, apesar de participarem ativamente dos serviços internos das fazendas como ocorria noutros lugares, nessa região encontravam certas restrições. Nesse segmento de trabalho, dividiam a função com as tropas de muares.

Do Paraná ao Rio Grande do Sul havia empenhos mais específicos em determinadas necessidades devido às condições climáticas da região. Destacando-se entre as atribuições, o carrego de lenha, pois nos períodos de inverno era material imprescindível para o aquecimento nas residências. Dessa forma, constituía-se como uma atividade de considerável importância, a qual também envolvia uma quantidade significativa de trabalhadores diariamente nesse serviço. Nas demais aplicações, seguia praticamente os mesmos padrões das outras localidades quanto ao intercâmbio entre cidades próximas e ao escoamento de mercadorias até os destinos de distribuição.

Em províncias desprovidas de litoral, os carros de bois ampliaram suas áreas de dominação, tendo em vista que controlavam considerável parcela dos produtos que entravam e saiam das suas fronteiras. Novamente, estavam envolvidos com os trabalhos desenvolvidos nos setores produtivos, em que pese os víveres produzidos nas fazendas, gêneros e derivados da lavoura e pecuária.

Os encaminhamentos em curso acompanhavam diversas situações, atuando em diferentes setores produtivos. A extensão da intervenção dos meios de transportes direcionava em grande parte o grau de desenvolvimento e qualidade de vida de determinadas áreas, pois seus préstimos eram essenciais, servindo como elo no abastecimento de gêneros e utensílios e na comercialização dos bens produzidos com outras localidades.

Essas conjunturas podiam ser melhor analisadas quando se afastava da zona litorânea e dirigia-se ao interior, demonstrando a sua indispensável participação em algumas províncias centrais como Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Contudo,

essas ações não eram exclusivas das viaturas de tração animal, pois nas incursões, dependendo das circunstâncias e do percurso, normalmente dividiam com as tropas a condução dos produtos. (GRAHAM, 1973, p. 22)

Mesmo conservando semelhanças quanto a sua utilização em diversos lugares, no Mato Grosso havia um fator que o tornava mais exigido, por conta dos tipos de caminhos existentes, que por vezes encontravam-se inundados. Porém, devido a sua robustez, aliada ao bom desempenho dos animais de tração, tornava-se possível atravessar vastas áreas alagadas, nas quais era impraticável o trânsito de embarcações, resultante da baixa profundidade. (SOUZA, 1958, p. 503) Esses trajetos mantinham similares características no padrão das cargas, tal qual verificado noutros lugares, envolvendo variadas mercadorias, como animais vivos e pessoas. Ainda, distribuíam alguns produtos encontrados na região explorando a indústria extrativista, como a erva-mate, e também abastecendo algumas localidades com alimentos indispensáveis e produtos vindos do litoral.

Outra importante contribuição desse modelo de viatura ficava bem nítida nos momentos em que era preciso transportar maquinarias pesadas, principalmente para áreas interioranas. Nessas ocasiões percebia-se com maior clareza a importância da força de tração animal, aliada à construção reforçada desses carros de madeira de qualidade. Decisivamente, foram peças fundamentais no aparelhamento de engenhos, usinas, serrarias, moinhos e outros. Muitos foram os lugares do interior brasileiro que receberam pesadas máquinas transportadas por esse meio de transporte. “[...] os maquinismos da primeira fábrica de tecidos fundada em Minas Gerais, em 1865, foram conduzidos de Juiz de Fora ao Cedro em muitos carros de bois.” (SOUZA, 1958, p. 507)

Noutro momento, torna-se possível notar semelhante situação, dessa vez no transporte de um vapor de ferro, desmontado, destinado ao alto São Francisco na Bahia. Partindo de Alagoinha, ponto terminal da linha férrea da província baiana, para ser levado até o seu destino, em carros de boi.

> Lê-se no relatorio do ministerio da agricultura, commercio e obras públicas de 1867:
> O coronel Santo-Sé tem ahi encontrado algumas difficuldades para o transporte das machinas e outras peças mais pesadas do vapor [...]
> O vapor, construido de modo a ser facilmente armado no rio de S. Francisco, acha-se já em Alagoinha, ponto terminal da linha ferrea da

> provincia da Bahia, donde tem de ser levado ás margens do S. Francisco, em carretas. (MORAES, 1904, p. 82).
> Na lª secção, depois de muitas pesquizas, conseguio-se reunir dos objectos comprados pelo coronel Santo-Sé 70 bois, 10 carros, 40 cangas e 22 tiradeiras, [...]. (MORAES, 1904, p. 86)

Ressaltando um acontecimento correspondente no Piauí, cabe mencionar que Antônio José de Sampaio, em 1894, viajou a Europa com a finalidade de efetuar a compra de máquinas para montar sua fábrica de laticínios no interior do piauiense. Todo o material adquirido foi organizado:

> [...] em grandes caixas e transportado de navio da Europa até a cidade de Parnaíba, no extremo norte do Piauí, o maquinário seguiu depois seu trajeto, subindo o rio Parnaíba em barcaças movidas a vapor, até o porto de Colônia de São Pedro de Alcântara. Junto com o maquinário, Sampaio trouxe carrilhões de ferro destinados a conduzir as pesadas peças até o local da fábrica, situado a aproximadamente duzentos e quarenta quilômetros do local de desembarque. Para que todo o material chegasse até o seu destino, Sampaio abriu uma estrada ligando a Colônia de São Pedro de Alcântara até Campos. No trajeto, teve ainda que construir uma ponte sobre o rio Itaueira, para dar passagem aos carrilhões, puxados por bois. (VILHENA, 2006, p. 73)

Sobre esse acontecimento, Felipe Mendes (2003, p. 108) expõe que a implantação dessa indústria foi uma epopeia. Isso, por conta dos esforços que foram empreendidos para a condução de todos os equipamentos, a começar pela hidrovia e depois seguindo pela via terrestre em carros de boi até o local de destino, onde hoje se localiza a cidade de Campinas do Piauí.

Destacando mais uma ocorrência na província, dessa vez em 1852, por ocasião da mudança da capital, saindo de Oeiras para Teresina. Na oportunidade, houve um posicionamento de resistência por moradores insatisfeitos, os quais se opuseram à retirada dos cofres públicos da cidade.

A execução somente foi possível ante a forte escolta realizada, uma vez que a partir desse momento percebeu-se a austeridade e irreversibilidade da decisão, pois:

> Tão respeitável foi o aparato da força vinda de Teresina, que ainda os mais exaltados partidários da reação desistiram do seu ousado propósito. E quando, num possante carro tirado por fortes juntas de bois, e cercado pela tropa de armas em riste, o cofre das suas derradeiras esperanças partiu vagarosamente em rumo da nova capital, a população em peso da degradada cidade, vertendo

> abundantes e sentidas lágrimas, acompanhou-o cabisbaixa, a distância, até que, já bem longe dos limites urbanos, viu-o sumir-se para sempre numa volta do caminho. (SOUZA, 1958, p. 511)

Através das explanações de alguns acontecimentos, torna-se possível haver certa compreensão da funcionalidade desses meios de condução. Enfim, durante o século XIX, os carros de bois exerceram considerável contribuição ao desenvolvimento brasileiro. Entre as múltiplas aplicações, foram utilizados no transporte de pesadas mercadorias e de pessoas. Nessa última referência, chegaram a ser construídos especificamente para essa atribuição, se bem que na maioria dos casos eles eram adaptados. (SILVA, 1949, p. 87)

Essas eram muitas vezes as possibilidades encontradas por agricultores para participarem juntamente com os familiares de visitas, missas e algumas festividades. Além desses usos, era possível encontrá-los conduzindo doentes à procura de socorro e trabalhadores se deslocando para as lavouras. (SOUZA, 1958, p. 521) Isso era algo constante, principalmente nos interiores. Contudo, esses carros, além de vivos, também transportavam mortos, como o exemplo de um caso registrado na província do Rio de Janeiro que:

> Em 1872, residia em Palmital de Saquarema, na fazenda de que é hoje proprietário José Mariano Coutinho, a viscondessa de Itaboraí, que faleceu nesse ano: seu corpo foi transportado para o cemitério de Saquarema num carro de bois pertencente ao Barão de Monte Belo, fazendeiro no mesmo município [...]. (SOUZA, 1958, p. 538)

Finalmente, tratou-se de uma modalidade de transporte terrestre que, devido a sua capacidade e versatilidade, dentro das condições da época, exerceu por longo período vasto domínio em alguns tipos de atividades nas comunicações. Contudo, essa supremacia começou a ser afetada devido à concorrência das tropas de muares e depois com outros sistemas de condução, com tecnologia mais avançada, que substituíram a força de tração animal pela energia a vapor. Especificamente, por ferrovias e embarcações fluviais a vapor, as quais apresentavam resultados superiores. Por fim, a sua utilização foi sendo gradualmente reduzida, mas não aniquilada, tendo em vista a manutenção do seu emprego em localidades não beneficiadas por essas melhorias. Porém, o seu uso em algumas zonas tornou-se

praticamente restrito aos serviços internos das fazendas, essa foi uma mudança ocorrida durante este século.

1.2 Caminhos das tropas

Considerando apropriadas distinções, as tropas também se configuraram, dentre os transportes terrestres, reputados primitivos, como um dos fatores essenciais no escoamento e provimento de produtos em diversas localidades do Brasil. Em algumas oportunidades, concorreram com os carros de bois, de acordo com as circunstâncias e obedecendo a características diferenciadas no seu emprego. Dessa forma, tornando-se mais uma opção, excetuando-se certos casos nos quais se constituía como a única alternativa, em uma época de poucas disponibilidades para o tráfego por vias improvisadas, de difícil acesso e mal conservadas. Assim, exerceram importante participação no processo de desenvolvimento econômico, igualmente na segunda metade do século XIX.

Operacionalmente, cumpriram relevantes contribuições ao desempenho das atividades produtivas brasileiras, dentre as quais a cafeeira, principalmente em sua primeira etapa, na qual respondia pela maioria dos deslocamentos das cargas até o porto. (FURTADO, 1999, p. 114) Essa condição resultava da adaptabilidade e da capacidade encontrada nesses animais de conseguirem suportar as dificuldades impostas pela topografia da região e os precários caminhos.

Decorrente de suas características, no domínio dos transportes terrestres, constituíram-se por longo período como o principal elo entre diversas localidades, respeitando a concorrência do carro de bois, que também prestava satisfatórios serviços, dependendo das situações exigidas ao seu emprego.

Entretanto, independente das circunstâncias, nas áreas que exerceu domínio, prestaram consideráveis serviços, resultando em perceptíveis avanços, atendendo, dentro do possível, às necessidades da época. Contudo, apesar dos seus atributos, a sua permanência se dava pela impossibilidade de substituição da tração animal pelo vapor.

Nessa composição, um dos enfoques que se tornou preponderante foi a necessidade da melhoria nas comunicações. Porque, era percebida como um dos fatores que travava a circulação de mercadorias internamente, chegando a

comprometer o desempenho das exportações, assim impedindo maior lucratividade e alcance a diversas áreas, sobretudo às afastadas do litoral. (DEAN, 1997, p. 206)

Entretanto, mesmo vivenciando um momento de precariedade e sendo visto como um componente ligado ao atraso, reconhecia-se a importância dos recursos disponíveis, sobressaindo-se as tropas de muares. Contudo, em meados desse período, vieram a declinar ante o progresso tecnológico, efetivado pela implementação de outros meios de condução com superior capacidade de carga, maior velocidade e tarifas mais baixas. (GRAHAM, 1973, p. 22)

1.2.1 Importância e atuação

Reconhecidamente, o tropeirismo foi responsável por relevantes serviços prestados, constituindo-se como um eficaz instrumento na condução de variados produtos. Dessa forma, notabilizou-se por ser essencial na provisão de diversos gêneros e no escoamento de parte da produção de algumas províncias. Nessa conjuntura, as que mais exploraram esse serviço foram aquelas que não possuíam porto marítimo, porque carecia percorrer maiores distâncias rumo ao interior.

Destacavam-se nessa perspectiva, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Porém, nas primeiras décadas da segunda metade do século XIX, a essa mobilização podiam ser acrescidas algumas praças litorâneas que, além de usufruírem das distribuições de diversas mercadorias, o utilizavam no carrego de suas produções agrícolas, responsáveis pelas maiores arrecadações do Império, cabendo ao Rio de Janeiro e São Paulo ênfase no segmento cafeeiro e a Bahia e Pernambuco no açucareiro. Porém, essa condição sofria significativas alterações no Nordeste, tendo em vista se confrontar com a concorrência exercida pela jangada, canoa e barcaça. (GOULART, 1959, p. 196)

Continuando nessa perspectiva, verificava-se que sua efetiva participação estendia-se além do eixo cafeeiro. Considerando a província baiana, ocorria a exploração desse potencial nas “exportações de diversos produtos, como açúcar, café, fumo, algodão, cachaça, melado, óleo de baleia, sebo, peles secas e curtidas, bem como chifres e pontas, arroz, pau-campeche, pau-amarelo, cacau, pimenta, gengibre, anil, cola de peixe, couro [...]. (PAES, 2001, p. 54)

Podemos incluir nesse campo de atuação o Piauí, tendo em vista que a sua posição geográfica o tornava bastante dependente desse meio de condução. Para tanto, podemos conferir a descrição do viajante escocês, George Gardner em sua passagem pelo Brasil que, quando referiu-se à cidade de Oeiras, destacou que:

> A população não vai além de três mil almas, e é constituída em sua parte mais respeitável, com exclusão dos funcionários do governo, por comerciantes varejistas de produtos europeus. A maior parte da mercadoria vem do Maranhão, levada em grandes canoas pelo rio ltapicurú acima a Caxias, e daí para Oeiras no lombo dos cavalos. Outra parte vem da Baia pelo mesmo meio de transporte, mas a distância é grande demais para que tais expedições deem lucro: trazem-na os boiadeiros que lá vão anualmente vender seu gado. (GARDNER, 1942, p. 213)

Percebe-se que o trajeto por terra para os longos percursos, realizavam-se geralmente pelos chamados tropeiros, que eram condutores de tropas de cavalo ou mulas, que percorriam extensas áreas transportando gado e variados tipos de mercadorias. Atuavam saindo do Piauí conduzindo bois para algumas localidades e retornavam trazendo produtos para negocia-las no seu território.

Nessa vertente, podemos considerar que parcela do comércio praticado na província piauiense, além dos bovinos que se transportavam sozinhos, precisava ser conduzido na forma tradicional da época mediante as dificuldades enfrentadas, pois

> Não havia estradas; o transporte de mercadorias era feito a lombo de burro; o comércio incipiente que se ia organizando em cada povoado abastecia-se nos centros maiores uma ou duas vezes por ano; o comerciante do interior levava, regra geral, couros de boi, peles, etc., que trocava por mercadorias (tecidos, calçados, louças etc.), com seus fornecedores. (MENDES, 1957, p. 73 apud REGO, 2013, p. 152)

Compartilhando outra situação, observamos um relato dirigido ao comerciante João Manoel Gonçalves Dias, em Campo Maior no Piauí, o qual foi descrito como sendo um homem de posses, o qual além de uma casa de comércio, possuía "[...] uma típica venda do interior que tinha um pouco de tudo, capaz de prover a todas as necessidades – rudimentares, é verdade – dos tropeiros e barqueiros que chegavam à vila trazendo algodão das fazendas dos arredores e de lá partiam em grandes barcaças para São Luís". (PEREIRA, s/d, p. 10 apud MONTEIRO**,** 2015, p. 66)

Mais uma vez é possível verificar uma pequena amostra da presença dos tropeiros em terras piauienses, dessa maneira indicando a participação deles em distintas circunstâncias. Assim sendo, há o entendimento que não apenas desempenharam consideráveis atividades comerciais, mas promoveram outras situações de reconhecida importância. Na compreensão de Francisco Gleison Monteiro (2016), esses profissionais contribuíram de outras formas, pois

> [...] as rotas das tropas e boiadas criadas entre as freguesias funcionaram como elemento aglutinador, pois apesar das distâncias entre elas o comércio as aproximou. Nas feiras, o gado e as tropas descansavam, e esses sentidos de deslocamentos foram ampliando as veredas/passagens e os pontos de apoio se transformaram em redutos de ocupações, trocas e vendas de mercadorias, mas o gado se matinha como principal produto. (MONTEIRO, 2016, p. 62)

Prosseguindo nesse direcionamento, Francisco Gleison (2016, p. 101), considerando algumas profissões, ressalta "[...] a importância das tropas que atravessaram o interior e a presença de muitos comboeiros, arreadores, ferradores, dentre outros, que intensificaram os pequenos comércios que foram se estabelecimento nas feitorias."

Notadamente, esse meio de condução foi responsável por implementar uma dinâmica de reconhecida abrangência na conjuntura de uma época. A sua importância se fez perceber mesmo com o aparecimento de meios de transportes mais qualificados, e a sua resistência se fez notar em diversas situações dependendo da necessidade e da utilidade a ser empregado, pois:

> Além de sua função característica de transportadora de café, as tropas carreavam toda espécie de carga, mesmo nas regiões mais montanhosas carregavam palmito, telha, capado, areia, bambu, lenha, até guarda-roupa e crianças, nas mudanças de família, e pedra de moinho iam pendurados na cangalha. Para o transporte de milho ou feijão em palha, café maduro, abóbora, banana, galinha e mandioca, os burros não conduziam, em geral, bolsas de couro, mas quase sempre balaios. E para tijolos e telhas eram muitas vezes usados caixotes assim como para lenha e cana eram comuns os ganchos (forquilhas naturais de madeira). (SILVA, 2011, p. 77)

Por conseguinte, compreende-se que, além do carrego dos produtos mais lucrativos, era ainda responsável pelo de outros menos expressivos, mas que constituíam partes imprescindíveis a determinadas áreas. Assim sendo, era regularmente utilizado em diferentes serviços, pois em apropriadas situações

consolidava-se como o exclusivo meio em condições de atender às necessidades locais. Consequentemente, mostrava-se essencial ao desempenho econômico de diversas regiões brasileiras.

Durante essa época mantiveram-se dominantes, até a implantação das estradas de ferro e estradas de rodagem como a União e Indústria, que ligava o Rio de Janeiro a Minas Gerais utilizando carroças tracionadas a cavalos. No entanto, enquanto prevaleceram, foram empregadas como o principal componente de condução do café para exportação e distribuidoras dos produtos importados, entrados pelo porto. (ELLIS JÚNIOR, 1950, p. 76) Portanto, verifica-se que, apesar da concorrência, mantiveram-se atuando durante a segunda metade do século XIX, mas com maior participação em zonas não favorecidas pelos benefícios do progresso.

Notadamente, as atividades desenvolvidas pelas tropas foram responsáveis pelo êxito de apreciável parcela do crescimento ocorrido em diversos lugares e, assim, exercendo influência não apenas naqueles que mais se destacavam, por envolver e proporcionar as maiores arrecadações ao Brasil, mas também por retirar algumas províncias do isolamento imposto pelas dificuldades de mobilidade e acesso existentes. (CALÓGERAS, 1936, p. 86) Dessa forma, promovia alterações na rotina até então praticadas nas áreas mais afastadas, desprovidas de meios de comunicações que apresentassem as mínimas condições para favorecer viáveis intercâmbios, especificamente no setor producente.

Neste contexto, os transportes eram determinantes no andamento da comercialização interna e externa das localidades interioranas. Além dessas circunstâncias, na segunda metade século XIX, o seu alcance não estava restrito apenas aos reconhecidos setores algodoeiro, açucareiro e cafeeiro, sendo, também possível encontrá-las efetuando regularmente trabalhos envolvendo outros meios produtivos fora da esfera mais expressiva. Como exemplo, podemos remeter ao cultivo da erva-mate em Santa Catarina, cujo deslocamento da produção até os entrepostos comerciais e destes aos portos dependeram por determinada época dos muares.

Contudo, para efetuar adequadamente suas atribuições era imprescindível cumprir certas etapas concernentes ao propósito das atividades e necessidades.

Assim, precisavam estabelecer e realizar algumas condutas relacionadas ao seu tipo de trabalho, a fim de atingir corretamente a sua finalidade.

Nessa perspectiva, uma das condições indispensáveis estava no roteiro a fazer-se durante os percursos, o qual se constituía como uma das mais importantes etapas a se executar. Assim, exigia-se conhecimento e perícia dos tropeiros para manterem-se nas proximidades dos cursos dos rios e saber quais os locais mais rasos nas necessidades de travessia. Seguindo as normas adquiridas pela experiência, ainda buscavam transitar por áreas descampadas. No entanto, essas escolhas dependiam da topografia das regiões transpostas e dos destinos a serem alcançados. (PERTILE, 2008, p. 33)

Considerando a disputa no mercado de transportes, as tropas mantiveram larga vantagem na realização dos carregos para longas distâncias nos espaços que lhe eram conferidos. Isto é, nas zonas em que não preponderavam estradas carroçáveis, hidrovias e ferrovias – ressaltando que os concorrentes não ocupavam todas as zonas e somente vieram a exercer considerável influência praticamente a partir da década de 1870 e, dessa forma, demonstrando que nos períodos que os antecederam foram os muares que dominaram o setor, e vindo depois a estabelecer-se a coexistência, possibilitando que operassem em trechos periféricos, nos quais os novos meios de locomoção não adentravam, e no próprio abastecimento destes nas linhas principais. (PRADO JÚNIOR, 1986, p. 196)

Nesse entendimento, conservaram-se atuantes, mas com reserva de mercado, levando em conta que:

> Os produtos de subsistência, como sal, farinha, açúcar e tecidos, somente poderiam ser transportados dos maiores centros para o interior do Brasil em cargueiros de mulas. Portanto, o transporte muar somente seria substituído pelo trem – no final do século XIX [...]. (PERTILE, 2008, p. 34)

Considerando apenas os chamados modelos primitivos de condução, certamente as motivações que indicavam a escolha pelas tropas consistiam em algumas vantagens apresentadas por elas em relação a outros meios disponíveis. Atuando na contemporaneidade, ao comparar com os carros de boi, percebe-se que estes, apesar de suportarem cargas bastante superiores e de trafegarem por certos caminhos improvisados, dependiam em determinadas circunstâncias de estradas e eram vagarosos, ficando restritos a curtas distâncias. Já os muares, mesmo

comportando menores pesos, eram mais rápidos e em várias situações somente eles eram capazes de transitar em locais de difícil acesso. Essa superioridade também era notada na concorrência com os cavalares, que embora mais velozes, dependendo dos percursos e relevos, não possuíam equivalente adaptação e resistência nos esforços requeridos. Analisando essas características, era perceptível a preferência pelas mulas, que se mostravam mais adequadas às condições disponíveis e aos trabalhos exigidos na época. (GOULART, 1959, p. 177)

Contudo, mesmo parecendo simples constituir uma tropa, era preciso dispor de alguns conhecimentos sobre o manejo com os animais. Nessa perspectiva, tornava-se fundamental estar atento a determinadas necessidades, capacidades e rotinas. Dentre as consideradas essenciais, existia a acomodação da carga que precisava ser posta de forma equilibrada e confortável evitando que viesse a ferir o animal, pois em alguns casos, o desconforto causado poderia fazê-lo derrubar o carrego. (GOULART, 1959, p. 193)

Outras condições também precisavam ser observadas, como definir os percursos, evitar atoleiros, escolher boas passagens de rios, lidar com as intempéries climáticas e indicar os melhores locais de descanso. Tomados os devidos cuidados, era quase certo o sucesso da jornada, mas ainda tornava-se necessário respeitar os limites dos muares quanto a sua capacidade de carregamento, que segundo Calógeras (1936, p. 581) “Não ultrapassam as marchas três a quatro léguas por dia. O essencial é a resistência ao peso. Em geral de oito a dez arrobas de 15 quilos, excepcionalmente, doze.” Efetuadas essas recomendações, restava considerar as desvantagens de arriar e remontar as cargas em cada pouso e ficar atento aos animais arredios, que por vezes chegavam a fugir.

Diante dessa conjuntura, o tropeirismo continuou a exercer importante contribuição ao desenvolvimento brasileiro, mantendo seu predomínio nos rumos por trilhas, em locais acidentados e nas longas distâncias, desprovidos de meios mais eficientes. Decorrente dessas características, tornaram-se um fator preferencial para sua utilização em várias áreas, especialmente nos caminhos montanhosos e no rude sertão brasileiro. Essas qualidades possibilitaram a sua valorização e permanência ao longo do século XIX, tendo em vista que:

> No lombo dos burros e nas cangalhas, os tropeiros carregaram o Brasil por quase dois séculos, em dias de chuva, de sol, na lama, nas subidas íngremes, no frio intenso das montanhas, batendo cascos

> nas calcadas de escravos, ate começarem a ser vencidos pela Estrada de Ferro [...]. (PAES, 2001, p. 73)

Nessa perspectiva, ao avaliar as contribuições oportunizadas por esse precário meio de condução, torna-se evidente a sua relevante atuação no processo de fazer circular parte das riquezas do Brasil. Acrescentando outro entendimento, verifica-se que, além de transportar produtos e alimentos durante seus trajetos em várias épocas, também colaborou na formação de vilas, povoados, expansão de fronteiras e integração do país. (PERTILE, 2008, p. 34)

Mesmo demonstrando competência no exercício de sua função e obter o devido reconhecimento, não escapou às pressões impostas pelo progresso capitalista, que dentre outras exigências requeria maior velocidade nas locomoções. Consequentemente, houve o aceleramento nas entregas das mercadorias, configurado pelo avanço tecnológico nos meios de transportes, que começaram a se estabelecer no Brasil a partir do terceiro quartel do século XIX. (COSTA, 1985, p. 211)

Contudo, apesar dessas incontestáveis melhorias, a sua permanência era uma necessidade. Porquanto em algumas áreas onde não havia cobertura por outros meios de comunicações, a sua utilização continuava indispensável, passando a atuar, sobretudo como elo de ligação, pois:

> No processo de integração entre o litoral e o interior, as tropas e os tropeiros foram elementos fundamentais, garantindo o abastecimento de lugarejos, povoados e vilas com suas mercadorias, sem as quais não teria sido possível concluir a ocupação do interior do Brasil. Também eram os tropeiros prestadores de serviços de natureza diversa, principalmente como emissário oficial, correio, intermediário de negócios, portador de bilhetes, aviador de encomendas e receitas. (MENDES, 2006, p. 69)

Parte dessas constatações foram sentidas a partir de 1850, um período que remonta o início de uma considerável movimentação da economia, decorrente do crescimento nas exportações. Esse acontecimento ainda teve como componente diferenciado –, até então, a alteração do eixo econômico para a região sudeste do Brasil.

A partir dessa nova configuração no setor agroexportador e mudança geográfica, precisou-se ampliar a capacidade dos meios de condução, assim decretando o aumento da procura por muares, os quais estavam aptos a

corresponder às exigências das zonas de cultivo, atender à crescente demanda e condições do setor cafeeiro, desse modo proporcionando maior dinamismo no escoamento do café até os portos.

Dado o acréscimo da importância desses animais, promoveu-se a ampliação de feiras próprias para a movimentação de compra e venda destes, os quais se transformaram em excelentes negócios, auferindo significativos lucros. Dentre as praças brasileiras, destacou-se a de Sorocaba em São Paulo, que atraia compradores de várias províncias, vindo a ser responsável pelas maiores quantidades de comercializações no setor. (PAES, 2001, p. 63)

Enfim, tratava-se de um ramo bastante rentável, necessário e que findava por produzir resultados satisfatórios e confiáveis. Para confirmar o alcance de aceitação, bastava para isso observar a conjuntura da época, na qual existia o entendimento de que:

> O tropeiro foi peça importante na ligação do interior com o litoral do Brasil. Ele era comerciante, era emissário oficial, era correio, intermediário de negócios, portador de bilhetes, recados, aviador de encomendas e receitas. Era um traço de união entre os centros urbanos afastados. Os tropeiros deram continuidade ao desbravamento das regiões afastadas do litoral, seguindo o caminho dos bandeirantes e sertanistas, primeiros desbravadores das terras do interior do Brasil. Tanto que, no Brasil, reconhecendo a utilidade do tropeiro, o governo imperial isentou do serviço militar os profissionais dessa categoria. (GOULART, 1961, p. 115)

Embora fosse evidente a importância e a dependência desse meio de locomoção, até princípios do terceiro quartel do século XIX não se dedicava a devida atenção em investimentos na melhoria dos caminhos por eles percorridos. Dessa forma, parecendo não haver o merecido apreço a todos os esforços e realizações motivadas pelas tropas.

> Conquanto as condições da estrada tenham sido bastante aprimoradas durante o período imperial, ainda em meados do século XIX – em pleno apogeu do negócio dos muares – encontra-se constantemente, nos relatórios oficiais, declarações acerca da necessidade premente de reparos no caminho das tropas. (SUPRINYAK, 2006, p. 8)

Mesmo vivenciando uma fase profícua nas décadas de 1850 e 1860, na qual, a estrutura pertinente ao tropeirismo permaneceu fornecendo seus préstimos ao

mercado brasileiro, sobreveio no final desse período a descontinuidade de sua ascensão. Tornou-se possível chegar a esse entendimento a partir da verificação dos registros do número de mulas negociadas em feiras. Tomando como exemplo a de Sorocaba, consta que eram comercializadas anualmente aproximadamente cem mil muares, mas ao se aproximar o final deste século, houve uma redução para cerca de cinco mil por ano. (SUPRINYAK, 2006, p. 24)

Apesar desse declínio, as atuações dos tropeiros continuaram em pleno funcionamento nos lugares mais afastadas do litoral, desprovidos dos benefícios das estradas de ferro e da navegação fluvial a vapor. (PRADO JÚNIOR, 1986, p. 196-197) Contudo, mesmo nas áreas cobertas por esses meios de transportes, foram mantidas parte das suas atividades, nas quais exerciam a função de abastecedores entre as zonas de produção até as estações ferroviárias e portos. Ressaltando que essa circulação transcorria igualmente em sentido oposto.

Essas transformações foram decorrentes, de certa maneira, da conjuntura em curso, marcadas pelas dificuldades em conter os rumos do progresso, representado pelos avanços mecânicos. Nesse contexto, mesmo suprindo as demandas na locomoção de diversas mercadorias, sobretudo as de exportação, era notória a defasagem em relação a outros meios de condução em operação, principalmente na Europa.

Notadamente, o período envolvendo a segunda metade do século XIX foi marcado pela preferência de investimentos nas vias terrestres, priorizando o estabelecimento de ferrovias e algumas estradas carroçáveis. Consequentemente, ocorreu um substancial abandono dos meios de conduções tradicionais, colocando-os como secundários, entre eles as tropas de muares.

Nesse encaminhamento, o processo de modernização dos transportes somente incorporou efetivamente o sentido de desenvolvimento a partir do momento em que foi possível captar recursos para essa finalidade. Considerando que apesar de estar vivenciando um momento de prosperidade econômica, o governo imperial não possuía condições de assumir todos os encargos necessários a essas mudanças. (PRADO JÚNIOR, 1986, p. 195)

No entanto, essas conquistas foram se consolidando aos poucos, tendo seu início sido motivado quase absolutamente pela lucratividade advinda do domínio agrícola, voltado para o mercado internacional. Nessa situação, destacaram-se o

setor açucareiro e o cafeeiro, esse último exercendo domínio nas últimas três décadas desse século, pois tornou-se o produto de exportação a auferir as maiores arrecadações ao Brasil. Visando ampliar os negócios, com ênfase no escoamento da produção, empresários desse ramo passaram a exercer acentuadas pressões por melhorias nos transportes, resultando, por conquistar significativos investimentos e participação no estabelecimento das mais extensas vias férreas. (GRAHAM, 1979, p. 62)

A nova estruturação atingiu maior proporção a partir de 1870, assim reduzindo consideravelmente a procura pelas tropas. Nessa tramitação, um dos fatores que incentivava esse posicionamento estava na redução do preço dos fretes, decorrente da concorrência implementada dessa maneira se constituindo em mais um aspecto favorável ao advento do progresso representado pelo transporte a vapor. (PAULA, 2012, p. 204)

Essas mudanças remetem a entendimentos das causas que levaram a parcial reposição dos tradicionais meios de condução, ressaltando a firme e desproporcional concorrência com a tecnologia a vapor. Isso ocorreu:

> Com a expansão da rede ferroviária brasileira ocorrida a partir de meados do século, o desenvolvimento do negócio dos muares foi finalmente cerceado. Muito mais rápido e econômico do que aquele realizado no lombo das bestas, o transporte ferroviário deslocou o mercado de muares, impondo-lhe severo declínio com a proximidade do fim do período imperial. Não mais utilizados para transporte de cargas a longa distância, o comércio destes animais perdeu espaço a partir de 1870, restabelecendo-se em níveis bastante reduzidos ainda antes do final do século. As bestas continuaram sendo utilizadas em pontos mais afastados da fronteira agrícola, assim como no transporte de cargas por pequenos trajetos, em locais isolados [...]. (SUPRINYAK, 2006, p. 23)

Notadamente, esses direcionamentos, representaram a retração da atividade tropeira. Conquanto, um dos aspectos que envolvia essa trajetória, estava no avanço do projeto de modernidade que alcançava vários países, tendo como ponto inicial os interesses capitalistas que foram acelerados pela evolução nos processos mecânicos, em que as máquinas a vapor exerciam seu fascínio, despertando desejo e representando as marcas do progresso. (LE GOFF, 1996, p. 192)

Tratou-se de um acontecimento que, em alguns aspectos, reiterava parte da trajetória transformadora antes disseminada pelos muares. Comparativamente verifica-se que “As ferrovias possibilitaram novas formas de reprodução do capital

por meio da articulação dos lugares de produção de mercadorias e serviços por onde passavam.” (PERTILE, 2008, p. 52)

Enfim, viabilizou-se a introdução de outras oportunidades, tirando da estagnação e reclusão algumas ocupações produtivas, assim inserindo-as, em alguns casos, em mercados fora de suas fronteiras. Portanto, através desses encaminhamentos, torna-se perceptível verificar como se deu a atuação dos meios de condução operados na época, os quais apresentaram capacidade de promover consideráveis avanços, acarretando crescimento econômico capaz de incentivar a manutenção das atividades em andamento como também de ampliá-las e de abrir perspectivas para outras.

Indubitavelmente, essa foi uma das características preponderantes relacionadas ao emprego dos transportes ocorrido na segunda metade do século XIX no Brasil, em que o tradicional e o moderno se defrontaram, levando ao entendimento de que ambos teriam que conviver com os espaços que lhes eram proporcionados e assim cumprir as suas respectivas finalidades.

1.3 O limiar das ferrovias

1.3.1 A evolução ferroviária

Objetivando dinamizar o desenvolvimento agrícola, o governo imperial mostrou-se disposto a incentivar o estabelecimento de ferrovias. No entanto, para atingir essa meta, no que se refere à implementação desse meio de transporte no Brasil, observou-se o seu desempenho em outros países para então estimar a viabilidade de sua introdução, considerando entre alguns aspectos a exequibilidade técnica e financeira. Nesse direcionamento, confirmaram-se os empenhos em torno da necessidade de superar os tradicionais meios de condução até então utilizados, pois para atender o ritmo de crescimento desejado era preciso elevar a capacidade de carga e a rapidez no escoamento das mercadorias. Acreditando nessa perspectiva, concentraram-se esforços no intuito de promover, o quanto antes, essa realização que se apresentava como a mais viável e avançada na oportunidade.

Entretanto, apesar de estar vivenciando um bom momento econômico, era preciso atrair investimentos privados a essa modalidade, pois o império não

dispunha de capital para realizar empreitadas desse porte. Sendo assim, diante das dificuldades existentes, competia ao governo gerar condições favoráveis a essas concretizações, demonstrando credibilidade, viabilidade e criando incentivos.

Essas diretrizes apontavam com ampla vantagem a indicação das estradas de ferro como o sistema mais eficiente para resolver os problemas de locomoção das crescentes produções agrícolas em diversas localidades brasileiras. Para tanto, respaldavam-se na experiência e no sucesso comprovado na Europa e Estados Unidos, onde já existiam várias empresas ferroviárias operando e ampliando suas áreas de cobertura.

Tratava-se de um projeto legitimado, cujo marco da sua consolidação ocorreu na Inglaterra em 1825, quando entrou em operação a considerada primeira estrada de ferro da era moderna no mundo, fazendo a ligação entre Stockton e Darlington na Inglaterra. (HOBSBAWM, 1979, p. 103) O estímulo proporcionado com o êxito dessa experiência levou a alguns melhoramentos, findando na inauguração da linha Liverpool e Manchester em 1830. (BIRNIE, 1964, p. 59) A partir dessas implementações, foram mobilizados vários setores, desprendendo interesses na sua continuidade, pois se constatou que, embora abrangesse um empreendimento que envolvia elevados custos, as possibilidades de retorno dos investimentos eram indubitáveis.

1.3.2 Incentivos às ferrovias no Brasil

O governo imperial não estava alheio às necessidades locais, tão pouco a determinados avanços a nível mundial, dentre os quais se incluíam os meios de transportes. Todavia, na condição de país agrário e dependente das exportações, reconhecia as oscilações de mercado e a sua limitada capacidade de investimentos. Mesmo assim, compreendia que para avançar economicamente precisava aperfeiçoar os meios de transportes até então utilizados. Nessa perspectiva, procurando atender esse mister, o Regente Padre Diogo Antonio Feijó promulgou o Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835, criando normas para a instalação de ferrovias no Brasil. (COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL, 1835, pt. I, p. 118)

Entretanto, não surtiu o efeito esperado, considerando tratar-se de uma proposta que requeria recursos elevados, avaliada como arriscada, findando por não conseguir, tanto na esfera governamental quanto na privada interna e externa, interesse em empreender no ramo ferroviário de forma pioneira no Brasil. Essa situação ocorreu devido às incertezas existentes quanto ao retorno das aplicações e também por não haver as devidas garantias requeridas pela dinâmica capitalista da época. Todavia, chegou-se a essa conclusão após os insucessos nas investidas alçadas na construção de vias férreas, sendo uma delas solicitada por Tomás Cochrane em 1839, que planejou criar uma linha a partir da Pavuna, nas proximidades da capital do Império até a vila de Resende. (COIMBRA, 1974, p. 59-60)

Diante das circunstâncias, os resultados negativos foram atribuídos a determinados termos do decreto, avaliados como incompatíveis com a ocasião –, ressaltando que não contemplavam a contento uma questão primordial, a garantia de juros, que era um ponto crucial nos empreendimentos capitalistas. (MELO, 2000, p. 59)

Após as experiências frustradas, passou-se mais de uma década até se firmar um projeto capaz de auferir consistência para novas investidas no setor ferroviário. Essa disposição foi realizada através da Lei nº 641, de 26 de junho de 1852, a qual trazia algumas alterações bastante significativas em relação à edição do decreto anterior. (COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL, 1852, pt. I, p. 5)

Foram incluídos melhoramentos considerados fundamentais nessa lei em relação à antecedente; uma delas estava no prazo de concessão que poderia se estender até 90 anos ao invés dos 40 de antes. Ainda, pelo surgimento da zona de privilégio, estipulada em cinco léguas para cada lado da via férrea. Contudo, foi a garantia de juros que certamente despertou sobremaneira os interesses, constando no seu artigo 6º que “O Governo garantirá à companhia o juro até 5% do capital empregado na construção do caminho de ferro, ficando ao mesmo Governo a faculdade de contratar o modo e o tempo do pagamento deste juro”. (COIMBRA, 1974, p. 104)

Enfim, a Lei de 1852 representou efetivamente o ponto de partida para a implantação das estradas de ferro no Brasil, organizando durante esse período 732 km de extensão. Nesse ínterim, foram estabelecidas importantes vias férreas, tendo

na Estrada de Ferro de Petrópolis o marco inicial do desenvolvimento desse meio de transporte terrestre.

1.3.3 A propagação ferroviária no Brasil

Tendo demonstrado interesse no assunto, o empresário brasileiro Irineu Evangelista de Sousa contratou o engenheiro inglês William Bagge para avaliar as condições dos caminhos, a partir do porto de Estrela no Rio de Janeiro, seguindo pelo percurso de Petrópolis, Juiz de Fora, até atingir o rio das Velhas em Minas Gerais. (CALDEIRA, 2001, p. 247) A conclusão foi de que era um empreendimento vantajoso, pois se tratava de um percurso por onde circulava expressiva quantidade de mercadorias. O seu projeto mostrava-se bastante arrojado para uma empreitada desbravadora, pois se dividia em duas partes bem distintas, prevendo em um primeiro momento chegar ao vale do Paraíba e posteriormente a Minas Gerais. (FINGER, 2013, p. 51-52)

Desse modo, o pioneirismo dos caminhos de ferro no Brasil pertenceu ao brasileiro Irineu Evangelista de Sousa, posteriormente condecorado visconde e barão de Mauá, através da obtenção de uma concessão em 1852. Contudo, conjuntamente a essa conquista, estava a exploração de uma companhia de navegação a vapor ligando o Rio de Janeiro e o porto de Estrela, no qual faria a integração com a ferrovia. Essa proposta foi autorizada através do:

> Decreto n. 987, de 12 de junho de 1852. Concede a Irineu Evangelista de Souza privilegio exclusivo por 10 anos, para navegação, por vapor, entre esta Cidade e o porto da praia do mar no Municipio da Estrela, em que começar o caminho de ferro, que ele se propõe construir no mesmo Municipio até Raiz da Serra. (COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL, 1852, pt. II, p. 153)

Após efetuadas algumas negociações, consolidou-se o objetivo maior. Sendo assim, cumpriu-se a formalidade da outra etapa projetada pelo empresário, voltada exclusivamente à ferrovia. A qual foi complementada pelo:

> Decreto n. 1.088, de 13 de dezembro de 1852. Concede a Irineu Evangelista de Souza privilegio exclusivo por 80 anos para a fatura de uma estrada de ferro de Petropolis ate o Rio Paraiba, nas imediações do ponto denominado - Tres barras -, e dali ate o Porto novo do Cunha. (COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL, 1852, pt. II, p. 480)

Dessa forma, estabeleceram-se as bases para dar encaminhamento ao seu projeto de fazer a ligação com a zona produtora no vale do Paraíba. No mesmo ano foi fundada a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis.

Passados dois anos, em 30 de abril de 1854, cumprindo com seus intentos, Irineu, ante a presença do imperador e de notáveis da Corte, inaugurou a primeira ferrovia brasileira ao colocar em operação a sua seção inicial com 14,5 km, ligando o porto de Estrela à parada do Fragoso. (CALDEIRA, 2001, p. 291) Entretanto, devido às diversas dificuldades encontradas, somente em 30 de abril de 1856 alcançou a estação da Raiz da Serra completando 18 km.

Contudo, a empolgação seria alterada por conta da concorrência imposta pela Estrada de Ferro Dom Pedro II, a partir de 1858, e da Companhia União e Indústria com veículos de tração animal por estrada pavimentada, inaugurada em 23 de junho de 1861, num percurso total de 144 km, ligando Petrópolis e Juiz de Fora. (SILVA, 1949, p. 80)

Em tom de desabafo, Mauá externou ressentimento, tendo em vista não ter obtido reciprocidade no tratamento dos negócios envolvendo os interesses do Império. Oportunamente ele expôs:

> [...] depois de obtido do governo imperial privilegio exclusivo de cinco léguas laterais ao longo da linha, privilegio que abandonei sem indenização alguma, a pedido do visconde de Paraná, quando foi contratada a primeira secção da estrada de ferro D. Pedro II, e teve de organizar-se a companhia que a tinha de executar. (SOUZA, 1878, p. 25)

Nesse interim, a região sudeste brasileira vivenciava um momento de expressivo crescimento econômico, impulsionada pela exportação cafeeira. Diante das circunstâncias, havia o entendimento de que as antigas tropas de mulas não podiam escoar uma grande produção espalhada por milhares de quilômetros. Dessa forma, as ferrovias se configuravam como essenciais a esse propósito, pois a partir delas as distâncias deixariam de ser obstáculos, além de reduzir o valor dos fretes, os quais segundo Silva (1995, p. 51) chegaram a custar seis vezes menos que os praticados pelas tropas.

Visando dar continuidade a esse propósito, e considerando que alguns produtores achavam que a extensão de domínio da Estrada de Ferro de Petrópolis

ficava um tanto afastada das zonas de cultivo, resolveram pressionar o governo para aproximar a via férrea de suas plantações. (FINGER, 2013, p. 57)

Diante da situação, respaldando-se em interesses mútuos, o governo imperial, também amparando-se na Lei de 1852, aprovou a concessão de outra estrada de ferro no sudeste brasileiro, a Dom Pedro II, sendo sua permissão outorgada pelo Decreto nº 1.598 de 9 de maio de 1855 e criada a empresa no dia seguinte. (COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL, 1855, pt. II, p. 364) A movimentação transcorreu a partir de um contrato firmado em Londres. Todavia, embora a proposta tenha sido de iniciativa governamental, as cláusulas do contrato não permitiam que exercesse o seu controle, sendo assim foi criada uma comissão formada por alguns brasileiros para assumir a companhia e repassar os direitos do contrato.

Para tanto, existiu uma prévia elaboração que instruía as diretrizes que iriam conduzir a empresa, abrangendo vários aspectos pertinentes à sua condução. Alguns merecendo destaque, a começar pelo capital a ser empregado, de 38.000:000$000, dividido em 190.000 ações de 200$000. (FIGUEIRA, 1908, p. 71) Ainda, o tempo de duração do contrato aprovado foi de 90 anos e o presidente seria nomeado pelo governo imperial, e teria por obrigação de adquirir no mínimo 50 ações.

Procurando cumprir o cronograma previsto, iniciaram-se as obras do primeiro lote em 11 de junho de 1855, sem que ocorresse nenhum problema. Embora obtendo êxito nos andamentos iniciais, logo se buscou melhorar o planejamento para também vencer a segunda etapa, considerada a mais difícil, pois se tratava de transpor as dificuldades da Serra do Mar.

Superado esse obstáculo e outros menores que foram surgindo, com alguns meses de atraso, aprontou-se o primeiro trecho com 48,2 km, entre as estações de Aclamação e Queimados. Dessa maneira em 29 de março de 1858, ocorreu a inauguração da segunda estrada de ferro no Sudeste e a terceira brasileira, estando à frente da sua direção Cristiano Benedito Otoni. (JORNAL DO COMMERCIO - RJ - n. 86 - 30 de março de 1858, p. 1)

Nesse transcurso, foram mantidos os trabalhos de ampliação das vias férreas, tendo o ramal de São Paulo, com um total de 157,1 km, atingido a cidade de Cachoeira em 1875. Já no sentido Minas gerais, a ligação de Barra do Piraí com

Pirapora, às margens do rio São Francisco, apenas ocorreu em 1910. (FINGER, 2013, p. 58)

Ainda no Sudeste, decorrente da compreensão do potencial da lavoura do café e do convencimento aos produtores da região quanto às vantagens da exportação, organizou-se com capital nacional a Estrada de Ferro de Cantagalo. A sua implementação foi aprovada pelo Decreto 1.997, de 21 de outubro de 1857, sendo projetada para conduzir a produção cafeeira até o Porto das Caixas. (TAUNAY, v4, 1939, p. 410) A mesma teve sua primeira seção com 39,4 km inaugurada em 22 de abril de 1860, entre o referido terminal portuário e Cachoeiras; dessa maneira, tornando-se a terceira ferrovia do Rio de Janeiro e a quarta do país a entrar em operação. (SÉRIE ESTATÍSTICAS RETROSPECTIVAS, vol. 3, 1909, p.17).

Atrelado ao desenvolvimento econômico estava o prestígio político, os quais interferiram favoravelmente nas necessidades do Rio de Janeiro, proporcionando a construção de várias ferrovias nesse período; ressaltando, que as argumentações eram para substituição dos arcaicos meios de transportes e consequente aceleração no deslocamento das crescentes produções agrícolas.

Notadamente, o desempenho da cafeicultura credenciava os investimentos nas estradas de ferro, dessa forma, caracterizando certa concentração dessas aplicações no Sudeste brasileiro. Porém, além do Rio de Janeiro, a primeira década da segunda metade do século XIX passou a incluir São Paulo na rota dos cafezais, pois vinha promovendo consideráveis resultados e projetando não só a manutenção, mas o crescimento da produção. Assim sendo, também precisava melhorar o seu desempenho através da condução de cargas até o porto.

Por conta do segmento cafeeiro de São Paulo haver alcançado perceptível destaque na esfera econômica imperial, conjuntamente com o Rio de Janeiro e em menor escala Minas Gerais, cresceram as pressões para que fosse melhorado o setor de transporte, visando ampliar o escoamento da produção pelo porto de Santos. Os efeitos das solicitações e a evidente possibilidade de retorno financeiro influenciaram o Governo a autorizar através do Decreto nº 1.759, de 26 de abril de 1856, um grupo de brasileiros a estabelecer uma estrada de ferro ligando Santos a vila de Jundiaí. (COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL, 1856, pt. II, p. 149) As condições que lhe foram conferidas apresentavam garantia de juros de 5% do

capital empregado e 33 anos de exploração, condição essa alterada para 90 anos pelo Decreto nº 2.499 de 29 de outubro de 1859. (COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL, 1859, pt. III, p. 574)

Organizadas as bases contratuais, foi fundada em Londres a São Paulo Railway Company Limited, formalizada pelo Decreto nº 2.601, de 1 de junho de 1860. Tratou-se de uma permissão conferida em 1856, a alguns empreendedores brasileiros, entre eles Irineu Evangelista. Constava no primeiro planejamento que o trajeto começaria no porto de Santos e terminaria em Campinas, mas encerrou seu percurso em Jundiaí, sem atingir o ponto final conforme havia sido previsto. Ela teve a inicialização das obras no dia 24 de novembro do ano em curso e a sua conclusão em 16 de fevereiro de 1867. Entretanto, a sua inauguração entre Santos e Jundiaí somente ocorreu em 8 de setembro de 1868, com 139 km de extensão. (FINGER, 2013, p. 67)

Resultante desse direcionamento, motivou-se a construção de importantes vias férreas, verificando-se que entre 1872 e 1875 foram inauguradas a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estradas de Ferro Ituana e Sorocabana e Companhia Mogiana de Estradas de Ferro; todas voltadas ao setor cafeeiro e dependentes da conexão com a São Paulo Railway (Santos-Jundiaí). (FINGER, 2013, p. 62)

Outra importante província do Sudeste, Minas Gerais, realizou a abertura de sua primeira Estrada de Ferro, a Leopoldina, em 8 de outubro de 1874, quando disponibilizou ao tráfego sua primeira seção entre o Porto Novo do Cunha e Volta Grande. (GERODETTI e CORNEJO, 2005, p. 55) Essa empresa possuía como propósito basilar promover o fluxo da produção cafeeira. Aquela se conectava com a estrada de ferro Dom Pedro II e, posteriormente, tornou-se uma das mais extensas vias férreas, atingindo o Rio de Janeiro e Espírito Santo.

Além dessa companhia, até o final do século foram colocadas em operação outras importantes ferrovias, como a Estrada de Ferro Oeste de Minas em 1881, a The Minas and Rio Railway Company em 1883, a Estrada de Ferro Muzambinho em 1887 e a Estrada de Ferro Sapucahy em 1891.

A evolução na qualidade dos transportes era um tema que despertava bastante interesse, principalmente das províncias de maior participação financeira no império. Consequentemente, essa perspectiva atingia o nordeste do Brasil, que continuava auferindo satisfatório desempenho econômico, também através da

agricultura. Assim sendo, apresentou algumas propostas visando à construção de ferrovias em determinadas áreas produtoras, e obteve pareceres favoráveis.

Nesse direcionamento, igualmente valendo-se da Lei nº 641, Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay conseguiram uma concessão para a construção de uma ferrovia em Pernambuco através Decreto nº 1.030, de 7 de agosto de 1852, o qual autorizava a exploração por 90 anos de uma linha férrea ligando o Recife à povoação de Água Preta. (COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL, 1852, pt. II, p. 337) Contudo, representava somente a primeira fase do projeto, o qual esperava futuramente se estender até o rio São Francisco.

A referida permissão, no ano seguinte, sofreu modificações em alguns de seus termos estabelecidas por meio de um novo decreto, de nº 1.245 de 13 de outubro de 1853. (COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL, 1853, pt. II, p. 336) Como a autorização aos irmãos Mornay abrangia apenas a etapa inicial do plano e ainda faltava firmar vários acertos, o Governo no ano seguinte, assinou um contrato com a Recife and San Francisco Railway Company, empresa com sede em Londres, mas com o superintendente residente na província pernambucana. Para tanto, utilizou-se do decreto nº 1.246 de 13 de outubro de 1853, que aprovou os estatutos da nova companhia. (COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL, 1853, pt. II, p. 342)

Estabelecidos os termos do empreendimento, a 7 de setembro de 1855 foi lançada a pedra fundamental principiando as obras. Sua construção demorou mais do que o previsto no projeto por conta de alguns problemas fora da ordem técnica. Tendo entre os principais motivos, a ocorrência de uma epidemia de cólera-morbo e de febre amarela, que se alastrou por Pernambuco em 1856, matando quase 38 mil pessoas, inclusive parte dos engenheiros vindos da Inglaterra. O acontecimento não apenas forçou a diminuição do ritmo das atividades como também provocou a total paralisação dos trabalhos por várias vezes. (PINTO, 1949, p. 60)

Apesar dos atrasos nas execuções das obras, no dia 10 de fevereiro de 1858 ocorreu a abertura do seu primeiro trecho ao tráfego, entre o Recife e a povoação do Cabo, com 31,5 km de extensão. Dessa forma, Pernambuco tornou-se a primeira província do Nordeste e a segunda do Brasil a implantar uma estrada de ferro. (PINTO, 1949, p. 60) Dando continuidade aos encaminhamentos, em dezembro de 1860 aprontou-se a segunda seção com 26,1 km e, em 1862, concluíram-se as

demais etapas previstas no primeiro contrato com um total de 124,7 km de linha férrea, chegando à vila de Palmares.

Contudo, após esse ponto as obras foram paralisadas, sendo retomadas apenas no final da década de 1880, depois da criação da Estrada de Ferro Sul de Pernambuco, uma empresa estatal designada especificamente para esse fim. Seu trajeto, entretanto, foi modificado e a linha deixou de ter o São Francisco como destino, sendo direcionada a Alagoas, aonde chegou em 1894, entroncando-se com a Estrada de Ferro Central de Alagoas em Imperatriz. (FINGER, 2013, p. 56)

A continuidade das implementações de ferrovias no Brasil possibilitou a Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, através do Decreto nº 1.299 em 19 de dezembro de 1853, a exploração por 90 anos de uma estrada de ferro na Bahia, partindo de Salvador e findando na vila de Juazeiro, às margens do rio São Francisco. (COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL, 1853, pt. II, p. 407)

Após a proposta ter sido avaliada e considerada viável, foi aprovado o estatuto da Bahia and San Francisco Railway Company, concedendo o direito de construir a requerida ferrovia, amparada pelo Decreto nº 1.614, de 9 de junho de 1855. (COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL, 1855, pt. II, p. 444) Depois de serem efetuados todos os trâmites legais, em 24 de maio de 1856 foram inicializados os trabalhos para o assentamento dos trilhos.

Entretanto, a liberação ao tráfego do primeiro trecho somente ocorreu no dia 28 de junho de 1860, entre as localidades de Jequitaia e Aratu. Passada essa etapa, prosseguiram outras conclusões, tendo ainda nesse mesmo ano ocorrido a entrega da seção seguinte, partindo desse último ponto até Rio Joanes. Em 1861 avançou até Feira Velha, em 1862 atingiu Pitanga e por último Alagoinhas em 1863, somando o percurso total de 123,3 km. (COIMBRA, 1974, p. 113) A partir desse trecho, as obras foram suspensas por vários anos, até que em 1866 a via férrea foi repassada ao Governo Provincial, que somente no final da década de 1880 reativou as atividades de expansão, concluindo-a até Juazeiro em 1896.

Notadamente, as duas primeiras linhas do nordeste buscavam, a exemplo do Sudeste, agilizar o escoamento de suas produções agrícolas, porém nesse caso tratava-se do açúcar, mais concentrado na Bahia e em Pernambuco, e do algodão, que além dessas duas províncias era bastante cultivado no Maranhão e no Ceará.

Essas mercadorias representavam consistentes arrecadações ao erário público, constituindo-se como as principais exportações do Brasil até o momento.

Essa conjuntura demonstrava na época uma vantajosa predominância econômica do “norte agrário” e também uma ampla participação nas decisões do país. Essas ferrovias e outras posteriormente implementadas na região Nordeste foram frutos de acirradas disputas políticas. Parte desses embates puderam ser notados quando, em 1852, as bancadas baiana e pernambucana deram um ultimato ao ministro do Império, alegando que caso não aprovasse as estradas de ferro para suas províncias, iriam retirar o apoio sobre a Dom Pedro II. (MELLO, 1984, p. 196) Mesmo assim, verificou-se que do total de vias férreas construídas até 1868, as estradas do café ficaram com 478 km do total de 724 km.

TABELA 2: DISTRIBUIÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA NO BRASIL EM 1869

ESTRADA DE FERRO	EXTENSÃO (KM)
Dom Pedro II	272
São Paulo Railway	139
Recife and San Francisco Railway	124
Bahia and San Francisco Railway	123
Cantagalo	49
Mauá	18

Fonte: TAUNAY, Afonso de E. **História do café no Brasil**, 1939, vol. IV. p. 411.

Embora não fazendo parte das principais zonas produtoras do Brasil, outras províncias nordestinas conseguiram implementar ferrovias até o final do século XIX. Nesse período, verifica-se que quase todas as capitais situadas no litoral tinham ligação ferroviária em direção ao interior, no intuito de conduzir os produtos de exportação até os portos e de abastecer as principais localidades de variadas mercadorias. Nesse interim, também se tornou possível identificar novos aspectos que foram surgindo como agentes motivadores para o estabelecimento das vias férreas. Entretanto, nem todos os estados dessa região tiveram a introdução das ferrovias nesse século, a exemplo de Sergipe e Piauí.

Diferentemente da expansão ferroviária voltada ao setor cafeeiro do Sudeste, cuja lucratividade adquirida era o principal fator de incentivo, inclusive sendo capaz,

em grande parte, de financiar os próprios investimentos, a expansão ferroviária nordestina possuía características mais abrangentes, porém menos rentáveis. A sua finalidade, além de promover o escoamento de suas mercadorias de exportação até os portos, visava aumentar o intercâmbio de diversos artigos entre as principais cidades e o interior, incentivar a prosperidade das áreas mais afastadas e desenvolver papel social em locais atingidos pela seca. (RIOS, 2002, p. 53)

Objetivando atender parte dessas demandas, foram implementadas as Estradas de ferro Baturité, no Ceará, Central de Pernambuco, em Pernambuco e a Estrada de Ferro Paulo Afonso, em Alagoas e Pernambuco. As quais, além de cumprir a função de conduzir produtos entre seus pontos, apresentavam-se como um fator capaz de promover assistência às vítimas da estiagem e de gerar condições de crescimento a essas localidades. (FINGER, 2013, p. 77)

O processo de implantação de ferrovias na região Norte efetivamente iniciou-se no Pará com uma tentativa em 1870, a qual devido às dificuldades apresentadas, não logrou êxito. A segunda investida apenas aconteceu em 1874, com algumas alterações da proposta anterior, dentre elas o aumento para 40 anos na exploração da via férrea mas, mesmo assim, não obteve prosseguimento. Uma proposta definitiva somente surgiu em 1879, quando foi possível fechar um acordo com a província paraense. (ANDRADE, 2010, p. 23-24) Depois de concluídos os trâmites contratuais, foram iniciadas as obras em 24 de junho de 1883 da Estrada de Ferro de Bragança. Finalmente, a viagem inaugural aconteceu em novembro de 1884, no trajeto entre a cidade de Belém e a colônia de Benevides. (ANDRADE, 2010, p. 28)

Notadamente, as áreas beneficiadas pelo estabelecimento das ferrovias durante os 15 primeiros anos no Brasil ficaram concentradas em zonas agrícolas consolidadas. Porém, até o final desse século, foram implementados outros direcionamentos, incluindo distintos polos que não o cafeeiro e açucareiro.

Sendo assim, a região sul passou a contar com estradas de ferro The Porto Alegre & New Hamburg Brazilian Railway Company Limited a primeira inaugurada no Rio Grande do Sul em 14 de abril de 1874, cuja motivação destinava-se a realizar a ligação do Vale dos Sinos, uma área agrícola a Porto Alegre. (RODRIGUEZ, 2001, p. 166) Depois, vieram a Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana em 1883, a Estrada de Ferro de Rio Grande a Bagé em 1884, a Estrada de Ferro Barra do Quari-Itaqui em 1887 e a Estrada de Ferro Santa Maria-Marcelino Ramos em 1894.

Passados mais de meio século de ferrovias no Brasil, finalmente o Paraná veio a ser atendido por esse meio de transporte; dessa forma, possibilitando a melhoria no comércio de madeira e erva mate, que eram conduzidos através de estradas de rodagem até importantes pontos de consumo e distribuição, findando nas localidades de Antonina e Paranaguá.

Coube aos engenheiros Antônio Pereira Rebouças Filho, Francisco Antônio Monteiro Tourinho e Maurício Schwartz conseguirem uma concessão pelo Decreto Imperial nº 4.674, de 10 de janeiro de 1871. (KROETZ, 1985, p. 44) Contudo, em 1879, sem o início das obras, os direitos foram transferidos para uma firma belga, a "Compagnie Générale de Chemis de Fér Brésiliens". (KROETZ, 1985, p. 48) Entretanto, somente dois anos após a nova firma assumir o controle correu o primeiro trem de Paranaguá a Morretes, em 5 de outubro de 1881, inaugurando o trânsito da primeira seção da ferrovia, com 42 km. Porém, a conclusão do trecho restante até Curitiba apenas veio acontecer em 1885, completando o total de 110,9 km. (KROETZ, 1985, p. 49)

Nesse período, a província de Santa Catarina recebeu autorização para construir uma estrada de ferro, consolidada pelo Decreto n° 5.774, de 21 de outubro de 1874. Contudo, a construção da Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina foi iniciada em 18 de dezembro de 1880, e somente conseguiu-se liberá-la ao tráfego em 1 de setembro de 1884, com uma extensão de 112 km. (COIMBRA, 1974, p. 118)

TABELA 3: MALHA FERROVIÁRIA BRASILEIRA1860-1900

ANO	EXTENSÃO (KM)
1860	216
1870	808
1880	3.488
1890	16.225,6
1900	-

Fonte: Cole. G. D. H. **Introducción a la História Económica** (1750-1950). 3 ed. México: Fondo de Cultura económica, 1966 Apud. PAULA. 2012, p. 194).

O processo que norteou o desenvolvimento das ferrovias no Brasil, na segunda metade do século XIX, foi marcado por posições divergentes, em que se punha em dúvida a viabilidade da construção de algumas estradas de ferro e a “certeza” de êxito de outras. Apesar da verificação de posicionamentos, por vezes difíceis de se chegar a entendimentos satisfatórios, observa-se que, a contar do início do assentamento dos primeiros trilhos até fins do oitocentos, ocorreu uma crescente mobilização nesse sentido, ao constatar um vultoso aumento, partindo de 216 km instalados em 1860 e chegando a 16.225,6 km em 1890. Ainda, demonstrou a capacidade de atração de investimentos, que em determinadas circunstâncias foram marcantes, sob o ponto de vista da participação do capital privado nacional e principalmente estrangeiro. Todavia, em certos momentos, foi a atuação financeira dos governos provincial e geral que possibilitou a implementação do progresso sobre trilhos em áreas pouco atrativas.

Contudo, vale ressaltar que todo esse aparato modernizador visava atender preferencialmente ao mercado externo, pois os corredores ferroviários convergiam, em sua maioria, para os portos, de onde partiam os navios para abastecer outros empórios. Entretanto, decorrente desses direcionamentos, firmaram-se conquistas e criaram-se perspectivas de consideráveis avanços, pois através desses transportes surgiram condições de realizações antes consideradas improváveis.

A partir das ferrovias, tornou-se possível aumentar a capacidade de cargas, abreviar o tempo de entrega dos produtos, diminuir as perdas de mercadorias, reduzir as tarifas de fretes, integrar áreas distantes e agilizar o intercâmbio comercial interno. Ainda, criar um campo gerador de empregos e de desenvolvimento profissional. (DEAN, 1971, p. 44)

1.4 A difusão da navegação a vapor

1.4.1 O desenvolvimento da navegação a vapor

Durante a segunda metade do século XIX, os portos brasileiros contaram com a presença de embarcações movidas à vela e a vapor. Essa situação se deu pela maneira como ocorreu a evolução desses transportes a nível mundial, pois,

diferentemente da trajetória das conduções terrestres sobre trilhos, os meios aquáticos demoraram a aperfeiçoar e consolidar a utilização da energia a vapor.

A sua efetiva experiência transpondo o oceano Atlântico ocorreu em 1819, ao fazer uma viagem de Nova Iorque a Liverpool. Contudo, nesse trajeto o vapor somente foi utilizado por alguns dias, cabendo à maior parte do percurso o emprego de velas. Essa era uma condição que perdurou por algumas décadas, pois eram utilizadas como um recurso em caso de emergência. A travessia, servindo-se unicamente dessa energia motriz, somente ocorreu em 1833, com o navio canadense Royal William. (BIRNIE, 1964, p. 66)

Embora tenha sido bem sucedido, ainda não atendia às exigências da época. Todavia, permaneceu procurando melhorias a fim de alcançar a preferência dos clientes. Ainda nesse período, na busca pelo aprimoramento, ocorreu a introdução da hélice em substituição à roda para a movimentação dos navios a vapor. (VAN LOON, 1941, p. 311-312) Segundo Eric Hobsbawm (1988, p. 190) “Em 1840, havia cerca de 370 mil toneladas de navios a vapor comparadas a nove milhões de toneladas de navios à vela, embora isto já representasse na verdade cerca de um-sexto da capacidade de carga”.

A disputa envolvendo o mercado naval nesse decurso se dava entre Inglaterra e Estados Unidos, na qual esse último estava à frente. Entretanto, tratando-se do aspecto tecnológico, as embarcações à vela levavam vantagens. Tendo em vista que estas apresentavam mais eficiência, eram mais seguras, ofereciam maior capacidade de carga, maior rapidez e em média eram maiores. (HOBSBAWM, 1988, p. 190-191) Parte desse triunfo se deu pelas melhoras implementadas nos veleiros, destacando-se o cliper, um modelo com grande quantidade de velas e perfil adequado a desenvolver grande velocidade. Os avanços apresentados fizeram com que o seu domínio se estendesse até a década de 1870. (BIRNIE, 1964, p. 67)

Entretanto, as medidas tomadas para consolidar a navegação vapor como superior foram surtindo efeito, a começar pela distribuição de pontos de abastecimento de carvão em entrepostos nas principais rotas e pelas melhoras nos motores marítimos, os quais em 1897 reduziram o consumo do carvão em 60%. (BIRNIE, 1964, p. 67) Através desses progressos, foi possível aumentar a capacidade de carga e de passageiros nos percursos e reduzir os preços das tarifas.

Outra importante motivação para a escolha destes mostrou-se na consistência oferecida pela credibilidade do cumprimento dos horários predeterminados, diferentemente dos veleiros que sofriam intervenções naturais. Nesse ínterim, ocorreu a substituição da madeira pelo ferro e posteriormente pelo aço, dessa forma dando maior resistência às naus. (BIRNIE, 1964, p. 66)

Decorrente desses avanços, a Inglaterra ultrapassou os Estados Unidos na supremacia dos navios mercantes no mundo.

> O triunfo do barco a vapor era essencialmente o da marinha mercante britânica, ou melhor, da economia britânica que estava por detrás dele. Em 1840 e 1850, barcos britânicos fizeram aproximadamente um quarto da tonelagem a vapor nominal do mundo; em 1870, perto de um terço; em 1880, mais da metade. Em outras palavras, entre 1850 e 1880 a tonelagem a vapor britânica cresceu por volta de 1.600%, e a do resto do mundo por 440%. (HOBSBAWM, 1996, p. 92)

As transformações implementadas pelos transportes a vapor contribuíram enormemente com as intenções britânicas de estender seus produtos a novos países e de aumentar a participação nos antigos clientes. (HOBSBAWM, 1964, p. 102) Decisivamente, essas circunstâncias levaram a um maior alcance geográfico, expandindo os interesses capitalistas na conquista de mercados. Contudo, a ampliação do progresso mecânico em outros continentes não se dava de forma equilibrada. (HOBSBAWM, 1996, p. 68) Entretanto, as melhorias tornaram-se reconhecidas a partir do momento em que o mundo apresentava uma nova dinâmica, conectando-se através de meios de conduções que obedeciam a importantes critérios como confiabilidade e rapidez.

1.4.2 O avanço da navegação a vapor no Brasil

Diante dessa conjuntura, Richard Graham (1979, p. 62) ressaltou que “Durante a segunda metade do século XIX, o Brasil foi arrastado pelo vórtice econômico europeu”, uma vez que nessa vertente estendeu-se o emprego de tecnologia avançada nos transportes marítimo e terrestre, dessa maneira possibilitando a redução dos preços dos produtos que entravam ou saiam dos portos brasileiros.

Entretanto, nesse período as bases na qual estava assentada a estruturação do Império apresentavam ampla carência tecnológica. Consequentemente, existia um ambiente bastante propício à implementação de determinados avanços, pois o país vivenciava um momento de aceitável equilíbrio e credibilidade; proporcionados pela não renovação de acordos comerciais com a Inglaterra, nos quais levava consideráveis desvantagens pela contenção da Revolução Praieira em Pernambuco, a última importante revolta interna e finalmente pela cessação efetiva do tráfico internacional de escravos.

Restava ao governo imperial estabelecer diretrizes viáveis, a fim de atender aos maiores anseios em questão na época. Diante desse entendimento, as atenções foram intensificadas no desenvolvimento econômico, o qual estava centrado na agricultura de exportação, tendo como pilares o açúcar, o algodão e o café, sendo que esse último vinha apresentando expressiva expansão, esboçando a possibilidade de promover elevados ganhos evidenciados pelo crescente consumo internacional, enquanto os outros dois, mesmo auferindo boas arrecadações, não demonstravam a mesma projeção pois enfrentavam forte concorrência externa.

Perante as circunstâncias estabelecidas, uma das questões consideradas fundamentais para a elevação do desempenho no setor agrícola estava nas comunicações. Pois, no início do terceiro quartel do século XIX, predominava a utilização da tração animal na locomoção das mercadorias até os portos. Essa era uma situação que indubitavelmente restringia melhores resultados nas exportações, dentre outros fatores, por encarecer os fretes e pela lentidão.

Nessa conjuntura, o Brasil precisava se prevalecer das boas condições hidrográficas existentes em várias localidades e, assim, incrementar a qualidade dos meios de condução. Ademais, contava com a experiência existente em outras partes do mundo na utilização da navegação fluvial a vapor. Competia elaborar adequados projetos nesse sentido e tirar proveito no seu emprego em favor do escoamento dos produtos.

Contudo, tratando de evolução dos transportes aquaviários no país, vamos considerar a navegação a vapor como parâmetro, pois foi ela que tornou possível expressivos avanços e vencer a dependência dos meios naturais, além de criar uma nova concepção de tempo e espaço através da velocidade e da regularidade no

cumprimento do cronograma dos prazos de partida e chegada aos locais estabelecidos. (SANTOS, 1994, p. 19)

A sua trajetória teve impulso inicial ainda na primeira metade do século XIX, com a vinda da família real para ao Brasil, em 1808, e a declaração da abertura dos portos às nações amigas. Contudo, somente dez anos depois tomou uma medida visando promover a melhoria nas conduções aquáticas ao expedir um decreto permitindo a navegação a vapor, em 3 de agosto de 1818. (SILVA, 1949, p. 157)

A partir desse posicionamento, foram surgindo algumas iniciativas com a finalidade de realizar esse intento. Logo no ano seguinte, por empreendimento de Felisberto Caldeira Brant, futuro marquês de Barbacena, chegou à província da Bahia uma embarcação fabricada na Inglaterra para navegar no recôncavo baiano, utilizando o rio Paraguaçu, fazendo o percurso entre Salvador e Cachoeira. Dessa forma, tornando-se o primeiro vapor a sulcar uma via fluvial brasileira, mas devido às circunstâncias da época teve sua operação interrompida em pouco tempo. (SAMPAIO, 2006, p. 67)

Em 1820, foi a vez do Rio de Janeiro realizar uma tentativa no mesmo segmento, mas não obteve êxito, pois em sua viagem inaugural ao atravessar a baía da Guanabara em um pequeno barco a vapor, o mesmo afundou antes de chegar ao terminal. No ano subsequente, outra embarcação, o Bragança, utilizando o mesmo sistema de propulsão, conseguiu a realização, fazendo por várias vezes o trajeto até a Ilha de Paquetá. (GOULART, 1959, p. 103)

Outras províncias também promoveram alguns experimentos, cabendo destaque à região norte, onde ocorreram algumas tentativas de implementação da navegação fluvial a vapor, sem êxito, em 1828, 1834, 1836 e 1837. (GREGÓRIO, 2008, p. 253-254) Essa região tinha mais um fator complicador, pois envolvia a questão de segurança nacional. Mesmo assim, essas investidas mostraram o quanto despertava o interesse de empreendedores, porém findou a primeira metade desse século sem haver nenhuma empresa atuando em suas águas.

Referindo-se à primeira tentativa, Marcos Vitor Gregório (2008) expôs:

> De fato, antes mesmo da revolta da Cabanagem ocorreu a primeira tentativa de estabelecimento da navegação a vapor na província. Em 1828 estabeleceu-se em Belém a Sociedade Promotora da Agricultura, Colonização, Construção de Embarcações, Comissões, Indústria Paraense, que contava, entre seus objetivos, auxiliar a

> navegação a vapor nos rios Amazonas, Tocantins, Solimões e Arinos. (GREGÓRIO, 2008, p. 253)

Posteriormente, o progresso tomou outro rumo seguindo para o Rio Grande do Sul, que em 1834 recebeu em sua rede fluvial a primeira barca movida a vapor. (SOARES, 1865, v2, p.103). No ano seguinte, foi inaugurada mais uma linha empregando a energia a vapor, a Companhia de Niterói, no Rio de Janeiro, fazendo o percurso Rio-Niterói. (NETTO, 1974, p. 50) Nesse mesmo ano, beneficiada pela Lei n.º 24 de 17 de setembro de 1835, constituiu-se em Minas Gerais uma companhia de navegação a vapor para percorrer por cinco anos a bacia fluvial do Rio Doce. (NETTO, 1974, p. 73)

Em 1839, por autorização do regente, foi sancionado o decreto n.º 89, de 12 de outubro desse mesmo ano, permitindo a Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor operar comercialmente em águas brasileiras. (COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL, 1839, pt I, p. 26) Nesse encaminhamento, reconhecidamente dependente da tecnologia e conhecimento inglês e americano, ainda inseguro na utilização para grandes travessias, “[...] apenas em 1848, dotou o Império a sua marinha com corvetas de vapor: D. Afonso, Pedro II, Amazonas.” (CALMON, 2001, p. 136)

Essa era parcela da conformação do transporte aquaviário brasileiro, que antecedeu a segunda metade do século XIX. Notadamente, esse período foi marcado pelo pouco aproveitamento das vias aquáticas, porém sem impedir a penetração do interior brasileiro, apenas restringindo. Parte desse descaso decorria da distribuição geográfica, cuja maior ocupação populacional estava concentrada nas proximidades do litoral, onde se propagaram determinados centros econômicos.

Mediante essa distribuição, tornavam-se perceptíveis as vantagens proporcionadas à navegação de cabotagem, pela conveniência de navegar dentro de uma área que, apesar de longa, ficava dentro de um raio limítrofe no oceano Atlântico, podendo se estender pela via fluvial para adentrar o interior brasileiro por duas importantes bacias, a Amazônica no norte e a Platina no sul. (SILVA, 1949, p. 167)

Essa configuração privilegiava a exportação de gêneros, em que tanto os setores interno e externo realizavam quase todo o comércio pela via marítima. Para tanto, os pontos de embarque e desembarque eram essenciais a essas operações,

considerando as suas condições de acesso e de atracagem. Dentre as praças mais movimentadas e que ofereciam maior destaque estavam os portos do Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia, Maranhão, Pará e Santos a partir do final da década de 1860. (PRADO JÚNIOR, 1986, p. 115)

A importância da cabotagem mostrava-se bastante relevante na execução do comércio interior, pois era através dela que ocorria a circulação de variados produtos que eram adquiridos nos entrepostos e distribuídos nos centros urbanos mais desenvolvidos, em toda a extensão litorânea, onde funcionavam ancoradouros.

Entretanto, as novas necessidades e as novas dinâmicas em curso, exigiam maior qualidade no sistema de transportes. Pois, além da expansão econômica, da elevação do progresso material e das mudanças envolvendo as forças produtivas, existiam as transformações operadas pelo avanço técnico, que precisavam ser aproveitadas. Essa conjuntura exercia forte pressão sobre o governo imperial, na expectativa de haver uma mobilização em torno de alterações favoráveis aos anseios dos setores produtivos.

A concretização dessas necessidades foi ocorrendo de acordo com acertos envolvendo governo imperial, governos provinciais e empreendedores. Dessa forma, a segunda metade do século XIX mostrou-se promissora e, apesar de apresentar algumas deficiências, constituiu-se como basilar na estruturação do sistema de condução aquática no Brasil. Apesar da conformação existente, Caio Prado Júnior considerou os resultados positivos, pois:

> A navegação a vapor se estendera largamente, e além das linhas internacionais, articulava todo o litoral brasileiro desde o Pará até o Rio Grande do Sul, e pelo Rio da Prata e rios Paraná e Paraguai, comunicava Mato Grosso com o resto do País. No Amazonas também subia as águas do rio até Tabatinga, na fronteira do Peru, e ramificava-se pelos principais afluentes: Madeira, Negro, Tocantins. A navegação fluvial a vapor se instalara também em outros rios menores distribuídos ao longo da costa brasileira e penetrando o interior: Itapecuru (Maranhão), Parnaíba (limite do Maranhão e do Piauí), Paraguaçu (Bahia), Itajaí (Santa Catarina), Guaíba e Pardo (Rio Grande do Sul); bem como no São Francisco, o grande rio que estabelecia a única ligação central entre o norte e o sul do país. Esta navegação somava ao redor de 50.000 km de linhas em tráfego regular. (PRADO JÚNIOR, 1986, p. 196)

O Embaixador do EUA, William Dougal Christie, no seu relatório sobre o ano de 1860, datado de 24 de janeiro de 1861, afirmou:

> A navegação costeira no Brasil tem progredido muito nos últimos anos. Existe uma linha de vapores que cobre regularmente toda a costa do país, e seis outras companhias que navegam os rios Amazonas, Madeira e Tocantins, e outras que ligam muitas cidades da costa. (CHRISTIE,1891 apud CALDEIRA, 2001, p. 392)

Apesar desses consideráveis avanços, ainda havia bastante a melhorar, tendo em vista existir várias restrições ao desempenho de algumas províncias, principalmente no intercâmbio entre elas, dessa maneira demonstrando dificuldades nas comunicações internas. Bastando para isso observar a movimentação dos negócios, em que “Grande parte do comércio interno era, então, feita por navios costeiros, mas mesmo assim as províncias mantinham comércio maior com países estrangeiros do que entre elas mesmas[...]”. (GRAHAM, 1973, p. 23)

Determinados fatores influenciaram as pressões por benefícios, avaliando certos acontecimentos, sendo um deles a aplicação de aperfeiçoamentos tecnológicos nos transportes terrestres e marítimos. Os quais estabeleceram, a partir desses incrementos, significativas diminuições nos dispêndios das mercadorias de exportação e importação no Brasil. (GRAHAM, 1973, p. 32)

Nessa vertente, parte dessas melhorias mostraram consistência com o emprego da navegação a vapor, iniciada no período que envolveu o fim do tráfico internacional de escravos, assim “[...] diminuiu pela metade o tempo de viagem entre a Inglaterra e o Brasil: entre uma carta e sua resposta, passavam-se apenas dois meses, e não mais cinco. Com isso, reduziu-se o tempo para repor estoques, e aumentou a demanda por agilidade no crédito.” (CALDEIRA, 2001, p. 330)

Alguns desses acontecimentos tornaram-se perceptíveis a partir de 1851, quando foi inaugurado um serviço regular de navios a vapor perfazendo a linha Brasil-Inglaterra. Os resultados mostraram-se satisfatórios, ao ponto de que no decorrer de um ano outras duas companhias inglesas também passaram a realizar esse itinerário. (GRAHAM, 1979, p. 131) Para Sergio Silva, (1995, p. 23) “O aparecimento dos navios a vapor no Atlântico Sul deu um novo impulso ao comércio de longas distâncias e em particular veio favorecer as relações comerciais entre o Brasil de um lado, e a Europa e os Estados Unidos de outro lado.”

Mesmo entendendo que a presença de firmas do exterior estavam se mostrando benéficas ao desempenho econômico brasileiro, era notório a

abrangência do seu domínio em vários segmentos. No caso do transporte transatlântico de exportação e importação, somavam-se a ele bancos e seguradouras, normalmente todos voltados ao mesmo processo. (LIMA, 1973, p. 250)

Esse período foi marcante em termos de progresso nas comunicações, pois demonstrou consideráveis empenhos realizados por brasileiros e estrangeiros nesse setor. Essas assertivas podem ser conferidas através de algumas realizações, como o estaleiro de Ponta da Areia, pertencente a Irineu Evangelista de Sousa, visconde de Mauá, que até 1863 havia construído setenta navios a vapor, sendo parte deles destinada à Marinha brasileira. (CALDEIRA, 2001, p. 391) Ainda, em termos quantitativos, na década posterior a 1850 foram estabelecidas 20 companhias de navegação a vapor. (PRADO JÚNIOR, 1986, p. 192)

Esses dados evidenciavam uma significativa evolução dos meios de condução aquática, as quais credenciavam a continuidade de investimentos e consequentes crescimentos nesse domínio. Outra forma de verificar o desempenho da navegação brasileira e fazer algumas avaliações, era através do acompanhamento da movimentação dos principais portos nacionais.

Estabelecido na capital do Império, o porto do Rio de Janeiro destacava-se como o mais importante, pois nele aportavam embarcações de diversas partes do mundo de forma direta, e por escala atendia o Rio da Prata e portos da África e Ásia, fornecendo variados artigos. Ainda, funcionava como entreposto das províncias de Minas Gerais, São Paulo, Goiás, Mato Grosso, Santa Catarina, Espírito Santo e alguns pontos da Bahia. (COIMBRA, 1974, p. 71)

Em São Paulo, o escoamento de produtos era realizado pelo porto de Santos, que nesse período despontava como um dos mais mobilizados do Brasil. Condição essa decorrente da sua estrutura que comportava navios de grande porte, embora fosse alvo de reclamações. Na ocasião, exportava diversas mercadorias produzidas nessa província, merecendo destaque o açúcar e o café.

No Nordeste, a Bahia era uma tradicional exportadora de açúcar, mas também de uma variedade de provimentos de menor expressão em termos de lucratividade. Desempenhava um relevante comércio interprovincial e internacional, tendo o seu ancoradouro uma participação fundamental nesse processo, operando como um fator basilar na chegada e saída de mercadorias.

Outra província nordestina de relevante participação nos negócios de exportação e importação era Pernambuco, cuja movimentação portuária merecia ênfase, pois nela ocorria a atracagem de numerosos navios de várias partes do mundo, ressaltando-se a frequência e regularidade de vapores de linhas transatlânticas. Constava no seu itinerário mensal a ancoragem de dois vapores da linha dos Estados Unidos, dois de Southampton, dois de Bordéus, oito de Liverpool, dois de Londres e dois de Marselha. Afora esses, entravam e saiam diversas embarcações que se ocupavam da navegação de grande cabotagem. Dessa forma, a província disputava a posição de maior entreposto comercial da região. (COIMBRA, 1974, p. 76)

No Maranhão, o porto localizava-se na sua capital São Luís, o que significava um motivo de grande contribuição ao desenvolvimento da região, oferecendo um importante entreposto de produtos oriundos dele mesmo e de outras províncias como Pará, Piauí, Ceará e Goiás. Apesar dessa importância, o ancoradouro era considerado perigoso, exigindo que as embarcações fossem guiadas apenas pelos práticos da barra, devido à existência de alguns bancos de areia, capazes de provocar encalhes.

O Rio Grande do Sul apresentava consideráveis problemas no acesso ao seu porto, a começar pela aproximação da barra devido à constância de ventos fortes, prejudiciais à navegação costeira. A entrada da lagoa era de pouca profundidade e havia bancos de areia, acarretando ocasionais encalhamentos. Mesmo diante dessas circunstâncias e da possibilidade de perdas, mantinha-se com regularidade a atracagem de várias embarcações.

A região Norte brasileira demonstrava características bem diferenciadas das demais, considerando a grande extensão territorial e a baixa ocupação populacional. Dessa maneira, o porto de Belém do Pará resguardava uma posição estratégica, vindo a ser basilar aos interesses do Império. Essa condição era avaliada como de essencial importância, por ser responsável pela ligação entre a bacia amazônica e o litoral e por demonstrar evidentes estimativas de grande potencial de desenvolvimento.

TABELA 4: MOVIMENTAÇÃO DA NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO - 1866

	NAVIOS		
PORTO	ENTRADA	SAÍDA	TOTAL
Rio de Janeiro	1.324	1.324	2.648
São Paulo	75	72	147
Bahia	502	550	1.052
Pernambuco	505	488	993
Maranhão	105	105	210
Rio Grande do Sul	224	91	315
Pará	172	176	348

Fonte: COIMBRA, Créso. **Visão Histórica e Análise Conceitual dos Transportes no Brasil**, 1974, p. 68; 70; 71; 72; 75; 76; 81; 82.

TABELA 5: MOVIMENTAÇÃO DA NAVEGAÇÃO DE GRANDE CABOTAGEM-1866

	NAVIOS		
PORTO	ENTRADA	SAÍDA	TOTAL
Rio de Janeiro	985	873	1.858
São Paulo	165	117	282
Bahia	217	338	555
Pernambuco	1.089	1.091	2.180
Maranhão	104	102	206
Rio Grande do Sul	202	222	424
Pará	64	59	123

Fonte: COIMBRA, Créso**. Visão Histórica e Análise Conceitual dos Transportes no Brasil**, 1974, p. 68; 70; 71; 72; 75; 76; 81; 82.

Os portos marítimos nacionais representavam a principal fonte de arrecadação brasileira, através das exportações e importações. Dessa maneira, evidenciava-se que era determinante a atuação da navegação de longo curso e de grande cabotagem, pois constituía componente de fundamental importância na economia do país. Para ter uma ideia dessa significância, o exercício de 1869 a 1870 previu um orçamento de 73.000:000$000. Desse total, a alfândega imperial

coletou 52.943:000$000, desse modo constituindo quase três quartos da avaliação. (COIMBRA, 1974, p. 82)

Essa conjuntura confirmava uma crescente utilização e avanços nos transportes marítimos, os quais eram impulsionados pelo valor comercial de alguns produtos brasileiros, especialmente o café, a partir do terceiro quartel do século XIX. Entretanto, essa estruturação carecia de melhoras, tendo em vista igualmente as dificuldades existentes nas conduções internas, que praticamente impediam o afastamento do litoral. Porém, esse período foi decisivo ao apresentar consideráveis evoluções nos meios de transportes representados pela ferrovia e pelas embarcações fluviais a vapor. (DEAN, 1998, p. 219-220)

1.4.3 A navegação fluvial a vapor no Brasil

Voltando-se para o interior do Brasil, observava-se uma subutilização de determinadas vias fluviais existentes. Pensando em proporcionar um melhor aproveitamento desse potencial, havia o consenso de acompanhar o progresso tecnológico da época. Nesse direcionamento, ocorreu uma considerável mobilização para viabilizar essas realizações, pois representavam em determinadas circunstâncias o único meio de acesso a regiões do interior brasileiro. Assim sendo, buscava-se explorar dentro da capacidade das hidrovias, entre outros aspectos, a questão comercial e o fator de integração nacional.

Diante dessas características, surgiram vários projetos em diferentes áreas brasileiras, mas nem todas se mostraram viáveis, por questões técnicas ou econômicas. Em contrapartida, certos rios despertavam significativos interesses de empreendedores e do governo imperial, pois encontravam-se em pontos estratégicos, gerando possibilidades de proporcionar vantagens financeiras e de ocupação territorial.

Nessa vertente, uma das propostas era de navegação na bacia amazônica, cuja confirmação se deu através da Lei n° 586, de 6 de setembro de 1850, que autorizou, finalmente, ao Governo Imperial estabelecer no Amazonas e afluentes a navegação a vapor. (COIMBRA, 1974, p. 87)

> Art. 2º O Governo he autorisado: § 1º A estabelecer desde já no Amazonas, e aguas do Pará a navegação por vapor, que sirva para correios, transportes, e rebocagem até as Provincias visinhas, e

> territorios estrangeiros confinantes, consignando prestações a quem se propuzer a manter a dita navegação ou empregando embarcações do Estado. (COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL, 1850, pt. I, p. 279)

Dessa forma, uma lei aprovada em setembro de 1850 concedeu ao poder executivo liberdade para poder conceder a qualquer empresário nacional o direito de realizar essa operação. (GREGÓRIO, 2008, p. 61) Assim sendo, Irineu Evangelista de Souza recebeu a concessão para colocar em funcionamento a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, por um período de trinta anos com um subsídio anual de 120 contos de réis, respaldado pelo Decreto n° 1.037, de 30 de agosto de 1852. (COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL, 1852, pt. II, p. 359)

Dentro do acordo efetuado, havia uma exigência para que a companhia iniciasse seus trabalhos no dia primeiro de janeiro de 1853. O acerto foi cumprido, mas devido à pressa Irineu Evangelista teve que comprar um navio, pois não dava tempo construir o próprio. (CALDEIRA, 2001, p. 250). Portanto, conforme combinado realizou-se a inauguração da primeira etapa da navegação a vapor no rio Amazonas em uma viagem entre Belém e Barra (Manaus). (GREGÓRIO, 2008, p. 300)

Os resultados apresentados pela empresa estavam sendo satisfatórios, evidenciando-se nas crescentes arrecadações. Conclusão essa, expressa por meio da comparação dos recolhimentos da província, entre 1852 e 1857. Ela mostrava que metade da renda da coletada decorria das atividades desempenhadas pela companhia de navegação a vapor, desse modo, havendo um consenso de que a prosperidade econômica da região teve um expressivo aumento a partir da exploração da hidrovia pela companhia de Mauá. (GREGÓRIO, 2008, 149)

Contudo, existia uma disputa política envolvendo a participação ou não de estrangeiros nas águas do Amazonas. Isto é, havia um grupo que concordava com a abertura da navegação a todos os países amigos e outra coligação de parlamentares que não aceitava essa determinação, por entenderem que se lidava com uma questão que abrangia a segurança nacional.

Tratou-se de um assunto muito debatido na Câmara e no Senado, vindo a ter seu desfecho através do decreto nº 3.749, em 7 de dezembro de 1866, pelo qual Dom Pedro II declarou aberto a todos os navios mercantes das nações amigas o direito de navegar pelo Amazonas e seus afluentes. (GREGÓRIO, 2008, p. 248)

Contudo, o seu cumprimento somente ocorreu efetivamente em setembro de 1867, após a realização dos trâmites pendentes.

No entanto, apesar dos resultados satisfatórios, a participação nacional estava com dificuldades de concorrer com o capital estrangeiro. Sendo assim, em 1872, a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas rompeu o seu contrato com o governo imperial e o transferiu para a Amazon Steam Navegation Company, Ltd., uma empresa formada em Londres em 1870. (COIMBRA, 1974, p. 93)

Outro rio que despertou bastante interesse foi o Tocantins, pois existia a intenção de utilizá-lo para se comunicar com Goiás, mesmo representando uma via de difícil acesso. Nessa empreitada, estava envolvido o governo paraense, que desejava fazer a interligação entre as duas províncias, no intuito de ampliar as atividades comerciais. Nesse direcionamento, foram efetuadas algumas tentativas para se estabelecer uma navegação com regularidade e segurança.

A concretização desse projeto veio a se realizar em 1866, através de um acordo firmado com Florentino do Amaral o empreendedor da companhia de navegação, contando com uma subvenção concedida pela província do Pará de 1:400$000. A primeira viagem ocorreu quando “Em 26 de março ele saiu de Belém comandando um carregamento de mil e setecentas arrobas de sal, em um barco tripulado por trinta pessoas, chegando a capital goiana em 23 de outubro.” (GREGÓRIO, 2008, p. 324) Enfim, iniciou-se o trajeto por embarcações a vapor nas águas do Tocantins, representando considerável progresso na região. Ressalta-se, que essa iniciativa não teve a participação do governo imperial, cabendo ao governo paraense assumir os custos do empreendimento. (GREGÓRIO, 2008, p. 325)

Considerado um dos mais importantes rios brasileiros, o São Francisco, foi motivo de vários estudos com a finalidade de aproveitar o seu traçado que se estendia do nordeste ao sudeste. Com esse propósito, esperava-se obter retorno através de vantagens econômicas, políticas, sociais e administrativas. Assim sendo, interessava diretamente ao Império e às províncias de Minas Gerais, Bahia, Pernambuco, Sergipe e Alagoas que eram banhadas por ele.

Nesse entendimento, realizaram-se alguns levantamentos para verificar os trechos viáveis para sua navegação, pois sabia-se da existência de cachoeiras. Para tanto, foram observados alguns arrolamentos de engenharia, dos quais se destacaram os efetuados por Guilherme Halfeld e Edmundo Liais. (MORAES, 1894,

p. 83) Embasando-se nesses relatórios e em outros mais, o governo central buscou investir nos seus percursos navegáveis.

Embora fosse um rio que interessava mais de uma província, Bahia e Pernambuco apresentaram projetos visando suprir os trechos impedidos de serem aproveitados pela via aquática. Essas posturas fortaleceram a implantação das estradas de ferro Bahia and San Francisco Railway e a Recife and San Francisco Railway. Esse interesse decorria do evidente potencial existente ao longo desse rio, capaz de promover relevantes atividades comerciais.

Apesar da soma de esforços envolvendo o governo central e os governos provinciais, a realização desse importante empreendimento apresentou relativa demora, somente vindo a acontecer quando:

> Em 8-11-1870 Álvares de Araújo recebeu o vapor no arraial da Quinta do Sumidouro, no rio das Velhas. Ainda em novembro iniciou viagem, e chegou a Guaicuí-MG em 3 de fevereiro de 1871, às onze horas da manhã, sangrando assim com o Saldanha Marinho as águas são-franciscanas, na mesma data. A navegação a vapor do rio São Francisco estava começada. A viagem do Saldanha Marinho foi um grande acontecimento para o progresso do país; Minas Gerais a primeira província a laçar nas águas do Médio São Francisco um navio movido a vapor. (MACHADO, 2002, p. 132)

Enfim, cumpriu-se mais uma importante etapa da navegação fluvial a vapor no Brasil, tendo em vista tratar-se de um rio de grande extensão, com significativo potencial de aproveitamento produtivo e facilitador da integração regional. Entretanto, esses encaminhamentos por vezes demoravam a ser implementados em outras importantes artérias hidroviárias, dessa forma retardando o desempenho de determinadas localidades.

Mesmo assim, foram realizados alguns estudos registrando as condições de outros importantes rios brasileiros. Dentre eles o Parnaíba, o Doce, o Mucuri, o Jequitinhonha, o Iguaçu, o Paraguai, o Itapicuru, o Mearim e o Paraíba do Sul. Os relatórios produzidos, utilizando os trabalhos de vários estrangeiros, forneceram elementos essenciais para a implementação de benefícios e aproveitamentos em muitos desses cursos. (BARBOSA, 1978, p. 28)

Notadamente, a navegação a vapor de cabotagem e a fluvial se sobressaíram ante os antigos meios de condução praticados pelas vias aquáticas. No entanto, a utilização das aquavias mostrou-se mais lenta que a marítima, decorrente da

produção agroexportadora localizar-se nas proximidades do litoral. (GRAHAM, 1973, p. 22-23)

Mesmo não atingindo as dimensões esperadas, o progresso proporcionado pela tecnologia da energia a vapor, contribuiu significativamente com o desenvolvimento das comunicações no país, ocasionando relevantes conquistas nas questões econômicas, políticas, sociais, culturais e na integração nacional. (SAMPAIO, 2006, p. 59).

Todavia, tendo o Brasil um território de dimensões continentais, essas valorosas conquistas não atingiam a maioria das expectativas desejadas, mas dinamizava os setores que promoviam as maiores arrecadações. Diante desse contexto, o século XIX findou com um saldo qualitativo e quantitativo favorável, possibilitado por medidas implementadas no império e início da república, referentes aos “[...] transportes ferroviários e marítimos indispensáveis para a movimentação através das grandes distâncias, dos produtos imensos da produção agrícola do país”. (PRADO JÚNIOR, 1986, p. 208)

2 O PIAUÍ QUE PRECEDE A NAVEGAÇÃO

2.1 A província piauiense no oitocentos

Ciente dos acontecimentos que envolviam a nação, o Piauí na segunda metade do século XIX buscava ampliar sua participação no âmbito brasileiro, pois continuava a apresentar módico desenvolvimento econômico. Dessa maneira, não despertando a requerida atenção do império e consequentemente colocando-se distante das decisões do governo central. Essa posição criava o estigma de província vinculada ao atraso, situação essa que precisava ser alterada para então tornar-se mais participativa nas intenções nacionais. (NUNES, 1975, p. 135-136)

Referente ao desempenho dos produtos produzidos, existia a compreensão de que era preciso ampliar a oferta desses para as demais províncias brasileiras e para outros países, pois a sua abrangência permanecia basicamente ligada à indústria de bovinos. Além dessa condição, era praticada a agricultura de subsistência, excetuando-se determinados momentos, em que se praticou o cultivo do algodão, voltado quase exclusivamente para a exportação, que ocorria em sua maioria pelo porto maranhense. (SANTANA, 2001, p. 104)

De acordo com Odilon Nunes, na última década da primeira metade do século XIX, o comportamento das rotas de comércio desempenhadas pelo Piauí mostravam-se da seguinte maneira:

> Quase não existe comércio entre os municípios; era todo feito para Caxias, S. Luís, e do Ceará vinham cereais e sal para certas regiões da Província, que eram trocados por produtos piauienses, com base na pecuária. Ao longo do Parnaíba havia um comércio de pouca significação, feito em barcas para atender predominantemente a distribuição do sal.
> Poti, por exemplo, diz que seu comércio é todo com a cidade de Caxias e Maranhão. (NUNES, 1975, p. 24)

Em suma, havia o entendimento de que para alcançar metas negociais satisfatórias era preciso resolver uma questão fundamental, aproximar sua capital das margens do rio Parnaíba, a principal artéria das comunicações da província. Somente a partir dessa alteração seria possível implantar e aproveitar uma navegação fluvial de qualidade.

Estimava-se que essa condição iria atuar no escoamento da apoucada produção local e intervir como um fator de estímulo à indústria agrícola de exportação, em decorrência das fartas terras às margens do rio Parnaíba.

> A província tem terras suficientes de boa e até da melhor qualidade possível para poder sustentar um número de habitantes muito mais crescido do que existe, mas as plantações são tão limitadas que se importam da Província do Maranhão muitos mantimentos, e raro é o ano em que não aparece em um ou outro ponto da província carência de víveres e mesmo fome. (DODT, 2008, p. 52)

Ainda, funcionaria como um fator de atração populacional, uma carência da província, devido às facilidades proporcionadas pela utilização de embarcações a vapor. Outra condição favorável seria a efetivação de uma disputa mais equilibrada com Caxias-MA, que dominava o comércio da região, conforme argumentação feita por Saraiva. (JORNAL O ECHO LIBERAL, 18/12/1851, nº 118, p. 2)

Essas implicações remetem a épocas anteriores à segunda metade do século XIX, mas que somente a partir do terceiro quartel desse século, foram retomadas com bastante ímpeto. Isso, tendo em vista que os transportes do período mostravam-se incompatíveis com as necessidades do momento, uma vez que eram realizados em carros de bois e lombo de cavalgaduras pelas vias terrestres e por rudimentares embarcações pelas vias fluviais. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 07/07/1844, p. 42)

Vivenciava-se um momento em que eram evidentes as dificuldades apresentadas no acesso a capital piauiense e principalmente na movimentação do comércio de variadas mercadorias, dessa maneira, gerando um isolamento territorial, interferindo no fluxo de gêneros e pessoas. A melhoria nos meios de condução implicavam uma investida que intencionava atuar como um componente de atração de indivíduos, os quais estariam motivados a investir na produção de excedentes, uma vez que teriam como escoá-la.

Diante das circunstâncias, parcela dos homens de negócio e alguns governantes que atuaram no Piauí, como José Ildefonso de Sousa Ramos, Zacarias de Góis e Vasconcelos, José Antônio Saraiva, João José de Oliveira Junqueira e outros, nessa época, estavam de acordo com as intenções de melhoramentos nos meios de condução, mas esbarravam nas dificuldades das finanças da província. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 02/07/1857, p. 13) Entretanto,

essa situação não se configurava como respaldo para abandono do propósito, apenas requeria melhor entendimento, visando vencer essa adversidade.

Para tanto, torna-se interessante tomar conhecimento de alguns parâmetros envolvendo a participação econômica piauiense no cenário nacional nesse período. O resultado dessas explanações expõe parte dos motivos que inquietavam parcela da classe dominante local e, além disso, de mostrar como o governo imperial acompanhava esse desempenho.

O Piauí, antes da implantação da navegação a vapor do rio Parnaíba, demonstrava um apoucado desempenho de exportação e importação em relação aos valores apresentados pela maioria das províncias brasileiras, ficando posicionado na última colocação entre todas que foram submetidas a esse levantamento, tomando como base o período entre 1854 e 1855. Essa condição tratava da realização da navegação de cabotagem interprovincial, cujos negócios eram compostos de produtos nacionais e estrangeiros. (SOARES, 1865, v1, p. 104)

TABELA 6: VALORES RELATIVOS AO COMÉRCIO DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO PELA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NO BRASIL (1854-1855)

PROVÍNCIA	VALORES EM RÉIS
Rio de Janeiro	16.332:000$000
Pernambuco	5.326:000$000
Bahia	3.804:000$000
Rio Grande do Sul	8.084:000$000
Pará	1.171:000$000
Maranhão	1.413:000$000
São Paulo	6.258:000$000
Paraná	1.695:000$000
Alagoas	1.209:000$000
Sergipe	925:000$000
Espírito Santo	439:000$000
Paraíba	689:000$000
Rio Grande do Norte	387:000$000
Ceará	823:000$000
Piauí	159:000$000
Santa Catarina	1.048:000$000
Mato Grosso	----------
Amazonas	----------
Total	49.772:000$000

Fonte: SOARES, Sebastião Ferreira. **Elementos de estatística**. v1, p. 105.

Através desse demonstrativo, torna-se possível constatar uma modesta participação do Piauí nos negócios do império. Tornando-se esse, um fator que reforçava a preocupação de grupos da elite política e econômica local, levando-os a intensificar as pressões sobre o governo provincial, no intuito de estabelecer beneficiamentos capazes de acelerar o desempenho piauiense. Para tanto, tinham a compreensão de que a prosperidade somente ocorreria com a melhoria no setor de transportes.

Outra explanação, também a nível nacional, apresentando a distribuição e o quantitativo das casas comerciais, fábricas e oficinas existentes no Brasil entre 1854 e 1855, possibilita averiguar que o Piauí, entre as vinte províncias, ocupava as últimas colocações.

TABELA 7: CASAS COMERCIAIS, FÁBRICAS E OFICINAS EXISTENTES NO BRASIL (1854 - 1855)

PROVÍNCIAS	TOTAL	NACIONAIS	ESTRANGEIRAS
Rio de Janeiro - município	6.876	1.235	5.591
Rio de Janeiro - província	5.298	2.739	2.559
Pernambuco	2.846	1.598	1.248
Bahia	3.785	2.779	1.006
Rio Grande do Sul	3.342	1.593	1.749
Pará	898	285	613
Maranhão	1.639	1.054	585
São Paulo	3.893	3.185	708
Paraná	591	316	275
Paraíba	415	311	104
Ceará	1.622	1.281	341
Rio Grande do Norte	123	98	25
Alagoas	826	694	132
Sergipe	528	392	136
Piauí	298	235	63
Espírito Santo	226	149	77
Santa Catarina	493	301	194
Minas Gerais	5.128	4.195	933
Mato Grosso	256	134	122
Goiás	389	301	88
Amazonas	123	73	50
	39.527	22.998	16.599

Fonte: SOARES, Sebastião Ferreira. **Elementos de estatística**. v1, p.118.

Essas circunstâncias causavam um certo desconforto às classes dominantes piauienses, pois essa condição servia como obstrução aos seus intentos de participar mais ativamente das conquistas capitalistas e criando um estigma de atraso. Uma maneira de tornar essa compreensão mais perceptível estava no tratamento dedicado, durante o Império, às províncias segundo o desempenho comercial de cada uma, tendo em vista, que o movimento mercantil determinava a sua importância, estabelecendo uma classificação administrativa. (SOARES, 1865, v1, p. 119)

TABELA 8: CLASSIFICAÇÃO DAS PROVÍNCIAS DE ACORDO COM A ORDEM DE IMPORTÂNCIA COMERCIAL

ORDENS	PROVÍNCIAS	PRINCIPAIS PRAÇAS COMERCIAIS
1ª ordem	Rio de Janeiro	Corte do Império
	Pernambuco	Recife
	Bahia	São Salvador
	Rio Grande do Sul	São Pedro do Sul
2ª ordem	Pará	Belém
	Maranhão	São Luís
	São Paulo	Santos
	Paraíba	Paraíba
	Alagoas	Maceió
	Ceará	Fortaleza
3ª ordem	Sergipe	Aracaju
	Paraná	Paranaguá
	Santa Catarina	Desterro
	Rio Grande do Norte	Natal
	Piauí	Parnaíba
	Espírito Santo	Vitória
Centrais	Mato Grosso	Albuquerque
	Amazonas	Manaus
	Minas Gerais	São João Del Rei
	Goiás	Goiás

Fonte: SOARES, Sebastião Ferreira. **Elementos de estatística***.* v1, p. 119.

Reconhecidamente, o contexto piauiense envolvendo seu desempenho econômico o colocava em uma incômoda disposição em termos de relevância diante

da Corte. Essa situação atuava como um empecilho para exercer influência no campo político, resultando na baixa capacidade de captação de recursos necessários. De acordo com Evaldo Cabral de Mello (1984, p. 257) “[...] No Norte as províncias deficitárias, Piauí, Rio Grande do Norte, Alagoas e Sergipe recebiam recursos modestos do Governo central [...]”.

Além dessas dificuldades, outro importante aspecto observado como gerador de retardo no direcionamento de projetos de interesse da província, estava na falta de um órgão específico para pensar no progresso piauiense, uma vez que cidades como Recife e Rio de Janeiro possuíam uma repartição específica para cuidar das obras públicas e câmara de comércio, ficando o planejamento piauiense ao encargo das câmaras municipais e principalmente da Assembleia Legislativa.

Notadamente, na transição da primeira para a segunda metade do século XIX, o Piauí apresentava-se na desagradável condição de módico desenvolvimento. Essa concepção considerava amplos aspectos que envolviam a dinâmica da prosperidade econômica, demonstrada especialmente por conquistas materiais. Esse era um elemento essencial exercido no período, respaldado através de direcionamentos adotados pelo governo imperial, sendo implementados em algumas províncias.

Outra circunstância que afligia o Piauí nessa fase, era a localização e a apresentação da sua sede administrativa, avaliada por parcela da população local e de alguns visitantes, como um lugar incapaz de projetar a província rumo ao progresso. Essa compreensão, decorria sobretudo da sua disposição geográfica, considerada inadequada para atender às exigências em curso, destacando as dificuldades nos transportes. Ainda, acrescentada pela ausência de estrutura organizacional condizente com a posição que lhe era conferida, também não possuindo uma estética urbana a altura de uma capital. (GARDNER, 1942, p. 210-211)

Concordando com essa vertente, representantes do governo local e das elites, buscaram formas de suplantar essa situação. Para tanto, entendiam como urgente introduzir medidas que pudessem atingir alcance rápido e convincente, a fim de dar credibilidade, incentivar e atrair outros participes. Dentre as ações a serem implementadas, tidas como essenciais, haveriam casos que certamente implicariam em desaprovações, uma vez que poderiam atingir interesses estabelecidos dentro da estrutura em curso, a qual demonstrava resistência a certas mudanças,

especificamente as que esboçavam alterações nos mecanismos políticos e econômicos vigentes.

Essa era uma leitura reputada como coerente, em decorrência da compreensibilidade dos demonstrativos constatados nessa época, em que a base da arrecadação piauiense continuava embasada na pecuária, atividade desenvolvida em praticamente toda província, mas com modesta concentração na região Centro-Sudeste. (QUEIROZ, 2011, p. 19-20) Quanto à exploração agrícola, tratava-se até então de um setor destinado praticamente à subsistência, contudo, mesmo indicando condições de pequena projeção, apresentava possibilidades de crescimento, tendo em vista a existência de áreas cultiváveis e as pretensas medidas delineadas para impulsionar o seu desempenho.

A respeito da composição política e econômica nesse processo, Gercinair Gandara (2010, p. 123) compreende que "[...] a modernidade era entendida pelos grupos de poder como sinônimo de progresso em suas relações com o poder". Esse posicionamento, demonstrava um dos principais objetivos dos interessados, que era de reverter o estigma do Piauí como lugar de decadência e atraso. Concordando com essa compreensão, acreditavam que para alterar essa situação, era fundamental a participação do sistema capitalista, atuando em questões estruturais no âmbito urbano, industrial e nas comunicações. (PRADO JÚNIOR, 1986, p. 140)

Tomando como referência interesses de ordem socioeconômica, constatava-se que se alargavam os debates e as possibilidades de melhoramentos na sua efetivação. Contando com o apoio de negociantes locais e estrangeiros, ampliavam-se as possibilidades de êxito, além de setores da sociedade vislumbrar nas novidades a realização de um processo civilizador capaz de gerar conforto, satisfação e desenvolvimento. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 01/07/1854, p. 17)

A intenção de estabelecer melhorias se deparava com as condições insatisfatórias em que a província se encontrava, apresentando apoucada arrecadação e limitado potencial de crescimento. Essa situação, decorria em parte da sua dependência comercial, tendo em vista que seus produtos de exportação e importação eram na maioria escoadas pelo porto maranhense, fugindo ao controle do fisco local, além de consumir mercadorias com preços mais elevados. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 03/07/1851, p. 35-36) Acentuando

os problemas, não havia incentivo suficiente para atrair investimentos e estimular o assentamento populacional voltado à exploração agronômica.

Essas apreciações, constatavam que, nesse ínterim, a estrutura administrativa piauiense estava ciente das diversas carências e que se empenhava em elaborar medidas capazes de supri-las. Dentre os motivos, estava a questão da pouca mão de obra atuando no segmento agrícola, em quase toda a sua extensão e, dessa maneira, travando a evolução da pretensa agricultura comercial e até a de subsistência em algumas ocasiões. Além dessa situação, o seu principal item de exportação, o gado bovino, enfrentava o avanço da concorrência, merecendo maior atenção, inclusive na promoção de conhecimentos no charqueado. (DODT, 2008, p. 49)

Somava-se a esses fatores a evidente deficiência nas comunicações, cabendo urgência na resolução dessa pendência, tendo em vista, que os transportes se constituíam como elementos fundamentais na movimentação dos principais bens produzidos, traduzindo-se em outra peça de vital importância nesse processo.

Apesar de circunstâncias adversas, havia relativo fluxo nos negócios, sendo possível constatar durante a segunda metade do século XIX certa participação nos mercados ligados ao comércio internacional através da exportação da carne bovina diretamente para portos europeus e Guiana Francesa. A essa mercadoria, somavam-se outras menos importantes, mas que acresciam rendimentos módicos de acordo com a realidade local, as quais entre 1854-1855 totalizaram 38:000$000 de exportação. (SOARES, 1865, tomo II, p. 9) Diante da possibilidade de crescimento, Freitas e Chaves (2003, p. 254), argumentaram que no início do terceiro quartel dos oitocentos, era inconteste o reconhecimento da importância de melhorar os meios de condução utilizados para o escoamento desses gêneros até o porto de Parnaíba, a fim de reduzir os custos e cumprir as metas de entrega em tempo hábil, tendo em vista, que o carrego dos produtos era efetuado majoritariamente através de embarcações rudimentares.[6]

Inteirados da situação, setores envolvidos nas decisões da província se empenhavam na efetivação de alternativas para vencer os reconhecidos obstáculos; incumbência bastante dificultada, pois o Piauí, até esse momento, não havia em

[6] cf BARBOSA, Edison Gayoso Castelo Branco. **O Parnaíba***:* contribuição à história de sua navegação. 1978. Dissertação. (Mestrado em História) Universidade Federal de Pernambuco - UFPE, Recife.

nenhuma oportunidade conseguido desenvolver algum tipo de produto relevante na arrecadação da Coroa. Dessa forma, tornava-se improvável conseguir apoio do governo central, uma vez que o Brasil estava vivenciando um momento em que suas atenções se focavam no Norte açucareiro e no Sul cafeeiro. [7]

Contudo, no intuito de obter investimentos necessários, apegava-se a outro intento além do econômico, pois o governo imperial ao determinar a abertura dos rios à navegação, visando a ocupação do interior e o escoamento dos seus produtos, abriu possibilidades para que o Piauí fosse incluído nesse processo. (SAMPAIO, 2006, p. 66) Causa essa, que segundo Evaldo Cabral de Mello (1984, p. 205) logrou êxito, contando com a colaboração de Paranaguá, um político de destaque na Corte.

Entretanto, um motivo considerado de crucial dimensão para a implementação da navegação a vapor rumava para sua concretização, depois de várias tentativas governamentais. Nesse ensejo, acomodou-se interesses políticos e econômicos, com a finalidade de aproximar o centro administrativo piauiense da principal artéria aquática da província e, assim, proporcionar substancial avanço nas comunicações, no intuito de permitir a sua ligação com o litoral e áreas adjacentes com maior acessibilidade e rapidez. Para tanto, foi preciso assegurar apoio local e na Corte, primeiramente atuando no propósito de concretizar a transferência da capital do Piauí, para o centro-norte às margens do rio Parnaíba.

Destarte, havia o entendimento de que essa era uma das etapas de um processo que presumidamente iria acelerar o desenvolvimento da província. No entanto, a consolidação do projeto somente se alcançaria com o estabelecimento da navegação fluvial a vapor, o elemento principal dessa realização. Nesse direcionamento, as análises abordadas, convergiram de maneira ampla para um dos mecanismos vistos como indispensáveis à concepção de progresso, crescimento, incentivo e oportunidade, através da melhoria nas comunicações, a partir do aproveitamento da aquavia. (GANDARA, 2010, p. 151)

Assim sendo, intensificaram-se esforços na intenção de aproveitar a hidrovia, utilizando embarcações modernas, como forma de incentivar os negócios relativos à agropecuária e à integração local e nacional. Tal encaminhamento, encontrou

[7] cf PAULA, João Antônio de. O processo econômico. In: CARVALHO, José Murilo de (coord.). **A construção nacional 1830-1889**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012. v. 2.

consonância na presidência da província, a qual buscou apoio no ministério imperial, alegando a viabilidade do empreendimento e que podia contar com a adesão de respeitados negociantes locais e representantes de empresas estrangeiras instaladas em Parnaíba. (NUNES, 1975, p. 128-129)

Diante de tais assertivas, considerava-se como sendo de vital necessidade esses melhoramentos, pois caso não se firmassem, pairava a perspectiva de perdurar o quadro de escassos recursos e poucos indicativos de desenvolvimento. Tratava-se de benfeitorias de acordo com as precisões da província e remetia a um processo de ampliação, adiante da capacidade local. Essas apreciações funcionavam como forma de convencimento e mobilização em torno do estabelecimento e da inclusão do progresso no Piauí, através de um novo e melhor recinto para acomodar a sede provincial e de um meio de condução dentro dos padrões da melhor tecnologia empregada a nível mundial. (NUNES, 1975, p. 126)

As apreciações contaram com a mobilização de agentes sociais, destacando-se os de Parnaíba, um proeminente centro econômico do norte piauiense na época. Essas ações foram exercidas por moradores da região norte, negociantes locais e alguns estrangeiros, os quais se posicionaram e pressionaram os seus representantes políticos a se empenharem favoravelmente às implementações em curso, pois expressavam o seu descontentamento com as dificuldades de acesso à capital e principalmente com a situação do sistema de transporte vigente, o qual impedia os agricultores, criadores e comerciantes de propagarem seus negócios. (GANDARA, 2010, p. 152)

Esse sentimento veio a ser compactuado de forma considerável, sendo refletido através do presidente da província João Jose de Oliveira Junqueira, que assim se expressou:

> He esta, sem dúvida a primeira necessidade para a Província, pois que, só depois de cortadas as águas deste bello rio por barcos á vapor, poderá o Piauhy sahir do estado estacionário, á que tem visto condenado.
> O meu primeiro pensamento é, pois, procurar dar principio á essa navegação, porquanto sei perfeitamente que o dia, em que aparecer um vapor em frente á esta capital, será a data do engrandecimento, e prosperidade desta província, cujo commercio actualmentese aniquila ante as fabulosas demoras dos transportes, e tutela das províncias visinhas.
> Quando se considera que o viajante, que parte da corte do império, poderá chegar á esta capital, transportado sempre em barcos á

> vapor, o espirito se dilata ao contemplar este magnifico resultado, em que ganhão o commercio, as artes, e os costumes dos habitantes, pelo atrito constante da civilização. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 02/07/1857, p. 11)

Mesmo demonstrando coerência nos argumentos utilizados pelos representantes piauienses, a contrapartida era morosa. Sendo assim, coube reforçar espaço ao debate fora da esfera local em que tornou-se perceptível o pouco grau de presteza dispensada a algumas províncias consideradas menos importantes ao Brasil, situações essas refletidas na diferenciação da distribuição dos investimentos e auxílios prestados.

Para tanto, é possível conferir através da análise político-econômica, a pertinência das inquietações e empenho piauiense, colocando-se como merecedor de préstimos do governo imperial. Nesse direcionamento, percebia-se a impressão de outros segmentos fora do Piauí, que buscavam partilhar das necessidades compreendidas por esta província. Para uma melhor explanação a esse respeito, Evaldo Cabral de Mello (1984, p. 248) fez comentários quanto à distribuição de arrecadação através da Lei orçamentária de 1835, em que Tavares Bastos alegou que o governo geral monopolizava de forma integral toda sorte de impostos, situação essa tendo perdurado até o final do Império.

Mais adiante, Mello (1984, p. 251), assim expôs, que o Rio drena os recursos financeiros para a construção de obras, ferrovias e prédios públicos nas províncias do Sul, sendo o montante dos saldos transferidos para a Corte, na ordem de 2/3 da receita imperial arrecadados nas províncias nortistas e, dessa maneira, demonstrando que essa região suportava uma porção desproporcional dos encargos do Império.

Durante as discussões no Rio de Janeiro, a questão dos saldos do Norte era ignorada nos debates parlamentares. Quanto a essa postura, segundo relatou Mello:

> No Norte, pelo contrário, as províncias deficitárias: Piauí, Rio Grande do Norte, Alagoas e Sergipe recebiam recursos modestos do Governo central, de modo que o total dos déficits das províncias meridionais era quase nove vezes superior ao montante dos déficits das províncias setentrionais. (MELLO, 1984, p. 257)

Em outra vertente, eram notórias as desigualdades no tratamento das províncias, tanto que houve uma proposta de divisão em três classes, reconhecidas

num projeto enviado à Câmara em 1860. Nesse parecer ficariam na primeira classe: São Paulo, Minas Gerais, Pernambuco, Bahia, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Pará e Maranhão; na segunda classe estariam: Sergipe, Goiás, Mato Grosso, Alagoas, Paraíba e Ceará, e finalmente na terceira classe: Santa Catarina, Paraná, Espírito Santo, Rio Grande do Norte, Amazonas e Piauí. Até mesmo os salários dos presidentes variavam de acordo com a classificação provincial. (CARVALHO, 2003, p.137)

Assim sendo, de acordo com o “DECRETO N.° 1053 DE 18 DE AGOSTO DE 1852. Regula a execução do art, 2.° da lei n. 647 de 7 de Agosto dê 1852. Hei por bem que se observe na distribuição dos ordenados dos presidentes das províncias*, [...]. Nele consta o acréscimo de mais uma classe, tendo o Piauí permanecido na terceira categoria. Sendo a distribuição conferida da seguinte forma: 1ª Classe - 8:000$000 por ano; 2ª Classe - 7:000$000 por ano; 3ª Classe - 6:000$000 por ano e 4ª Classe - 5:000$000 por ano. (ALMANAK - 1853 - SUPPLEMENTO, p. 13-14)

Tornava-se perceptível a finalidade de direcionar investimentos, adotando a política de que quem contribui mais, recebe mais. Além dessa postura havia o intento do governo em quebrar a unidade das grandes bancadas. Compreende-se ainda que as desigualdades provinciais iam além da ênfase na “desprovincialização”, não somente por competição e prestígio, uma vez que se apresentava com reais divergências embasadas em interesses econômicos. (CARVALHO, 2003, p. 139)

Noutra situação, era reconhecida a necessidade da presença do governo geral abrangendo todo o território brasileiro. Dessa forma, fazia-se essencial a participação dos funcionários do fisco, principalmente em áreas afastadas do litoral, apesar da pouca arrecadação. Isso porque, representava a comparecimento do Império, do poder público na região, contudo, uma evidente dificuldade estava na acessibilidade.

Reconhecia-se a incapacidade do Estado imperial de alcançar o interior com facilidade, situação essa bem delineada pelos compromissos que se via forçado a fazer com os poderes dessas localidades. Nessa circunstância utilizou-se a Guarda nacional, composta de notáveis da região representados por fazendeiros, comerciantes e capitalistas, os quais exerciam controle da população livre e pobre pelos chefes locais. (CARVALHO, 2003, p. 158)

Não alheio a essa conformação, mas voltado para o seu momento, o Piauí admitia a condição de corroborar a sua intenção, insistindo na viabilidade de incentivar o povoamento nas proximidades das áreas ribeirinhas, inclusive com o desbravamento e ocupação de pessoas das províncias adjacentes. (QUEIROZ, 2006a, p. 53) Dessa maneira, configurando interesses de setores políticos e econômicos, nessa ocasião unidos em favor da mesma causa, no intuito de sair do isolamento interiorano e elevar-se a condição de importante participe nos negócios do Império. (NUNES, 1975, p. 127) Entretanto, para atingir essa finalidade, precisava-se realizar alterações contundentes na estrutura piauiense, a começar pela mudança da sua capital para as margens do rio Parnaíba, e posterior a essa etapa prosseguir com o propósito de implantar um moderno sistema de transporte capaz de atender às necessidades da província.

Após processada a transferência do centro administrativa do Piauí, saindo de Oeiras para a nova Vila do Poti, logo depois passando a se chamar Teresina, de acordo com a Resolução nº 315, de 21 de julho de 1852 (NUNES, 1975, p. 112), iniciou-se, então, outra etapa, visando atingir mais um importante desígnio, realizar a conexão entre a capital e o litoral utilizando a condução fluvial a vapor, tendo como elo dessa ligação o rio Parnaíba.

Atrelada a efetivação do deslocamento da sede provincial, constavam os planos voltados ao progresso das comunicações, visto como fator indispensável para a ampliação da conquista realizada. A implementação do novo modal aquaviário serviria como o elemento catalisador, capaz de promover uma maior concentração de pessoas nas proximidades da hidrovia, sendo esse um termo apontado como imprescindível ao seu desenvolvimento, considerando a natureza econômica praticada na época. (QUEIROZ, 2006a, p. 53)

Numa conjuntura mais ampla podemos observar a província piauiense procurando se colocar em um patamar capaz de satisfazer, atender exigências de crescimento impostas pela necessidade e pela propagação capitalista. Esse posicionamento mostrou-se envolto em circunstâncias que visavam acolher tanto as determinações de caráter interno quanto externo.

O contexto verificado no Piauí do oitocentos, a partir da sua segunda metade, conduziu ao estabelecimento e preparação de diretrizes que proporcionaram perspectivas futuras relacionadas a sua infraestrutura, notadamente se

concentrando na capital. Todavia, os investimentos, apesar de expressivos para a ocasião, não atenderam plenamente as expectativas da população, pois os avanços ficaram à mercê das oligarquias locais que, no âmbito do poder, estavam representadas pelas elites que compreendiam criadores, comerciantes e grupos políticos. Para tanto, suas articulações, tinham à frente as ações da iniciativa pública, embasadas na arguição de que o progresso nos transportes, criaria condições capazes de retirar a província da condição de isolamento interiorano e do estigma de atraso. (QUEIROZ, 2011, p. 19) Nesse sentido, a medida indicada como indispensável a esse objetivo apontava para o estabelecimento da navegação fluvial a vapor no rio Parnaíba.

2.2 A capital se aproxima da hidrovia

2.2.1 Irrompe o século XIX

Notadamente, o progresso no transporte hidroviário para surtir o efeito esperado teria que aguardar a efetivação de uma primeira etapa, considerada essencial nesse projeto, que era a aproximação da sede provincial para as margens do rio Parnaíba. No entanto, tratava-se de um tema controverso, pois algumas das propostas apresentadas para essa realização interviam em interesses de pessoas influentes, as quais se colocavam contrárias ao deslocamento da capital piauiense. Assim sendo, quando o tema se tornava objeto de debate na assembleia provincial, os contrários à mudança sempre articulavam uma maneira de obstruí-lo, e assim, conduzir as decisões tomadas sobre o assunto ao esquecimento sem que fosse posta em prática.

Esse posicionamento persistia, porque mesmo havendo relativo esforço na sua estruturação, Oeiras apresentava uma conformação ainda distante de um centro administrativo de porte, pois possuía poucas edificações públicas e igrejas, as ruas não tinham calçamento e apresentavam traçado irregular, entre outros fatores. Ainda, ficava distante do rio Parnaíba cerca de quinze léguas, que era a mais viável artéria de conexão das comunicações da província. (ANDRADE, 1979, p. 67)

Remetendo a essas situações, verifica-se que não se tratava de uma postura isolada, pois as proposições iniciais, referindo-se a questão da localização, podem

ser consideradas a partir de 1792, através do governador e capitão-general das capitanias do Maranhão e Piauí Fernando Antônio de Noronha (PEREIRA DA COSTA, 1974, p. 195) e em 1798 pelo governador D. João de Amorim Pereira. (MONSENHOR CHAVES, 2013, p. 23) Porém, nenhuma das sugestões foram levadas adiante.

Adentrando o século XIX, permaneceram os questionamentos envolvendo o lugar onde se encontrava a sede da Capitania, e concomitantemente atribuindo essa condição como causadora de circunstâncias adversas, findando em implicações inibidoras do seu desenvolvimento. Sendo assim, não tardou para que esse tema fosse retomado aos debates políticos na província. Inicialmente em 1812 e depois em 1816, posteriormente, também foram apreciados nas câmaras constituintes em assembleia geral no Rio de Janeiro. Nessas ocasiões, a localidade preterida foi São João de Parnaíba, mas repetindo o resultado conferido no século anterior, não se efetivou a mudança sugerida. (PEREIRA DA COSTA, 1974, p. 206)

Mesmo compreendendo as dificuldades de convencimento, referente ao deslocamento do núcleo governamental piauiense, os favoráveis a esse intento mantiveram a pretensão de buscar outro lugar, que oferecesse condições capazes de melhor contribuir para o desenvolvimento do Piauí. Para tanto, organizaram-se na intenção de reunir mostras capazes de justificar essa vertente.

Acentuando as condições adversas, confirmou-se que a acessibilidade consistia em um fator imprescindível ao progresso de uma região. Situação essa que representava mais um percalço a sede provincial, em decorrência dos difíceis caminhos existentes e pela considerável distância que a separava dos centros comerciais mais desenvolvidos. Dentre os lugares de maior porte e contato, estava o Maranhão a 180 léguas, a Bahia a 220 léguas, Pernambuco a 230 léguas e a vila de Goiás a 250 léguas. (MACHADO, 1854, p. 57)

Tomando como exemplo o acontecimento da proclamação da independência do Brasil, ocorrida no dia 7 de setembro de 1822 em São Paulo, verificou-se que essa informação somente chegou ao Piauí no dia 30 do mesmo mês, na vila de Parnaíba, pela via marítima, ressaltando ainda, que levou vários dias para chegar até sua capital, a uma distância de 126 léguas do litoral. (SANTANA E SANTOS, 2007, p. 63)

Outra alternativa a ser utilizada poderia ter sido as comunicações por meio de vias terrestres, como já ocorria pelo interior, cruzando a Bahia e Pernambuco nas rotas de comércio existentes. Através dessas constatações, torna-se possível obter uma melhor compreensão das dificuldades de acesso encontradas para atingir a sede do governo e dos obstáculos para administrar a partir dela as demais localidades piauienses. (SANTANA E SANTOS, 2007, p. 64)

Contudo, o assunto permaneceu arrefecido durante mais de vinte anos, apesar do desempenho no âmbito econômico e social ser questionado dentro e fora de Oeiras. Mesmo assim, esse tema somente voltou a ocupar espaço na última década da primeira metade do século XIX, conferindo alguns posicionamentos favoráveis à remoção do núcleo administrativo.

Nesse período, certas impressões expostas sobre o Piauí e sua capital fortaleciam os argumentos dos adeptos à sua transferência, pois apesar do empenho local, não se conseguia manter uma sequência de avanços capazes de gerar perspectivas promissoras. Através desse itinerário, tornou-se possível avaliar, conceber outros entendimentos, a partir do relato de pessoas distintas, alheias ou não, envolvidas diretamente com os problemas do Brasil. Nesse caso, uma das possibilidades, ainda que sob o olhar eurocêntrico, encontra-se na apreciação estrangeira a respeito da conjuntura vigente.

Os naturalistas alemães, Carl Friedrich Philipp von Martius e Johann Baptist von Spix, em sua estadia no Brasil de 1817 a 1820, primeiramente excursionaram pela região sul e, somente a partir de 1818, conduziram sua expedição para o norte. Nesse direcionamento, alcançaram a Capitania do Piauí, onde também registraram aspectos que fugiam aos seus propósitos de pesquisa. Como consequência, proporcionaram considerável material para análises no campo da história.

FIGURA 01: CARTA COROGRÁFICA DAS PROVÍNCIAS DO MARANHÃO E PIAUHY E PARTE DAS DO PARÁ, GOYAZ, BAHIA, PERNAMBUCO E CEARÁ - 1855

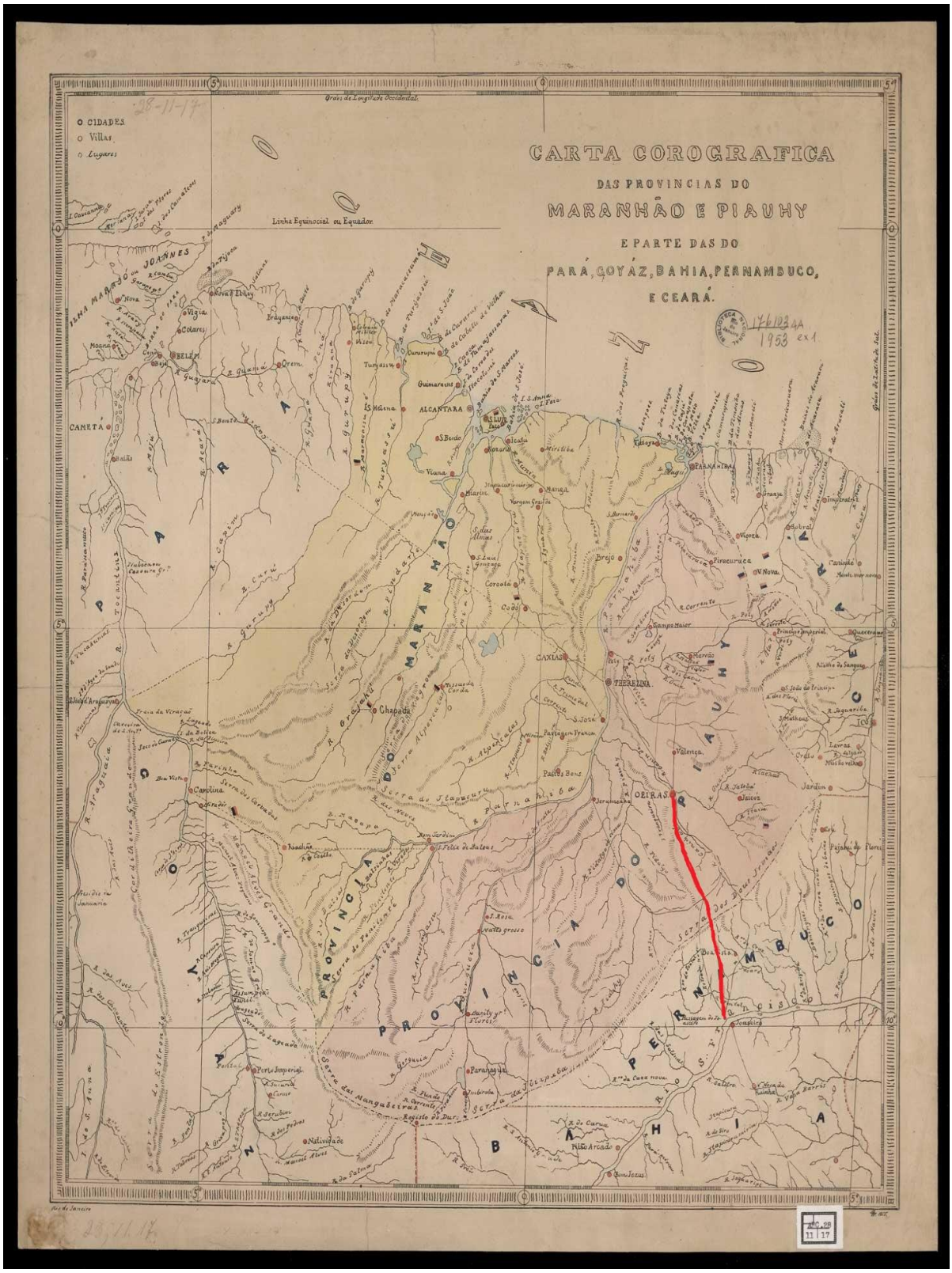

CARTA COROGRAFICA
DAS PROVINCIAS DO
MARANHÃO E PIAUHY
E PARTE DAS DO
PARÁ, GOYÁZ, BAHIA, PERNAMBUCO,
E CEARÁ.
CIDADES
Villas
Lugares
Linha Equinocial ou Equador
ALCANTARA
CAXIAS
TERESINA
OEIRAS
Chapada
Carolina
Parnaguá
Nativid.de
Rio Arcado
Valença
Jaicos
Viana
Brejo
Coroatá
Caxias
Pastos Bons
S. Jose
Guimarães
Icatu
Tutoya
Vigia
Colares
Breves
Caneta
Oeiras
Jerumenha
Jenipapo
Registo do Dur.
Serra dos Mangabeiras
Serra do Itapecuru
Serra Alpercatas
Serra do Jaborandi
Serra Grande
Serra do Araripe
Serra dos Cocos
Serra da Ibiapaba
Serra Tabatinga
Serra Vermelha
Serra Negra
Serra Branca
Serra Dourada
Serra Geral
Serra Formosa
Serra Pelada
Serra Pacatuba
Serra Ibiapina
Serra Grande

FIGURA 02: ARRAIAL DE JUAZEIRO DA BAHIA



Arraial de Juazeiro sobre o Rio São Francisco, desenhado da margem oposta do rio, provincia de Pernambuco.

Fonte: SPIX & MARTIUS. **Viagem pelo Brasil**, 1976, p. 209.

Na carta corográfica, observamos o provável percurso feito por eles, até chegarem em Oeiras. Assim, possibilitando observar alguns aspectos da cartografia e entendimentos quanto as dificuldades de deslocamento da época, motivados pelas distâncias e acessos. Depois, vemos uma imagem da vila do Juazeiro da Bahia, localidade onde pousaram, as margens do rio São Francisco. Fizeram uma breve descrição expondo que “O Arraial de Juazeiro, pequena aldeia de umas 50 casas e uns 200 habitantes, deve sua origem à missão que existiu antigamente na vizinhança; a sua atual importância, porém, deve-se ao trânsito pela estrada do Piauí, que atravessa o rio nesse local”. (SPIX E MARTIUS, 1976, p. 202)

Nas suas anotações, tomaram o cuidado de descrever parte da trajetória percorrida, passando pela Bahia e Pernambuco até atingir o território piauiense, o qual estimaram possuir uma população total de 71.370 almas. (SPIX E MARTIUS, 1976, p. 218) Dirigindo-se para Oeiras, nas proximidades do rio Canindé, elogiaram as condições da terra na região, como sendo de excelente qualidade para a criação de gado, pois avaliaram que praticamente só precisava de chuva, o suficiente para o crescimento do pasto e para encher os açudes. (SPIX E MARTIUS, 1976, p. 215)

Quanto à condução dos trabalhos nas fazendas por eles observadas, verificaram a presença de escravos na função de cuidadores das boiadas e que algumas utilizavam em média 20 cativos nessas atividades. A partir dessa análise, teceram algumas opiniões contrárias à forma de administração em voga, pois acreditavam na necessidade de apenas metade dessa mão-de-obra para tomar conta de cada 1.000 cabeças. Assim, entenderam que havia desperdício e pouco aproveitamento do potencial natural existente, pois aplicavam quase todos os

recursos na criação de bovinos, deixando de cultivar em quantidade suficiente alguns produtos essenciais ao próprio sustento, como milho e mandioca. (SPIX E MARTIUS, 1976, p. 216)

Ao chegar à capital, foram agradavelmente acolhidos, sendo as formalidades conduzidas por cidadãos de prestígio do lugar, os quais não pouparam empenho na tentativa de proporcionar com presteza uma boa impressão, inclusive, espontaneamente lhes foi providenciada uma casa para hospedagem. Referindo-se ao governador Baltazar de Sousa Botelho e Vasconcelos, o definiram como pessoa educada e letrada, apesar do pouco contato mantido, pois o mesmo encontrava-se à véspera de uma viagem.

Afora a excelente receptividade, ao tratar da estrutura urbana da cidade, inicialmente entenderam que certas aparências remetiam a pobreza ou desleixo, pois os prédios da sua principal igreja e das duas capelas tinham aspectos medíocres. Os comentários que se seguiram, apontaram que:

> [...] é uma povoação insignificante, que consta de algumas ruas irregulares, com casas baixas de barro caiadas de branco. Na ocasião da nossa chegada, contavam-se na sua extensa freguesia 14.074 habitantes, segundo listas dadas pelo governo. Os dois riachos, o da Pouca Vergonha e o da Mocha, que desaguam reunidos no Rio Canindé à distância de uma légua da cidade, fornecem-lhe límpida água potável, porém um tanto salitrosa. (SPIX E MARTIUS, 1976, p. 217)

Outra abordagem que os intrigou, foi a respeito da localização da sede administrativa da capitania. A partir dessa percepção, novamente lhe atribuíram significações consideradas indagadoras e críticas:

> À vista da grande distância dessa cidadezinha da costa (pois a capital de Pernambuco, Recife, está a 200 léguas a leste e a capital do Maranhão, São Luís, a 100 léguas a nordeste), não é para admirar que aqui se encontre ainda menos cultura, porém, mais aquela simplicidade, bondade e hospitalidade, que se conservam tão bem nas localidades isoladas. Oeiras, em civilização e riqueza, é inferior à Vila de Parnaíba que, por sua situação na costa e pelo considerável comércio de algodão, fumo, couros, sebo e carne salgada, de todas as povoações da província floresce mais e mais. Acontece que a própria Oeiras nem mesmo pode ser o empório para os produtos do interior da província; de fato, as outras vilas, Pernaguá, Jerumenha, Valença, Campo Maior, Marvão, mandam as suas mercadorias, quer diretamente ao mar, para Bahia, Parnaíba e Maranhão, quer para a Vila de Aldeias Altas, que, situada no

> navegável Itapicuru, é o mais apropriado empório para o comércio do Maranhão. (SPIX E MARTIUS, 1976, p. 218)

Reportando-se aos aspectos salutares da região, iniciaram denunciando o intenso calor, mas consideraram o clima saudável, a água utilizada de boa qualidade e alguns benefícios do hábito alimentar baseado no consumo de bastante carne fresca, um elemento favorável para manter o povo forte e saudável.

Nos preparativos para deixar a cidade, foram novamente envolvidos pela hospitalidade dos oeirenses que não mediram empenhos para agradá-los, ofertando enorme quantidade de provisões de alimentos, bem acima da capacidade de carrego. Grande parte era composta de carnes fresca e seca, devido à abundância da pecuária ali desenvolvida.

No percurso rumo ao norte, seis léguas adiante, nas proximidades do Canindé, perceberam haver mais lagoas e matas compostas de muitas carnaubeiras, buritizeiros e ouricuris. (SPIX E MARTIUS, 1976, p. 225) Depois de passar por São Gonçalo, chegaram ao rio Parnaíba, o qual faz fronteira em toda sua extensão entre o Piauí e o Maranhão, vindo a ser considerado como o mais importante entre o rio São Francisco e o rio Tocantins. (SPIX, MARTIUS, 1976, p. 228)

Em direção ao sul piauiense, as suas margens apresentam numerosas fazendas, as quais passaram a se dedicar ao plantio do algodão, mas que outrora cuidavam exclusivamente da criação de gado. Quanto à sua navegabilidade, utilizam-se canoas nos percursos rio acima e principalmente balsas no percurso rio abaixo. Concluíram, certificando que:

> É regular o seu leito, e favorável para a navegação de embarcações carregadas com 300 a 500 quintas. O principal comércio, feito nesse rio com peles de boi, couro, carne salgada, fumo e algodão, explora-o a Vila de São João da Parnaíba, situada a quatro léguas distante de sua foz, único porto de mar da província do Piauí, e praça que tomaria maior importância para o comércio, se dispuser de melhor ancoradouro. (SPIX E MARTIUS, 1976, p. 229)

FIGURA 03: SERTANEJOS DO PIAUÍ



Fonte: SPIX & MARTIUS. **Viagem pelo Brasil**, 1976, p. 208.

Nessa imagem, torna-se possível tecer algumas observações, inclusive, supor que os viajantes tiveram deduções semelhantes, a começar pela distinção social entre os personagens, demonstrando prestígio de quem pode se servir por um meio de condução utilizado entre determinados sertanejos pertencentes aos grupos mais abastados e daqueles que estão na condição de servos. Outro fator apresentado denota aspectos da região, implicando nas condições dos caminhos percorridos pelos transeuntes.

Aproximando-se da última década da primeira metade do século XIX, chegou ao Brasil, em 1837, o pastor metodista Daniel Parish Kidder, natural dos Estados Unidos. Após realizar uma jornada pelas províncias do Rio de Janeiro e São Paulo, deixou o território paulista, em 1839, e dirigiu-se ao norte brasileiro, a fim de continuar sua missão de difundir o protestantismo e distribuir bíblias traduzidas para o português. (NOMURA, 2011, p. 43)

Dentre alguns apontamentos, Daniel Kidder (2001, p. 295) divulgou a estimativa da população piauiense em 1839, perfazendo um total de 60.000 habitantes e da sua capital Oeiras, situada a aproximadamente trezentas milhas do litoral, com cerca de 5.000 habitantes. Sobre os meios de comunicações, destacou o

rio Parnaíba como a principal via fluvial da província, sendo receptor de vários outros rios que desaguam no seu leito ao longo do seu percurso. Ao atingir a sua foz, separa-se, formando alguns canais e constituindo pequenas ilhas. Contudo, mesmo dispondo desse excelente curso navegável, não há ancoradouro de porte marítimo.

Outras experiências sobre a percepção estrangeira constam nos escritos do médico e botânico inglês George Gardner, realizados durante os anos de 1836 e 1841, em sua viagem pelo interior do Brasil. Nesse trabalho, dando continuidade aos seus estudos sobre a flora brasileira, registrou, a partir de março de 1839, alguns acontecimentos durante sua passagem em Oeiras no Piauí. (AQUINO, 1980, p. 238)

Referente às atividades desempenhadas na cidade, o inglês entendeu que parcela da movimentação econômica desenvolvida resultava, em parte, dos funcionários públicos e negociantes varejistas, ligados principalmente ao comércio de mercadorias europeias. Todavia, o fluxo da maioria dos produtos dependia do Maranhão e da Bahia, sendo que os artefatos trazidos pelos maranhenses levavam ampla vantagem, pois apesar das dificuldades de acesso, mostrava-se como a melhor rota e conseguia estimular a sua mantença, uma vez que proporcionava satisfatória lucratividade.

Assim sendo, o principal itinerário de abastecimento configurava-se inicialmente pelo transporte realizado por meio de canoas, a partir de São Luís, pelo rio Itapecuru até Caxias e depois seguia destino a Oeiras através de cavalgaduras. Já a movimentação baiana acontecia em escala bastante inferior, em decorrência da longa distância, que praticamente anulava a possibilidade de auferir ganhos satisfatórios, assim, não atraindo empreitadas com essa finalidade. Apenas subsistiam as comercializações empreendidas pelos boiadeiros, que anualmente utilizavam esse trajeto para a venda de bois, os quais findavam por aproveitar a circunstância e se abasteciam o máximo possível de variados produtos negociáveis, e assim efetuar a distribuição na sede administrativa piauiense. (GARDNER, 1942, p. 213-214)

Destarte, foram essas algumas impressões registradas por visitantes estrangeiros que estiveram no Piauí ou colhidas através de informações enquanto esses permaneceram no Brasil. Certamente, é possível haver divergências em seus relatos, mas compete considerar que se tratava de forasteiros que estiveram em províncias brasileiras em diferentes épocas. Somando-se a essa condição, pode-se

acrescentar que estavam envolvidos em perspectivas diferenciadas, daí portarem certas distinções, influenciando e sendo influenciados pelas suas percepções, seus olhares, suas formações e suas intenções.

2.2.2 As fases da transferência da capital

Apesar de as tentativas terem fracassado, durante o último decênio da primeira metade do século XIX, o interesse em transferir a capital do Piauí para uma área de melhor acessibilidade nas comunicações e potencial de desenvolvimento conquistou repercussão, promovendo uma série de discussões a esse respeito. Os motivos geraram pareceres favoráveis e também contrários a essa realização, tanto que o cumprimento da primeira Lei autorizando a referida mudança levou quase de dez anos para ser obedecida. (JORNAL O ECHO LIBERAL, 11/12/1851, nº 117, p. 3)

Ampliando as condições antagônicas, percebia-se que o fator da localização não atingia apenas o domínio financeiro, mas também implicava em outros aspectos. Dentre eles prejudicava a presença do governo imperial na região interiorana, isso resultante das dificuldades de acesso. Acentuando os problemas, essas circunstâncias ainda interferiam na questão da ocupação do território piauiense, pois não estimulava o assentamento populacional, uma carência presente em quase toda a sua extensão. Assim, deixando de suprir as lacunas existentes no cultivo da lavoura de subsistência, no escoamento da sua produção agrícola e na criação de bovinos. (SAMPAIO, 1963, p. 154)

Posicionando-se em defesa de interesses comuns, uniram-se nesse momento parcela de representantes políticos, criadores e comerciantes. Eles declararam-se adeptos da mudança da sede provincial, apoiando e concentrando esforços na estratégia de convencimento sobre a importância de seu deslocamento, do centro sul para o centro-norte do Piauí, às margens do rio Parnaíba. (NUNES, 1975, p. 127)

Nesse andamento, contou com algumas intervenções, que oportunizaram debates mais amplos e consistentes, tendo em vista haver assinalado a busca por melhorias urbanas e avanços tecnológicos que começavam a ser implementados de forma pontual em algumas cidades brasileiras, ressaltando, principalmente, a expectativa de participar, embora de maneira módica, do avanço capitalista e da propagação de seus supostos benefícios. (MUMFORD, 1998, p. 450)

As bases dessa proposição, se concretizaram através da disposição que indicou um local às margens do rio Parnaíba, nas proximidades do rio Poti para atender a uma necessidade considerada fundamental, pois envolvia negócios e até a sobrevivência de várias famílias. Sendo assim, através da Lei Provincial nº 140 de 29 de novembro de 1842, autorizou-se o deslocamento da vila do Poti para o lugar conhecido como Chapada do Corisco.[8] Porém, essa realização somente ocorreu em 1852. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 07/07/1843, p. 6)

Entretanto, nas primeiras discussões, nessa nova fase, sobre o local a ser indicado para assentar a nova capital piauiense, encaminhou-se pela confluência da foz do riacho Mulato, às margens do rio Parnaíba, no município de São Gonçalo, hoje Amarante, a qual posteriormente passaria a ser edificada e receberia o nome de Regeneração. (FREITAS, 1988, p. 11) Na ocasião, José Ildefonso de Sousa Ramos o presidente da província piauiense expressou-se:

> [...] para mim pois he liquido, que a mudança da Capital he huma condição imposta à esta, Província para seo engrandecimento e prosperidade; mas onde iremos estabelece-? Na Villa da Parnahiba? Ficará em huma extremidade da Província [...] [...] no Municipio de S, Gonçalo? Em lugar salubre, aprasivel, fértil, e imediato ao rio Parnahiba? Em verdade, na actualidade, he o este lugar que maiores vantagens oferece para esse fim, e acredito que se conseguíssemos fundar ahi a Capital, em poucos anos se tornaria mais populosa, e florecente que a actual, alias huma das mais antigas Cidades do Brasil, pois conserva este titulo desde El-Rei D. José 1º; [...]. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 07/07/1844, p. 53-54)

Prosseguindo, em sua fala na assembleia provincial, mesmo concordando com esse desígnio, alegou haver sérias dificuldades quanto à sua viabilização, por conta dos problemas financeiros pertinentes à província. Novamente, se pronunciou indagando:

> [...] mas podemos nós empobrecidos como nos achamos, no apuro das finanças da Provincia, ir fundar huma cidade sobre hum campo, onde tudo se terá de fazer, edifícios para as Repartições publicas, e residência dos Empregados de todas as classes; Matriz; Quartel, Cadeya, casa de Camara etc.etc. etc.?? Quanto a mim tão convencido estou da necessidade da mudança da Capital como da dificuldade d'ella nas nossas

[8] Essa denominação refere-se a uma antiga localidade, onde existiu uma fazenda de criação de gado, que ficou conhecida como Chapada do Corisco pela quantidade de "faíscas elétricas" que caiam durante o período de inverno. Tratava-se de uma área infértil, coberta de vasta vegetação, quase desabitada. (PEREIRA DA COSTA, 1974, p. 462)

> actuaes circunstancias; he pois este hum objeto, alias de vital interesse para a Provincia, que terá de ser reservado para ocupar a atenção d'esta Assembléa em tempo mais feliz. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA 07/07/1844, p. 54)

No ano seguinte, essa deliberação retornou, promovendo outro debate em 1 de agosto de 1845 na Assembleia provincial, agora sob a apreciação do presidente piauiense Zacarias de Goes e Vasconcelos, o qual demonstrou completa descrença no cumprimento dessa determinação, pois entendia que a realização desse propósito requeria uma construção plena envolvendo todos os aspectos concernentes a uma cidade, tendo em vista que o lugar escolhido era um deserto. Assim sendo, ele reiterou a precária condição econômica do Piauí como sendo um fator preponderante para a não concretização dessa transferência e desdenhou, ao indagar:

> Como dizer isto, tenho dado a rasão porque não foi aquella lei executada por meu antecessor, não há de ser por mim, nem também, segundo todas as probabilidades, pelos seus Successores. – Construir todos os Edificios necessarios ao serviço publico, erguer de repente huma Cidade inteira, he empreza possível a hum homem de genio, que disponha de inumeráveis braços e de huma riqueza imensa, mas he uma perfeita chimera para o Governo Constitucional de huma Provincia pobre. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 01/08/1845, p. 36)

Os encaminhamentos demonstraram que mesmo tramitando dentro das conformidades exigidas, a província deparou-se com o descumprimento de algo que parecia concluído e vencido. Entretanto, mais adiante, através do pronunciamento de abertura na Assembleia Provincial em 1848, o vice-presidente piauiense, Francisco Xavier de Cerqueira, ao discorrer sobre o referido assunto, recomendou rever a questão da transferência da capital, uma vez que as duas resoluções anteriores permaneceram como letra morta, isto é, não tiveram prosseguimento no processo de conclusão, apesar da legalidade auferida.

Dando prosseguimento às tramitações em curso, foi estabelecida nova Lei Provincial em 23 de agosto de 1849, ratificando as disposições anteriores, ocorridas em 1844 e 1845, determinando que o local para a mudança da capital fosse alterado para a nova vila do Poti. Todavia, esse direcionamento foi interrompido com o surgimento de mais um impedimento, resultante da emissão da Resolução nº 225, de

5 de agosto de 1850, que anulou todas as disposições de outrora referentes à transferência da sede do governo piauiense. (PEREIRA DA COSTA, 1974, p. 456)

Em setembro de 1850, Oeiras se deparou com um episódio circunstancial, que causou estranheza ao governante piauiense e aos observadores mais atentos. A situação se deu pela maneira da chegada de José Antônio Saraiva na cidade, porque de acordo com as informações oficiais, a sua vinda estava prevista para o dia 6, pela manhã, mas os citadinos foram surpreendidos com a sua presença um dia antes, por volta das 9 horas da noite. Esse acontecimento foi de encontro às formalidades exercidas no processo de substituição dos presidentes de província, provocando certo desconforto ao seu precursor Ignácio Francisco Silveira da Mota. Por esse motivo, este não cumpriu o seu dever de promover a sucessão com honras militares, ficando o juramento e a posse para ser realizando no dia 7 de setembro na câmara municipal. (JORNAL O ECHO LIBERAL, 12/09/1850, nº 52, p. 1)

A receptividade dos oeirenses foi de moderação, ressaltando que não o conheciam, mas as informações obtidas a seu respeito indicavam que se tratava de um jovem baiano de 27 anos, sensato e capacitado. Por fim, desejaram-lhe felicitações e sucesso na realização de suas atribuições. Essas expressões de boas-vindas foram expostas nas páginas do jornal O Echo Liberal, que utilizava em sua primeira página um bordão de Erasmo de Roterdã, “Queremos admoestar, não morder; Ser uteis, e não offender”, organizado por Tibério César Burlamaqui, mandante do Partido Liberal, o qual, aparentemente, nesse primeiro momento aguardou com calmaria o transcurso dos trabalhos do novo gestor, para então se posicionar.

Essas ponderações serviram como preâmbulo de um temor maior, pois o presidente mal acabara de chegar e já ecoava na cidade a sua proximidade com a ideia de mudança da capital. A partir desse pretenso posicionamento, iniciou-se uma acautelada disputa entre favoráveis e contrários a esse propósito e os liberais começaram a observá-lo com mais inquietação, esquecendo as moderações anteriores, passando a utilizar maior aspereza em seus posicionamentos.

Mesmo sendo pressionado pelos opositores, o governante não se deixou amedrontar, manteve o seu posicionamento e no dia 22 de outubro de 1850 iniciou uma viagem de reconhecimento a São Gonçalo e vila do Poti, com a finalidade de avaliar pessoalmente os locais indicados para o deslocamento da sede

administrativa provincial. Nesse ínterim, procurou examinar todas as disposições e tentativas empregadas anteriormente, para, então, poder tomar decisões mais seguras e prudentes, também, apreciando as experiências sucedidas e a sustentação prestada pelo poder central. (JORNAL O ECHO LIBERAL, 24/10/1850, nº 58, p. 2)

A partir do momento em que admitiu ser favorável à mudança e começou a desprender atenção em favor dessa questão, foi envolvido em uma verdadeira peleja, em que os seus oponentes, ligados ao Partido Liberal, não deram trégua, realizando críticas veementes de caráter pessoal e político-administrativo. Os meios mais utilizados nesses embates foram os jornais e a assembleia provincial.

Referindo-se a Oeiras, o grupo oposto ao parecer governamental, argumentava que seu estabelecimento no centro sul do Piauí, ao contrário do que se propagava de somente haver desvantagens, por conta das dificuldades de acesso, do apoucado desempenho agrícola e comercial e dos transtornos para alcançar e administrar o território da província, as compensações eram maiores devido a existência de justificáveis potencialidades.

Essa afirmativa tornava-se perceptível, porque alegavam que além de o lugar atual suprir os citadinos, funcionava como polo aglutinador de vários povos do sertão, que em parte dependiam do aprovisionamento dos seus diversos produtos. Todavia, embora sempre declarassem considerações bastante favoráveis, compreendiam que se tratava de uma cidade que apresentava problemas, mas que cumpria a sua função de maneira aceitável, apresentando condições capazes de mais adiante alcançar ativo desenvolvimento, “por vínculos de necessidade mútua de lucro e poder”. (WILLIAMS, 1990, p. 75)

Nessa vertente, prosseguiram desconstruindo a apreciação negativa da localização da capital piauiense, defendendo que ao invés de ser um entrave ao crescimento era sobretudo um lugar estratégico com noventa anos de existência, composta de atributos promissores, pois além de populosa, possuía uma satisfatória estrutura que comportava: hospital, palácio, prédios, templos, quartéis, cadeias, pontes e ruas calçadas. (JORNAL O ECHO LIBERAL, 12/06/1851, nº 91, p. 1)

Sustentando o propósito de não alterar a conjuntura atual, reforçavam suas convicções, indicando conveniências relativas à disposição geográfica de Oeiras, tendo em vista achar-se próxima a Valença, São Gonçalo e Jaicós, os três maiores

municípios da região, os quais contavam com excelente criação de gado vacum e cavalar, apresentando crescimento contínuo nessa área. Outra consideração essencial referiu-se à qualidade do solo, propício à lavoura, com potencial para em pouco tempo se tornar autossuficiente na produção de açúcar e provimentos de subsistência. A essa afirmação, prosseguiu-se a do próspero número de agricultores atuando em toda essa zona, incluindo a capital. (JORNAL O ECHO LIBERAL, 12/06/1851, nº 91, p. 1)

Respeitando a época, a oposição considerava as distâncias de 10 a 20 léguas que separavam a capital dos três municípios citados do território como aceitáveis, podendo ser superadas pela realização de melhorias nos caminhos. Essa justificativa tinha como lógica direcionar as suas intenções na permanência, pois asseguravam que as 18 léguas que apartavam a capital das margens do rio Parnaíba, em São Gonçalo, poderiam ser transcorridas com aceitável utilidade, bastando para isso, o estabelecimento de uma estrada compatível para viaturas de transporte de mercadorias. Ainda deveria ser acrescentada a essa realização a implantação de uma navegação qualificada no referido rio, que certamente acarretariam benefícios contínuos e inevitáveis. (JORNAL O ECHO LIBERAL, 12/06/1851, nº 91, p. 2)

Entre os opositores, era consenso que, ao manter o empenho na remoção da capital, estaria se desprezando todos os recursos empregados durante 90 anos na cidade, além de acarretar substancial deslocamento de pessoas, provocando no primeiro momento considerável redução no percentual de consumidores, de comerciantes e de produtores. Noutra situação, estariam se afastando vários profissionais qualificados, como médicos, professores, advogados e outros. (JORNAL O ECHO LIBERAL, 26/06/51, nº 93, p. 2)

Embora sendo contrários a essa localização, aventou-se a hipotética possibilidade de um “mal maior” suplantar a escolha em curso, pois se cogitou sutilmente que, em caso de não se conseguir as condições mínimas aceitáveis para acomodar a estrutura material e humana vindas de Oeiras, buscar-se-ia alternativa. Assim sendo, a outra opção encontrada para provisoriamente abrigar toda a infraestrutura transferida da sede seria ir para Parnaíba, onde há melhor suporte para tal realização. (JORNAL O ECHO LIBERAL, 26/06/51, nº 93, p. 2) Contanto que existisse o compromisso de que esse arranjo se desfaria assim que a nova vila do

Poti se apresentasse habilitada para receber definitivamente a capital da província. Essa era uma proposta condicional, porém não havia a certeza de que, depois de instalados no município litorâneo, seriam concluídas as obras na Chapada do Corisco, uma vez que a situação financeira do Piauí continuava precária, além de haver o nítido interesse da urbe portuária em sediar o centro administrativo piauiense.

Apresentadas as devidas argumentações a respeito das vantagens e desvantagens desse projeto, passou-se a refletir sobre qual postura conduzir a partir dessas abordagens. Os opostos à transferência concluíram que, independentemente de certos impasses, a permanência constituía a opção mais sensata, cabendo à presidência saber explorar os potenciais existentes na província, pois entendiam que era beneficiada por solos férteis e chuvas periódicas, faltando-lhe apenas gestores competentes e comprometidos. Além dessa conscientização, precisava-se dar atenção e empreender concentrados esforços na região sul, que respondia pelas maiores arrecadações, dispondo de vastas terras e apresentava as melhores condições para o desenvolvimento da agropecuária. Isso era diferente do que se encontrava na região norte, que oferecia menor área, baixa povoação e poucos recursos materiais.

Versando sobre a hegemonia dos negócios maranhenses, convinha relembrar que se mantinham controlando quase totalmente todo o interior do Maranhão e o Piauí, tendo como sustentação do seu comércio a utilização da navegação pelo rio Itapecuru, que, na ocasião, buscava o emprego do vapor como meio de força motriz. Essas alusões indicavam que certamente ocorreria a ampliação da sujeição ao modal existente, pois a distância entre Oeiras e Caxias equivalia a aproximadamente 45 léguas, mas caso ocorresse o deslocamento para o local imposto, seria reduzida para cerca de 10 léguas. Assim, a nova sede provincial não teria pujança suficiente para competir com tamanha disparidade de recursos e organização. (JORNAL O ECHO LIBERAL, 03/07/51, nº 94, p. 3)

No relatório dirigido à assembleia legislativa do Piauí, em 3 de julho de 1851, o Presidente procurou reforçar sua ideia e desconstruir, através de dados e ações, todos os argumentos até então lançados pelos adversários. Contudo, nessa investida, postou-se de forma moderada, porém, revestido de autoridade,

conhecimento e dignidade, expondo suas intenções quanto ao ponto principal em questão e à forma como tratava os opositores políticos.

Nesse itinerário, mostrou as dificuldades enfrentadas pelo Piauí a partir das suas condições naturais, no quesito que envolvia sua localização. Expôs que não conseguia atender às necessidades nas comunicações, pois, apesar de possuir uma excelente hidrovia, esta era subutilizada, e, mesmo se submetendo ao modal terrestre, existiam poucas e mal conservadas estradas. As consequências dessa conjuntura se refletiam nos elevados preços dos produtos importados, comercializados na capital e no interior; isso como resultado dos exorbitantes custos dos meios de condução, normalmente efetuados sobre lombo de cavalgaduras. Até mesmo o gado, predominante produto de exportação, sofria demasiadamente, ocorrendo muitas perdas e prejuízos, decorrentes da má qualidade das vias existentes. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 03/07/1851, p. 34-35)

Demonstrou ter plena convicção de que o desempenho piauiense estava substancialmente ligado ao modal dos meios de transportes por ele utilizado. Entretanto, os elementos fundamentais no processo de escolha do modelo a ser implementado deveriam se amparar no conhecimento, no planejamento, nas finanças e nos atrativos dos bens produzidos. (BARAT, 1978, p. 226).

Optando por investir na melhoria de embarcações fluviais, consequentemente, estaria incentivando o comércio da produção local, especialmente da carne salgada, pois haveria como conduzir até Parnaíba com menor custo. Desse modo, poderia disputar mercado e conseguir maiores rendimentos. Ainda chamava a atenção para o exemplo do vizinho Maranhão, que alcançava expressiva prosperidade por realizar vantajosos negócios aproveitando o rio Itapecuru, cujas condições eram inferiores ao rio Parnaíba.

Enfatizando a conveniência da mudança, Saraiva expôs que comumente ouvia falar sobre determinados fatores que caracterizam o Piauí no cenário brasileiro, destacando-se o isolamento interiorano, a resumida arrecadação e a estagnação dos setores de produção. Notadamente, era preciso alterar essas constatações. Para tanto, tornava-se imprescindível modificar alguns costumeiros posicionamentos, principiando por deixar de utilizar o rio Itapecuru como rota de escoamento dos produtos piauienses e direcionar as suas rentáveis mercadorias, como algodão,

couro e outros, através do rio Parnaíba. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 03/07/1851, p. 35)

Diferentemente do que apregoavam os opositores, acreditava poder concorrer com a cidade de Caxias e suplantá-la. Para isso, precisava da concordância e ajuda governamental, com a qual já contava, tendo recebido a anuência para a empreitada. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 03/07/1851, p. 36) Contudo, era necessário entender que uma capital nessa localização funcionaria como um elemento aglutinador de pessoas e estabelecimentos, interessados em participar dos proveitos e oportunidades que iriam advir, motivados pelas atividades negociais, pela acessibilidade e pelos recursos ali empregados. (ROLNIK, 2009, p. 30)

No entanto, embora não concordassem com essas argumentações, os liberais opositores admitiam que significava uma derrota antecipada, pois entendiam que a estratégia de cooptação exercida pelo presidente alcançaria seu propósito, para o infortúnio dos provincianos. Essa postura decorria da compreensão e do receio que indivíduos poderiam ceder ao oportunismo e se entregarem aos atrativos do poder, negligenciando antigos acordos e até ligações familiares, mesmo correndo o risco de não serem recompensados pelas promessas realizadas. (GRAHAM, 1997, p. 276-277)

Não causavam surpresa os empenhos manipulados pelos governistas com a finalidade de compor uma assembleia favorável. Essa era uma condição atribuída, mas em nenhum momento assumida pelo presidente, que asseverava se manter ao lado da ordem e da dignidade, prevalecendo unicamente os interesses da província. No entanto, a oposição repudiava suas colocações e as de seus colaboradores, alegando que:

> [...] não cessa elle de negar a sua directa e imediata intervenção na eleição, que acaba de ser apurada, e de que temos de tratar, procurando assim mostrar aos que o cortejão, e se lhes submetem, que os tem em tão pouca consideração, que, ainda falando elles na verdade sabida e publica, elle não trepida e nem duvida desmentil-os, sem ao menos ter attenção ao grandioso correspondente de Caxias ao Observador de Maranhão, que tanto o tem endeosado, talvez visando já um lugar no Puty entre os turibuladores de S. Ex. (JORNAL O ECHO LIBERAL, 18/03/52, nº 131, p. 1)

Segundo os liberais, foram vários meios empregados para fraudar o pleito e que mereceram denúncia, sendo um deles a realização de alterações no momento da contagem e do fechamento da ata. Essa não era uma situação exclusivamente

característica do Piauí, tratava-se de uma prática bastante difundida em todas as regiões do império brasileiro. (GRAHAM, 1997, p. 179)

QUADRO 01: DEPUTADOS PROVINCIAIS ELEITOS PARA O BIÊNIO 1852-1853

NOME	VOTOS	PARTIDO
Dr. Antonio de Souza Mendes Junior	155	Conservador
Dr. Simplicio de Souza Mendes	154	Conservador
Dr. Raimundo de Carvalho	151	Conservador
Francisco Joze da Silva	147	Liberal
Dr. Joze Mariano Lustosa do Amaral	145	Conservador
Padre Joaquim Damaceno Rodrigues	145	Conservador
Jacob Manoel d'Almendra	141	Liberal
Dr. Antonio Francisco de Salles	140	Conservador
Joze Ferreira de Carvalho	137	Conservador
João Antonio Vaz Portella	136	----------
Miguel Furtado de Mendonça	134	----------
Octaviano Joze d'Amorim	128	----------
Padre Antonio Ricardo d'Albuquerque Cavalcante	127	Conservador
Dr. Eleuterio Augusto de Atayde	122	
Ernesto Joze Baptista	120	Conservador
Antonio Martins da Rocha	120	Conservador
Joze Rodrigues Coelho	119	Conservador
Padre Mamedi Antonio Lima	117	----------
Dr. Angelo Custodio d'Araujo Bacellar	112	Liberal
Angelo Gonçalves Meneu	108	Conservador

Fonte: Jornal O Echo Liberal, 26/03/1852, nº 132, p. 2.

Sobre questões envolvendo trapaça em eleição, consta que um desses episódios ocorreu em Piracuruca, pois eleitores oposicionistas asseveraram que seus votos foram surrupiados e que, apesar de somente terem comparecido catorze representantes, o resultado contabilizado na ata apresentou dezoito presenças. (JORNAL O ECHO LIBERAL, 18/03/52, nº 131, p. 2)

O resultado da eleição demonstrou a atuação e influência de Saraiva, pois a maioria dos eleitos alinhavam com sua proposta de mudança da capital, mesmo alguns do partido oponente. Na avaliação do resultado, consta que apesar de todas as astúcias empregadas pelos saquaremas, as partes assinalaram como positiva a não utilização de violência, como ocorreu em situações passadas. Entretanto, prevaleceram as lamentações da oposição pela perda de espaço político, em decorrência desse resultado. Alegaram que cresceria o número de subservientes aos

conservadores, comprometendo possíveis interesses públicos, por não terem autonomia, estando atrelados à vontade da presidência.

No entanto, Saraiva entendia ter havido avanços, uma vez que os opositores abandonaram a posição extremista de se opor à mudança, vindo a concordar com ela posteriormente, apenas resistindo quanto à localidade. Restava aos deputados fazer as devidas avaliações, conscientizar-se e convencer os resistentes de que a Chapada do Corisco era o lugar que apresentava as melhores condições para receber a nova sede provincial.

Nesse direcionamento, asseverava que as características e a disposição do lugar projetavam que em pouco tempo seria possível criar um centro de abastecimento de diversos produtos essenciais e ter um porto bastante movimentado. Essas condições forneceriam elementos capazes de fomentar várias outras atividades apropriadas para estimular a prosperidade de uma cidade. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 01/07/1852, p. 35)

Persistindo nesse ideal, acreditava-se seguramente que nos anos iniciais o crescimento seria bastante acelerado, mas para isso, precisava-se confirmar formalmente a transferência da capital. Esse posicionamento encontrava embasamento na capacidade de exequibilidade, na localização e no acesso a principal artéria de comunicações da província. Esse conjunto de fatores necessitava apenas ser bem explorado, como ocorria em algumas localidades brasileiras.

Enfim, os escolhidos de Saraiva e não do povo, segundo os liberais, reuniram-se em assembleia para dar encaminhamento ao projeto de mudança da capital. Para os oponentes, os 17 deputados presentes não estavam congregados para avaliar a proposta, pois tratava-se de um grupo tendencioso. Estes apenas iriam cumprir a função de acatar as determinações do presidente, tendo em vista os cargos adquiridos serem resultado dos investimentos, sem escrúpulos, utilizados para eleger unicamente pessoas favoráveis aos intentos saquarema.

Na ocasião, os oposicionistas concluíram que expor as advertências e divergências sobre a remoção para o Poti não seria a melhor a escolha, pois essa polêmica havia se esvaziado. Entretanto, resolveram deixar registrado que os defensores desse posicionamento provocariam a derrocada do comércio, da indústria e dos investimentos realizados em Oeiras. Portanto, seriam os responsáveis pelos prejuízos e ruínas que sucedessem sobre a área mais populosa e rica da província.

Por fim, sentenciariam o Piauí a total rendição à hegemonia mercantil da Vila de Caxias no Maranhão.

Quanto ao resultado das deliberações, sobre o assunto, na assembleia provincial, sucedeu o previsto, pois foi aprovada a Lei Teresina sem qualquer esboço de movimentação contrária entre os participantes. Para não configurar que tudo ocorreu de modo perfeito e não cabia qualquer ponderação, “Na 2.ª discussão (para os que estão em graça) augmentou-se somente a authorisação de poder o presidente mandar adiantar 3 mezes de ordenado aos empregados, para se descontar pela 5.ª parte: o mais foi mudança de palavras”. (JORNAL O ECHO LIBERAL, 24/07/52, nº 148, p.1) Essa postura denotou plena conexão envolvendo Saraiva e a nova bancada eleita, pois tratava-se de um tema que compreendia interesses bastante divergentes.

Finalmente, no dia 19 de julho de 1852, foi sancionada a Lei autorizando a transferência da capital para a nova vila do Poti, passando de imediato à condição de cidade com o nome de Teresina. (JORNAL O ECHO LIBERAL, 24/07/52, nº 148, p. 1) Dessa forma, concluiu-se uma importante etapa político-administrativa no Piauí, criando expectativas quanto às supostas ideias de progresso e oportunidade previstas através dessa realização.

Então, chegou-se ao desfecho dessa importante e protelada realização, que para Saraiva tratou-se do mais significativo acontecimento cumprido no Piauí, constituindo-se em um marco do progresso, pois somente a partir dessa conquista se estabeleceram as bases necessárias ao seu desenvolvimento. Contudo, foram muitas as dificuldades encontradas para conseguir convencer os provincianos, dos benefícios que iria proporcionar o deslocamento da distante Oeiras para Teresina, às margens do rio Parnaíba, a principal via de comunicações piauiense. Entretanto, era preciso continuar as atividades, pois havia bastante por fazer, uma vez que a maioria das obras ainda estavam incompletas, carecendo a implementação de uma maior dinâmica, com a finalidade de proporcionar com rapidez as melhores acomodações possíveis.

Mesmo vivenciando o término dessa atribulada etapa, a presidência logo se ocupou de mais um desafio, também considerado de suma importância à continuidade do plano de prosperidade da província. Depois de estabelecida a nova capital em Teresina, buscou-se atingir outro respeitável intento, a realização da

conexão entre o recente centro administrativo e o litoral, utilizando um sistema de transporte fluvial a vapor, tendo como elo dessa ligação o rio Parnaíba. (NUNES, 1975, p. 112)

Vinculado às motivações dessa nova localização, estava o estabelecimento de um eficiente meio de condução, indicado como um elemento essencial para o êxito do processo. Tratava-se de um componente de vital interesse aos intentos do governo, dentre os quais, dinamizar a entrada e saída de produtos no Piauí através da alfândega em Parnaíba e, assim, aumentar a arrecadação e ser capaz de atrair pessoas para o setor agrícola, considerando a carência de mão de obra nesse tipo de atividade. Dessa forma, constituiria um desafio a ser transposto, tendo em vista impactar diretamente no seu desenvolvimento, analisando a natureza econômica praticada na época. (QUEIROZ, 2006b, p. 14)

Diante de tais mostras, era perceptível a precisão de vários melhoramentos, destacando-se o empreendimento hidroviário, sobre o qual, caso não se firmasse, pairava o entendimento de que não teria compensado plenamente o deslocamento da capital. Porquanto, era visto como um requisito fundamental para a consolidação dessa realização, consistindo em um importante fator de integração local e interprovincial. Dessa maneira, justificaria a mobilização em torno da implantação do progresso tecnológico. (NUNES, 1975, p. 126)

Completado o processo político-administrativo, Teresina apresentava-se pronta para servir aos intentos dos provincianos, estava à disposição dos gestores e à espera dos encaminhamentos das propostas acordadas anteriormente; dessa maneira, atrelada à ideia de progresso, aguardando as implementações necessárias ao seu desenvolvimento.

3 A NAVEGAÇÃO A VAPOR CHEGA AO PIAUÍ

3.1 A Via Fluvial

No desdobramento da estrutura funcional da companhia de navegação a vapor no rio Parnaíba, havia circunstâncias essenciais a se considerar na sua exequibilidade. Dentre elas, o entendimento de que, para exercer as atividades a que se dispunha, requeria-se importantes elementos que envolviam aspectos pertinentes a sua operacionalidade. Nessa perspectiva, mesmo observando a existência de vários componentes imprescindíveis na composição do sistema, destacava-se a hidrovia. Assim sendo, devido ao tipo de modalidade desenvolvida, percebia-se a necessidade de maior atenção no que concerne a melhorias contínuas da via natural por onde sulcavam as embarcações.

Essa percepção confirmava que o rio Parnaíba se constituía como um fator fundamental ao desempenho da navegação no Piauí, tornando-se indispensável compreender suas principais características, a começar pelo seu trajeto e as áreas abrangidas. Nesse direcionamento, as averiguações realizadas, ainda no oitocentos, detalharam importantes aspectos, dentre os quais mostrando que o mesmo tinha sua nascente na Serra da Tabatinga, limites do Piauí com a Bahia e o Maranhão[9], ficava a cerca de 880 metros acima do nível do mar e o seu prolongamento até o Oceano Atlântico na povoação de Amarração totalizava 1.408 km. “[...] na Amarração que serve de porto marítimo ao comércio da cidade da Parnaíba e de toda a província do Piauí.” (DODT, 2008, p. 37)

Em razão disso, acreditava-se ter encontrado com exatidão o local do seu nascedouro, apesar de existirem algumas variantes quanto a essa questão. Assim, o engenheiro Gustavo Dodt relatou:

> Nas cabeceiras de uma destas baixas, bem ao pé do talhado da serra em terreno enxuto, coberto em parte de pedregulho e pedras soltas, com um mato rasteiro e muito trançado (carrasco) nasce o Parnaíba de dois olhos-d’água. Parece que fui o primeiro a penetrar esse lugar, que é de um acesso bastante difícil por causa do mencionado carrasco, que se apresentou tão fechado que me foi preciso atravessar o último pedaço descalço dentro do leito mesmo

[9] https://www.codevasf.gov.br/noticias/2014/bacia-do-parnaiba-abriga-4-8-milhoes-de-pessoas-279-municipios-e-tres-diferentes-biomas.

> do rio, onde as pedras me dilaceraram os pés. Ao menos todos que me informaram a respeito das cabeceiras e disseram que já tinham penetrado até lá estavam em contradição entre si e com a localidade. Alguns fizeram nascer o rio de uma lagoa, outros de um brejo, outros de um olho d'água em meio de uma vargem, etc., dando todas as cabeceiras mesmas de um volume considerável de água. Tudo isso prova que eles nunca foram à nascença do rio, que se acha na localidade que acabo de descrever. Por isso, para poder melhor distinguir a localidade que nasce o Parnaíba denominei-a Pau-Cheiroso. (DODT, 2008, p. 17-18)

Prosseguindo nas suas análises, ratificou que o Parnaíba, durante toda a sua extensão, recebia água de vários rios, os quais classificou em três categorias, conforme sua importância.

> A 1ª abrange os maiores, que nascem todos ao pé da Serra da Tabatinga ou sua continuidade. Eles são do lado do Piauí: o Uruçuizinho, Gurguéia, Canindé, Poti e Longá; do lado do Maranhão: o Boi Pintado, Paraibinha, Medonha e Balsas. [...] Todos esses confluentes não admitem navegação regular; em parte são obstruídos por cachoeiras e em parte são demasiadamente tortuosos. Além disso, tem, com exceção do Parnaibinha, na estação seca, tão pouca água que seu curso fica totalmente cortado ou ao menos tão raso, que nem as canoas podem passar. Nas enchentes, porém, torna-se a velocidade extraordinária e se ela não impossibilita, ao menos dificulta a navegação de tal forma que o resultado é o mesmo para a prática. Por isso sou da opinião que todos eles são inavegáveis, ainda que um vapor possa subi-los durante as enchentes em viagem de experiência, o que ainda não constitui navegabilidade.
>
> Os confluentes de 2ª categoria nascem em mais ou menos distância da serra principal e são menores que os da 1ª, mas tem quase todos um leito profundo e conduzem muita água, de sorte que canoas podem navegar mesmo na estação seca. Por causa da pouca largura e tortuosidade não admitem embarcações maiores. Pertencem a essa categoria do lado do Piauí: o Taquaraçu, Riachão, Sucuriú, Riozinho e Uruçuí; do lado do Maranhão: Pedra Funda, Pureza, Marcelino, Babilônia e limpeza. O número de confluentes de 3ª categoria, que compreende os riachos propriamente ditos, é muito grande. (DODT, 2008, p. 38-40)

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

desembocadura do rio das Balsas em Guadalupe, com 100 m de largura, e atinge a foz do rio Poti em Teresina, com 350 m. Por fim, a bacia do Baixo Parnaíba, marcada pela inexistência de cachoeiras, mas com presença de ilhotas e bancos de areia. Possui 411 km de curso, começando com uma largura de 300 m e findando na sua foz com variação de 500 a 600 m de largura. (BASTOS, 1994, p. 423)

Por fim, faltando poucas léguas para chegar ao oceano, o rio dividia-se em braços distintos, sendo que um deles, de nome Igaraçu, era por onde se fazia a navegação entre Parnaíba e Amarração. Porém, essa via apresentava voltas muito acentuadas e de difícil passagem. Ainda assim, era o trajeto que possuía as mais favoráveis condições ao tráfego, mesmo sem haver alterações no seu traçado, vindo a ser de muita utilidade. Contudo, a partir do momento em que os vapores começaram a operar, foram realizados alguns benefícios no seu percurso, possibilitando uma melhor circulação. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 02/06/1865 - APEPI)

Entretanto, além dessas especificações basilares, verificou-se que era preciso organizar um trabalho voltado à cartografia do rio. Tinha-se em vista que a questão da navegabilidade no Parnaíba constituía um tema de bastante importância para o Piauí, pois entendia-se que se tratava de um assunto de interesse comum, o qual era vital para o desenvolvimento da província. Essa situação não deixou de ser debatida após a implementação da primeira etapa da navegação a vapor, entre Teresina e Parnaíba, mas buscou-se ampliar o espaço de atendimento, que incluía avançar no sentido sul, a partir da sede provincial. Para tanto, precisava-se saber com prudência as condições que o rio apresentava nesse direcionamento. Desse modo, a necessidade de conhecimento da via fluvial era elemento essencial nessa empreitada, requerendo a elaboração de um mapa detalhado do principal rio piauiense, cuja execução fez parte de um trabalho encomendado ao engenheiro Gustavo Luís Dodt.

> Pelo ofício datado de 11 de dezembro de 1868, do Exm. Sr. Dr. Augusto Olímpio Gomes de Castro, presidente da Província do Piauí, recebi ordem de apresentar uma planta do Rio Parnaíba desde suas cabeceiras até sua foz, que devia representar com exatidão, não só o curso do rio, com suas ilhas, coroas, cachoeiras, recifes e outros obstáculos à livre navegação, mas também as embocaduras dos seus confluentes de ambos os lados, e que devia tratar especificadamente dos diferentes rios e riachos, que formam as cabeceiras do rio, de modo a conhecer-se qual deles devia ser

> considerado como sua verdadeira nascença. Em todo o curso do rio deviam-se determinar as posições geográficas dos pontos principais e de outros, que fossem precisos para dar a todo o trabalho o cunho da exatidão. (DODT, 2008, p. 13)

O rio Parnaíba, além de ser a principal via de comunicação do Piauí, ligando o interior ao litoral, funcionava como um itinerário que tendia a aglutinar pessoas. Obedecendo esse direcionamento, esperava-se que, nas regiões brasileiras com pouco desenvolvimento, as hidrovias passassem a exercer uma função de incentivo às tradicionais e, principalmente às novas atividades produtivas, com o aproveitamento da mão-de-obra local. (BARBOSA, 1978, p. 24) Somando-se a esse ideário, João Carlos Garcia discorreu:

> Os rios navegáveis têm constituído eixos de desenvolvimento e caminhos transmissores de inovações, determinando a localização dos polos de organização do espaço em vastos territórios.
> A escassez de estradas, agravada pelo mau estado de conservação de muitas delas, fez dos rios a via de acesso e transporte preferida, quer ligando directamente o litoral com localidades do interior, quer como desembarcadouro ou prolongamento dos caminhos existentes. (GARCIA, 1996, p.19)

Acrescente-se que em termos de adensamento populacional, observa-se que em todo o seu curso, tanto do lado maranhense quanto do piauiense, nas proximidades de suas margens, encontravam-se algumas concentrações habitacionais, as quais buscavam nele a sua sustentabilidade. De acordo com Gercinair Gandara (2010, p. 198), “[...] as cidades beira-rio Parnaíba foram vistas como uma porta de entrada, ou seja, uma abertura para a constituição de negócios criando um amplo campo de oportunidades comerciais e industriais e consequentemente de povoamento.”

FIGURA 04: MAPA DAS CABECEIRAS DO RIO PARNAÍBA



Fonte: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart543404/cart - Acesso em 25/04/2022.

Dispondo desse conjunto de características, incluindo um mapa figurativo produzido por Gustavo Dodt, sobre o mais importante rio do Piauí, compreendemos melhor a sua dimensão, o qual forma "[...] a 4ª bacia brasileira isolada, depois do Amazonas, do Paraná e do São Francisco. É o maior rio do Nordeste Ocidental ou Meio Norte, podendo ser considerado de planície e de 'caudal', isto é, rio que no inverno ultrapassa de muito o leito natural." (BARBOSA, 1978, p. 49)

QUADRO 02: POVOAÇÔES ÀS MARGENS DO RIO PARNAÍBA - 1871

DENOMINAÇÃO	CATEGORIA	PROVÍNCIA	DISTÂNCIA DAS CABECEIRAS EM KM
Nossa Senhora da Vitória	Povoação	Maranhão	178
Santa Filomena	Vila	Piauí	197
Veados	Povoação	Dito	696
Manga	Vila	Dito	717
Manga	Povoação	Maranhão	718
São Francisco	Vila	Dito	817
São Gonçalo	Dita	Piauí	=
Queimadas	Povoação	Dito	857
Teresina	Cidade	Dito	984
São José das Cajazeiras	Povoação	Maranhão	=
Poti	Dita	Piauí	993
União	Vila	Dito	1.957
Curralinho	Povoação	Maranhão	1.103
Nazaré	Dita	Dito	1.158
Repartição	Dita	Dito	1.190
Santa Quitéria	Dita	Dito	1.290
Barra do Longá	Dita	Piauí	1.357
Parnaíba	Cidade	Dito	1.395
Amarração	Povoação	Ceará	1.408
Canárias	Dita	Maranhão	1.412
Enjeitado	Dita	Dito	1.395
Carnaubeiras	Dita	Dito	1.406

Fonte: **Descrição dos rios Parnaíba e Gurupi**, 2008, p. 39.

Entretanto, para melhor explorar uma via navegável se faz necessário estar ciente de determinadas limitações que a mesma proporciona e de estabelecer parâmetros para aproveitar o potencial existente, tendo em vista que essas são características de vários rios, os quais “[...] apresentam dificuldades para a sua utilização como hidrovia, principalmente quando se deseja operar com embarcações de grande porte.” (PADOVEZI, 2003, p. 3)

Envolvendo a questão do aproveitamento da navegação a vapor no Piauí, não obstante, o rio Parnaíba constituiu o elo fundamental nesse desígnio. No entanto, para que essa finalidade se efetivasse, não bastava simplesmente lançar os navios nas suas águas, pois a via fluvial não estava totalmente pronta para receber vapores com essas características. Precisava de ações complementares, através da intervenção de pessoas atuando em serviços de melhoramentos no seu leito e margens. Essas exigências se davam pelas condições que o mesmo apresentava e pelas atenções que as embarcações necessitavam para executar as atividades satisfatoriamente e, assim, cumprir a sua missão de transportar cargas e passageiros com segurança e em tempo hábil aos seus destinos.

Essas circunstâncias faziam parte de um contexto rotineiro, pois a hidrovia estava sujeita a interferências naturais, como secas e enchentes, e também estava esposta à influência humana, com a obstrução parcial de alguns pontos. Quanto a intervenção das pessoas, decorria normalmente pelo corte de árvores às margens do rio, permitindo que troncos se alojassem em determinados trechos, os quais dificultavam a navegabilidade e, posteriormente, provocavam assoreamento. (RELATÓRIO DA DIRETORIA DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO NO RIO PARNAÍBA, Caixa 1, 03/12/1866)

Parte dessas condições foi explanada no relatório efetuado por Gustavo Dodt, no qual apresentou alguns obstáculos que compunham o cotidiano das viagens, os quais requeriam constante atenção a fim de evitar graves problemas às embarcações. Em um dos relatos, descreveu a respeito de determinadas dificuldades para vencer os bancos de areia.

> Se a areia que forma esses bancos fosse grossa e pesada, formar-se-ia um canal certo, que podia modificar-se durante as enchentes, mas que teria sempre profundidade suficiente para poder ser navegado sem dificuldade. Porém, a areia é muito fina e extraordinariamente movediça, de sorte que os bancos formados por

> ela se acham em um movimento contínuo, fechando muitas vezes de um dia para o outro o canal, que a correnteza ajudada pelo vento tinha conseguido abrir.
> Os vapores nunca podem fazer a viagem entre esta capital e a cidade de Parnaíba seguindo na ida e na volta pelo mesmo canal. Sempre encontram em muitos lugares, onde acharam na descida um canal fundo, na subida águas tão baixas que não podem mais passar; felizes ainda se já se tem aberto um novo canal em um outro lugar, por onde podem romper; muitíssimas vezes, porém, são eles, como também as outras embarcações, obrigados a passar estes baixos arrastados por meio de correntes, âncoras e guinchos, pois partes extensas do rio, onde suas águas se espraiam, ficam tão secas que não se encontram mais do que 0,2m a 0,4m (1 a 2 palmos) de profundidade. (DODT, 2008, p. 70)

Prosseguindo, nas apreciações das suas investigações, sempre apegado à utilização de pareceres técnicos, assegurava que as condições do rio tendiam a piorar com o passar dos tempos, pois:

> [...] os habitantes das margens do rio costumam cortar o mato que cobre a ribanceira para plantarem nestas fumo. As enchentes encontram dessa forma as ribanceiras despidas de qualquer vegetação e sendo elas formadas de uma areia muito fina e pouco barrenta, não podem resistir ao ataque das águas e partes consideráveis delas são arrojadas todos os anos ao meio do rio, aumentando ali a quantidade de areia movediça.
>
> Ao mesmo tempo que as águas atacam as ribanceiras, descobrem as raízes das árvores grandes da mata alta que cobrem as margens do rio, até que estas caem, e arrojadas pela correnteza até o meio do rio ali ficam com aquelas, que se cortaram, a fim de se descobrirem as ribanceiras para a cultura do fumo.
>
> Portanto, tem de vencer a navegação desta parte do rio duas dificuldades: a inconstância do canal e a pouca profundidade da água, que resulta dela, de um lado; e do outro lado os perigos que constituem os paus submergidos no meio do rio e as pedras soltas que se acham em alguns lugares igualmente cobertas de água. A estas acresce mais uma outra dificuldade menos importante, que resulta das voltas estreitas que se encontram em alguns pontos do curso do rio. (DODT, 2008, p. 70-71)

Tratava-se de uma conjuntura que levava em consideração determinadas variações comumente previsíveis, pois a via natural não constituía uma condição inalterável durante períodos preestabelecidos. Habitualmente era envolvida em fatores que compreendiam circunstâncias pertinentes ao rio, como:

> [..] restrições de profundidade, trechos estreitos, curvas fechadas, que exigem cuidados especiais com o sistema de propulsão e de manobras de embarcações.
>
> Profundidades, larguras, raios de curvaturas do eixo de navegação, correntezas, material do fundo, condições de visibilidade...presença de troncos flutuantes ou submersos [...]. (PADOVEZI, 2003, p. 3)

No entanto, esses obstáculos não constituíam motivos suficientes para travar a exequibilidade da navegação, considerando que as partes interessadas no aproveitamento da aquavia dispunham de condições capazes de eliminar definitivamente ou parcialmente diversos desses aspectos. Vale ressaltar, ainda, que as obras de melhorias no rio eram de competência da província.

> Artigo 31º - Si a linha do rio, que tem de ser navegada à vapor, em virtude do presente contracto, necessitar de limpeza, ou aprofundamento em algum, ou alguns lugares para que possa ser navegado por barcos das dimensões estabelecidas, o Governo ficar obrigado à mandar examinar esses lugares, e reconhecida a necessidade da limpeza, ou aprofundamento, o mandará fazer de combinação com a Companhia, por conta da Provincia, abrindo para isso um credito correspondente à somma orçada para as despesas. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR NO RIO PARNAÍBA, Caixa 2, 15/05/1859 - APEPI)

Contudo, era preciso realizar adequadas avaliações, no intuito de tomar acertadas medidas, pois em geral os custos para esses fins eram bastante elevados. Porém, mesmo considerando as dificuldades, existia o entendimento que se tratava de atividades executáveis.

> Obviamente, várias restrições existentes em uma hidrovia podem ser eliminadas por obras [...] Mas tais obras, exclusivamente para melhorar as condições da navegabilidade de uma determinada hidrovia, dificilmente serão de grande porte. A tendência é que sejam realizadas obras pontuais, localizadas, que buscarão eliminar certos gargalos, como trechos de baixa profundidade, com afloramentos rochosos ou com excesso de bancos de areia. (PADOVEZI, 2003, p. 4)

Todavia, fazia-se necessário antecipadamente observar vários aspectos concernentes à natureza física do rio e verificar que tipo de embarcação poderia comportar. Para tanto, foram requisitados pareceres formais quanto a esse intento, sendo um deles obtido em 1853, quando o Governo imperial em 3 de dezembro de

1852, ordenou ao governo do Maranhão disponibilizar um vaso de guerra, para examinar as condições do porto de Parnaíba. Dessa maneira, foi nomeada uma comissão composta por Dr. Antonio Francisco de Salles, Coronel José Francisco de Miranda Osório e José Coelho de Miranda, os quais deveriam entender-se com o comandante do Brigue de Guerra quanto ao resultado da apreciação. Primeiramente, consideraram a Barra da Amarração como a melhor localização, uma vez que existia a vantagem de adentrar navios que demandassem 10 pés de água, o mais próximo da cidade de Parnaíba. Porém, desse ponto em diante, não poderiam subir o rio, porque em alguns lugares não tinha mais de 4 ou 5 pés de água na baixa de marés. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 01/07/1853, p. 17 - APEPI) Outra inspeção executada com esse propósito deu-se em 1858, ano em que se concretizou o contrato de organização da companhia. Na ocasião, o prático Diogo dos Santos Cardoso, dirigindo-se ao presidente da província João José de Oliveira Junqueira, alegou que após realizar as precisas averiguações no canal do Parnaíba, o encontrou adequado a qualquer embarcação apropriada para rio. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 3, 25/05/1858 - APEPI)

Compartilhando dessa compreensão, a presidência provincial e a diretoria da empresa dedicaram mobilizações durante todo o século XIX, atuando em benfeitorias na hidrovia, de acordo com as orientações técnicas, visando melhorar a funcionalidade das embarcações. Na primeira etapa da operacionalidade, abrangendo o trajeto entre Teresina e Parnaíba, os trabalhos que a companhia entendia como mais relevantes eram a desobstrução do leito rio e a dragagem em alguns pontos. Tratava-se de uma atividade que exigia contínuos cuidados visando permitir e facilitar a movimentação dos vapores. Correspondia a uma questão considerada indispensável, pois a não execução desses serviços, ocasionaria problemas que comprometeriam a exequibilidade da navegação.

Desde o início da trajetória da companhia em 1859, até o final do século XIX, os registros explorados a seu respeito apresentam circunstâncias que norteiam importantes aspectos por ela vivenciados. Através destes, torna-se possível verificar o seu envolvimento em situações comuns e em outras bastante complicadas, durante o seu desempenho operacional. Em meio às informações disponibilizadas, algumas se apresentam mais organizadas e precisas, assim proporcionando melhor

qualidade nas análises, consequentemente uma compreensão mais apurada da sua atuação nesse período.

As explanações contidas nos primeiros relatórios dedicaram uma considerável atenção às condições da aquavia, pois a sua função se constituía como meio central por onde se desenvolvia a navegação. Considerando que em determinados pontos da sua extensão, por vezes, as embarcações enfrentavam problemas de navegabilidade, chegando, em alguns casos, a comprometer a segurança das cargas, dos passageiros e da tripulação. Mesmo assim, na maioria das ocasiões esses fatores não eram considerados motivo suficiente para a paralização das atividades. Em contrapartida, tomavam medidas exigindo que os funcionários aumentassem os cuidados e intensificavam as cobranças por maiores atuações da província, que era a responsável pelas melhorias da via aquática. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 17/05/1862 - APEPI)

Contudo, permaneciam as preocupações quanto à hidrovia, que apresentava em vários locais condições de risco para o tráfego dos vapores. Era do conhecimento da companhia e da presidência da província que o traçado do rio Parnaíba, em alguns pontos, carecia de melhoramentos regulares. Porque, apesar da realização dos trabalhos de remoção de troncos, cortes de galhos de árvores e dragagem em determinados lugares do rio, essas ações mostravam-se insuficientes, pois, em certos trechos, essa deveria ser uma atividade contínua e não esporádica.

Notadamente, uma das maiores preocupações da companhia de navegação concentrava-se nas melhorias e conservação do leito do rio, por tratar-se da artéria vital à operacionalidade dos vapores. Em razão de a via fluvial estar constantemente sujeita a interferências periódicas, produzidas por enchentes, as quais arrastavam troncos, que se prendiam em locais de pouca visibilidade, findando em algumas situações, por danificar as embarcações quando as atingiam. Também, contava com a ação das correntezas do rio que deslocava bancos de areia criando novos canais, em que por vezes provocavam encalhes dos barcos. (DODT, 2008, p. 70)

Uma das ocasiões que demonstrava, com bastante ênfase, que a manutenção do rio Parnaíba se tratava de um assunto imprescindível, consta em uma das solicitações encontrada no relatório dirigido à presidência da província, no qual o diretor da companhia de navegação escreveu:

> Convém ainda que se reitere a Exmª Presidência da Província o pedido que a mesma se fez o anno passado de uma providência prohibindo os roçados e cortes de grandes árvores do rio Parnahiba. Despeito das ordens expedidas nesse sentido pela mesma Exmª Província, segundo creio, e de igual providência que requisitou das do Maranhão esse abuso prejudicial tem continuado senão em maior escala ao menos na mesma proporção. Quem mora nas margens do rio ou em suas emmediações tem de ter uma roça, uma vazante nas margens e ribanceiras do rio e muito de propósito derribão para dentro dele toda e qualquer arvore existente nesses lugares, que com as cheias são conduzidas para o seu leito e cada vez mais o vão obstruindo além do muito que já está. Convenço-me a que a Exmª Presidencia, disposta como está de proteger esta empresa de navegação a vapor se dignará de providenciar a forma que cesse um tal abuso visto que semelhante medida resulta em bem geral a navegação de qualquer natureza que se faça no rio. (Extraído do relatório do Director Firmino Alves dos Santos, datado de 18 de novembro de 1860. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 09/12/1860 - APEPI)

Essa era uma situação presente em diversas localidades ao longo do rio, tornando-se um problema distante de ser resolvido, já que as atividades agrícolas desenvolvidas pelos ribeirinhos normalmente eram voltadas à subsistência, indispensáveis ao seu cotidiano. Certamente, não tinham ideia das consequências do trabalho por eles desempenhados, muito menos da intensidade dos danos que poderiam causar. Essas eram situações resultantes da interferência de pessoas, as quais findavam agravando as dificuldades existentes ao longo do trajeto aquaviário. Todavia, outros dados apresentavam colocações relativas a diferentes tipos de transtornos, os quais recaiam sobre consequências de origens naturais.

Cientes das circunstâncias, mas determinados a manter o empreendimento em atividade, a direção da empresa e a presidência da província articularam várias medidas nesse sentido, as quais já vinham sendo tomadas, como a construção de uma barca específica para a limpeza do rio. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 26/09/1859 - APEPI) Porquanto, essa era uma necessidade recorrente, sempre atual, considerando que a manutenibilidade da via fluvial requeria algumas intervenções frequentes e outras sazonais.

Nesse direcionamento, torna-se possível verificar que, em decorrência das enchentes, a navegação podia ser facilitada por conta do aumento da coluna de água, trazendo uma preocupação a menos para os vapores. Em contrapartida, com elevação da força das correntezas, exigia-se maior atenção e agilidade do

comandante, pois em certos momentos as embarcações eram arrastadas para a proximidade das margens, apresentando risco de colisão ou encalhe.

As consequências dessas motivações resultavam em atrasos nas viagens e em prejuízos para a companhia e para os clientes. Dentre os vários acontecimentos nesse sentido, pode-se tomar como exemplo o navio Uruçuí, que possuía baixa potência de tração e, por conta da força das águas, teve que em determinadas ocasiões soltar a barca reboque e prosseguir sozinho, pois em algumas situações não conseguia vencer as fortes correntezas do rio. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 17/05/1862 - APEPI)

Enfim, as cheias causavam, eventualmente, consideráveis perdas à navegação. Algumas ocorrências foram registradas, como uma ocorrido em 13 de novembro de 1878, em que o vapor Conselheiro Junqueira, “foi ele arrastado pelas forças das águas e desgoverno do leme, em uma volta do rio, para cima de umas pedras no lugar denominado ‘Angelim de cima’, sofrendo grandes rombos no costado e grossa avaria no carregamento.” (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 19/02/1879, p. 13 - APEPI) Outro acidente relatado, em decorrência do mesmo motivo, envolveu o vapor Piauí em 5 de dezembro do mesmo ano, quando, regressando de Amarante e seguindo destino à capital, foi impelido para cima de uns rochedos, próximo à cachoeira chamada de Panelas, resultando em uma enorme fenda na couraça e consequente estrago em parte da carga, composta de couros e algodão (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 19/02/1879, p.14 - APEPI)

Além dessas dificuldades, ocasionadas pelas fortes chuvas, a força das correntezas puxava troncos de madeira para vários pontos do leito do rio, ficando muitos deles submersos. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, Caixa 1, 2/6/1865 - APEPI) As implicações desses acontecimentos findavam por provocar alguns danos às embarcações. Entretanto, as proporções dos acometimentos variavam de intensidade, causando pequenas e grandes avarias, mas sempre sucedendo em atrasos, suspensão das atividades e perdas para a companhia e os usuários.

Evidentemente, havia o entendimento de que as condições da hidrovia constituíam um fator preponderante no funcionamento da navegação a vapor. Assim sendo, a sua interferência organizava, em parte, o ritmo a ser estabelecido pelas embarcações, pois em dois contextos opostos atingia diretamente a atuação destas. Na estação invernosa, os maiores problemas se concentravam na força das águas,

enquanto na estação seca, as dificuldades eram referentes à intensidade da formação dos bancos de areia.

Os indicativos dessas circunstâncias remetiam a cobranças quanto ao cumprimento e à intensificação das melhorias no rio Parnaíba. Nesse aspecto, praticamente existia unanimidade no entendimento de que a conservação da hidrovia constituía um fator de elevada importância na funcionalidade das embarcações. Diante disso, reforçava-se a compreensão de que, havendo as devidas intervenções, se alcançaria pontos fundamentais como a diminuição dos danos causados aos navios e, consequentemente, a elevação das ofertas destes para a operação comercial, além de melhorar o desempenho na execução dos prazos de entrega dos fretes e a valoração do compromisso com os usuários. Outro fator importante seria a disponibilização de mais tempo destinado às paradas das embarcações para a realização das manutenções programadas e assim elevar a qualidade dos serviços prestados.

Em princípios da década de 1860, a utilização da via fluvial consistia em 90 léguas de extensão, ligando a capital ao litoral. Nesse percurso, a via fluvial mantinha parte dos problemas iniciais, pois apesar de algumas atividades realizadas por trabalhadores contratados pelo governo da província, as causas naturais, chuvas e secas comumente causavam alterações nas condições do rio. Dessa forma, permanecia a indispensável rotina dos serviços de limpeza e dragagem, além da incumbência de conscientização dos ribeirinhos para não colocarem troncos próximo às margens ou dentro do Parnaíba.

Estava-se diante de um problema que requeria constantes ingerências, o qual envolvia a participação das esferas pública e privada. No entanto, cabiam as maiores interferências ao governo provincial, uma vez que este tinha o papel de agir diretamente e não apenas de indicar os pontos de atuações e solicitar as intervenções, função essa destinada à companhia de navegação.

Diante das circunstâncias, cabia à direção da empresa pressionar a província para cumprir as suas obrigações quanto a manter satisfatórias as condições da hidrovia. Em uma das ocasiões, em 1860, a gerência da companhia fez um apelo ao presidente da província, solicitando a proibição de corte das grandes árvores das ribanceiras do rio Parnaíba, inclusive do lado maranhense, que, segundo ele, fazia o mesmo em proporções semelhantes.

> Respeito das ordens expedidas nesse sentido pela mesma Exmª Província, segundo creio, é de igual providência que requisite dos Maranhenses esse abuso prejudicial que tem continuado, senão em maior escala ao menos na mesma proporção. Quem mora nas margens do rio ou em suas imediações há de ter uma roça, uma vazante nas margens e ribanceiras do rio, e muito a propósito derribão para dentro dela toda e qualquer árvore existentes nos seus lugares que com as cheias são conduzidos para o seu leito e cada vez mais o vão obstruindo, além do muito que já está. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 09/12/1860 - APEPI)

Decorrente dessas dificuldades, inerentes ao cotidiano de pequenos agricultores, atuantes em ambas as margens da via fluvial, criava-se a necessidade de harmonizar a cooperação entre o Piauí e o Maranhão, tornando-se assim, essencial haver sincronia entre as partes, com a finalidade de evitar a obstrução do rio sob pena de causar prejuízos à companhia, que estava disponível à utilização pelas duas províncias.

Entretanto, mesmo realizando as devidas intervenções, não se alcançava os resultados esperados, pois era habitual a recorrência dos mesmos problemas. Decorrente disso, em um determinado momento, chegou-se ao ponto de tomar medidas enérgicas “Em resposta ao ofício da diretoria da companhia dirigido em 24/08/1866, ao presidente da província, este solicitou que o chefe de polícia expedisse ordem aos infratores dos quarteirões a margem do rio Parnaíba proibindo o corte de árvores nas ditas margens [...]”. (CORRESPONDÊNCIA DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO, nº 19, 30/08/1866 - APEPI)

Contudo, outra causa natural previsível, os períodos de seca implicavam em diversos transtornos ao deslocamento das embarcações. Durante a estiagem, sucedia a baixa do nível de água do rio, provocando, em alguns casos, a paralização parcial ou total das viagens, dependendo do trecho da via fluvial. Situações essas, registradas formalmente e relatadas às partes diretamente responsáveis. Em uma das ocasiões, o presidente da província alegou que “[...] considera a necessidade de um vapor de menores dimensões e calado, pois os atuais vapores não podem vencer os obstáculos naturais do rio em tempo de seca sem graves danos”. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 07/03/1866 - APEPI)

Oportunamente, a gerência da navegação relatava as devidas observações com significativos detalhamentos. Em uma delas escreveu: “O rio continua a oferecer as mesmas dificuldades. Na seca a inconstância dos canais navegáveis no

seu curso abundam os baixios arenosos que motivam vários encalhes". (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 09/03/1877, p. 10 - APEPI) Tratava-se de uma condição que requeria atuações planejadas e constantes, tendo em vista a natureza dos problemas e das suas consequências. Referindo-se a mais um acontecimento, a direção da companhia, dirigindo-se ao presidente da província, justificou o motivo do atraso do vapor Teresinense, afirmando que foi devido à baixa do rio, pois essa condição aumentava o perigo das corredeiras da Panela e Araçás, requerendo maiores precauções. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 16/09/1885 - APEPI)

Todavia, os serviços de melhorias da hidrovia demandavam atuações frequentes, tanto que exigiam materiais e equipamentos permanentes, a exemplo de barcas próprias para a execução dos trabalhos. Essa situação gerava consideráveis investimentos custeados pela província. Eram atividades constantes, não havendo espaço para tranquilidade, pois bastava as águas baixarem para aparecerem variadas dificuldades, principalmente os areais. Noutra perspectiva, com a chegada do inverno, vinham as fortes correntezas, os troncos submersos trazidos pela força das águas e o arrasto para cima de pedras.

Enfim, o rio Parnaíba além de se constituir com a prerrogativa de principal via de comunicação entre o interior e o litoral, devido às suas características, precisava de constante atenção devido às variadas alterações impostas pelas ações humanas e da natureza. No entanto, cabia aos seus exploradores, representados pela companhia de navegação a vapor, atuarem de forma profissional e equilibrada, considerando que dependiam dele para lograr êxito nos seus propósitos.

3.2 A implementação da navegação a vapor

O Brasil na primeira década da segunda metade do século XIX, iniciou uma marcante fase no desenvolvimento dos transportes movidos a vapor, vindo a ser inauguradas nesse ínterim as três iniciais estradas de ferro em solo brasileiro. (MANCHESTER, 1973, p. 226) Essa dinâmica prosseguiu com o estabelecimento de importantes empresas de navegação, com destaque para a companhia de navegação fluvial do Amazonas cuja concessão, inicialmente, pertenceu a Irineu Evangelista de Sousa "Mauá". (GREGÓRIO, 2008, p. 102)

Considerando as intenções do Piauí nesse período, as atenções momentaneamente se voltavam para a vizinha província do Maranhão, devido a chegada de embarcações a vapor em 1858, para sulcar o rio Itapecuru (PACHÊCO FILHO, 2011, p. 115) Esse acontecimento, causou bastante entusiasmo local, mas elevou a preocupação piauiense, pois esse avanço tecnológico robustecia a superioridade comercial maranhense.

Essa condição, suscitou rapidez no intuito do Piauí se inserir nessa categoria de progresso, realização essa que se consolidou logo no ano seguinte, confirmando sua inclusão nesse processo. O desfecho ocorreu com a implantação da companhia de navegação a vapor no rio Parnaíba, assim representando o primeiro grande acontecimento compreendendo a implementação de tecnologia com reconhecida qualidade internacional, no que se refere a utilização da mecanização. (LE GOFF, 1996, p. 165)

Nesse encaminhamento, a província passou a vivenciar uma marcante fase nas comunicações, pois tratou-se de uma expressiva reformulação nos transportes aquaviários. Dentre elas a velocidade, a segurança, o volume de produtos a ser conduzido de uma só vez e a mobilidade entre a capital e o litoral. Consequentemente, criou-se uma nova concepção de espaço e tempo, introduzindo inicialmente no transcurso da sua atuação, uma interferência significativa em determinadas questões econômicas e sociais. (SANTOS, 1990, p. 5)

Dessa forma, no final da primeira década da segunda metade do século XIX, o Piauí passou a conhecer uma marcante conquista ao estabelecer um meio de condução superior aqueles até então utilizados. Essa condição possibilitou consideráveis avanços econômicos, decorrentes da capacidade de carga, credibilidade e regularidade apresentados pelas modernas embarcações a vapor que passaram a sulcar as águas do rio Parnaíba.

O resultado alcançado proveio do empenho e reconhecimento da necessidade de melhorar as comunicações em uma província situada, distante da costa brasileira, a qual almejava participar da evolução material observada em algumas localidades no Brasil. Para tanto, podia contar com a disponibilidade no mercado mundial e brasileiro de equipamentos com tecnologia avançada, em condições de atender eficientemente as carências do setor cargueiro.

De acordo com o trabalho estatístico realizada por João Lustosa da Cunha, chefe de polícia do Piauí, a província em 1854 contava com uma população de aproximadamente 152.901 habitantes. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 07/03/1857, p. 12) Tratava-se de uma época em que eram evidentes as deficiências quanto à qualidade dos serviços de carga e passageiros, disponíveis na ligação das áreas mais afastadas com o litoral. Nitidamente, essa condição atuava como um obstáculo ao crescimento comercial, dificultando a expansão agrícola, o adensamento populacional e a presença mais efetiva do governo imperial.

Nesse ínterim, era de conhecimento das autoridades locais e de pessoas mais esclarecidas a possibilidade de resolver esse problema. Para tanto, o mercado internacional colocava à disposição duas opções de meios de transportes que utilizavam energia a vapor, os quais podiam ser escolhidos para atuarem por via férrea ou pela aquavia.

Mediante estudos realizados, verificou-se que a melhor escolha continuava sendo a hidrovia, por oferecer boas condições para navegação e necessitar de investimentos bastante inferiores à ferrovia. Dessa maneira, prevaleceu a preferência pela navegação fluvial a vapor, que veio a ser estabelecida no final da primeira década da segunda metade do século XIX, ligando a capital Teresina a Parnaíba.

A partir desse acontecimento, criou-se a expectativa de estimular o desenvolvimento piauiense, em que o novo meio de condução agiria como um elemento motivador no aumento de produção agrícola e no povoamento das áreas próximas a sua zona de cobertura. Assim sendo, viria proporcionar, principalmente, a solidificação e maior movimentação da alfândega piauiense, acrescentando a participação no recolhimento das tarifas.

Dessa maneira, 40 anos após a primeira experiência realizada com a navegação fluvial a vapor em território brasileiro, chegou a vez do Piauí partilhar do mesmo feito. Portanto, a companhia de navegação estabeleceu-se, contando com a cooperação financeira dos governos provincial e imperial, através de empréstimo e subvenção. Diante da situação, vários homens de negócios locais investiram na compra de ações da empresa, por acreditarem que haveria saldos suficientes para mantê-la em operação, expandi-la e auferir lucro.

No processo de escolha pela utilização da aquavia, levou-se em consideração alguns aspectos envolvendo o potencial hidroviário e financeiro da província. Além disso, havia o entendimento de que a companhia teria capacidade de corresponder aos anseios dos setores produtivos das áreas atendidas.

O seu trajeto inicial, compreendido entre Parnaíba e Teresina, com cerca de 330 km, teria alguns pontos de ancoragens. A escolha desses locais se daria de acordo com a concentração populacional e potencial de convergência de produtos para comercialização. Situada no centro-norte, a capital do Piauí passaria a funcionar como o empório das mercadorias vindas das localidades do sul piauiense e áreas próximas.

A atuação da navegação a vapor representou um expressivo avanço no aspecto tecnológico, resultando em um serviço de efetiva qualidade e confiabilidade obedecendo os padrões da época. Consequentemente, criou perspectivas para um melhor desempenho comercial, atuando como um meio de incentivo aos negócios já praticados em território piauiense e também vindo a creditar vantagens para novos investimentos.

O seu estabelecimento ainda no regime imperial fez parte de um projeto de modernização impulsionado pela revolução industrial, centrado na Europa Ocidental, cuja intensão era de expandir seus produtos a outras áreas de consumo, no intuito de obter lucro e dominação sobre países menos avançadas tecnologicamente. (HOBSBAWM, 1996, p. 299) Em contrapartida, os favorecidos poderiam partilhar dos benefícios resultantes dos negócios realizados. No caso dos transportes, significava lidar com outra noção de tempo e convivência, pois interferiam na inclusão de novos hábitos e na “diminuição” de distâncias.

Tratava-se de uma questão fundamental aos interesses da província, que carecia potencializar o intercâmbio comercial entre os diversos pontos producentes e o litoral, tendo em vista que a maioria das províncias brasileiras realizavam suas principais negociações mercantis por meio da navegação costeira, ocupando-se em organizar os produtos de exportação, dinamizar o comércio interno e distribuir mercadorias importadas em alguns portos.

Nessa época, o Brasil havia iniciado um processo de expansão dos transportes movidos a vapor, tanto pela via terrestre quanto pela aquática. Essa condição fazia parte da propagação do capital internacional, desenvolvida quase

hegemonicamente pela Inglaterra, detentora de tecnologia de ponta nessas atividades. (HOBSBAWM, 1988, p. 187) Assim sendo, contando com o apoio financeiro provincial e imperial, um grupo de empreendedores piauienses acreditaram nesse propósito e também resolveram investir nessa iniciativa.

FIGURA 05: CARTA COROGRÁFICA DAS PROVÍNCIAS DO MARANHÃO E PIAUÍ-1855



Fonte: http://bndigital.bn.gov.br/acervodigital - Acesso em: 18/12/2019.

Através da explanação cartográfica, situando o percurso do rio Parnaíba ligando o litoral à capital Teresina, percebe-se o quanto a navegação a vapor era importante no desempenho do Piauí no século XIX. Bastando para isso imaginar as adversidades encontradas por outros meios de transporte, quer terrestre ou aquática para percorrer, na época, essa mesma distância. Essa conjuntura, fortalecia a compreensão da necessidade de aproveitar esse atributo a fim de transpor a deficiência existente na locomoção de mercadorias e pessoas. Assim sendo, esperava-se que o novo sistema de condução oferecesse as condições necessárias à aceleração do crescimento piauiense, deixando para trás a dependência da tração animal e de embarcações rudimentares.

A implementação da companhia de navegação a vapor no rio Parnaíba, teve seu termo de contrato embasado no Decreto nº 632, de 18 de setembro de 1851. O debate que findou por estabilizar a efetivação da navegação a vapor no Piauí, defendida por Paranaguá, deu-se da seguinte forma:

> A discussão sobre o tema passou do ano de 1853 para o ano seguinte. Na sessão de 19 de maio de 1854, Lustosa da Cunha, que já era chamado pela alcunha de Paranaguá, propõe, por fim, uma emenda substitutiva ao projeto de navegação do rio Parnaíba nos seguintes termos:
> Art. 1) Fica o governo autorizado a conceder a particulares ou a companhias, que empreenderem a navegação por vapor nas águas do rio Parnahyba, uma subvenção correspondente à extensão e ao número das viagens que se effetuarem annualmente, e com privilégio exclusivo que não exceda a 20 anos.
> Art. 2) Esta navegação se ligará pela maneira à do litoral, a que se refere no número 5, art. 1, da Lei de número 632, de 18 de setembro de 1851, para cuja realização o governo poderá augmentar a respectiva subvenção, designando os portos em que os vapores deverão tocar tanto no litoral, como no rio Parnahyba.
> Art. 3) As subvenções de que tratão os artigos antecedentes pedem de approvação do corpo legislativo.
> Art. 4) As despezas autorizadas por esta resolução serão feitas pela receita ordinária, e na falta, pelos meios estabelecidos na lei do orçamento para suprir o deficit.
> Art. 5) Revogão-se as disposições em contrário. (COLEÇÃO DE ANAIS DA CÂMARA DOS DEPUTADOS, Sessão de 19/05/1854, p. 82)

Passados dois meses dessa assertiva, publicava-se o Decreto nº 761, de 22 de julho de 1854, que dava a prerrogativa ao governo de contratar uma companhia de navegação a vapor para o proveito das águas do rio Parnaíba entre o litoral e o interior da província, concedendo privilégio e subvenção à respectiva firma.

> Autorisa o Governo a conceder privilegio a particulares ou a Companhias, que emprehenderem a navegação por vapor nas aguas do Rio Parnahyba.
> Hei por bem Sanccionar, e Mandar que se execute a Resolução seguinte da Assembléa Geral Legislativa.
> Art. 1º Fica o Governo autorisado a conceder a particulares ou a Companhias, que emprehenderem a navegação por vapor nas aguas do Rio Parnahyba, privilegio que não exceda de vinte annos, e huma subvenção correspondente á extensão e ao numero das viagens, que se effectuarem annualmente, a qual navegação se ligará pela maneira mais conveniente á do littoral, de que trata o numero quinto do Artigo primeiro da Lei numero seiscentos e trinta e dous de dezoito de Setembro de mil oitocentos cincoenta e hum.
> Art. 2º O Governo para que se realise a navegação de que trata o referido numero quinto do Artigo primeiro da Lei numero seiscentos e trinta e dous de dezoito de Setembro de mil oitocentos cincoenta e hum poderá augmentar a respectiva subvenção, designando os portos em que os vapores deverão tocar.
> Art. 3º As subvenções de que tratão os Artigos antecedentes serão submettidas á approvação do Corpo Legislativo.
> Art. 4º As despezas autorisadas por esta Resolução serão feitas pela receita ordinaria, e na falta, pelos mesmos meios estabelecidos na Lei do Orçamento para supprir o deficit.
> Art. 5º Revogão-se as disposições em contrario.

Luiz Pedreira do Coutto Ferraz, do Meu Conselho, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido, e faça executar. Palacio do Rio do Janeiro em vinte e dous de Julho de mil oitocentos cincoenta e quatro, trigesimo terceiro da Independencia e do Imperio. (COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL - 1854, Página 35 Vol. 1 pt I)

Entretanto, mesmo utilizando-se de intervenções governamentais por meio de incentivos e deliberações apropriadas, na busca de alcançar uma empresa que aceitasse o empreendimento, os resultados não apareceram de imediato. Sendo assim, a província retardava a sua pretensão de atingir o mais rápido possível o progresso almejado, em que a melhoria nas comunicações representava o elo fundamental nesse encadeamento.

Além das formalidades presentes nas cláusulas para ordenar a exploração da aquavia por vapores, existiram outras medidas, do ponto de vista técnico, que asseguravam a viabilidade do projeto. Dentre as ações registradas, havia uma vistoria ocorrida em 1853 de um vaso de guerra com o desígnio de inspecionar o porto de Parnaíba e fazer um levantamento sobre seu estado de utilização. A avaliação dessa etapa concluiu que, mesmo havendo algumas limitações, declarava

as condições como admissíveis para o emprego desse tipo de embarcações. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 01/07/1853, p. 17) Constava ainda outra averiguação efetuada pelo prático Diogo dos Santos Cardoso, empreendida em 22 de maio de 1858. Nessa incursão, ele declarou que após fazer as devidas análises no canal do rio Parnaíba, o considerou apto a qualquer meio de condução impulsionada a vapor apropriada para a via fluvial. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 3, 25/05/1858)

Essa situação perdurou até que, utilizando-se das leis que regiam os trâmites para a implementação de navegação fluvial no Brasil, o presidente do Piauí João José de Oliveira Junqueira, em 1858, autorizou a compra de um barco a vapor no estaleiro de Ponta da Areia no Rio de Janeiro, de propriedade do brasileiro Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, para sulcar as águas do rio Parnaíba. Na ocasião, o governante se expressou da seguinte maneira:

> Prestes á realisar-se está navegação á vapor no rio Parnahyba, estando quase prompto um barco á vapor, que mandei construir no Estabelecimento da Ponta da Areia, no Rio de Janeiro, e creio que o mez próximo vindouro testemunhara a passagem desse poderoso agente pelas agoas do referido rio, se grandes casos de força maior não sobrevierem; o que a Provincia Divina affastará do começo de tão grandiosa empresa.
> Para pagamento desse vapor, contractado pela quantia de 48 contos de réis, enviei, desde o mez de Março passado, 40 contos de réis, sendo 23 proviniente de renda provincial, e 17 de um empréstimo, que, na razão de 12% ao anno, e autorizado pelo § 5.º do art. 7º da Lei n.º 450 de 4 de Setembro do anno próximo passado, contrahi com o Coronel Jacob Manoel de Almendra.
> Resta, pois satisfazer a quantia de 8 contos de réis. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 01/07/58, p. 16)

Enfim, estava se consolidando o ambicionado empreendimento e afastando de vez as poucas divergências quanto à exploração do rio Parnaíba. Para tanto, foram consideradas positivas as medidas tomadas anteriormente com a finalidade de operacionalizar a navegação de forma plena. Porquanto, verificou-se que as deliberações providenciadas pelo aparato governamental atendiam às expectativas de realização do projeto.

Nesse encaminhamento, procedeu-se o contrato entre o governo provincial e a Companhia de Navegação a Vapor no Rio Parnaíba, em 24 de novembro de 1858. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 05/11/1859, p. 7) Mesmo assim, até o ano de início do funcionamento dessa empresa, as decisões a seu respeito

vinham sendo acompanhadas diretamente pelo presidente da província e por uma administração provisória.

Entretanto, um acontecimento chamou bastante a atenção nesse processo, tendo em vista o tamanho da repercussão política que o envolveu. Segundo Monsenhor Chaves, os primeiros passos, efetivamente envolvendo a incorporação da companhia, ocorreram em uma reunião na noite do dia 4 de outubro de 1858, no palácio do governo sob a direção do presidente da província João José de Oliveira Junqueira –, apesar do resultado auspicioso, pois foram assinadas mais de 300 ações de 100$000 naquele momento.

> Um detalhe aparentemente insignificante ia inutilizando todo o plano. A luta política em Teresina naquela época estava muito extremada e mui naturalmente o presidente Junqueira achou que podia excluir os seus adversários políticos, não os convidando à reunião. Foi um erro. Alguns deles eram os pais da ideia, com capacidade financeira e administrativa para cooperarem valiosamente na vitória do empreendimento. Inteligentemente, Junqueira reconheceu o passo errado e tratou logo de corrigi-lo. Convocou uma segunda reunião para o dia 6, à noite, desta vez estendendo o seu convite a todos os homens capazes de Teresina, sem distinção de partidos. Alguns dos excluídos na primeira não quiseram comparecer; outros, porém, o fizeram e daqueles mesmos dois ou três mandaram-se inscrever, sendo um deles o Sr. Dr. Deolindo Mendes da Silva Moura, que se inscreveu com 50 ações, a maior assinatura da lista que nessa noite foi elevada a 478 ou 480 nações. (CHAVES, 2013, p. 66-67)

Apesar do desfecho final ter sido favorável ao triunfo do empreendimento, é possível analisar um pouco da conjuntura política existente nesse período. Em que pese, observa-se haver determinada “unidade” quando envolve interesses comuns, pois dentre os acionistas encontravam-se conservadores e liberais. Podendo tomar como exemplo o liberal Deolindo Mendes da Silva Moura, que mesmo não sendo convidado para a primeira reunião, não se furtou em marcar presença e demonstrar ostentação e poder ao fazer a maior aquisição da ocasião, ao comprar 50 ações. (FREITAS, 2012, p. 62)

No decorrer do período inicial de formação da empresa, enquanto se aguardava pela escolha de uma administração efetiva, durante um curto espaço de tempo as decisões da companhia foram tomadas por uma diretoria provisória, composta por Tomás de Aquino Osório, Deolindo Mendes da Silva Moura e Simplicio de Sousa Mendes. (CHAVES, 2013, p. 67)

FIGURA 06: CHAMADA PARA ASSEMBLEIA GERAL DOS ACIONISTAS



COMPANHIA DE

NAVEGAÇÃO A VAPOR

NO RIO PARNAHYBA.

A directoria provisoria da companhia de navegação a vapor no rio Parnahyba convida a todos os srs. accionistas, para, por si ou por seus procuradores, se reunirem em assemblea geral no dia primeiro do mez vindouro de maio as nove horas da manhã na casa da assemblea provincial, a fim de deliberar-se acerca do recebimento do vapor *Urunuhy*, e de outras providencias relativas a sua navegação.—Theresina 23 de abril de 1859.

O 1.º secretario.

Dcolindo Mendes da Silva Moura.

Fonte: Jornal o Propagador nº 66, 27/04/1859, p. 4.

Nessa etapa, contava com a colaboração da presidência da província que se fez presente, conjuntamente com a participação dos acionistas, como é possível verificar na notícia divulgada no Jornal O propagador de 27/04/1859. Entretanto, a escolha de uma diretoria definitiva somente ocorreu no dia 8 de maio de 1859, por meio de uma assembleia de acionistas, na qual por maioria de votos elegeu para seu primeiro presidente o major José de Araujo Costa, para gerente o Tenente Coronel José Mauricio da Costa Pestana e para secretário o Tenente Firmino Alves dos Santos. Esse acontecimento foi noticiado pela imprensa piauiense da seguinte forma:

> Teve lugar a 8 do corrente nesta cidade a assemblea geral dos srs. accionistas da companhia de navegação a vapor no rio Parnahiba, e

> procedeo a eleição dos funcionários da companhia, sendo eleitos os srs.
> Presidente d'assemblea – Capitão Lourenço Antonio Marreiros Castello Branco.
> Secretários – Os negociantes Antonio Gomes de Campos, e Jeremias de Castro Lima.
> Directores – Coronel José Candido d'Aguiar, Major José d'Araujo Costa, Capitão José Ferreira de Vasconcellos, dr. Simplicio de Souza Mendes, e tenente Firmino Alves dos Santos.
> Commissão Fiscal – José Joaquim Avellino, José Joaquim Ferreira, e Ricardo José Teixeira.
> A directoria elegeo para seu presidente o sr. Major Araujo Costa, e para secretário o sr. Firmino, e em sessão de 9 nomeou gerente da companhia o sr. tenente coronel J. M. da C. Pestana, fixando o dia 15 para o recebimento do Urussuhy. (JORNAL O PROPAGADOR, 14/05/1859, nº 68, p. 4)

Apesar de estar tramitando dentro das formalidades estabelecidas, para oficializar a implementação da Companhia de Navegação a Vapor no rio Parnaíba, era necessário estabelecer as bases protocolares previstas em um contrato dessa natureza. Desse modo, constituiu-se algumas exigências de comum acordo entre as partes:

> - A fazer a navegação nos 18 primeiros meses somente entre a capital e a cidade de Parnaíba, tocando nos portos intermediários de União e Repartição, e nos que entendesse conveniente, e depois daquele tempo em qualquer porto acima da capital, empregando no serviço da navegação barcos de vapor com a força nunca inferior a 24 cavalos, mediante um privilégio exclusivo de 20 anos.
> - A cessão do vapor Uruçuí, mandado construir pelo governo, no Rio de Janeiro, por 48:000$000, pago em prestações anuais de 6:000$000.
> - A construir no prazo de um ano dois barcos de reboque para transporte e a levantar armazéns com acomodações para passageiros e cargas, nos portos de escala.
> - Fazer duas viagens redondas por mês enquanto tivesse só um vapor, e três a quatro logo que possuísse dois.
> - Que os preços das passagens não excederia de 500 réis por légua, rio acima, e 400 réis rio a abaixo; e o transporte de mercadorias, de 600 réis rio acima, e 500 réis rio abaixo, por arroba.
> - Que os militares em serviço e os presos de justiça e recrutas seriam transportados por metade dos preços estabelecidos, tendo o governo direito a uma passagem de Estado em cada viagem redonda, e podendo servir-se dos vapores da companhia para serviços diversos, mediante frete convencionado. (PEREIRA DA COSTA, 1974, p. 481)

Entretanto, o tema navegação constituía algumas implicações administrativas, sendo uma delas a intervenção do Governo Imperial. Significava que para conseguir uma concessão, precisava de uma permissão vinda da Corte no Rio de Janeiro.

Para haver a autorização desse tipo de processo, era preciso cumprir alguns requisitos, sendo um deles a elaboração do Estatuto da empresa. Porém, a Companhia de Navegação a Vapor no rio Parnaíba inicialmente operou de maneira provisória, mesmo tendo enviado a solicitação de concordância antes do início do seu funcionamento, mas levou cerca de três anos para ter a aprovação do Governo Central. A afirmação se deu através do

> Decreto nº 2.974, de 16 de Setembro de 1862
> Permite á Companhia de Navegação por Vapor no rio Parnahyba da Provincia do Piauhy, continue a funccionar, e approva seus Estatutos.
> Attendendo ao que Me representou a Directoria da Companhia de navegação por Parnahyba, da Provincia do Piauhy, e Tendo Ouvido o parecer da Secção dos Negocios do lmperio do Conselho de Estado, exarado em Consulta de 26 de Abril ultimo, Hei por bem permittir que a mesma Companhia continue a funccionar, e approvar os Estatutos, que com este baixão, ficando salva qualquer resolução que se houver de tomar sobre a doutrina dos arts. 9º e 25, relativa á eleição dos Directores.
> João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar.
> Palacio do Rio de Janeiro em dezeseis de Setembro de mil oitocentos sessenta e dous, quadragesimo primeiro da lndependencia e do Imperio.
>
> TITULO I
> DA COMPANHIA E SEUS FINS.
> Art. 1º O objecto e fim da Companhia é levar a effeito a navegação a vapor no rio Parnahyba na fórma do contracto.
> Art. 2º O fundo da Companhia será de cento e cincoenta contos de réis, divididos em acções de 100$000 cada uma. Este fundo poderá ser augmentado com approvação da assembléa geral.
> Art. 3º O capital das acções que estiverem subscriptas até o dia da installação legal da Companhia, será realizado em prestações arrecadadas pela respectiva Directoria, sendo a primeira de vinte por cento quinze dias depois da mesma installação, e as seguintes á medida que o exigir o desenvolvimento da empreza, entrando os accionistas com as suas quotas no prazo de 40 dias da data dos annuncios publicados nos jornaes da Capital, com tanto porém que ellas não excedão ao valor da primeira entrada, e que entre uma e outra haja pelo menos o espaço de tres mezes.
> Os accionistas que morarem além de 60 leguas da Capital terão o prazo de 90 dias para effectuarem suas entradas.
> Art. 4º O accionista que, depois de verificar alguma estrada, deixar de fazer as subsequentes dentro do prazo marcado, perderá a beneficio da Companhia as quantias, com que houver entrado, e as acções ficaráõ á disposição da Companhia. Exceptuão-se: - Os casos extraordinarios de força maior, e evidentemente provados

> perante a directoria dentro de tres mezes contados do dia do vencimento do prazo, nos quaes casos a directoria decidirá o que fôr de justiça e equidade.
> Art. 5º E' permittida a subscripção de acções dentro dos limites do art. 2º até a installação legal da Companhia; e se até essa data não estiverem subscriptas todas as mil e quinhentas, não serão mais admittidas assignaturas sem deliberação da assembléa geral dos accionistas, sob proposta da respectiva directoria, quando o subscriptor quizer o numero de 10 acções para cima, e com deliberação da directoria quando inferior a este numero.
> Art. 6º A Companhia terá a sua séde na Capital da Provincia, e durará o prazo de 20 annos do seu privilegio, contados na fórma do contracto, podendo ser prorogado, findo esse prazo por determinação de assembléa geral dos seus accionistas.
> Art. 7º A Companhia poderá ser dissolvida por deliberação de sua assembléa geral, antes de findo o prazo do privilegio, no caso de se conhecer evidentemente em vista das operações, provadas pela escripturação da Companhia, que a sua continuação é prejudicial. (COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL - 1862, Página 303 Vol. 1 pt. II)

Essa é uma explanação de um dos oito títulos pertinentes aos estatutos da Companhia de Navegação do rio Parnaíba. Trata-se de uma pequena mostra da complexidade e responsabilidade para colocar em atividade uma empresa de transportes no Brasil imperial. As dificuldades, foram acrescidas por tratar-se de uma corporação privada, mas que recebia ajuda financeira dos governos provincial e central.

Na primeira etapa de funcionamento, o governo piauiense comprometeu-se a prestar uma subvenção mensal no valor de 2:000$000 (dois contos de réis), enquanto operasse um vapor e chegando a 2:500$000 (dois contos e quinhentos mil réis) a partir do momento que passasse a dispor de duas embarcações. Ainda, a presidência do Piauí ficou de solicitar subsídios ao governo imperial através cofres gerais e ao governo maranhense pelos benefícios que passaram a usufruir. No entanto, sabe-se que apenas o governo central correspondeu ao pedido, passando a contribuir mensalmente com a importância de 1:000$000 (um conto de réis). Referente às bases monetárias do empreendimento, comunicou-se que a companhia seria formada com um capital de 150:000$000 (cento e cinquenta contos de réis), em ações de 100$000 (cem mil réis), disponibilizadas a qualquer pessoa que desejasse obtê-las, mas caberia ao governo subscrever para a província até 150 ações. (PEREIRA DA COSTA, p. 481- 482)

Dessa maneira, completava-se mais uma importante etapa da questão formal que envolvia a empresa, assim constituindo-se uma firma de transporte organizada com capital nacional. Deste modo, o Piauí encontrava-se pronto para colocar em execução a sua maior conquista em termos de aparato tecnológico no século XIX. Entretanto, de acordo com Monsenhor Chaves, antes de ocorrer sua primeira viagem oficial, fez parte das comemorações, a realização de um passeio defronte da capital.

> No dia 18 o Uruçuí fez uma demonstração em frente a Teresina. Levando a bordo o presidente da Província, diretores e funcionários da Companhia, alguns convidados de importância, subiu o rio até perder de vista a cidade. O passeio fluvial durou 28 minutos subindo e apenas 8 descendo. Ambas as margens estavam apinhadas de curiosos. (CHAVES, 1998, p. 70)

A implementação da navegação fluvial a vapor no Piauí, segundo relata a matéria publicada na imprensa local, afirma que a sua primeira viagem saindo da capital com destino a Parnaíba apenas ocorreu no dia 24 de maio de 1859. Entretanto, o vapor Uruçuí havia ancorado no porto de Teresina às 15h do dia 19 de abril do mesmo ano. (JORNAL O PROPAGADOR, 27/04/1859, nº 66, p. 3)

> O vapor Urussuhy partio do porto dessa cidade para o da Parnahyba, com escala pelos da União e Repartição no dia 24 as 10 horas. Forão de passagem para a União o sr. Francisco Alves do Nascimento, e para a Parnahyba os srs. Coronel Miranda Ozorio, com um escravo – capitão José Lino Furtado de Loyolla, amanuense externo de policia n'aquela cidade, com sua família composta de sua senhora., 3 filhos, uma irman, duas cunhadas, um criado e 6 escravos – os negociantes Ricardo José Teixeira e João Gonçalves de Magalhães. Alem da bagagem dos passageiros, carregou 176 couros salgados, e 150 meios de sola de diversos, e 6 dusias de taboas de cedro por conta da companhia. O vapor ia quase vazio: a receita montou apenas 304$940:000, segundo nos consta. A partida foi assistida pelo exm. Sr. Presidente, diversos srs., algumas senhoras, e muito povo: foi sem transtorno o vapor até perder-se de vista. (JORNAL O PROPAGADOR, 28/05/1859, nº 70, p. 4)

Nesse evento, compareceram destacadas autoridades da província para prestigiar o acontecimento que presumivelmente iria encaminhar o Piauí ao desenvolvimento. Tratou-se da inserção de um melhoramento representado pelo progresso nos transportes que despertou a atenção de maneira nunca visto antes, decorrente de um benefício público.

Essa realização recebeu uma atenção especial desde os primeiros momentos, sendo relatado o acompanhamento do vapor Uruçuí, a partir de sua saída do estaleiro no Rio de Janeiro até a sua chegada em Teresina. Essa trajetória consta na matéria publicada no jornal O Propagador.

> Descripção.
>
> O vapor Urussuhy sahio do Rio de Janeiro sob o comando do sr. 1.º tenente da armada Alvaro Augusto de Carvalho no dia 9 de novembro de 1858; [...]
>
> [...] As 8 h. 40' da manhã do mesmo dia fundeou em Guarapari donde sahio as 9 h. 15' do dia 19. Fundeou na cidade de Victória as 2 h. 30' do mesmo dia 19. Sahio da cidade da Victoria as 10 h. 30' da manhã do dia 27. [...]
>
> [...] fundeou no ancoradouro do morro de S. Paulo as 5 h. da tarde do dia 25; e fundeou no ancoradouro da cidade da Bahia as 2 h. da manhã do dia 26. Sahio da cidade da Bahia, as 5 h. 10' do dia 12 de fevereiro de 1859, e fundeou no ancoradouro de Pernambuco as 7 h. 45' da manhã do dia 17. Sahio de Pernambuco as 11h. 30' da manhã do dia 20 de março, e fundeou na Parahyba do Norte as 7h. da manhã do dia 21. Sahio da Parahyba do Norte as 5h. da tarde do dia 22, e fundeou no ancoradouro da cidade do Rio Grande do Norte, a 23 ao meio dia. Sahio do Rio Grande do Norte as 3 h. da manhã do dia 24, e fundeou no ancoradouro do Ceará as 9 h. da manhã do dia 25 de março. Sahio do ancoradouro do Ceará as 3 h. da tarde do dia 28, e fundeou no ancoradouro de Jericocoara. Sahio do ancoradouro de Jericocoara a 1 h. da manhã do dia 30, entrou na barra do Iguarassú as 3 h. 30' da tarde e fundeou na Amarração as 4 h. da tarde do mesmo dia. Suspendeo da Amarração e dirigindo-se rio acima, fundeou na Parnahyba as 4 h. da tarde do dia 31. Sahio da Parnahyba as 8 h. da manhã do dia 7 de abril, [...]
>
> [...] No dia 12 pelas 11 h. da manhã, depois de ter descarregado lenha e parte do carvão prosseguiu viagem, e chegou a Repartição, um dos pontos intermediários onde tem de tocar, as 4 e meia h. da tarde, 30 l. distante da Parnahyba.
>
> [...] As 7 h. da manhã do dia 17 fez viagem da Repartição, e fundeou no lugar Curralinho vencendo 18 l. No dia 18 pelas 6h. da manhã partio e as 4 da t. fundeou em frente da villa da União: andou 10 legoas. No dia 19 sahio da União as 6 h. da manhã, e as 3 da t. fundeou no porto de Theresina com 14 Legoas de boa viagem.
>
> Condusio o Urussuhy a seu bordo para esta cidade além da guarnição que compõe-se de 22 praças o sr. Comandante do porto capitão de fragata José Antonio Correia, e os práticos Nicacio Pereira da Rocha, e Raimundo Francisco do Nascimento: [...]. (JORNAL O PROPAGADOR, 27/04/1859, nº 66, p. 1-2)

Como características técnicas, o barco Uruçuí "Tinha casco de ferro, máquinas de baixa pressão, força coletiva de 24 cavalos, 126 pés ingleses de comprimento na linha d'água, 14 de boca na caverna mestra, 5 e 3 polegadas de pontal 2 ½ pés de calado". (CHAVES, 1998, p. 68) Sua capacidade de carga era de

80 toneladas e a sua tripulação era composta de 23 pessoas, sendo 1 comandante, 1 contramestre, 1 prático, 1 escrivão, 1 despenseiro, 2 moços de câmara, 4 moços de convés, 4 marinheiros,1 cozinheiro, 1 primeiro maquinista, 1 segundo maquinista, 3 foguistas e 2 carvoeiros. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 26/01/1865 - APEPI)

Embora se tratando de um modelo de nau totalmente diferenciado dos habituais, surgiram questionamentos quanto ao seu desempenho no rio Parnaíba, por considerá-lo impróprio à navegação nessa via fluvial, principalmente devido as suas dimensões e calado. Todavia, na primeira viagem apresentou resultados satisfatórios e convincentes ao percorrer as 90 léguas da capital Teresina à cidade portuária Parnaíba em 24h incompletas. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 27/06/1859, p. 22)

FIGURA 07: UMA DAS EMBARCAÇÕES UTILIZADAS PELA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR NO RIO PARNAÍBA



Fonte: Fototeca S/D - Arquivo Público Estadual do Piauí - APEPI.

A figura acima apresenta uma das embarcações utilizadas pela companhia de navegação a vapor no rio Parnaíba. No entanto, o arquivo consultado não faz referência ao nome do navio e ano da imagem. A nossa utilização da fonte busca apenas uma alusão de caráter ilustrativo. Entretanto, é possível ter uma percepção da qualidade da fabricação, em termos de tamanho, estrutura e compostos mecânicos.

Referente à questão econômica, a empresa obteve um início satisfatório, uma vez que os acionistas regularmente tinham a disposição seus percentuais de participação com relativas vantagens. Contudo, observando as condições apresentadas nos balancetes financeiros da companhia, verificava-se que isso ocorria por conta das subvenções propiciadas pelos governos provincial e imperial. Entretanto, essa era uma situação comum nesse tipo de atividade, pois outras empresas do ramo em operação no Brasil participavam de privilégios semelhantes.[10]

TABELA 09: DESPESA E RECEITA DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR NO RIO PARNAÍBA, SUBVENÇÕES 1859 - 1867

ANO	SUBVENÇÃO GERAL	SUBVENÇÃO PROVINCIAL	RECEITA	DESPESA
1859	15:733$333	19:733$333	5:570$601	16:921$435
1860	24:000$000	21:000$000	13:783$433	36:248$865
1861	24:000$000	24:000$000	22:506$551	37:976$341
1862	24:000$000	19:600$000	19:764$568	45:735$688
1863	24:000$000	8:750$000	10:930$371	28:886$072
1864	24:000$000	10:150$000	9:983$512	27:373$970
1865	36:000$000	18:600$000	29:411$318	66:840$734
1866	48:000$000	24:600$000	21:268$313	80:944$655
1867	24:000$000	17:400$000	18:045$681	36:692$775

Fonte: NUNES, Odilon. **Pesquisas para a História do Piauí**, v 4. p. 194.

Esse demonstrativo financeiro reflete com diligência propriedades da arrecadação auferida pela navegação a vapor no Piauí nos primeiros nove anos de operação. Tratava-se da ratificação das condições apresentadas pela província, no que concerne ao seu potencial producente e de consumo, com capacidade de mobilizar os serviços da companhia.

[10] cf BASTOS, A. C. Tavares. **A Província**. SÃO PAULO: Nacional, 1975.

Considerando as perspectivas iniciais, as quais visavam alcançar outros valores além da lucratividade, devido às situações efetivas que apresentava a província, envolvendo baixo povoamento e parca produção agrícola. Reforçava essa conjuntura, que era conhecida, projetando a necessidade de subvenção, pois esse objetivo de melhoria nos transportes remetia a outros compromissos, incluindo atender localidades com baixo potencial de arrecadação, no intuito de atuar como um elemento incentivador ao desenvolvimento da região, além de facilitar a mobilidade entre o litoral e o interior, demarcando a presença imperial.

A Companhia de Navegação a Vapor no rio Parnaíba posteriormente promoveu algumas alterações no contrato inicial, em conformidade com as leis vigentes, sendo todas elas referendadas pelo governo provincial e imperial. Assim sendo, estava aberta uma importante fase na história piauiense em que o transporte fluvial a vapor promoveu uma nova dinâmica nessa província, atuando como fator fundamental no seu desenvolvimento sob diversos aspectos, destacando-se o econômico e o social.

Igualmente, durante o período em que desempenhou suas atividades no oitocentos, produziu várias marcas demonstrando a sua efetiva participação no cenário piauiense, as quais se estenderam além de uma evolução tecnológica. Isso porque a sua implementação implicou, dentre outros aspectos, na inclusão de algo inovador, que se traduziu em um espaço de disputa e avanço para a região e. deste modo, evidenciando e certificando a participação de antigos e novos agentes sociais que atuaram de formas distintas nessa realização, interferindo de maneira direta e indireta na sua funcionalidade e operacionalidade.

4 A NAVEGAÇÃO A VAPOR NO RIO PARNAÍBA

4.1 Material flutuante

No mesmo ano que iniciou-se a operação da companhia de navegação a vapor no rio Parnaíba, o presidente da província Diogo Velho Cavalcante de Albuquerque solicitou a sua direção, através de um ofício datado de 20 de outubro de 1859, alguns esclarecimentos sobre a empresa e o seu desempenho até aquele momento. Dentre os quais, em que dia começou as atividades, quantas viagens o navio Uruçuí havia cumprido nesse período, quais as vantagens e desvantagens que a empresa vinha obtendo, quais os obstáculos que a embarcação tinha encontrado e que meios julgava mais adequados para resolvê-los.

Em resposta, o gerente da companhia, Firmino Alves dos Santos, esclareceu que os serviços foram iniciados em 25 de maio daquele ano, tendo nesse decurso o vapor Uruçuí realizado seis viagens redondas e até o momento a empresa não havia sofrido desvantagem alguma conforme constava no balanço financeiro fechado em 30 do mês findo, o qual lhe foi remetido. Continuando, apontou que um dos maiores obstáculos encontrados pela navegação decorria das secas, pois formava bancos de areia em determinados pontos da via fluvial, resultando em encalhes do navio. Além disso, destacou a existência de grande quantidade de madeira acumulada em todo o rio, inclusive no Igaraçu que por ser estreito e ter muitas voltas, dificultava ainda mais a passagem do vapor.

Prosseguindo, apresentou os meios que julgava mais apropriados para melhorar a funcionalidade, indicando como prioridades o aprofundamento do canal nos lugares baixos e a limpeza do rio e do Igaraçu, pois entendia que essas medidas eram essenciais para potencializar a operacionalidade das embarcações. Ainda ressaltou que a realização dessas atividades constituía parte do compromisso do Governo Provincial pelo art. 31 do contrato efetivado com a companhia. Entretanto, fazia-se necessário que se programasse uma avaliação por engenheiro para determinar o orçamento e os encaminhamentos para a execução dos trabalhos. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 16/12/1859 - APEPI)

Por conta desses esclarecimentos, tornou-se possível direcionar mais esforços em favor do empreendimento, o qual efetivamente passou a operar como um

elemento imprescindível nas comunicações do Piauí. Dessa maneira, configurou-se como o principal elo das grandes distâncias, unindo localidades interioranas a sede provincial e sobretudo a costa brasileira. Notadamente, superou de forma convincente os meios outrora empregados, os quais se limitavam a condução de pequenas cargas.

Na primeira etapa da operacionalidade, compreendendo o trajeto entre Teresina e Parnaíba, os trabalhos que a companhia entendia como mais relevantes, eram a desobstrução e a dragagem em alguns pontos da aquavia. Além desse aspecto, de indispensável precisão, que encontrava respaldo na forma do disposto pelo artigo nº 37 do contrato, a empresa ainda requeria urgência na aprovação dos seus estatutos pelo Governo Imperial. Essa demora impedia que a diretoria conseguisse apoio diante dos acionistas para a aquisição de um outro vapor, o que produziria incontestáveis vantagens na regularidade e presteza dos serviços. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 3, 22/03/61 - APEPI)

Notadamente era perceptível que a navegação a vapor no Piauí vivenciava um período de adaptação às condições da hidrovia, como também da embarcação. Essas considerações eram observadas devido ao pouco conhecimento sobre determinadas características existentes no curso do rio, dependendo da época do ano, acrescentando-se ainda, estar havendo um aprendizado tanto quanto ao modelo e especificações de navios quanto à sua adequação ao traçado da via fluvial.

Dentre as dificuldades técnicas constava a logística de peças, pois quando era preciso a compra de alguma, teria que aguardar um demorado período para a reposição, uma vez que várias eram adquiridas no exterior. Quanto aos reparos usuais, estes ficavam ao encargo dos próprios funcionários da companhia, mas caso necessitasse de intervenção que exigisse maior complexidade, nesse momento, era preciso dirigir-se até o estaleiro no Maranhão. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 12/02/1863 - APEPI)

Outra concordância estava na necessidade de ampliar a quantidade de embarcações visando aumentar a oferta de viagens. Embora aceitando esse posicionamento, tanto a diretoria da empresa quanto a presidência provincial mostravam-se precavidos, pois entendiam que era essencial recomendar vapores com características melhor adaptáveis ao rio Parnaíba, pois entre os problemas apresentados no navio Uruçuí, encontrava-se o comprimento, o calado e a potência.

Condições essas, que em parte concorriam para alguns incidentes e baixa disponibilidade na operacionalidade do movimento comercial. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 17/05/62 - APEPI)

No seu balancete financeiro de outubro de 1860, consta um substancial detalhamento dos ativos, dentre eles o vapor Uruçuí, avaliado em 48:000$000 (quarenta e oito contos de réis), a barca esperança, avaliada em 630:000 (seiscentos e trinta mil réis), uma ferraria, avaliada em 557:512 (quinhentos e cinquenta e sete mil e quinhentos e doze réis) e um armazém em Teresina, avaliado em 2:792$760 (dois contos setecentos e noventa e dois mil e setecentos e sessenta réis). (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 21/10/60 - APEPI)

Essa sucinta abordagem demonstra que para o funcionamento de uma empresa desse porte e com essas características, era preciso mais que um navio, porque para a sua perfeita operacionalidade tornava-se necessário outros componentes que atuavam como fatores fundamentais ao seu andamento; condição essa que posteriormente passou a ser insuficiente, vindo a exigir melhorias e ampliação das oficinas, modernização e aquisição de máquinas e equipamentos.

Dentre os dados apresentados, uma das ênfases dedicou-se a informar que o único vapor em atividade mercatória atendeu nos 22 meses iniciais de operação às expectativas esperadas, apesar dos atrasos periódicos. Até esse momento, a companhia se resumia o seu material flutuante a um só navio e duas barcas, sendo uma de madeira e outra de ferro recém chegada da Inglaterra. Quanto aos bens imóveis, possuía um prédio administrativo e um galpão na capital, e uma pequena edificação na cidade de Parnaíba. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 3, 22/03/1861 - APEPI)

Esse investimento demonstrava que a navegação não podia deixar de receber a devida atenção, pois tinha como elemento incentivador a facilidade de transporte provindos desses serviços. Contudo, essa situação reforçava a necessidade de contínuos benefícios na via fluvial, visando facilitar a movimentação das embarcações. Questões como essas eram consideradas indispensáveis, pois a não execução delas certamente comprometeriam a finalidade do empreendimento.

Um dos aspectos que se tornou essencial na condução dos interesses da navegação a vapor estabeleceu-se na parceria existente entre o governo provincial e a direção da empresa. Parte desse posicionamento foi tratado através de alguns

registros, sendo um deles referente ao pagamento de parcelas do vapor Uruçuí, uma vez que a província havia adiantado 40:000$000 (quarenta contos de réis) para sua compra. Mesmo a administração da firma estando ciente de que estava em dias com os prazos acordados, resolveu saldar as duas primeiras prestações. Essa postura, decorreu de a companhia estar com verba suficiente em caixa e decidiu contribuir com a tesouraria pública que apresentava dificuldades financeiras. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 28/04/1860 - APEPI) Esse entendimento fortalecia a disposição de colaboração, pois o êxito da firma era de interesse comum.

As primeiras impressões sobre o desempenho e organização da companhia traduziram-se em elementos primordiais as estimativas e potenciais investimentos. No balanço geral de 1861, foram apresentados dados sobre o material flutuante vigente, os quais mostraram-se dentro das expectativas iniciais, cumprindo com os propósitos a que eram destinados. Desde a inauguração até aquele momento, esses eram compostos de um barco a vapor, o Uruçuí e uma barca de madeira, a Esperança. Referente ao quantitativo de combustível utilizado nesse período, consta o consumo de 58.438 achas de lenha e 21 toneladas de carvão. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 31/12/61 - APEPI)

No início desse mesmo ano, no relatório exposto pela empresa, fez-se um detalhamento da funcionalidade de sua principal embarcação – o vapor Uruçuí, constando que no último semestre de 1859 atuou regularmente, perfazendo um total de 7 viagens redondas. Apesar desse desempenho, promoveu certos atrasos, alguns devido à baixa das águas que provocaram encalhes, dificultando o tráfego do vapor e outros para efetuar reparos nas muitas avarias sofridas.

Parcela dos problemas se deram pelo não acatamento do planejamento para a execução dos reparos. Segundo a direção da companhia, decorreu do descumprimento de suas determinações pelo primeiro maquinista, que assumiu ter realizado apenas os consertos mais necessários, todavia, agindo dessa maneira deixava de efetuar outros, que foram se acumulando. Essas divergências, quanto as intervenções nas manutenções, findou gerando um posicionamento mais drástico pela administração, que resolveu substituir o referido funcionário pelo segundo maquinista.

Na busca para melhorar a oferta de serviços, a companhia encomendou na Inglaterra duas barcas de reboque, as quais estavam sendo montadas no Maranhão, sendo que uma delas, a que receberia o nome de Poti, encontrava-se quase pronta, com previsão de entrega para fevereiro. Enquanto isso, a barca Esperança, que achava-se em operação no rio Parnaíba, sofria com os bancos de areia que provocavam algumas interrupções no seu percurso. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 26/01/61- APEPI)

No ano seguinte, apesar da empresa estar operando regularmente, existia um acompanhamento bem próximo, tanto pela sua importância nesse contexto, quanto por ser subvencionada pelos governos provincial e imperial, logo, teria que dar satisfação do seu desempenho. Assim sendo, a presidência da província repassou para a diretoria da companhia de navegação a vapor um pedido do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras a respeito do rendimento das viagens do Uruçuí que encontrava-se quase sempre precisando de reparos. Em resposta, alegou-se que não era somente isso que tornava o funcionamento irregular, pois a barca que conduzia era de grande porte e pesada, isso também interferia nas viagens, visto que o navio tinha pouca potência.

Prosseguindo, a gerência informou que além desses motivos haviam outros, dos quais não se podia livrar, pois tratava-se de ocorrências regulares, iniciando pelo inverno, que promovia as enchentes e a intensidade das águas exigiam maior poder de tração da embarcação. Referindo-se ao período de seca, exemplificou um acontecimento anterior, em que o vapor levou treze dias para fazer o percurso da capital a Parnaíba, rio a baixo, quando o normal era realizar em três dias nas ocasiões em que as águas encontravam-se em níveis aceitáveis. Ainda, afirmou que o Uruçuí não era apropriado para a navegação nessa hidrovia, pois só tinha força de 24 cavalos, em vista disso, sendo insuficiente para vencer a correnteza no inverno e para rebocar uma barca de ferro, que por vezes era obrigado a soltá-la dos cabos e prosseguir sozinho. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 17/05/1862 - APEPI)

Como alternativa para atenuar a situação, a diretoria da companhia iniciou uma avaliação técnica visando a compra de outro vapor, o qual teria algumas especificações diferentes do atual, entre elas uma potência de 40 cavalos e demanda de 3 pés de água. No entanto, para dar andamento a essa negociação

precisava da aprovação dos Estatutos da empresa, pelo governo imperial. Ressaltando que, se não viesse a ter um parecer favorável, possivelmente iria parar suas atividades, o que certamente acarretaria grandes prejuízos para a província, uma vez que, depois da ativação dessa navegação, houve um considerável avanço nas transações comerciais, sendo que uma delas destacava a importação de grandes carregamentos de tecidos vindos da Inglaterra, os quais eram destinados a uma casa comercial inglesa estabelecida em Parnaíba. Consequentemente, os comerciantes de Teresina e de outras regiões deixariam de adquirir esses e vários outros produtos, caso houvesse a suspensão da circulação da embarcação a vapor. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 17/05/1862 - APEPI)

A diretoria da companhia, referindo-se ao material flutuante, em seu relatório geral de 1862 mencionou que não houve evolução na obtenção de outro navio, pois a empresa permanecia à espera da liberação definitiva do seu regimento, dessa maneira comprometendo a regularidade da navegação. No entanto, fez saber a chegada de duas barcas de ferro, cada uma ao custo de 7:600.737 réis, compradas na Inglaterra e montadas no Maranhão. A intitulada Igarassu chegou no dia 22 de abril bastante danificada, segundo informação do agente em Parnaíba. A esse respeito, a direção tomou as devidas providências, contando com a assistência do agente da companhia de vapores do Maranhão. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 31/07/62 - APEPI)

Na tabela 12 consta a relação da tripulação da barca Igarassu, no total de oito pessoas, por meio dela torna-se possível observar o quantitativo de pessoal utilizado para atuar na sua operação, os cargos e os ordenados de cada um. Diante disso, podemos verificar um pouco da dinâmica que constituía a sua operacionalidade, vindo a demonstrar outras configurações e elementos necessários ao desempenho da companhia. Mesmo que transpareça simplicidade, é pertinente considerar as complexidades técnicas da época, as quais requeriam uma equipagem capacitada e um bom comando. Também, apesar de não ter um consistente comparativo, é possível notar que os salários dos menos especializados correspondiam ao mesmo valor destinado à ajuda alimentação, isso levando ao entendimento que os seus vencimentos eram módicos.

TABELA 10: TRIPULAÇÃO DA BARCA DE FERRO IGARAÇU

QUANTIDADE	CARGO	ORDENADO	COMEDORIA
1	Mestre	50$000	30$000
1	1º Marinhero	30$000	15$000
1	2º Marinhero	15$000	15$000
1	2º Marinhero	15$000	15$000
1	2º Marinhero	15$000	15$000
1	2º Marinhero	15$000	15$000
1	2º Marinhero	15$000	15$000
1	2º Marinhero	15$000	15$000

Fonte: Relatório do Gerente, 13/08/1871, p. 17.

Decorrente dessas aquisições, foram acrescidas as despesas da companhia, o que passou a requerer maior atenção no equilíbrio das contas. Em contrapartida, ampliava-se a possibilidade de aumentar os ganhos devido à elevação da capacidade de carga a ser transportada. No entanto, era preciso manter a colaboração do governo provincial, um parceiro importante nesse empreendimento, uma vez que a sua cooperação não estava apenas ligada à participação nas subvenções, porquanto ainda atuava como mediador nos interesses da navegação a vapor perante algumas províncias e o governo imperial.

Independente das dificuldades, a empresa prosseguia empregando esforços a fim de dinamizar os negócios, e consequentemente continuar contribuindo para o crescimento do Piauí. Nesse direcionamento, o vapor Uruçuí fez uma viagem de experiência no mês de junho, 40 léguas rio acima sem encontrar empecilho algum, tendo rebocado a barca Poti até o porto de São Francisco em São Gonçalo, com algum carregamento. No primeiro momento, as perspectivas de lucratividade foram poucas, pois nessa localidade não havia gêneros em quantidade para serem transportados. Contudo, entendiam que ao serem disponibilizados dois vapores, seria proveitoso realizar pelo menos uma viagem a cada dois meses, visando atender mais o interesse público do que os adventos que pudessem resultar. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 31/07/62 - APEPI)

Apesar de todo o entusiasmo demonstrado pela direção da companhia, a situação começou a tornar-se desfavorável aos seus intentos, pois o Uruçuí sofreu uma grande avaria no primeiro mês de 1863. Segundo o relato do gerente Francisco Mendes de Souza, ele foi de encontro a um tronco de árvore que se encontrava submerso, não podendo ser visto pelo prático, resultando em perfurar três chapas do porão de proa. No local do ocorrido, foram realizados reparos provisórios, enquanto aguardava chegar em Parnaíba para executar as atividades definitivas. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 22/01/1863 - APEPI)

Situações como essa faziam parte da rotina da firma, no entanto as pressões iam aumentando, pois vinham sendo realizados apenas consertos emergenciais no referido navio. Por conta de possuir um único vapor, ficava adiando uma parada mais prolongada, assim retardando outras importantes intervenções. Enfim, chegou ao ponto da direção da empresa, em resposta a um ofício da presidência da província, alegar que, se a embarcação não suspendesse logo os serviços, chegaria o tempo de não poder se deslocar ao Maranhão para realizar os reparos indispensáveis. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 02/02/1863 - APEPI)

Finalmente, a diretoria resolveu recolher o Uruçuí, alegando que a situação estava insustentável, pois a embarcação foi declarada sem condições de poder continuar os trabalhos. Apesar de todos os esforços, ainda encontrava dificuldades, pois:

> Tendo o Vapor Urussuhy partido a 18 do mez findo do porto desta cidade com destino ao Maranhão, a fim d'alli serem feitos os concertos de que necessita, tenho a honra de comunicar a V. Excia que motivos imperiosos fizeram com que ele ainda desse uma viagem extraordinária a esta cidade, d'onde partirá no dia 10 do corrente as 8 horas da manhã, uma vez que V. Excia não ordene o contrario. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 08/07/1863 - APEPI)

Vencidas essas etapas, o navio seguiu para o Maranhão a fim de realizar os devidos reparos, os quais somente seriam capazes de execução numa fundição devidamente aparelhada, sendo essa a mais próxima existente. Ainda, no intuito de substituir o Uruçuí durante o tempo que ficasse encostado, a diretoria tentou alugar um dos vapores da companhia maranhense, mas não foi possível porque um dos

seus navios estava parado para manutenção. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 07/11/1863 - APEPI)

Nesse ínterim, a companhia piauiense empenhou-se nos entendimentos para a obtenção de uma segunda embarcação. Assim sendo, enviou um representante ao Rio de Janeiro, com a finalidade de efetuar a referida aquisição, pedir isenção fiscal nas compras de peças e materiais destinadas a navegação e solicitar ao governo imperial um aumento de subvenção. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 14/10/1863 - APEPI)

Nesse propósito, constava a exigência de adquirir um vapor mais compatível com a hidrovia local, como também, com a ajuda do governo provincial, requerer ao governo geral, a não suspensão das subvenções enquanto o Uruçuí permanecesse parado. Isso, em decorrência das elevadas despesas com o seu conserto, cerca de 10 a 12 contos de réis e mais 20 contos de réis relativos à primeira parcela da compra do novo navio em Ponta da Areia. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 07/11/1863 - APEPI)

Enquanto isso, apesar dos esforços, a retomada das atividades operacionais somente ocorreu no ano seguinte, em 5 de maio de 1864, após a conclusão de diversos serviços efetuados pelo estaleiro maranhense. Assim sendo, o vapor Uruçuí, devidamente reparado, voltou a sulcar as águas do Piauí, após quase um ano de espera. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 4, 10/05/1864 - APEPI)

Decorrida essa primeira etapa, passou-se a conviver com novas expectativas por causa da chegada do segundo navio, o Conselheiro Paranaguá. Entretanto, este não pôde entrar em operação de imediato, porque precisou fazer alguns reparos, devido a necessidade de adaptação a hidrovia e principalmente a problemas detectados durante o percurso entre o Rio de Janeiro e o Piauí. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 02/03/1865 - APEPI) Após efetuados os ajustes necessários, no dia 17 de fevereiro de 1865 o mesmo partiu de Parnaíba rebocando a barca Igaraçu, e somente chegou na capital em 2 de março do mesmo ano. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 02/06/1865 - APEPI)

TABELA 11: TRIPULAÇÃO DO VAPOR CONSELHEIRO PARANAGUÁ

QUANTIDADE	CARGO	SALÁRIO
1	Comandante	130$000
1	Contramestre	80$000
1	1º Maquinista	150$000
1	2º Maquinista	100$000
2	Foguistas	104$000
3	Carvoeiros	96$000
1	Prático	88$000
3	Marinheiros	96$000
4	Moços de convés	96$000
1	Despenseiro	42$000
1	Cozinheiro	42$000
1	Criado	24$000

Fonte: Relatório da Gerência, 20/08/1870, p. 11 - APEPI.

Através dessa amostragem, torna-se possível verificar algumas distinções na caracterização da composição do quadro de pessoal, pois diferentemente das barcas reboque os navios requeriam um corpo de profissionais mais qualificados para desempenhar suas atividades, as quais demandavam maior responsabilidade e complexidade nas realizações dos trabalhos. Tratava-se de um transporte que exigia conhecimento técnico específico e bastante aprimorado, por conta do nível da mecanização empregada na época.

Uma das formas de averiguar essa condição, está na observação das especificidades de determinadas funções e na faixa de remuneração de cada componente. Tomando como exemplo os cargos de primeiro e segundo maquinistas, chegamos ao entendimento que a atribuição de cuidar das artes mecânicas, mais especificamente do sistema de propulsão, lhes conferia posição de destaque, colocando-os entre os melhores proventos da equipagem.

Dessa maneira, foi incorporada mais uma embarcação a companhia, que se sentiu mais aliviada, pois a partir desse momento passou a conviver com a perspectiva de menores riscos em ter a navegação novamente interrompida. Na ocasião, a gerência argumentando sobre as qualidades do último vapor recebido o

considerou mais bem apropriado as condições da via fluvial, por possuir maior força de tração, menor calado, maior capacidade de carga e melhores alojamentos para os passageiros.

QUADRO 03: CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DOS DOIS PRIMEIROS VAPORES

NOME DO NAVIO	TONELADA	FORÇA	CALADO	TRIPULAÇÃO
Uruçuí	80	24	4 ½	23
Conselheiro Paranaguá	160	40	3 ¼	23

Fonte: Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 1, 15/05/1866 - APEPI.

Notadamente, a direção da empresa mostrava-se entusiasmada com a nova aquisição, chegando ao ponto de fazer comparações, sem a preocupação de se expor a críticas referente ao Uruçuí. Dentre as especificações técnicas fornecidas, o Conselheiro Paranaguá demonstrava significativa superioridades a começar pela duplicação na capacidade de carga a ser transportada, o que constituía entre outros fatores, um elemento de incentivo aos produtores e comerciantes os quais não iriam se preocupar com a possibilidade de falta de espaço para enviar ou receber suas mercadorias.

Outros dois motivos reforçavam a confiança, a começar pelos 40 cavalos de força de tração da nova embarcação, que superava os 24 da anterior. Isso possibilitaria entre outros aspectos aumentar a garantia de entregar nos prazos os compromissos assumidos, tendo em vista que com esse acréscimo de 66% na potência, esperava-se conseguir vencer as correntezas das águas e rebocar as barcas sem grandes esforços, e dessa maneira reduzir ao máximo os atrasos. Também avançou na questão do calado do navio, passando de 4 ½ para 3 ¼. Isso significava uma redução na profundidade necessária para ficar submerso dentro d'água, assim contribuindo para melhor se sobressair nas épocas de baixas águas no rio Parnaíba, como também poder se desvencilhar dos bancos de areia. De forma ampla, credenciando a novo vapor a ter um desempenho superior ao primeiro, e consequentemente conferindo maior probabilidade de aumentar o potencial de realização de mais negócios.

Entretanto, apesar dessa melhoria, a diretoria avaliou o acréscimo como ainda sendo insuficiente, parecer esse igualmente validado pela presidência da província, que aconselhou a aquisição de outra embarcação, mas sugeriu que possuísse menores dimensões e calado mais baixo. Porquanto, entendia que os atuais continuavam com dificuldades para vencer os obstáculos naturais do rio e, com isso, se expondo a graves riscos. Diante das circunstâncias, a administração da empresa concordou com o posicionamento, e acrescentou que iria encomendar um navio que viesse desmontado, para depois ser armado em Parnaíba. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa, 07/03/1866 - APEPI)

A partir de meados da década de 1860, as condições apresentadas pela companhia de navegação eram bastante superiores às iniciais, podendo isso ser constatado pelo aumento substancial do número de embarcações que entraram em operação nessa época; uma vez que, além dos navios existentes, foram obtidas duas barcas de ferro com capacidade de 80 toneladas de carga cada uma. Tratava-se de um avanço sem retorno, pois os meios tradicionais de transportes não tinham condições de competir igualmente com os vapores. Os barcos de outra natureza e de diversos tamanhos, à vela e a vara, que sulcavam no mesmo rio, possuíam lotação bastante inferiores, variando de 10 a 25 toneladas. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 03/12/1866 - APEPI)

Não obstante os reconhecidos melhoramentos, o material flutuante permanecia carecendo de mais intervenções mecânicas preventivas, porque não estava conseguindo realizá-las de acordo com as datas previstas, por causa das constantes viagens. Contudo, essa situação não oferecia risco à segurança dos vapores, apenas provocava alguns atrasos pontuais. Quanto às barcas reboque, essas precisavam de menos interferências de manutenção devido à pouca complexidade tecnológica que comportava. Embora não conseguisse colocar em prática os procedimentos necessários, percebia-se que, mesmo operando dessa maneira, estavam atingindo satisfatoriamente seus objetivos.

Um outro fator de grande importância ocorrido nesse período foi a instalação de uma fundição em Teresina. Em que pese, a companhia mandou vir da Inglaterra uma oficina que era considerada como um elemento fundamental no desempenho da navegação a vapor. Essa condição passaria a conceder consideráveis vantagens, tanto de tempo quanto de dinheiro. Entretanto, já vislumbrava uma séria

dificuldade a sua funcionalidade, em decorrência da total falta de pessoas especializadas nas artes mecânicas. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 15/06/1866 - APEPI)

Contudo, tratava-se de um tipo de investimento que de certa forma já era esperado, pois o quantitativo de material fluvial mais que duplicou nos sete primeiros anos de funcionamento da companhia, ainda incentivado pela lembrança dos quase seis meses que a navegação ficou parada, por conta do Uruçuí ter que se deslocar para o Maranhão, com o propósito de realizar os diversos reparos que não podiam ser feitos no Piauí. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 01/07/1864. p. 25)

Atentos aos reconhecidos avanços que estavam sendo implementados, buscava-se aumentar os critérios de qualidade nas escolhas dos vapores a serem adquiridas. Parte desse direcionamento podia ser percebido no cotidiano da empresa, que além de manter uma constante dedicação aos seus interesses, também procurava o apoio da presidência da província, a qual respaldava as questões que envolviam benefícios para a navegação, acreditando que resultariam positivamente nos negócios piauienses. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 24/05/1866 - APEPI)

Uma dessas colaborações se deu através do contato que o governo do Piauí manteve com o governo do Pará no intuito de colher informações técnicas sobre as embarcações, fabricadas nos Estados Unidos e na Inglaterra, utilizadas no rio Tocantins e Araguaia. Isso na intenção de conhecer qual dos modelos poderia ter melhor desempenho no rio Parnaíba e nos seus confluentes, Canindé e Gurguéia. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 24/05/1866 - APEPI)

O resultado dessa consulta não foi formalmente declarada, mas pelo desfecho da compra do vapor Piauí deduziu-se que a melhor indicação terminou sendo da embarcação inglesa. De acordo com o relatório da diretoria, a mesma comunica ao presidente da província a aquisição de um navio na Inglaterra e pede sua intervenção junto ao governo imperial para que haja isenção de impostos sobre os produtos importados em benefício da navegação. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 17/10/1867 - APEPI)

O desfecho das negociações torna-se evidente quando a empresa comunica ao governo provincial que:

> Está a chegar da Inglaterra um terceiro vapor, feito com dimensões muito mais apropriadas á navegação fluvial, do que os outros da companhia, e com força para rebocar duas barcas. A encomenda foi feita por intermédio dos negociantes Laurindo d'Oliveira & Cª, do Maranhão, aos fabricantes Fawcet Preston & Cª. Está calculado seu preço em 2:900 libras sterlinas, das quaes já foi pago o valor de 1:300 libras.
> Virão as peças em um barco de vella para serem aqui montadas. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 09/09/1867. p. 82)

No mesmo ano da aquisição do terceiro navio surgiu uma situação inédita e de lamentável repercussão, pois no oitavo ano de operação ocorreu o primeiro naufrágio de uma embarcação a vapor no rio Parnaíba. Tratou-se do acidente envolvendo o Uruçuí, que no dia 17 de agosto de 1867 colidiu com um tronco de madeira no rio, vindo a furar o casco. Apesar das apropriadas tentativas não foi possível salvá-lo, mas com bastante esforço conseguiu-se retirar todos os maquinários, vindo a perder somente o casco. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 22/08/1867 - APEPI)

O desempenho da companhia, que somente começou a melhorar com o funcionamento de dois vapores e duas barcas de ferro a partir de 1865, voltou a conhecer uma situação crítica, em decorrência de estar atuando no limite e com deficiência. Condição essa que foi agravada com a ocorrência de outro sinistro; dessa vez, atingindo uma barca, a Poti. O acontecimento se deu após a mesma, rebocada pelo vapor Conselheiro Paranaguá, no dia 30 de dezembro de 1867, ao chegar no lugar chamado Estreito, cerca de 30 léguas de Parnaíba, ter se chocado com um tronco de árvore que encontrava-se na água, causando graves danos no casco. Na carga, constavam variados produtos, entre os quais máquinas e uma quantidade significativa de peças para o novo vapor. No relatório do comandante, consta que parte do carregamento foi retirado a tempo, evitando maiores prejuízos. Ainda, considerou que a colisão poderia ter sido evitada, e indicou o prático e a tripulação como culpados pelo o ocorrido. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 07/01/1868 - APEPI)

Diante do acontecimento, a empresa passou a requerer maior agilidade na montagem do novo navio e ainda aproveitou a oportunidade, através do seu presidente José de Araújo Costa, para convidar o presidente da província José

Manoel de Freitas para ser o padrinho da nova embarcação e dar-lhe o nome de Piauí, o primeiro vapor construído na província. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 07/08/1868 - APEPI) Contudo, apesar da necessidade de se ter mais um navio em operação, este somente iniciou suas viagens regulares em fevereiro de 1869.

TABELA 12: TRIPULAÇÃO DO VAPOR CONSELHEIRO JUNQUEIRA

TOTAL	FUNÇÃO	ORDENADO MENSAL	COMEDORIAS	GRATIFICAÇÕES
1	Comandante	100$000	30$000	30$000
1	Imediato	50$000	30$000	----------
1	1º Maquinista	130$000	30$000	50$000
1	2º Maquinista	100$000	30$000	20$000
1	Foguista	40$000	15$000	----------
1	Foguista	40$000	15$000	----------
1	Foguista	40$000	15$000	----------
1	Carvoeiro	20$000	15$000	----------
1	Carvoeiro	20$000	15$000	----------
1	Prático	70$000	18$000	20$000
1	1º Marinheiro	20$000	15$000	10$000
1	2º Marinheiro	20$000	15$000	----------
1	3º Marinheiro	20$000	15$000	----------
1	1º Moço de convés	12$000	15$000	3$000
1	2º Moço de convés	12$000	15$000	----------
1	3º Moço de convés	12$000	15$000	----------
1	4º Moço de convés	12$000	15$000	----------
1	Despenseiro	30$000	15$000	----------
1	Cozinheiro	30$000	15$000	----------
1	Criado	12$000	15$000	----------
1	Criado	12$000	15$000	----------

Fonte: Relatórios da Companhia de Navegação a Vapor, 11/01/1873, p. 13 - APEPI.

No relatório anual de 1872, a situação envolvendo o tráfego apresentava-se inalterada, composta pelos navios Conselheiro Paranaguá e Piauí. Mesmo com o acréscimo no número de embarcações, ainda era considerado insuficiente, devido às pretensões da empresa e da província em expandir a navegação. Nesse sentido, foi efetuada a montagem do segundo vapor construído em solo piauiense, com o aproveitamento das peças salvas do Uruçuí e de outras encomendadas na Inglaterra. Dessa maneira, a companhia estava entregando seu quarto vapor, o Conselheiro Junqueira, em homenagem a um ex-presidente do Piauí. (RELATÓRIOS DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, 25/09/1872, p. 4 - APEPI)

Através da exposição do número de funcionários, dos soldos e das funções desempenhadas a bordo de uma embarcação a vapor, possibilita-se verificar parte da dinâmica necessária à sua operacionalidade. Também apresenta indicativos quanto à valorização salarial decorrente da ocupação e diversificação de serviços necessários para o bom desempenho da navegação, e com isso, demonstrando haver relativa complexidade para o funcionamento operacional desse tipo de atividade na época.

Entretanto, apesar do material flutuante encontrar-se cumprindo com regularidade as suas atribuições, percebia-se a necessidade de algumas melhorias no atendimento. Dentre elas, a construção de uma outra barca, de madeira, voltada preferencialmente para o carrego do sal, um produto bastante apreciado e de grande consumo, principalmente nas regiões interioranas. Essa medida tinha como intuito melhorar seu acondicionamento, e assim evitar contato com outras mercadorias. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 09/03/1877, p. 10 - APEPI)

Ainda vivenciando um período de satisfatórias realizações, a companhia foi novamente vítima de sinistro. Dessa vez, por conta de um incêndio de grandes proporções na barca de ferro Igaraçu, quando a mesma estava ancorada no porto fronteiriço a quinta dos Srs. Morada & Irmão, pelas 4h e 30 min do dia 13 de setembro de 1872. (RELATÓRIOS DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, 25/09/1872, p. 11 - APEPI)

O incidente ocasionou a perda completa tanto da embarcação quanto das cargas que conduzia. Contudo, o prejuízo tornou-se ainda maior porque os donos dos produtos entraram com um processo na justiça, cobrando o ressarcimento pela

destruição das suas mercadorias. Essa disputa jurídica demorou cerca de cinco anos até chegar ao seu desfecho, concluindo pela sentença favorável aos reclamantes e, consequentemente, levando a empresa a pagar uma indenização no valor total de 29:183$930 réis. (RELATÓRIOS DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, 05/08/1877, p. 14 - APEPI)

Apesar de algumas adversidades, a companhia manteve-se firme no propósito de fazer avançar a navegação até o Alto Parnaíba. Além desse comprometimento, sofria certa pressão do presidente da província, que sentia-se no direito de realizar a cobrança, devido aos termos do contrato e da subvenção concedida. Diante das circunstâncias, a empresa se preparou para fazer a incursão de reconhecimento mais aguardada pela diretoria e governo provincial.

Assim sendo, iniciou-se uma viagem de experiência até Santa Filomena, a bordo do vapor Conselheiro Junqueira. Entretanto, por causa da baixa das águas a exploração foi interrompida ao atingir o lugar conhecido como Emparedado, distante 80 léguas da vila da Manga e a 115 léguas da capital. (RELATÓRIO DA DIRETORIA, 31/07/1874, p. 10-11 - APEPI) De acordo com o relatório do comandante, esse percurso somente seria possível realizar no período de inverno e com a utilização de um vapor de bastante potência e pequeno calado, capaz de vencer as corredeiras existentes. Acrescentando-se que essas condições se tornariam viáveis caso fosse elevado o percentual de subvenção, para poder custear o aumento de percurso, alcançando duzentas léguas de navegação. (RELATÓRIO DA DIRETORIA, 31/07/1874, p. 10-11- APEPI)

A intenção de atingir o Alto Parnaíba, estava cercada de expectativas referentes ao pretenso potencial de possibilidades existentes naquela região.

> Pensa o mesmo comandante que si a companhia podesse fazer aquisição de um vapor adequado á esta navegação era o caso de empreender-se 5 viagens no inverno um bom resultado para as três províncias, Piauhy, Maranhão e Goyaz: pois diz ele, que no lugar das almas ou vila nova, da 2ª província, distante da villa dos Pastos bons 4 legoas, há algodão para 4:000 arrobas e um sem numero de couros de gado, por ser aquelle sertão muito abundante desses gêneros, os quaes seriam embarcados, em vez de serem levados para Caxias, em costas de cavallos com maiores dispêndios e fadigas; que os negociantes do norte de goyaz abandonariam o commercio da província do Pará, cuja viagem é mais penosa e difícil de empreender por ser mais longo o caminho, e que, nesse caso viriam elles por Santa Philomena, afim de comprarem na cidade da Parnahiba, onde há duas casas estrangeiras que vendem á grosso,

> ou no Maranhão onde a praça é maior e tem de tudo. (RELATÓRIO DA DIRETORIA, 31/07/1874, p. 10-11- APEPI)

Apesar de malograda a tentativa, permanecia firme a intenção de repetir essa empreitada em um futuro bem próximo, e assim avançar o máximo possível rumo ao sul piauiense pelas águas do rio Parnaíba. Para tanto, seriam tomadas várias medidas mais apropriadas a esse tipo de incursão, começando pelo tipo de embarcação a ser utilizada e por melhores averiguações das condições da via fluvial.

Entretanto, outros problemas exigiam empenho permanente, como no caso dos chamados sinistros. Embora não passassem a ser vistos com tanta surpresa quanto nos períodos iniciais de funcionamento, pois desde a década de 1860 as embarcações vinham sofrendo alguns acidentes simples e outros graves. Esses acontecimentos, nessa proporção, certamente não foram previstos pela direção da companhia durante a sua organização. Tratava-se uma nova realidade, a qual a empresa vinha se adequando mas não aceitando, tanto que persistia tomando medidas que estavam ao seu alcance e pedindo ao governo provincial que cumprisse com suas obrigações referentes as melhorias no rio Parnaíba.

Fazendo parte das ocorrências, a barca Parnaíba em maio de 1876, estando em viagem de Amarante com destino a Teresina; ao chegar na cachoeira do Araçá sofreu dois rompimentos nos porões, causando considerável inundação. Os motivos dos danos não foram relatados, mas os registros apresentam algumas consequências desse acontecimento. Entre as quais, consta que ficaram molhados parte dos 800 couros embarcados e que após a realização dos devidos reparos a mesma foi liberada para a operação comercial. (RELATÓRIO DA DIRETORIA, 30/07/76, p. 14 - APEPI)

Na sequência, ocorreu uma reincidência desse tipo de incidente, que mesmo sendo identificadas as causas, permaneciam provocando transtornos e prejuízos financeiros. Dessa vez, envolveu o vapor Conselheiro Paranaguá, que havia retornado a suas atividades em 6 de abril de 1877, após ter parado no início do mesmo ano para fazer grandes consertos. O acontecimento se deu em fevereiro de 1878, quando sofreu algumas avarias ao colidir com umas pedras no leito do rio. Entretanto, dessa vez não demorou, e em pouco tempo foi liberado depois de ter

efetuado os devidos reparos. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 22/02/1878, p. 8 - APEPI)

Em viagem no dia de 5 de dezembro de 1878, o vapor Piauí partindo de Amarante com destino a Teresina, nas proximidades da cachoeira denominada Panelas, foi impelido contra umas pedras e ao livrar-se delas foi de encontro a um madeiro que estava no leito do rio sob as águas. Esse impacto ocasionou um grande rombo no casco, resultando em danos a carga, que era composta de couros secos e algodão. Os consignatários das mercadorias não quiseram aceitá-las, por entenderem que ficaram comprometidas. Assim sendo, a direção da companhia optou por requerer ao juiz do comércio a nomeação de um depositário, com a finalidade de deixá-las sob sua guarda. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 19/02/1879, p. 10 - APEPI)

Nesse ínterim, tornava-se nítido que não era uma simples questão de adaptação as condições do rio, pois praticamente todos os vapores, independente do calado, e as barcas de reboque, se envolveram em algum tipo de acidente. Essa compreensão se sustentava, porque a companhia de navegação encontrava-se em outro patamar de conhecimento tanto do material flutuante quanto da hidrovia, e contava com a participação de profissionais bastante experientes e qualificados capazes de prevenir e saber atuar corretamente em situações de risco.

Mesmo assim os incidentes continuaram a ocorrer na mesma proporção. Dessa vez, envolveu o vapor Conselheiro Junqueira, que em viagem de Teresina para Amarante em 13 de novembro de 1878, em uma volta do rio, próximo ao lugar conhecido por Angelim de cima, não conseguiu vencer a correnteza e foi arrastado para cima das pedras, provocando rompimento no costado e grandes danos no carregamento. Logo que tomaram notícia do acontecimento, o gerente e o engenheiro da fundição se dirigiram ao local do acidente e depois de uma noite de trabalho puderam salvar o barco. O segundo problema estava na perda da carga, o qual foi sanado razoavelmente por conta dos proprietários das mercadorias terem aceito um acordo com termos admissíveis. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 19/02/1879, p. 10 - APEPI)

Voltando às tentativas de alcançar o Alto Parnaíba, realizou-se outra viagem de experiência iniciada em 25 de março de 1879, a qual findou no sinistro do vapor Conselheiro Junqueira ao transpor a cachoeira da Boa Esperança. Sendo informado

do ocorrido, seguiu para a referida localidade o gerente Newton Cesar Burlamaque, que após avaliar a situação, regressou para a capital considerando perdida a embarcação. A partir de então, assumiu a missão de acompanhar e tomar as providências sobre o ocorrido o diretor Raimundo Antonio Lopes. O mesmo, ao chegar no ponto do acidente em fins de maio, deparou-se com uma agradável surpresa, pois encontrou o navio a salvo. Esse feito deveu-se aos esforços do maquinista e de alguns foguistas e carvoeiros que haviam permanecido no local desde o desastre. (RELATÓRIO DA DIRETORIA, 03/08/1879, p. 3 - APEPI)

Esse acontecimento levou a direção da companhia a expressar enorme gratidão aos funcionários envolvidos nessa ação, sendo eles: o maquinista Ricardo Francisco Barros, o segundo maquinista Domingos Furtado de Mendonça e os foguistas Reginaldo Augusto de Souza, Amancio José Martins, Benedito José de Moraes e Theodorico Francisco Barros. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 03/08/1879, p. 12 - APEPI)

Findando essa década desastrosa para a navegação devido aos numerosos acidentes, consta que a barca Parnaíba, navegando no sentido Teresina para Parnaíba, ao chegar na localidade conhecida como corrente, a cerca de uma légua de União, bateu em umas pedras vindo a romper o casco, causando consideráveis danos à carga de couros. No entanto, foram deslocados para o local funcionários que efetuaram os devidos reparos, liberando a barca logo em seguida. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 03/08/1879, p. 12 - APEPI)

Através desses registros, verifica-se a insistência de determinados problemas durante todo esse transcurso, sem que se conseguisse tomar medidas capazes de eliminá-los totalmente, nem ao menos reduzi-los a patamares mínimos aceitáveis. Tratava-se de ocorrências que vinham se repetindo anualmente, sem perspectivas de redução. Todavia, pelas descrições dos incidentes, percebe-se que normalmente se davam pelas condições do rio, mostrando que precisava ser acompanhado de melhorias constantes. Nesse aspecto, entra a participação da província, que era a responsável pela manutenção da hidrovia.

QUADRO 04: SINISTROS ENVOLVENDO AS EMBARCAÇÕES DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO

EMBARCAÇÃO	ANO	CONDIÇÃO
Vapor Uruçuí	1863	Naufrágio
Barca Poti	1867	Naufrágio
Barca Igaraçu	1872	Naufrágio
Barca Parnaíba	1876	Liberado
Vapor Paranaguá	1878	Liberado
Vapor Piauí	1878	Liberado
Vapor Conselheiro Junqueira	1878	Liberado
Vapor Conselheiro Junqueira	1879	Liberado
Barca Parnaíba	1879	Liberado
Vapor Conselheiro Junqueira	1885	Naufrágio
Vapor Piauí	1885	Liberado
Vapor Teresinense	1887	Liberado
Vapor Paranaguá	1887	Liberado
Vapor Paranaguá	1888	Liberado

Fonte: Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 2, 22/01/1863 - APEPI.

Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 1, 07/01/1868 - APEPI.

Relatórios da Companhia de Navegação a Vapor, 25/09/1872, p. 11 - APEPI.

Relatório da Gerência, 19/02/1879, p. 10 - APEPI.

Relatório da Diretoria, 03/08/1879, p. 3 - APEPI.

Relatório da Gerência, 03/08/1879, p. 12 - APEPI.

Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 2, 19/05/1885 - APEPI.

Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 2, 19/06/1885 - APEPI.

Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 1, 21/05/1887 - APEPI.

Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 2, 27/09/1888 - APEPI.

No primeiro momento, ao avaliar os 41 anos de operação da companhia nos oitocentos, é possível pensar como razoável a quantidade de perdas totais. Contudo, quando se observa que durante esse período o número total de embarcações a vapor foi de sete unidades, constata-se que os sinistros chegaram a quase 30% da frota. Referente ao quantitativo de barcas, as proporções mostraram-se próximas, pois foram adquiridas oito nesse mesmo espaço de tempo, chegando a 25% os prejuízos absolutos.

Entretanto, o desejo de expandir em direção ao sul piauiense até o Alto Parnaíba parecia uma questão de honra para a companhia e principalmente para o governo piauiense. Em resposta a um ofício emitido pelo presidente da província em 5 de maio de 1880, a empresa alegou que possuía o maior interesse em realizar esse trajeto, tanto que anteriormente disponibilizou seus vapores em viagens experimentais, tendo conseguido chegar até o lugar conhecido como emparedado a 50 léguas de distância de Santa Filomena. No entanto, conforme relatório emitido pelo engenheiro da fundição John Robertson, no qual consta uma planta de diversas cachoeiras mostrando as dificuldades que existem nesse percurso, é possível compreender que, enquanto não fossem resolvidos os obstáculos existentes, todas as viagens seriam de risco. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 13/04/1880 - APEPI)

QUADRO 05: ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DAS EMBARCAÇÕES

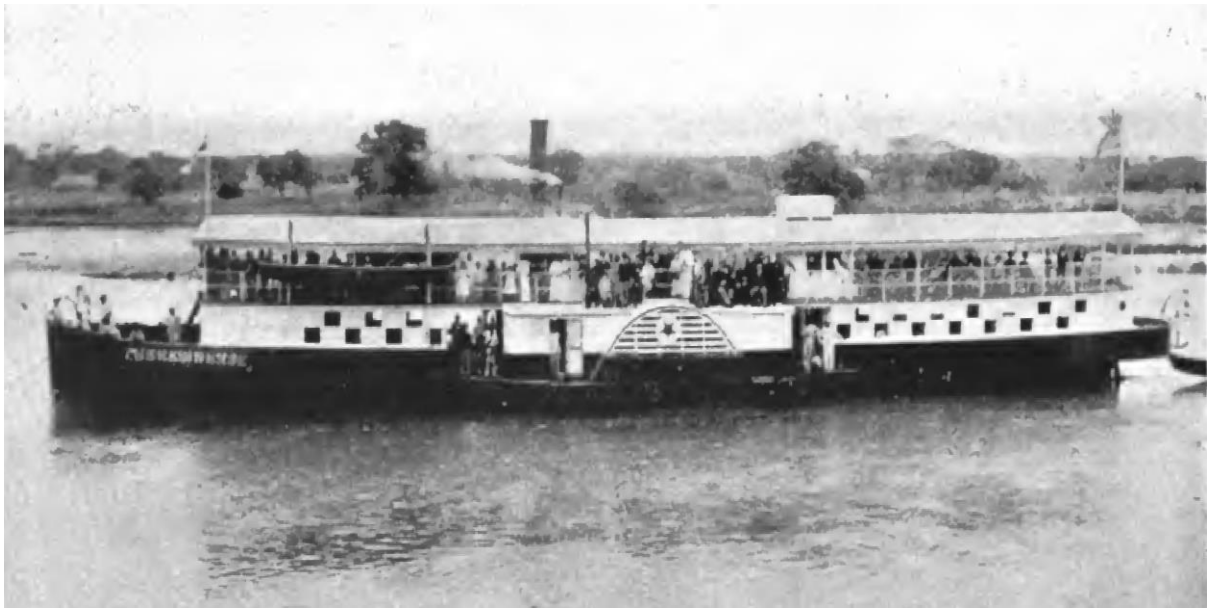
VAPOR	FORÇA NOMINAL	CALADO	ARQUEAÇÃO
Piauí	30 cavalos	24 polegadas	98 toneladas
Cons. Paranaguá	45 cavalos	24 polegadas	130 toneladas
Cons. Junqueira	30 cavalos	32 polegadas	75 toneladas
Teresinense	50 cavalos	32 polegadas	141 toneladas

Fonte: Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 2, 14/05/1881 - APEPI.

Informações como essas existiam no intuito de prestar uma melhor compreensão e transparência da capacidade de funcionamento da navegação perante os acionistas e o governo. Para tanto, exigia-se que fossem emitidos os balanços da companhia, porque era por meio deles que se tornava possível verificar

várias informações que norteavam a sua operacionalidade. Assim sendo, no registro apresentado em 14/05/1881, podia-se acompanhar o quantitativo de material flutuante disponível, a começar pelos quatro barcos a vapor, todos movidos a roda e apenas uma barca de ferro para reboque.

FIGURA 08: VAPOR THERESINENSE



Fonte: PARANAGUÁ, Nogueira. **Do Rio de Janeiro ao Piauí pelo interior do país**: impressões de viagem, 1905, p. 204.

Essa imagem proporciona um momento de observação visual de um dos materiais flutuantes da companhia de navegação a vapor, o navio Theresinense. Através dessa fotografia, podemos ter uma concepção mais apróximada das embarcações da época, envolvendo questões mencionadas nos relatórios, abordando aspectos referentes às dimensões da embarcação, a amplitudo que a mesma alcançava na hidrovia, a acomodação das cargas e passageiros e da necessidade de ter pessoal qualificado para a operacionalização, dentre outros fatores.

Referente disponibilização das embarcações atuavam regularmente partindo de Teresina rumo ao norte, realizando escala em União, Repartição e chegando a Parnaíba. No sentido sul, também zarpando de Teresina, fazia escala em Amarante e findava em São Pedro de Alcântara. Entretanto, ainda paravam em alguns portos intermediários para o embarque e desembarque de passageiros. Quanto ao número

de viagens ordinárias realizadas, totalizavam cinco por mês, sendo duas para Parnaíba, duas para Amarante e uma para Colônia. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 14/05/1881 - APEPI)

TABELA 13: DISTÂNCIA ENTRE OS PRINCIPAIS PORTOS

PORTO DE PARTIDA	PORTO FINAL	DISTÂNCIA EM MILHAS
TERESINA	PARNAÍBA	270
TERESINA	AMARANTE	123
AMARANTE	COLÔNIA	60

Fonte: Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 2, 14/05/1881 - APEPI.

Novamente, vemos mostras capazes de prover elementos para análises quanto às distâncias percorridas pelos navios a vapor, e assim obter melhor compreensão das áreas de cobertura e da responsabilidade da companhia. Tomando como exemplo o percurso de 270 milhas ligando Teresina a Parnaíba, que corresponde a 411,5 km, percebemos o quanto as embarcações e o seu corpo de profissionais eram exigidos. Uma vez que, considerando os recursos técnicos e humanos da época, era estimável concluir com êxito tamanho percurso.

Referindo-se a via fluvial, os pareceres ora apresentados configuravam a reincidência dos primeiros divulgados, pois as dificuldades apontadas continuavam as mesmas. Para tanto, bastava verificar que no período de inverno as enchentes exigiam maior atenção e destreza da tripulação devido a força da correnteza, a eventualidade de troncos submersos, a pedras encobertas e outros. Na estação do verão, era necessário manter as indispensáveis precauções, pois na hidrovia surgiam imensos rasos, estreitamento dos canais e as cachoeiras passavam a oferecer maiores perigos.

Buscando solucionar esses problemas, requereu-se a quantia de 44 contos de réis ao governo para efetuar obras fundamentais no rio Parnaíba. Porém, a liberação dessa verba ficou na dependência da aprovação do orçamento geral da província. Reforçando a argumentação, a diretoria assegurava que sem a realização desses trabalhos seria impossível alcançar Santa Filomena. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 14/05/1881 - APEPI)

Entretanto, mesmo não atingindo as exigências necessárias quanto as melhorias do rio, iniciou-se outra viagem de reconhecimento em 1882 ao Alto Parnaíba. De acordo com o relatório do comandante João Raimundo Martins, o vapor Conselheiro Junqueira partiu no dia 21 de janeiro e chegou em Santa Filomena em 22 de fevereiro, onde esperou 19 dias até as águas subirem e somente conseguiu ancorar na capital no dia 19 de março. Na sua descrição do trajeto, consta que entre os diversos obstáculos encontrados no percurso precisou-se transpor 25 cachoeiras, rochedos dispersos e árvores caídas no rio. Todas essas situações foram transpostas com bastante dificuldades e riscos. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 08/04/1882 - APEPI)

No ano de 1885, a navegação fluvial piauiense voltou a apresentar casos de sinistros, sendo que um deles, ocorrido em maio, trata do segundo naufrágio de um vapor nas águas do rio Parnaíba. No entanto, os relatos não proporcionam nenhuma referência quanto aos detalhamentos de como foi que o navio Conselheiro Junqueira afundou. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 19/05/1885 - APEPI) No mês seguinte, aconteceu outro acidente, dessa vez envolvendo o vapor Piauí, em cuja descrição consta que ao passar pelo lugar chamado Bebedouro colidiu em umas pedras e rompeu o casco. Sendo que, nesse caso, o acontecimento provocou menores danos. Mesmo assim foi preciso descer a carga para conseguir continuar a viagem até Parnaíba e fazer os apropriados reparos. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 19/06/1885 - APEPI)

QUADRO 6: ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DOS VAPORES

VAPOR	FORÇA NOMINAL	CALADO	CARGA	MARCHA
Teresinense	50 cavalos	42 polegadas com carga e 32 sem carga	84 toneladas	Média subindo – 6 milhas
Paranaguá	45 cavalos	40 polegadas com carga e 26 sem carga	75 toneladas	Média subindo – 6 milhas
Piauí	30 cavalos	34 polegadas com carga e 24 sem carga	52 toneladas	Média subindo – 4 milhas

Fonte: Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 3, 11/11/1886 - APEPI.

Por meio da tabela acima, é possível perceber que nesse intervalo de 27 anos ocorreu a substituição da frota inicial por novos vapores, assim como identificava-se a exibição de detalhamentos técnicos dos mesmos, dessa maneira pondo à mostra algumas melhorias implementadas em comparação com os modelos anteriores. Essa condição foi resultado de esforços da direção da companhia, como também da necessidade de suprir as demandas exigidas naquele momento, tendo em vista que na ocasião verificavam-se situações que denunciavam evidentes dificuldades existentes no material flutuante, as quais interferiam na capacidade de manter a operacionalidade das embarcações no rio Parnaíba.

Mesmo diante das circunstâncias, o relatório da companhia de 1886 apresentou poucas alterações referente aos anteriores. Referindo-se aos percursos das embarcações, que são dois – ambos partindo de Teresina, uma no sentido norte, com duração de 14 dias, fazendo escala em União, Repartição, Estreito e Parnaíba e outra no sentido sul, com duração de 10 dias, realizando escala em Queimados, Amarante e Colônia de São Pedro de Alcântara –, transcorreram normalmente. De acordo com o contrato, eram executadas regularmente duas viagens mensais para cada linha, sendo que somente uma da linha sul, chega até Colônia. Porém, são comumente efetuadas viagens extraordinárias. Ainda, acrescentou-se dois parâmetros importantes como as datas de partida da linha norte nos dias 2 e 17 de cada mês e a linha sul com as partidas marcadas para os dias 4 e 18 de cada mês. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 3, 11/11/1886 - APEPI)

Mesmo com o passar dos anos, os sinistros tornaram-se um persistente empecilho na funcionalidade da navegação no rio Parnaíba. Esse caso, trata do mais recente navio adquirido e da forma como se envolveu em três sucessivos incidentes. Consta no diário de bordo do comandante José Martins Corrêa que o vapor Teresinense partiu da capital rumo a Parnaíba no dia 2 de maio de 1887 e chegou ao seu destino em 21 do mesmo mês. Já no dia seguinte, encalhou no lugar chamado Angico Branco e ao tentar desencalhar, quebraram-se as amarras, indo de encontro a um tronco que abriu o porão de proa, permitindo que as águas atingissem as cargas e bagagens. Conseguindo socorro em Repartição, através do agente da companhia ali instalado, foi possível retirar toda a carga, realizar reparos provisórios e drenar a água. Contudo, a remoção do navio somente logrou êxito no

dia 5, tendo a viagem apenas sido retomada no dia 6, mas ao chegar na localidade conhecida por Crovinas encalhou novamente e somente conseguiu sair no dia 7, vindo a fundear no porto de Santa Quitéria. Entretanto, na ocasião da saída, ocorreu outro acidente, pois bateu em um tronco, o qual atingiu o porão, mas dessa vez causou menores danos e em pouco tempo foram concluídos os reparos e logo seguiu viagem, chegando na tarde do dia 8 a Parnaíba. Onde poucos dias depois foi despachado para Teresina rebocando as barcas Canindé e Aliança. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 21/05/1887 - APEPI)

Mantendo a intenção de suprir as demandas do mercado piauiense, no início de 1889 a companhia renovou substancialmente a sua frota de embarcações ao adquirir o vapor Santo Estevão e as barcas de ferro Boa Esperança e Canavieira para reboque. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 05/05/1889 - APEPI) Ainda contou com o término da construção do navio Amarante, que foi comprado para substituir o Conselheiro Junqueira. Entretanto, apesar dos esforços empreendidos, as dificuldades se mantinham, pois nesse mesmo período foram solicitadas as paralizações dos vapores Piauí, Teresinense e Paranaguá para a realização de reparos urgentes.

Nesse ínterim, a iniciação das atividades de navegação no Alto Parnaíba, acima da Colônia de São Pedro de Alcântara, em cumprimento da tabela posta em execução, provocou alguns desentendimentos entre a companhia e os governos provincial e geral. Buscando mostrar alguns motivos do descontentamento, a direção da empresa, dirigindo-se ao presidente da província, repassou as informações relatadas pelo comandante do vapor Santo Estevão, denunciando que a embarcação retornou a capital piauiense em 3 de julho de 1889, completamente desmantelada, com diversos rombos no casco e lemes quebrados. Isso devido às dificuldades encontradas na passagem de diversas corredeiras, pelo que se torna necessário dirigir-se a doca em Parnaíba, para fazer os imprescindíveis consertos. Por fim, nas considerações resultantes da viagem, concluiu-se que o rio ainda não apresentava condições de ser navegado até Santo Estevão, principalmente no verão por causa da presença de obstáculos em vários lugares. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 3, 30/07/1889 - APEPI)

Objetivando uma situação de entendimento, em sessão realizada no dia 13 de julho, a presidência da companhia acertou de levar ao conhecimento do governo

geral a impossibilidade de fazer esse percurso enquanto o rio não estivesse completamente desobstruído. Contudo, solicitou que fosse mantida a subvenção, considerando o trajeto até Santo Estevão; isso, em atenção as grandes despesas contraídas por conta da compra de dois vapores, duas barcas e pelo custeio mensal destes. Acrescenta que se trata de uma reivindicação justa, pois não media esforços em cumprir com suas obrigações, e era a única empresa que desenvolvia os interesses gerais do Império no Piauí. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 3, 30/07/1889 - APEPI)

Mesmo não havendo uma definição imediata, no que diz respeito a essa questão, o caso voltou à discussão dois anos após, dessa vez com o Governo Federal, que respaldado no relatório do engenheiro fiscal da Comissão de Melhorias do Rio Parnaíba, exigiu o cumprimento do acordo. Diante da cobrança, a direção da empresa mais uma vez mostrou-se disposta a executar suas obrigações, mas fez uma série de contra argumentações, que implicaram em um interessante debate.

Antes, porém, cabe ressaltar que tratava-se de uma discussão bastante significativa, pois envolvia uma obra bastante esperada, tendo em vista que iria possibilitar a expansão para uma área considerada bem desenvolvida e próspera, com capacidade de realização de potenciais negócios. Para tanto, podemos nos reportar as explanações registradas na publicação na Revista de Engenharia em 1882, sobre a desobstrução do rio Parnaíba. Nela consta que, sob a direção do Sr. engenheiro Benjamin Franklin de Albuquerque Lima, continuam as obras de desobstrução do rio que:

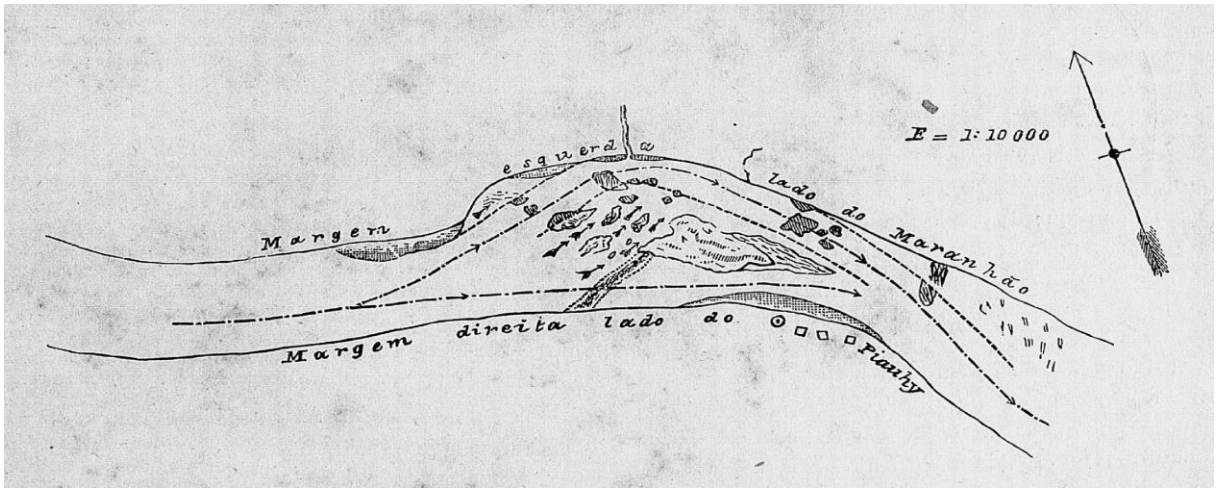
> Além do arrebatamento e remoção de pedras no canal esquerdo da corredeira da Vargem da Cruz, uma turma de 25 trabalhadores sob a direção do Sr. engenheiro José de Castro Ferreira de Gouvêa, seguio para a corredeira do Cajueiro, a duas e meia léguas de distancia daquela a ahi arrazou até a profundidade de metro e meio a pedra mais perigosa, denominada Pedra do risco, tendo também cortado uma ponta de terra que estreitava a entrada do canal.
> A falta de uma lancha a vapor tem dado causa a que os trabalhos não hajam produzido maiores resultados. (REVISTA DE ENGENHARIA, 14/12/1882, p. 300)

Prosseguindo nas descrições, o colunista afirmou ser um prazer inserir essa notícia na revista. Também, fez uma crítica sobre os recursos, disponibilizados para esse serviço, considerando-os exíguos para algo tão necessário ao desenvolvimento do país. Em seguida, escreveu um detalhamento do trecho do rio em que a

comissão de melhoramentos estava trabalhando e ainda apresentou um croqui desse local.

> O rio alarga-se anormalmente no lugar da corredeira. As águas deixam seu caminho natural pela margem esquerda e correm precipitadamente pelo canal quase rectilinio pela margem direita (lado do Piauhy). É por um canal de uma velocidade, nas aguas medias, de 3m,969 por segundo que passam as balsas carregadas de cereais das povoações que ficam acima da corredeira. A navegação das aguas acima faz-se por meio de cirga, depois de descarregadas as canôas. É muito difícil porém, esta ascensão, e quase raramente vêm-se canôas subindo o rio. Preferem subir em balsas formadas de talos de butitys e voltar por terra.
> Os vapores da C. N. V. do Parnahyba que tem subido o rio, não poderam vencer essa corredeira senão ajudando a força de suas maquinas com um cabo de alagem, e depois de grandes esforços. (Rio de Janeiro, 28/12/1882, p. 301)

FIGURA 09: TRECHO DO RIO PARNAÍBA CONHECIDO COMO VARGEM DA CRUZ



Fonte: Revista de Engenharia, 28/12/1882, p. 301.

Tanto a exposição escrita quanto o desenho, permitem haver uma melhor assimilação de um traçado da aquavia que gerou conturbados embates entre a companhia de navegação e os governos provincial e geral; como também torna perceptível evidenciar parte das dificuldades técnicas para atuar nesse tipo de atividade o esforço dos trabalhadores na execução das tarefas e a busca por mais recursos para manter os trabalhos, além, de oferecer minúcias dos transtornos enfrentados pelas embarcações para ultrapassar esses obstáculos naturais, no esforço para atender as povoações do alto Parnaíba.

Retomando as divergências entre a companhia e o governo, quanto ao atendimento do percurso além da Colônia de São Pedro de Alcântara, a gerência informou ter recebido um ofício da governadoria do Estado, em 11 de junho de 1891, solicitando as informações ordenadas pelo Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas emitido no mês anterior, em 14 de maio, no qual consta que o rio Parnaíba até a localidade de Santo Estevão encontrava-se plenamente desobstruído, e consequentemente permitindo a livre navegação. Em vista disso, não entendia porque ainda não havia dado início a operação até aquele porto na forma da cláusula XVI de seu contrato, uma vez que o trajeto já vinha sendo efetuada até Colônia, com permissão autorizada pelo Governo através do aviso de 11 de novembro de 1889.

Diante disso, o gerente João de Castro Lima expôs que o engenheiro chefe da comissão de melhoramentos do rio Parnaíba Dr. Manuel Maria del Castillo, comunicou através de um ofício no dia 2 de outubro do ano anterior, ter sido concluídas as benfeitorias necessárias da corredeira da Boa esperança no dia 30 de setembro e estava precisando de um vapor para realizar um teste. Pedido esse que não pode ser atendido, naquela ocasião, devido à indisponibilidade momentânea de embarcações. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 18/06/1891 - APEPI)

Contudo, antes mesmo de ocorrer a experimentação requisitada, a companhia recebeu outro ofício em 5 de novembro, do engenheiro chefe da comissão de melhoramentos do rio Parnaíba, del Castillo, autorizando a liberação do trecho até a localidade maranhense denominada New York, (hoje cidade de Nova Iorque). A gerência respondeu, em 23 de novembro, que aguardava oportunamente pela inspeção que foi requerida em oficio de 2 de outubro. Aproveitou também para pedir um parecer a respeito da passagem do Poço do Surubim, pois constituía uma grande dificuldade no verão, quando se tornava mais difícil e arriscado. Ressaltou que a companhia compreendia a situação, mas que só poderia atender a solicitação para avançar até New York ou mais adiante, quando fosse concedido o laudo sobre a viagem de experiência e das condições do Poço do Surubim. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 18/06/1891 - APEPI)

Enfim, contestou a afirmação de que a navegação já se encontrava plenamente livre no trajeto indicado. Esse posicionamento se deu, segundo o

gerente, porque somente uma pessoa mal informada poderia alegar que o referido poço, por onde se tem de passar para chegar a Santo Estevão não oferecia perigo. Esse impasse demonstrava uma das peculiaridades que ocasionalmente ocorriam entre as partes. Outrossim, a empresa buscava se resguardar, alegando que nunca se eximiu de cumprir o acordo firmado no contrato com o governo, apenas estava requerendo uma melhor avaliação das condições da via fluvial. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 18/06/1891 - APEPI)

Entretanto, no mês seguinte a companhia recebeu outro ofício datado de 28 de julho de 1891, no qual se reclamava a não operação da navegação até New York, pois de acordo com o atual engenheiro responsável pela comissão de melhorias no rio Parnaíba, a hidrovia encontra-se francamente navegável. Diante disso, o gerente João de Castro Lima, assim respondeu:

> Peço permissão para dizer-vos que desconheço completamente a competência dele em matéria de navegação especialmente sobre manobras de vapores para emitir tão francamente sua affirmativa a respeito da passagem do mesmo Poço uma vez que os fatos tem demonstrado quanto é difícil e arriscado dita passagem. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 31/07/1891 - APEPI)

Através da resposta do representante da empresa, torna-se evidente a persistência do questionamento quanto a viabilidade operacional até o trecho exigido pelo governo estadual. Diante disso, constata-se a permanência da situação de desentendimento, no qual os prepostos se mantiveram firmes em seus posicionamentos, chegando ao ponto de utilizarem termos enérgicos e até ofensivos ao defenderem os interesses dos seus mandantes.

Entretanto, apesar das discordâncias, no dia 1 de setembro de 1891 iniciou-se uma viagem com destino a Santo Estevão, de acordo com a orientação do engenheiro chefe da comissão de melhoramentos do rio, Dr. Arthur Augusto da Silva Brito, que afirmou estar o Parnaíba plenamente navegável até o porto de New York. No entanto, em determinado ponto, a viagem precisou ser interrompida por conta da impossibilidade de atravessar a corredeira das Melancias, situada a 11 léguas acima da vila de Colônia. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 12/09/1891 - APEPI)

Cumprindo as formalidades cabíveis, a gerência comprometeu-se a entregar ao governo cópias dos ofícios do comandante e do fiscal da companhia, que foi a

bordo do vapor a seu convite para testemunhar todas as ocorrências sucedidas no transcurso, com ênfase nos pormenores dos motivos pelos quais não foi possível concretizar a navegação do Alto Parnaíba. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 12/09/1891 - APEPI)

Como consequência desse resultado, a empresa manteve a tabela das viagens previstas para o dia 1 de cada mês, as quais permaneceriam sendo feitas somente até Colônia. Ainda, registrou detalhamentos sobre o estado do vapor, que durante a atividade de reconhecimento da hidrovia, sofreu graves danos, chegando a correr risco de perda total. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 12/09/1891 - APEPI)

Todavia, apesar das argumentações e dos relatos técnicos demonstrados, o resultado desse impasse gerado findou na aplicação de multas à companhia, sob a alegação do não cumprimento das viagens para Santo Estevão nos meses de fevereiro e março, equivalentes a 450 milhas não percorridas, cujos valores somados chegaram a 2:900$000 réis. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 3, 28/04/1892 - APEPI)

Assumindo a posição de defesa, perante o governo do estado o gerente da empresa de navegação, João da Cruz Santos alegou que deveria ser apreciado o comunicado do Ministério da Agricultura Comércio e Obras Públicas de 11 de setembro de 1889, em que o governo permitiu que a viagem do Alto Parnaíba, de que trata o contrato, fosse mantida até a vila de Colônia. Assim sendo, considerava indevidas as multas impostas, e iria buscar comprovar que era justa a reclamação.

Como parte da justificação, lembrou da intimação que foi feita em oficio de 4 de março último, reconhecendo como navegável o percurso até New York, o qual foi prontamente respondido através de ofício no dia 6 daquele mesmo mês, discordando e reafirmando a impossibilidade de atender essa determinação – ainda fortalecida com outras apreciações. Dentre elas a opinião de uma pessoa insuspeita ao governo, como deve ser o fiscal da companhia, que testemunhou a navegabilidade daquele trecho do rio. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 3, 28/04/1892 - APEPI)

Em explicação emitida no mesmo oficio de 6 de março, a empresa respondeu que estava aguardando melhoramentos no trecho da aquavia em questão, e entendeu que as apropriadas ponderações externadas tinham sido aceitas pelo

governo, não apenas por serem justas, mas também porque nenhuma solução havia sido apresentada sobre o assunto até o dia 31 do mês de março, véspera da viagem mensal do Alto Parnaíba. Nessa compreensão, decidiu-se que a dita viagem continuaria a ser feita até Colônia. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 3, 28/04/1892 - APEPI)

No entanto, ao aplicar as multas, constatou-se que governo não quis atender as adequadas ponderações, vindo a apreciar tão somente as informações do engenheiro chefe da comissão de melhoramentos do rio. Dessa forma, não considerando as avaliações do agente do governo, o fiscal da companhia, que afirmou em seus relatórios que a navegação da vila Colônia para cima era impraticável no verão, parecer esse, que se encontra de inteiro acordo com o relatado pela companhia. Diante da situação, a diretoria optou por sustentar o seu posicionamento, caso fosse mantida a referida posição governamental, pois entendia que seria mais conveniente se expor as multas do que arriscar a perda de um vapor. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 3, 28/04/1892 - APEPI)

Enfim, atingir o Alto Parnaíba, significava ocupar mais espaço no comércio da região, tendo em vista que avançar em direção ao sul da província até chegar à vila de Santa Filomena, criaria condições para fazer circular grande parte da produção da localidade e proximidades através do rio Parnaíba. Para a direção da companhia e presidência da província, isso representava aumentar a possiblidade de atrair vários comerciantes que optavam em seguir com seus produtos por cavalgaduras até a cidade de Caxias no Maranhão e de lá seguir viagem via navegação fluvial pelo rio Itapecuru até o porto de São Luís. (RELATÓRIOS, 29/07/1874 - APEPI)

QUADRO 07: LOCALIDADES MAIS HABITADAS DO PIAUÍ - 1871

TERMOS	**POPULAÇÃO**
PARNAÍBA	8.527
TERESINA	15.401
SÃO GONÇALO	10.660
PARANAGUÁ	17.247

Fonte: Relatório do Presidente da Província, 01/07/1871. p. 21 - APEPI.

Considerando a demografia das localidades situadas na região sul, é possível verificar os motivos de tamanho desejo em alcançar esses termos, podendo ser projetado esse potencial de possibilidades a área compreendida por Pastos Bons, região responsável por considerável criação de bovinos, consequentemente, vindo a ter significativa participação na economia local, além de vislumbrar um propenso potencial de ampliação mercantil.

Nesse encaminhamento, a exploração desse percurso se configurava como um elemento fundamental na oferta de condições para que os produtores da região sul piauiense pudessem elevar as suas produções tendo o conhecimento que teriam como explorá-las. Entretanto, apesar de todos os esforços empregados para atingir o Alto Parnaíba, as embarcações a vapor findaram o século XIX, cumprindo o percurso até a Colônia de São Pedro de Alcântara. Esse, o porto terminal que a companhia assegurava como sendo o trecho possível de realizar a navegação com segurança. Dessa maneira, ficando a pretensão de chegar a Santa Filomena, reservada para o século XX.

Enfim, sabia-se que para conseguir alcançar todas essas realizações precisava-se de um aparato de material flutuante com capacidade suficiente para vencer as várias dificuldades existentes no sistema de navegação fluvial. Para tanto, todas as embarcações obedeciam a critérios bem definidos, estabelecidos pelas normas técnicas disponíveis no período na intenção de conceder maior confiabilidade aos clientes. No entanto, apesar da inexperiência, a direção da companhia se empenhou na aquisição de navios capazes de enfrentar com segurança e qualidade as condições da hidrovia.

TABELA 14: VAPORES - SÉCULO XIX

NAVIO	POTÊNCIA
URUÇUÍ	24 cavalos
CONSELHEIRO PARANAGUÁ	45 cavalos
PIAUÍ	30 cavalos
CONSELHEIRO JUNQUEIRA	30 cavalos
TERESINENSE	50 cavalos
AMARANTE	----------
SANTO ESTEVÃO	----------

Fonte: Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 3, 21/04/1892 - APEPI.

A tabela acima, permite observar as potências motoras dos navios da frota piauiense no século XIX, as quais constituíam uma das características fundamentais na operacionalização da navegação. A partir desse conhecimento, tornava-se possível efetuar o processo de escolha do modelo a ser empregado dependendo das condições do rio e da carga a ser transportada.

No entanto, conforme as necessidades dos trabalhos a serem realizados, nem sempre havia a possibilidade de selecionar o mais compatível com a ocasião, pois resultava da disponibilidade e da rota a ser percorrida, norte ou sul. Consequentemente, era analisada a questão da tonelagem a ser conduzida, e assim poder optar pela maior ou menor potência de tração a ser utilizada, dependendo da época do ano. Todavia, esse procedimento somente passou a ser posto em execução, dentro do possível, a partir da chegada do segundo vapor.

TABELA 15: BARCAS - SÉCULO XIX

BARCA	MATERIAL DE FABRICAÇÃO
ESPERANÇA	Madeira
POTI	Ferro
IGARAÇU	Ferro
PARNAIBA	Ferro
CANINDÉ	Ferro
ALIANÇA	Ferro
BOA ESPERANÇA	Ferro
CANAVIEIRA	Ferro

Fonte: Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 3, 21/04/1892 - APEPI.

As barcas reboque também constituíam outra parte importante do material flutuante, pois além de necessitarem de menor custo de manutenção e de mão-de-obra especializada, formavam um conjunto capaz de atender com maior capacidade de carrego os interesses dos clientes. Além de exercer um importante componente auxiliar nas atividades, acondicionando variados produtos de exportação e importação, igualmente armazenavam parte do combustível utilizado pelas embarcações.

Um dos aspectos bastante positivos na operacionalidade da navegação consistiu no abastecimento dos vapores, pois em momento algum esse item foi mencionado como fator de preocupação, pois em todas as ocasiões o atendimento ocorreu perfeitamente, dentro das necessidades da companhia, dessa forma superando as dúvidas suscitadas inicialmente, quanto aos aspectos quantitativos, qualitativos e custos desse suprimento. Outra circunstância que contribuiu para esse eficiente desempenho decorreu da estabilização nos preços da lenha, inclusive havendo redução, fator esse constatado ao longo do século XIX. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 09/03/1877, p. 10-11- APEPI)

Nessa conjuntura, envolvendo a nova dinâmica implementada pelo material flutuante, a questão técnica constituía um fator imprescindível no processo operacional da navegação a vapor, a exemplo da velocidade imprimida, que foi motivo de euforia, pois passou a executar o percurso da capital ao litoral em 3 dias dessa forma alterando bastante a relação de tempo e espaço entendido e praticado até aquela época.

Entretanto, coube ao governo provincial uma parcela significativa na participação e consolidação da navegação a vapor no Piauí, pois se manteve sempre atento às necessidades que iam surgindo. Mostrou-se um colaborador presente em várias situações, desde a concessão de empréstimos quanto a intermediação com o governo imperial diante das dificuldades apresentadas pela empresa. Para tanto, em momentos de discordância, buscava conciliação e também se apegava aos regulamentos para realizar a fiscalização da empresa. Ainda, interferia diretamente no segmento do material flutuante, pois reivindicava a direção da companhia que adquirisse embarcações com características mais compatíveis com as condições proporcionadas pelo rio Parnaíba.

Diante dessas circunstâncias, havia a compreensão de que a navegação a vapor representava o principal meio de transporte da província. Dessa forma, se configurou como um itinerário sem volta, no qual o antigo teve o seu devido lugar, sendo suplantado pelo progresso dos meios de condução. Nesse novo rumo, o Piauí passou a vivenciar alcançáveis expectativas quanto ao seu desenvolvimento, em decorrência da evolução nas comunicações aquáticas, representadas pela implementação de um moderno modal hidroviário.

4.2 Gerência

Considerando o esforço em alcançar sua finalidade, de conduzir com segurança e tempo hábil cargas e passageiros de um porto a outro pela aquavia, a companhia de navegação necessitava diariamente de um aparato de apoio capaz de antecipar algumas situações e, principalmente, de tomar conta da rotina, através de planejamentos acessíveis e executáveis. Isso, tendo em vista que no seu cotidiano deparava-se com circunstâncias diversas, as quais por vezes comprometiam sua programação. Tratava-se de alguns percalços, que decorriam da interferência promovida por causas humanas e naturais. Contudo, independente disso, a operacionalidade precisava ser mantida com satisfatório nível de confiança e garantia.

Observando esses parâmetros, torna-se possível perceber que a estrutura que envolvia o sistema compreendia certa complexidade, a qual requeria uma efetiva participação dos setores que a compunham. Estes precisavam estar continuamente criando condições capazes de serem realizadas e estar atentos às metodologias adotadas pela empresa, cujo objetivo consistia em manter o material flutuante operante.

Para atingir essa condição, era fundamental que a administração se mantivesse atenta às movimentações que envolviam procedimentos para diversas situações, tanto as corriqueiras quanto as mais complicadas, além das atuações diretas praticadas pelos setores distribuídos na empresa; cada um cumprindo com sua finalidade de acordo com as atividades previamente programadas e também aquelas de caráter emergenciais, as quais de certa forma eram esperadas devido à natureza do trabalho desempenhado por esse tipo de ocupação.

Considerando os distintos fatores de importância das atribuições da companhia, a sua direção confiava uma parte essencial do seu funcionamento à gerência que atuava realizando vários serviços, entre os quais constava a incumbência de elaborar os relatórios e balancetes. Era por meio desses que se tomava acesso a inteira desenvoltura do andamento da empresa, abrangendo todos os setores e demais acontecimentos que lhe eram pertinentes.

Tomando como exemplo um relatório apresentado em 1871, percebe-se que em certa dimensão consegue proporcionar uma sucinta mostra de como se

desenvolviam as atividades nesse setor, ao expor alguns negócios do cargo. Na ocasião, informou que as instalações do escritório funcionavam no mesmo estabelecimento da fundição, em um salão, no qual existia uma pequena sala destinada a reuniões da diretoria. Sobre o desempenho da gerência, nesse período consta que estava com todos os dados em dia, sendo a escrituração conduzida com notável zelo e presteza pelo guarda-livros Antonio da Costa Rubim. Este, além de ter essa atribuição, também era o substituto imediato na gerência, quando o titular se ausentava ou quando a função ficava vaga por algum tempo. Além do empregado citado, o setor era composto pelo gerente, Deolindo Mendes da Silva Moura, e pelo escriturário, que na ocasião desse relatório era David Moreira Caldas. Sobre ele, consta que cumpria seu expediente normalmente, atuando com regularidade e exercendo suas habilitações. (RELATÓRIO DA DIREÇÃO (1871-1879), 12/02/1871, p. 6 - APEPI)

Quanto ao horário de trabalho, aparece com certa peculiaridade, pois ocorria em duas etapas distintas, indicando que todos os empregados do escritório, nos meses de janeiro a junho, compareciam diariamente das 10 horas da manhã às 4 da tarde e, de julho a dezembro, igualmente se apresentavam das 7 às 10 horas da manhã. Referente aos salários, consta que tanto gerente quanto o contador ganhavam 150:000$000 (cento e cinquenta mil réis) por mês, diante desses valores torna-se perceptível apreciar a importância das atividades desempenhadas pelo segundo cargo citado. (RELATÓRIO DA DIREÇÃO (1871-1879), 12/02/1871, p. 6 - APEPI)

Esses soldos somente foram alterados em 1874, quando o vencimento mensal do gerente passou a ser de 183:333$000 e o do guarda-livros foi elevado para 166:666$000 mensal. (RELATÓRIO DA DIREÇÃO (1871-1879), 29/07/1874, p. 8 - APEPI). Já o escriturário, que recebia 50:000$000 por mês, ganhou apenas um ajudante, com o ordenado mensal de 16:666$000. **(**RELATÓRIO DA DIRETORIA, 21/02/1874, p.3 - APEPI). Em outra ocasião, referindo-se ao pessoal do escritório, a empresa emitiu uma nota de pesar em um dos seus relatórios, comunicando o falecimento de David Moreira Caldas, ocorrido em 3 de janeiro de 1878. Essa menção possivelmente foi incluída por conta da representatividade que o mesmo exercia na sociedade piauiense. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 22/02/1878, p. 7 - APEPI)

Enfim, essas funções realizavam um papel essencial, fornecendo subsídios importantes na operacionalidade da companhia, tanto no aspecto de execução quanto para análises das atividades desenvolvidas. Eram responsáveis por manter organizadas as documentações e demais formalidades necessárias ao bom andamento da mais importante empresa da província, assim, estabelecendo uma proveitosa linha de comunicação com os governos provincial e central.

No balancete geral, apresentado em 31 de dezembro de 1860, consegue-se destacar alguns itens bastante significativos, os quais podem proporcionar um entendimento inicial de como se apresentava a companhia. A começar pelo quantitativo de material flutuante, que era composto de duas embarcações, um navio a vapor intitulado de Uruçuí e uma barca de madeira denominada de Esperança. Quanto aos imóveis, consta a existência de uma ferraria, na qual eram produzidas pequenas peças e realizados todos os reparos possíveis nos barcos e um armazém para receber as mercadorias, o qual também servia de almoxarifado, ambos estabelecidos em Teresina. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 31/12/1860 - APEPI)

TABELA 16: ALGUNS ASPECTOS FINANCEIROS DO BALANÇO GERAL DE 1860

ESPECIFICAÇÃO	VALOR EM RÉIS
Débito pela compra do vapor Uruçuí	42:000.000
Crédito - Tesouraria da fazenda provincial - subvenção e fretes	2:103.650
Crédito - Administração de fazenda provincial - subvenção e fretes	15:953.876
Crédito - Quantia disponível, destinado à compra de duas barcas reboque.	7:000.000
Rendimento do vapor Uruçuí de 1 de julho a 31 de dezembro	30:113.175
Dedução dos custos	13:895.300
Rendimento da barca Esperança no mesmo período	1:757.844
Dedução dos custos	1:473.996

Fonte: Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 2, 31/12/1860 - APEPI.

No entanto, dados contendo maiores detalhamentos somente foram inseridos a partir do terceiro relatório geral, realizados pela companhia de navegação. A

contar dessa etapa, originou-se uma quantidade maior de informações além de explanações mais esclarecedoras; inclusive, auxiliando na compreensão dos anteriores, que se mostravam bastante sucintos, dificultando a obtenção de algumas avaliações consideradas relevantes.

O relatório apresentado em 26 de janeiro de 1861 pela diretoria da companhia de navegação a vapor no rio Parnaíba cumpria inicialmente o seu dever de comunicar à presidência da província o andamento e os resultados alcançados, de acordo com o artigo nº 19 do Estatuto. Inicialmente, divulgou um pequeno balanço financeiro, demonstrando os ganhos e os custos produzidos pelo material flutuante, de forma mais simplificada e compreensível que o anterior, através de uma planificação.

TABELA 17: BALANÇO DO MATERIAL FLUTUANTE DE JULHO A DEZEMBRO DE 1860

ESPECIFICAÇÃO	VALOR EM REIS
Rendimento bruto do vapor Uruçuí	30:113.175
Rendimento bruto da barca Esperança	1:757.844
Rendimento total	31:871.019
Custeio do vapor Uruçuí	13:895.300
Custeio da barca Esperança	1:473.996
Custeio total	15:369.296
Total Líquido	16:501.723

Fonte: Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 2, 26/01/1861 - APEPI.

Prosseguindo nas considerações, foi apontado o motivo do fundo de reservas ter ficado praticamente esvaziado, com as cotas do momento, apresentando apenas 445$976, mesmo após ter fechado o semestre anterior com 7:631$500 em caixa. Diante das circunstâncias, a administração se pronunciou esclarecendo que essa situação aconteceu de forma pensada, porque, na sessão de 29 de julho de 1860, a direção havia proposto à Assembleia Legislativa Provincial efetuar o pagamento da prestação, a se vencer, referente a compra do vapor Uruçuí. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 26/01/1861 - APEPI)

Sobre o setor de movimento, expôs que as viagens não foram efetuadas com regularidade, devido às águas do rio terem baixado bastante durante muito tempo.

Por conta disso, ocorreram vários encalhes e dificuldades na marcha que findaram provocando diversos danos à embarcação, resultando na necessidade de se fazer muitas paradas para realização de consertos. Mesmo assim, chegou ao fim do semestre totalizando sete viagens redondas. Em proporções semelhantes, a barca reboque Esperança acompanhava o desempenho do Uruçuí, visto que, na diminuição excessiva das águas, nenhuma carga podia conduzir. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 26/01/1861 - APEPI)

Referente ao material flutuante, comunicou que as duas barcas encomendadas na Inglaterra haviam chegado ao Maranhão em outubro de 1860. Informou também que o correspondente da companhia em São Luís, o capitão João Pedro Ribeiro, deu ordem para o rebitamento e montagem de uma delas, a qual já se achava pronta, aguardando apenas chegar o mês de fevereiro próximo, quando as ventanias diminuiriam, possibilitando o reboque até Parnaíba. Afirmou ainda que essas barcas eram maiores e melhores do que as pertencentes a companhia do Maranhão. Entre as vantagens, possuíam maior capacidade de carga, proa mais aguda, cavername duplicado e fundo mais espesso. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 26/01/1861 - APEPI)

Continuando, apresentou os motivos de não estarem sendo efetuadas as melhorias do rio, conforme deveria acontecer. De acordo com a presidência da província, o descumprimento da responsabilidade estava ocorrendo por falta de meios pecuniários na tesouraria provincial. Esta, ressaltou ainda que existia o interesse em realizar esse trabalho, tanto que a barca construída para essa finalidade encontrava-se pronta. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 26/01/1861 - APEPI)

Encerrando a participação da diretoria, consta que o diretor Firmino Alves dos santos foi deslocado à Parnaíba no intuito de tomar todas as providências que fossem necessárias para melhorar o desempenho do Uruçuí. Nas averiguações, percebeu haver considerável desarmonia do primeiro maquinista com a tripulação, inclusive com o comandante. Dessa maneira, julgou prudente demiti-lo e em seu lugar fez assumir o segundo maquinista. De acordo com a gerência, depois dessa medida, desapareceu a desordem que reinava a bordo do vapor. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 26/01/1861 - APEPI)

Fazendo parte do relatório, constavam as exposições descritas pela Comissão Fiscal dos Acionistas, a qual se apresentou de forma mais criteriosa em alguns pontos. Iniciando pelos exames nos livros Diário, Razão e Ata, concluiu que as cifras estavam em conformidade com o balanço, lavrados nos seus devidos lugares e que a diretoria vinha executando as decisões tomadas em Assembleia.

Mesmo assim, solicitou maior atenção e contínuos melhoramentos nas atividades da empresa. Desse modo, expôs que a escrituração dos livros achava-se feita com alguma organização e limpeza, detectou a existência de poucas faltas no diário, mas em lugares não substanciais. Entendeu que essas pequenas falhas, sem dúvida, eram consequência da pouca prática dos escriturários nessas matérias.

Sobre o comportamento dos empregados, constatou-se que não se transcorria com muita regularidade, pois a primeira observação foi de que o escritório deveria abrir e fechar em horários marcados e os funcionários ali permanecerem para atender a qualquer acionista ou comissão que carecesse de alguma informação. Dessa forma, havendo a precisão de organizar esse estabelecimento. Quanto ao serviço de bordo, verificou-se a falta de um regulamento capaz de colocar melhor ordem na tripulação, e, assim, fazer cumprir seus deveres.

Finalizando, a Comissão Fiscal chegou ao entendimento de que os pequenos problemas encontrados não comprometiam em hipótese alguma a confiabilidade da firma. Assim, ao concluir sua exposição, concedeu um parecer atestando que as condições da empresa continuavam mostrando-se promissoras e decidiu que deveriam ser aprovadas todas as contas e deliberações da companhia de navegação a vapor no rio Parnaíba. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 26/01/1861 - APEPI)

Outra incumbência de essencial importância e responsabilidade, lotada no setor administrativo, remetia ao acompanhamento dos contratos. Isso porque eram eles que norteavam os vários encaminhamentos que se estabeleciam no cotidiano da companhia, tratando de questões administrativas e jurídicas que envolviam clientes, fornecedores, empregados e governo.

O primeiro passo foi dado em 1858, com a formação da companhia, cabendo posteriormente aos funcionários darem prosseguimento aos parâmetros estabelecidos e seguirem as orientações da direção. Para tanto, precisavam observar com prudência as formas como se conduziam todos os serviços prestados

sem que houvesse distanciamento das proposições contidas nos termos pelos quais se criou a empresa. Caso ocorressem desvios, previstos ou não, cabia aos trabalhadores recolher o maior número de informações precisas e repassá-las à administração com o máximo detalhamento possível. Contudo, requeria que existisse certo conhecimento das normas vigentes, ou pelo menos saber consultá-las quando fosse preciso.

O principal guia deliberando a operacionalidade da maior empresa do Piauí oitocentista foi constituído por meio de um acordo envolvendo a presidência da província e um grupo de brasileiros piauienses. Abaixo, seguem partes do contrato celebrado para a implementação da companhia de navegação a vapor no rio Parnaíba.

> O presidente da Província do Piauhy, usando das faculdades concedidas pelo § 38 do Título 9 da Lei nº 427 de 7 de julho de 1857, e pelos §§ 38 do Título 9º e 5º do artigo 7º da Lei nº 450 de 4 de Setembro do dito anno, e tendo em vista a informação da Administração de Fazenda Provincial em data de 31 de Agosto desse anno, tem resolvido contractar com os senhores tenente Coronel Thomaz de Aquino Osorio, Doutor Deolindo Mendes da Silva Moura e Doutor Simplicio de Souza Mendes, representantes da Companhia, que se incorporou para a navegação a vapor no rio Parnaíba, visto estarem passadas oitocentas accções, a referida navegação pelo seguinte modo.
> Artigo 1º - A Companhia, que se denomina - Companhia de navegação à vapor no rio Parnaíba - representará um capital de cento e cincoenta contos de reis, divididos em ações de cem mil reis, e tem por fim a navegação do mesmo rio.
> Artigo 2º - A navegação se estenderá nos 18 primeiros mezes, somente entre o porto da Cidade - Therezina -, e o da Cidade – Parnahiba, tocando nos pontos intermediários – União – desta Provincia, e Repartição da do Maranhão, ou outros quaisquer, que a Companhia entender conveniente; podendo d'ahi em diante estender-se à qualquer ponto acima da Cidade Therezina.
> Artigo 5º - Para efeito da navegação nos 18 primeiros meses o Governo da Proivincia cederá a Companhia pela quantia de quarenta e oito contos de reis o vapor - Urussuhy -, sendo a sua importância por ella paga à Provincia em prestações annuaes de seis contos de reis, a primeira das ques se vencerá um anno depois de ter principio a navegação, sob a direção da Companhia.
> Artigo 9º - Quando a navegação abrir-se ao público por conta da Companhia, já deverá esta nos portos designados no artigo 2º armazéns coberto de telha com acommodações para cargas e passageiros. As cargas serão recolhidas sob a responsabilidade da Companhia, por pessoas por ella encarregadas de guarda-las, e os passageiros se acommodarão nos avarandados porque à Companhia não se obriga à ter hospedarias montadas.

Artigo 11º - O transporte dos passageiros, mercadorias, e gado, ou animais de qualquer espécie, será feito nos vapores, e nos barcos de reboque do modo mais commodo; e os respectivos fretes serão marcados annualmente em tabelas organisadas pelo Governo de combinação com a Companhia, tendo por base o máximo de 500 reis por légua rio acima, e 400 reis rio abaixo inclusive comedorias, quanto aos passageiros, e de 600 reis rio acima, e 500 reis rio abaixo por arroba, quanto às mercadorias.

Artigo 16º - Os vapores em suas viagens deverão, todas as vezes que for possível, rebocar os pequenos barcos que conduzirem passageiros, ou cargas mediante duas terças partes dos preços marcados nas tabellas.

Artigo 18º - Haverá mensalmente duas viagens redondas desta capital à Cidade de Parnahiba, em quanto a Companhia tiver um só vapor, de trez à quatro, como accordar o Governo, e a Companhia, logo que possuir ella dois vapores.

Artigo 21º - Os correios públicos serão transportados gratuitamente, e, por metade dos fretes marcados nas tabellas respectivas, os militares em serviço, os presos de justiça, os recrutas, e suas bagagens.

Artigo 22º - O Governo, sempre que julgar conveniente, mandará examinar os estados dos vapores, barcos, e suas dependências, bem como o modo, porque são feitos os serviços relativos à navegação.

Artigo 25º - Nos estatuto se prescreverá que ninguem poderá ser gerente da Companhia, não sendo acionista de vinte acções pelo menos; bem como que o acionista, que tiver duas acções terá um voto, e nesta proporção até dez votos; que nenhum acionista terá mais de dez votos, quer por si, quer como procurador de outros; que ninguém poderá ser procurador de acionista, sem que o seja, e tenha voto; que nenhum accionista que tenha menos de dez acções poderá ser membro da Directoria; e finalmente que a Assembléa Geral só se constituirá com a terça parte dos votos das acções passadas.

Artigo 29º - O Governo provincial se obriga à solicitar do Governo Imperial uma subvenção dos cofres geraes; e concedida ella, a subvenção provincial terá a diminuição de metade da quantia dada pelo Governo Imperial.

Artigo 31º - Si a linha do rio, que tem que ser navegado à vapor, em virtude do presente contracto, necessitar de limpeza, ou aprofundamento em algum, ou alguns lugares para que possa ser navegado por barcos das dimensões estabelecidas, o Governo fica obrigado à mandar examinar esses lugares, e reconhecida a necessidade de limpeza, ou aprofundamento, o mandará fazer de combinação com a Companhia, por conta da Provincia, abrindo para isso um credito correspondente à somma orçada para as despesas.

Artigo 34º - O Governo poderá servir-se dos vapores para destino diverso do marcado no presente contracto, sujeitando-se a pagar a Companhia o frete, que com ella convencionar, e sujeito as avarias na forma das leis commerciaes.

E para que esta resolução produsa os mesmos efeitos legaes, que a escriptura de um contracto nella se assignarão o Exmo. Senr. Presidente da Provincia, Dr. João José de Oliveira Junqueira, e os directores provisórios, Tenente Coronel Thomaz d'Aquino Osorio, e

> Doutores Deolindo Mendes de Silva Moura, e Simplicio de Souza Mendes.
> Eu João de Castro Lima e Almeida, Escripturário Archivista da Secretaria da Presidencia, o escrevi aos 24 dias do mez de novembro de 1858. E eu Francisco Galdino Ramos, oficial-maior, no impedimento do Secretario, o subscrevy. – João José de Oliveira Junqueira, Thomaz de Aquino Osorio, Deolindo Mendes de Silva Moura, Doutor Simplicio de Souza Mendes.
> Pagou de sello a quantia de seis mil reis como constou de conhecimento em forma.
>
> Conforme.
> O Official-maior.
> Francisco Galdino Ramos.
> Servindo de secretario
>
> Declaram as partes contractantes que tem assentado modificar o Art. 6º deste contracto de modo que só depois de 45 dias contados do dia data, em que chegar à esta Provincia a noticia official d'aprovação dos Estatutos, é que terá lugar a entrega do vapor à Companhia, e 15 dias depois do recebimento do dito vapor, o começo da navegação por conta da mesma Companhia-Palacio da Presidencia da província do Piauhy 15 de Dezembro de 1858. - João José de Oliveira Junqueira. - Candido Gil Castelo Branco. - Deolindo Mendes de Silva Moura. - José Mauricio da Costa pestana. Fonte: Casa Anísio Brito (APEPI) – Relatórios da Companhia de Navegação, vol. 1 - apud, BARBOSA, 1978, p. 164-170)

Contudo, após o estabelecimento da navegação a vapor, nos primeiros anos de operação foram surgindo vários problemas envolvendo o único barco a vapor, decorrente das suas condições estruturais e mecânicas. Motivada também pela força do contrato, a companhia precisava adquirir outro navio; no entanto, vinha funcionando com uma aprovação provisória dos estatutos desde a inauguração. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 05/02/1861 - APEPI) Assim sendo, por conta dessa pendência não se podia aprovar em Assembleia a compra de outro navio; ressaltando que, em 1859, foi enviado ao Governo Imperial o pedido para a concordância com esta. Porém, somente foi aprovada três anos depois, de acordo com o Decreto nº 2974 de 16 de setembro de 1862. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 3, 09/07/1862 - APEPI)

Enfim, a partir desse momento, a companhia encontrava-se plenamente legalizada para continuar suas atividades, convertendo-se um problema a menos para se preocupar. Todavia, esse acontecimento não tornava a situação definitivamente resolvida, pois, no decorrer dos anos, sobrevieram algumas reformulações contratuais e a inquietação quanto a extensão do acordo até o final dos oitocentos.

Dessa vez não se esperava maiores dificuldades, tendo em vista que a empresa vinha mostrando um proveitoso serviço e contava, conforme comprovado mais uma vez, com ao apoio da presidência provincial. Mesmo assim, ao se aproximar o fim da concessão de vinte anos, procurou-se sensibilizar o Governo Geral a realizar o quanto antes a renovação, alegando que se tratava da mais importante companhia do Piauí e caso viesse a ser extinta iria comprometer o futuro da província. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 23/02/79, p. 18 - APEPI) Por fim, como era esperado, ocorreu a prorrogação contratual por mais vinte anos, pelo Decreto nº 7547 de 22 de novembro de 1879. (RELATÓRIO DA DIRETORIA, 01/02/1880, p. 4 - APEPI)

Posteriormente, o Governo Geral exigiu a contrapartida, vindo a modificar os estatutos de 1862 pela Lei nº 3150 de 4 de novembro de 1882 e constituiu um contrato direto de cinco anos. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 19/05/1885 - APEPI) Nessa etapa, estabeleceu que a companhia teria de chegar ao Alto Parnaíba, e, para que isso ocorresse, ofereceu a elevação de vantagens pecuniárias. Contudo, passado o quinquênio, sem que a companhia navegação houvesse cumprido as metas propostas, ameaçou reduzir as subvenções. A Empresa se pronunciou, alegando que também tinha interesse em estender a navegação até o ponto acertado, somente não executando a referida etapa devido às condições de risco que apresentava a via fluvial, situações essas informadas ao governo através de relatórios. Explicou, ainda, que apesar do estado da companhia ser próspero, a sua receita proveniente de fretes e passagens não era suficiente para cobrir os custos. Não poderia, então, abrir mão do auxílio que lhe prestavam o Governo Geral e a Província, sob o risco de a única empresa que possui a província, que muito concorre para o seu progresso e desenvolvimento, vir a encerar suas atividades. Diante das argumentações, o contrato anterior firmado em outubro de 1882 cedeu lugar ao de novembro de 1887 (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 04/05/1888 - APEPI) conforme o Ato do Poder Executivo.

DECRETO N. 9808 – DE 19 DE NOVEMBRO DE 1887

Autorisa a renovação por cinco anos do contracto celebrado em virtude do Decreto n. 8722 de 30 de Outubro de 1882, para o serviço de navegação a vapor no rio parnahyba, na Provincia do Piauhy, com a Companhia de Navegação a Vapor do mesmo nome. A Princeza

> Imperial Regente, em Nome do Imperador, Usando da autorisação concedida pelo art. 7º § 27 da lei de orçamento n. 3314 de 16 de Outubro de 1886, Há por bem Autorisar a renovação por cinco annos do contracto, em virtude do Decreto n. 8722 de 30 de Outubro de 1882, para o serviço da navegação a vapor no rio Parnahyba, na Provincia do Piauhy, com a Companhia de Navegação a Vapor do mesmo nome, mediante as clausulas que com estes baixam, assignadas pelo Bacharel Rodrigo Augusto da Silva, do Conselho de Sua Magestade o Imperador, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 19 de Novembro de 1887, 66º da Independencia e do Imperio.
>
> Princeza Imperial Regente.
>
> Rodrigo Augusto da Silva.
>
> (COLEÇÃO LEIS - 1887 - parte 2 - CÂMARA DOS DEPUTADOS – LEIS - p. 461)

Em termos formais, esses foram os mais sérios problemas enfrentados pela companhia. Essas situações faziam parte do seu cotidiano, constituindo-se como dificuldades a serem superadas. Enfim, durante toda essa trajetória, a administração procurou se articular conjuntamente com o governo piauiense na busca por conquistas favoráveis tanto para os acionistas quanto para os usuários.

Nesse propósito, almejando uma maior movimentação da navegação, o presidente da província, Delfino Augusto Cavalcanti de Albuquerque, solicitou um acordo com a companhia pernambucana de navegação, visando um maior intercâmbio com áreas comerciais mais desenvolvidas economicamente. Objetivava, dessa maneira, dinamizar o comércio local, colocando-o em contato com a importante praça do Recife. Porém, isso somente ocorreria a partir do prolongamento da citada empresa até o Piauí. Essa realização foi autorizada pela resolução n. 808 de 18 de julho de 1874, período em que se efetuou o contrato, no qual a companhia de navegação pernambucana, mediante o recebimento de uma subvenção anual de 12:000$000 (doze contos de reis), assumiu esse compromisso por 10 anos. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 28/04/1875. p. 51 - APEPI)

Outra prova do envolvimento partilhado entre a companhia e a província estava na disputa por subvenções, tendo em vista que a navegação era dependente dessas contribuições, sem as quais não teria condições de operar. Essa era uma situação por vezes questionada, mas aceita pelos governos local e geral. Mesmo

assim, em algumas ocasiões sofria variações dependendo dos aditamentos implementados.

Inicialmente, os repasses mensais do governo provincial eram de 2:000$000 (dois contos de réis), em cumprimento do artigo nº 27 do contrato, e de 2:000$000 (dois contos de réis) do Governo Geral. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 09/11/1865 - APEPI) Além dessa participação, a presidência do Piauí buscou apoio do vizinho Maranhão, argumentando que a navegação também o beneficiava, mas não obteve êxito no seu pleito. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 20/04/1868 - APEPI)

Contudo, esses recursos não eram definitivos, ficando sujeitos a algumas variações, dependendo das reformulações contratuais. Porém, em uma das últimas explanações dos subsídios concedidos no período, constatou-se que o Governo Geral efetuava o pagamento anual de 48:000$000 (quarenta e oito contos de réis) e o provincial de 12:000$000 (doze contos de réis), referente às viagens redondas efetuadas. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 04/05/1888 - APEPI)

Todavia, dentro das atividades pertinentes à administração da companhia de navegação, além da gerência e da contabilidade, existiam outros setores de menores atuações, mas imprescindíveis no processo funcional da empresa. Dentre eles, o armazém, cuja organização, no geral, se dividia entre o almoxarifado e a estocagem. Esse último, era o local onde ficavam os produtos de embarque e desembarque dos barcos.

O estabelecimento principal encontrava-se em Teresina, onde trabalhava um funcionário fixo, havendo outro de menor porte na localidade de Repartição do lado maranhense, sendo que o ocupante da função, identificado como armazenário, constituía-se como o responsável pelo controle da logística, que era, na época, desempenhada por Antonio Lopes Grillo.

Na ocasião, o serventuário atuava ao mesmo tempo como encarregado do fornecimento de combustível para os vapores e para a fundição, assim como de materiais para todos os serviços da companhia. Além disso, pelo regulamento era também ele o responsável pelo recebimento dos valores financeiros das obras executadas na oficina. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 13/08/1874, p. 14 - APEPI)

Diante das circunstâncias, por entender que o empregado ocupava-se simultaneamente de muitas atividades, e que não estava sendo possível conseguir atender com regularidade a todas elas, a gerência sugeriu que o mesmo viesse a ter um ajudante. Este deveria auxiliá-lo e substituí-lo em momentos de ausência, como já havia ocorrido, por motivo de doença, gerando sérias dificuldades. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 13/08/1874, p. 14 - APEPI)

Outra importante contribuição desempenhada pelo armazenário era a participação conjunta com a gerência, uma vez que controlava os produtos que entravam e saiam do estoque. Assim, podia argumentar sobre determinadas situações favoráveis e desfavoráveis aos interesses da companhia, como, por exemplo, questionando os valores de objetos encomendados no Maranhão, considerando-os exorbitantes, cabendo adquirir por melhores preços na Europa. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 31/12/1870, p. 20 - APEPI)

Além desse parecer, existia outro fator que precisava ser acompanhado periodicamente, pois representava um elemento de importância fundamental na operacionalidade da navegação e da fundição. Tratava-se da questão do combustível, que durante o período não apresentou nenhuma complicação relativa à sua escassez. Apenas coube um acompanhamento referente à oferta e aos preços das achas de lenha no mercado piauiense, as quais se mostraram favoráveis à companhia. No ano de 1877, foi descrito no relatório gerencial que não havia falta de suprimento e que, devido à concorrência do produto, vinha sendo oferecido a valores bastante módicos, uma vez que, anteriormente, o milheiro das achas era disponibilizado a 16$000 (dezesseis mil réis) e, no momento, chegava a ser comercializado por 8$000 (oito mil réis) e até menos. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 05/08/1877, p. 11 - APEPI)

É importante lembrar que a utilização desse suprimento representava uma considerável parcela das despesas da empresa. Para tanto, no relatório gerencial apresentado em julho de 1876, consta que os custos no primeiro semestre atingiram a quantia total de 4:501.730 (quatro contos quinhentos e um mil e setecentos e trinta réis). Isso, referente ao consumo absoluto dos três navios a vapor em operação. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 28/07/1876, p. 20 - APEPI)

Entretanto, existiam outros pontos de apoio fixo, além do escritório, os quais desempanhavam relevantes trabalhos em favor da empresa. Tratava-se das

agências, locais dispostos em pontos específicos ao longo do trajeto explorado no rio. Funcionavam com a finalidade de alocação dos fretes, venda de passagens, paragem para passageiros e de suporte para auxiliar em caso de socorro as embarcações.

Em 1871, elas eram apenas quatro e foram instaladas de acordo com a necessidade da época. Inicialmente, uma estabelecida cidade de Parnaíba, outra na localidade conhecida por Repartição, ficando no lado do Maranhão, uma em União e a última em São Gonçalo. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 13/08/1871, p. 14 - APEPI)

Nesse mesmo ano, surgiram propostas da gerência na intenção de criar mais agências, começando por Manga, visto que esperava-se haver um considerável incremento das atividades comerciais no lugar. Além dessa, foram sugeridas outras como Estreito, abaixo de Repartição, Marruás, Curralinho e Conceição, abaixo da União, e Queimados entre a capital e São Gonçalo. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 13/08/1871, p. 14 - APEPI) Como justificativa, foi colocado que:

> Nos dois primeiros portos é onde se dá descarga a grande carregamento vindo da Parnaíba para diversas localidades centrais do município de Barras, e do da Batalha. Estabelecida ali uma agência, e tendo como já hoje existe uma boa estrada do porto o povoado Retiro da Boa Esperança, distante 8 léguas do porto e outro tanto da Vila das Barras e cinco da Batalha, claras ficam as vantagens que resultarão da medida que proponho.
> O terceiro porto satisfará as necessidades de diversas localidades dos municípios das Barras da União, e de Campo Maior; favorecendo muito ao boqueirão, importante povoado da província do Maranhão que está situado as proximidades da Conceição e aos habitantes dos lugares centrais entre Teresina e São Gonçalo. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 13/08/1871, p. 14 - APEPI)

Referindo-se aos custos de manutenção dessas agências, a gerência alegou acreditar que alguns dos moradores dessas áreas certamente levados pelos interesses da permanência dos vapores por no mínimo duas horas nesses portos, prestariam gratuitamente o serviço de agente. Essa condição se daria até que a experiência demonstrasse que os rendimentos eram suficientes para pagar os empregados. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 13/08/1871, p. 14 - APEPI)

Os resultados apresentados em outro momento demonstraram que a tentativa não obteve êxito. Tendo em vista que, das oito agências existentes quatro foram fechadas por deliberação da companhia em 12 de dezembro de 1875. Ocorreram as desativações nas localidades de Estreito, Curralinho, Conceição e Queimados, que

eram distribuídas como de segunda classe e os seus agentes não recebiam vencimentos. Dessa forma, somente permaneceram em operação as consideradas de primeira classe. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 24/02/1876, p. 11 - APEPI)

TABELA 18: SALÁRIOS DOS EMPREGADOS DO ESCRITÓRIO, ARMAZÉM E AGÊNCIAS

QUANTIDADE	FUNÇÃO	ORDENADO MENSAL
1	Gerente	150$000
1	Guarda livros	150$000
1	Escriturário	50$000
1	Ajudante de escritório	16$666
1	Armazenário	80$000
1	Ajudante de armazenário	20$000
1	Agente na Parnaíba	76$666
1	Agente na Repartição	20$000
1	Agente na União	20$000
1	Agente em São Gonçalo	30$000

Fonte: Relatório da Gerência, 10/08/1873, p. 7 - APEPI.
Relatório da Gerência, 21/02/1874, p. 3 - APEPI.
Relatório da Gerência, 09/03/1877, p. 10 - APEPI.

Mediante as explanações conferidas ao setor administrativo, compreende-se que o escritório, o armazém e as agências atuavam como componentes fundamentais no desempenho da companhia de navegação, cada qual atuando dentro das suas características e limites impostos pelas competências que lhe eram confiadas. Contudo, parte da valorização profissional se mostrava através do reconhecimento conferido aos empregados, sob forma de remuneração.

Essa era apenas uma mostra de algumas divisões da empresa, que possuía no seu quadro um total de 86 empregados, gerando uma despesa salarial mensal de 4:180$298 (quatro contos cento e oitenta mil e duzentos e noventa e oito réis). (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 28/07/1876, p. 15 - APEPI) No entanto, por meio das explanações apresentadas nas tabelas, torna-se possível conferir todas as funções desempenhadas na companhia, nos setores de apoio fixo. Pode-se, ainda, através

dos vencimentos auferidos de acordo com os cargos ter-se uma representação da valorização da força de trabalho empregada na época.

A atuação do tráfego, constituía-se como um elemento essencial ao desempenho da navegação, por desenvolver um trabalho que se colocava em constante evidência, pois organizava a disponibilidade das embarcações. Essa era a principal função, mas não a única, visto que também tinha que intervir diretamente com os clientes em casos abrangendo fretes ou passagens, tendo ainda de conviver com os imprevistos que porventura ocorressem durante as viagens, envolvendo embarcações, funcionários e passageiros.

Tratava-se de uma área que assumia uma significativa carga de importância, pois o material flutuante e a via fluvial, na sua totalidade, requeriam bastante atenção; acrescentando que uma vez efetuada a liberação da embarcação praticamente não havia como entrar em contato com ela novamente, até o seu retorno. Em determinadas situações, os barcos menores eram os responsáveis pelas comunicações, em casos de acontecer algum problema durante as viagens, mas esse tipo de movimentação demandava muito tempo.

Nas suas atribuições diárias, o setor coexistia com a administração, operando com o previsível, mas também com causas imprevistas. Abrangendo os dois aspectos, era de sua competência se manter atenta para suprir, nessas ocasiões todas as necessidades que viessem a surgir; salientando que grande parte das ocorrências durante as viagens era o próprio pessoal de bordo que tinha a incumbência de resolver.

As suas atuações, de forma ampla, eram submetidas a acompanhamento interno e externo. Assim sendo, a maioria dos acontecimentos envolvendo a questão operacional era levada ao conhecimento da presidência da província, pela própria companhia, normalmente por meio de ofícios e relatórios emitidos pelo seu gerente ou pelo presidente da mesma, obedecendo os trâmites estabelecidos mediante os acordos existentes.

Na intenção de manter um acompanhamento mais apurado tecnicamente e próximo das atividades da empresa, foi contratado pela província um engenheiro fiscal para atuar nesse sentido. Também, porque ao longo do tempo foram surgindo algumas situações de difíceis concordâncias, daí a precisão de alguém bem

preparado para intervir embasado em conhecimento formal sobre determinadas questões.

Atuando diretamente a partir da inauguração da navegação a vapor, as atividades do tráfego que era integrado a gerência, convivia cotidianamente com possíveis alterações na programação. Nesse primeiro momento, conforme fazia parte de sua rotina, registrou-se que a operação estava atuando satisfatoriamente, com seu único navio o Uruçuí. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 3, 22/03/1861 - APEPI) Diante da situação, e do propósito da diretoria havia a intenção de logo adquirir outro vapor, mas na ocasião não estava sendo possível cumprir esse intento, pois a não aprovação dos estatutos da companhia dificultava a arrecadação de verba e até o levantamento de empréstimo para realizar a compra de outro barco. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 19/02/1861 - APEPI)

A oferta de apenas dois componentes do material flutuante, um vapor e uma barca para reboque, dificultava a possibilidade de se tomar um parâmetro mais aceitável, referente ao potencial de utilização de cargas e passageiros, e consequentemente de elevação nos lucros. Mesmo atuando nessas condições, em poucas ocasiões ocorreu a impossibilidade de conduzir a todos os interessados na viagem. Cita apenas uma ocasião, mas sem dizer o motivo, que 20 praças vindos do Maranhão não puderam embarcar em Parnaíba com destino à capital. (CORRESPONDÊNCIA DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR NO RIO PARNAÍBA, n 61, 08/04/1866 - APEPI) Outro aspecto que não ficou evidente foi a capacidade total de passageiros que as embarcações podiam transportar. No entanto, em uma das correspondências da companhia endereçada à presidência da província, consta que foram embarcados 72 praças na mesma viagem. (CORRESPONDÊNCIA DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR NO RIO PARNAÍBA, n 186, 16/05/1867 - APEPI)

Durante o período de circulação surgiram poucas reclamações no geral, exceto nos primeiros cinco anos, quando havia apenas um vapor em operação. Os atrasos foram os motivos mais criticados, embora tenha sido mais evidente nos primeiros anos, também ocorreram em momentos posteriores, em que havia um número maior de navios disponíveis.

Geralmente, essas ocorrências se davam por conta das interferências naturais, sendo a seca a maior responsável pelos encalhes. No entanto, as maiores reclamações se deram no período em que o vapor Uruçuí foi conduzido ao Maranhão para realizar algumas reparações de grande necessidade, logo, demandando muito tempo de paralização. Na oportunidade, a companhia tentou alugar uma das embarcações da companhia de navegação a vapor do rio Itapecuru no Maranhão, mas não obteve êxito. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 07/11/1861 - APEPI)

Apesar das evidências, a companhia se defendia alegando que oferecia serviços regulares, e que a situação era momentânea. Além disso, tinha as melhores intenções em promover o desenvolvimento da província, haja visto que apesar das circunstâncias as condições atuais mostravam-se bastante superiores as de antigamente.

Ultrapassada a etapa inicial, os direcionamentos do tráfego revelaram outras situações do seu cotidiano, além da preocupação maior de organizar as embarcações para a disponibilidade operacional. Sendo uma delas o controle e acompanhamento das viagens das embarcações. Dentro das abordagens, constavam vários registros contendo informações que tratavam de aspectos envolvendo quantidade de viagens, locais atendidos e distâncias percorridas.

A partir dessas explanações, torna-se possível saber que na programação de 1873 os navios a vapor faziam mensalmente quatro viagens redondas, sendo que duas partindo de Teresina a Parnaíba e duas de Teresina a Amarante. Além dessas, realizava-se a navegação até a vila da Manga, mas somente nas estações invernosas. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 01/07/1873, p. 11- APEPI) Em termos de distância percorrida pelos vapores, o percurso completo de ida e volta, consistia de 786 milhas da Parnaíba à Amarante e 174 desta a vila da Manga. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 01/07/1873, p. 11 - APEPI)

FIGURA 10: MAPA DAS MESORREGIÕES DO PIAUÍ (ADAPTAÇÃO)



Fonte: https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pi.html - Acesso em 28/04/2022

Por meio desse mapa é possível obter uma visualização mais apurada das principais localidades atendidas ao longo do curso do rio Parnaíba, posicionadas a sua margem, tanto do lado piauiense quanto do maranhense, assim como observar também os portos de parada obrigatória das embarcações da companhia de navegação a vapor, de acordo com as tabelas divulgadas pela empresa.

O relatório de 1886 apresenta poucas alterações em comparação com os anos anteriores, apenas acrescenta alguns detalhes a mais quanto a funcionalidade da navegação, principiando pela permanência de duas linhas de circulação, ambas partindo da capital, em que o percurso norte fazia escala em União (antes, Estanhado), Repartição (hoje, Brejo), Estreito (hoje, Luzilândia) e Parnaíba e o percurso sul fazia escala em Queimados (hoje, São Francisco), Amarante (antes, São Gonçalo) e Colônia São Pedro de Alcântara (hoje, Floriano). (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 3, 11/11/1886, - APEPI)

Portanto, os registros indicam que em comparação com os relatórios iniciais, houve avanço de trajeto no sentido sul, visto que, partindo de Teresina alcançou-se duas novas localidades, primeiro Amarante e pouco tempo depois alcançou Colônia de São Pedro de Alcântara. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 3, 11/11/1886, - APEPI) Além desses, outros aspectos podem ser observados, como o acréscimo de novos pontos de ancoramento na escala fixa, pois no sentido norte foi incluído o porto de Estreito e no sentido sul o porto de Queimados, os quais anteriormente eram aproveitados eventualmente e, dessa forma, dando a entender que estava havendo uma satisfatória movimentação de negócios nas proximidades, assim justificando a utilização desses lugares com regularidade.

Contudo, além do acréscimo do percurso rumo ao norte do Piauí, anteriormente já havia ocorrido ampliação em direção ao norte, uma vez que a diretoria da companhia de navegação tinha autorizado ao seu agente da Parnaíba que fizesse chegar os seus vapores até o porto de Amarração, nos dias que ali atracassem os navios a vapor da companhia Pernambucana. Porém, essa condição deveria ser praticada dentro da conveniência da citada empresa de navegação costeira. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 04/02/1875, p. 12 - APEPI)

Diferentes mostras se referiram a outras vertentes pertinentes ao desempenho do tráfego, como o tempo de duração máxima das viagens realizadas em cada linha. Dessa maneira, o percurso Norte foi estimado em 14 dias e o Sul em 10 dias. Ainda, apresentou a equivalência das distâncias, partindo do ponto central à capital em direção as localidades dos pontos terminais. Assim sendo, considerando que cada milha corresponde a 1,6 quilômetros, o percurso norte até Parnaíba, perfaz 540 milhas, o Sul até Amarante 246 milhas e até São Pedro de Alcântara 366 milhas. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 3, 11/11/1886, - APEPI)

Referente ao quantitativo de viagens estabelecidas no contrato, continuavam sendo efetuadas duas mensais, cabendo uma para cada rota. Quanto aos dias de partida, foram definidos para o sentido norte 2 e 17 e para o sul 4 e 8 de cada mês. Além disso, cumprindo o previsto no acordo, os vapores somente chegariam até Colônia de São Pedro de Alcântara na primeira viagem mensal da linha sul. No entanto, ainda eram realizadas algumas viagens extraordinárias. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 3, 11/11/1886, - APEPI)

QUADRO 08: DIAS DAS PARTIDAS DOS VAPORES - 1882

Dias das partidas dos vapores da Companhia de navegação á vapor no rio Parnahyba, durante a estação invernosa, a princípio de 1º de janeiro - 1882							
De Therezina á Parnahyba		De Parnahyba á Therezina		De Therezina á Amarante		De Amarante á Therezina	
1	15	7	23	2	16	10	22
Vapor que partir em 2 para Amarante, irá até a Collonia, de onde voltará á 7 de cada mez.							

Fonte: Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 2, 14/12/1881, - APEPI.

Através da exposição desse quadro, torna-se mais perceptível compreender porque determinadas alterações nos dias de partida dos vapores eram necessárias. Uma delas decorria da sazonalidade, pois se reconhece que alguns percursos somente podiam ser efetuados durante o período de inverno por conta da elevação das águas. Outra mudança, mas que não aparece nessa demonstração, se deve as condições impostas pela companhia pernambucana de navegação costeira, pois a navegação piauiense tinha que se adequar as datas de sua chegada em Amarração.

Concernente as modalidades de viagens, haviam aquelas que transcorriam dentro da esfera determinada pelo contrato e outras que dependiam da necessidade e disponibilidade do material flutuante. Eram as chamadas extraordinárias, as quais dependendo da demanda de cargas a serem transportadas, ofereciam mais essa opção. No entanto, também existia solicitação dessa categoria para o transporte de passageiros. Referindo-se a um desses acontecimentos, o gerente da companhia, dirigindo-se ao presidente da província, alegou que já estava tomando as devidas

providências cabíveis, conforme telegrama do Ministro do Império, confirmando que o vapor Amarante partiria com destino a Parnaíba em 9 de maio, às 8h do dia, em viagem especial, com a finalidade de transportar até a capital piauiense o presidente da província, Dr. Theofilo Rodrigues dos Santos. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 3, 08/04/1889, - APEPI)

Utilizando outro relato, verifica-se a ocorrência de uma situação semelhante a anterior, tendo em vista que foi solicitada uma viagem especial para Parnaíba para trazer o Governador do Estado, Dr. Gregório Thaumaturgo de Azevedo e sua comitiva à Teresina. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 3, 14/12/1889, - APEPI) Enfim, percebe-se que se lidava com uma questão de prestígio ou mesmo de necessidade, uma vez que se tratava dos governantes do Piauí. Assim sendo, justificava-se efetuar um deslocamento desse porte, que certamente demandava uma razoável quantia financeira. Indubitavelmente, os aspectos que determinaram esses acontecimentos estavam na importância das personalidades, que envolveram o último presidente da província no Império e o primeiro governador da República.

Outra importante etapa estava na boa convivência e cooperação com a fiscalização, a qual atuava desde o início da operação comercial. Normalmente, fazia vistorias que estavam ao seu alcance, considerando se o navio estava apto ou não para realizar a viagem. Exemplificando uma das ações fiscais ocorrida em 1869, constatou-se, após efetuada uma inspeção no vapor Conselheiro Paranaguá que o mesmo encontrava-se em condições de navegar. (CAPITANIA DOS PORTOS, 30/01/1869, p. 23 - APEPI)

No entanto, percebe-se que essa atividade foi intensificada a partir da década de 1880, porque foi nesse período que o governo provincial contratou um engenheiro especificamente para atuar fiscalizando a navegação a vapor. Um deles foi Narciso Ferreira da Silva Santos, que em 1889, em um de seus relatórios realizou uma breve avaliação das suas atuações, contendo importantes detalhes sobre o andamento da companhia.

Em seus registros, informou que vinha supervisionando mensalmente as duas linhas de navegação, e avaliou que ocorria um bom atendimento aos passageiros, pois até o momento não havia recebido nenhuma reclamação. Na ocasião, encontravam-se disponíveis três vapores o Teresinense, o Piauí e o Conselheiro

Paranaguá, todos em condições operacionais. Quanto às viagens realizadas, constatou que as partidas para Parnaíba ocorriam nos dias 2 e 17 de cada mês e regressavam até os dias 15 e 30, no máximo; para Amarante saiam nos dias 4 e 18 e retornavam a 13 e 24 de cada mês, sendo que o vapor com saída no dia 4 fazia a viagem até a Colônia de São Pedro de Alcântara. Entretanto, a companhia não vinha se limitando a cumprir as viagens estabelecidas no contrato, pois sempre realizava de uma a duas extraordinárias por mês, isso demonstrando aumento na demanda, logo evidenciando o êxito que se alcançava. No mais, considerou que todo o material estava sendo vistoriado de acordo com a cláusula 6ª do contrato, de forma satisfatória e que a entrega e o recebimento das malas do correio estavam ocorrendo regularmente. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 3, 15/01/1889 - APEPI)

Dentre os cumprimentos das atividades ligadas ao controle administrativo e tráfego, achava-se o acompanhamento da disposição dos preços dos fretes e passagens. Esse, mais um tema de bastante importância, cuja responsabilidade precisava ser exercida de acordo com o estabelecido no contrato Artigo 13, somando um total de quatro participantes, sendo dois indicados pela diretoria e outros dois pela presidência da província. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 09/07/1866. Anexo Nº 9, p. 2) Para a organização da primeira tabela, foi formada:

> Uma comissão composta dos srs. coronel José Francisco de Miranda Ozorio, e dr. Torquato Teixeira Mendes por parte da companhia, e dos srs. José Joaquim Ferreira, e Antonio Moreira do Carmo por parte do governo da província, trata de organizar a 1ª tabela de fretes. (JORNAL O PROPAGADOR, 14/05/1859, nº 68, p. 4)

A partir dessa medida, tornou-se possível elaborar e colocar em execução as ofertas de preços dos fretes e passagens. Desse modo, possibilitando uma melhor compreensão do funcionamento da companhia referente aos meios necessários para o aproveitamento dos seus préstimos. Porquanto, uma das formas encontradas para divulgar os valores cobrados, os locais atendidos, as distâncias, os dias de partida e chegada, eram as tabelas que funcionavam como um dispositivo de fácil compreensão e esclarecimento.

Enfim, tratava-se de um serviço pago, disponível para qualquer cliente que se submetesse às suas normas e determinações, dentre elas pagar pelo uso do

transporte. Porém, em termos de opções para a condução de passageiros, praticamente só existiam duas modalidades de acomodações, os de proa e os de ré, mas ainda se incluía as viagens nas barcas, cujo valor era equivalente ao de proa no vapor. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 13/04/1868 - APEPI)

QUADRO 09: PREÇOS DAS PASSAGENS NOS VAPORES - 1868

Do Sul para o Norte - Partindo de São Gonçalo →								Do Norte para o Sul - Partindo de Parnaíba ←							
Ré	**Proa**	**Ré**	**Proa**	**Ré**	**Proa**	**Ré**	**Proa**	**Ré**	**Proa**	**Ré**	**Proa**	**Ré**	**Proa**	**Ré**	**Proa**
16#000	8#000	22#000	11#000	34#000	17#000	50#000	25#000	66#000	32#000	45#000	22#000	37#000	18#000	21#000	10#000
Teresina		6#000	3#000	18#000	9#000	34#000	17#000	45#000	22#000	24#000	12#000	16#000	8#000	Repartição	
		União		12#000	6#000	28#000	14#000	29#000	14#000	8#000	4#000	União			
				Repartição		16#000	8#000	21#000	10#000	Teresina					
						Parnaíba		São Gonçalo							

Fonte: Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 1, 13/04/1868 - APEPI.

As explanações demonstradas por meio de planilhas buscavam atingir de forma mais simplificada o entendimento de quem pretendia utilizar o serviço e daqueles que trabalhavam analisando as variações do conteúdo dessas informações. Porém, por vezes deixam de conter esclarecimentos mais abrangentes, os quais normalmente são encontrados em documentos suplementares.

> Observações
> Ao passageiro que embarcar em qualquer um dos portos intermediários estabelecidos na tabela das distancias, se cobrara a passagem na razão de 400 reis descendo, e de 500 subindo, com tanto que nunca se leve menos do que na razão de 5 leguas. Os de proa pagarão metade do preço estipulado.
> Os passageiros de ré tem 20 palmos cúbicos para sua bagagem, e os de proa 10; pagando excesso pelo que acrescer.
> As crianças até 5 annos nada pagarão: de 6 a 12 annos pagarão metade da passagem.
> Os passageiros que embarcarem nas barcas de reboque, pagarão a passagem na razão das de proa do vapor.
> Quando o vapor tiver de ir a Amarração, cobrar-se-há 2#500 rs a mais de ré, e 1#000 rs de proa. **(**COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 13/04/1868 - APEPI)

A resultante dessas mostras de valores das passagens e a sua correspondência com as distâncias percorridas, demonstram uma parcela do

funcionamento da companhia, mas não o seu todo. Uma vez que, dependendo das circunstâncias aconteciam alterações, normalmente decorrente de interferências formais, uma vez que existiam passagens fornecidas pelo governo, de acordo com o Artigo 21º do contrato, como no caso dos correios públicos que ocorria de forma integral e a cobrança da metade do valor, para militares em serviço, presos de justiça, recrutas e suas bagagens. Ainda concedia passagem totalmente grátis a indigentes. (NAVEGAÇÃO, 28/01/1875 - APEPI) Além dessas situações existiam outras, como a relatada em 1878, por conta da seca, em que a diretoria da empresa propôs ao governo provincial que as passagens dos emigrantes fossem cobradas pela metade dos preços da tabela. (RELATÓRIO DA DIRETORIA, 21/07/1878, p. 3 - APEPI)

QUADRO 10: LISTA DE PASSAGEIROS - 1863

Nº	Nomes	Naturalidade	Donde para onde	
1	D. Maria Carlota de Abreu	Brasileira	Theresina	União
2	Lucinda - escrava - damma	||	||	||
3	Benedicta - escrava - damma	||	||	||
4	Raimunda - menor	||	||	||
5	José Raimundo - menor	||	||	||
6	Honorio José de Salles	||	||	||
7	D. Lina Rosa de Salles	||	||	||
8	Cap. Mauricio Ribeiro de Britto	||	||	Parnahyba
9	Alferes Lupercio Gomes de Britto	||	||	Parnahyba
10	Cadete Luis de Alencar	||	||	||
11	Vicintino C. de Sousa	||	||	||
12	Luisa Rosa da Conceição	||	||	||
13	Maria Bertolesa da Conceição	||	||	||
14	Liliana Maria da Graça	||	||	||
15	Antonio Gomes de Campos	||	||	||
16	Alferes Olegario Ortis da Silva Rios	||	||	||
Bordo do vapor Urussuhy, surto no porto da Theresina 6 de julho de 1863. Cmandte. Manoel de Azevedo Moreira de Carvalho				

Fonte: Companhia de navegação a vapor, Caixa 1, 06/07/1863 – APEPI

Outro aspecto a ser notado consistiu na existência de toda uma cadeia nas relações entre cliente e tripulação. Portanto, não se resumia apenas a circunstâncias adversas, em que os fregueses reclamavam os danos causados as suas cargas, como por vezes ocorreu. Também, era comum a existência de gestos de cordialidade entre as partes, em que por vezes partia dos usuários através de simples gestos de agradecimento. Tal acontecimento pode ser observado em um relato do gerente Francisco Mendes de Sousa, que dirigindo-se a assembleia dos acionistas indagou que "[...] o comandante, o qual serve bem, é elogiado dos passageiros pelo tracto e as boas maneiras que tem desprendido para com eles." (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, Caixa 1, 26/01/1861 - APEPI)

QUADRO 11: LISTA DE PASSAGEIROS - 1889

PROVINCIA DO PIAUHY Companhia de Navegação á vapor no rio Parnahyba Relação dos passageiros do vapor Theresinense sahido para Theresina em 2 de maio de 1889 e entrado em 13 do mesmo mês e anno.		
1	Manoel Ferreira da S. Sobral	Brasileiro
2	Sua Senhora	||
3	João – criado	||
4	Maria – criada	||
5	D. Luisa Carlota Romeiro de Alencar	||
6	Julsemira - criada	||
7	D. Adlaide Furtado Coelho	||
8	D. Alcina Furtado Coelho	||
9	João Ignacio de Carvalho	||
10	Eufrasiano da Rocha Gonçalves	||
11	Anna Maria da Conceição	||
12 a 20	Tres praças, duas mulheres e quatro filhos	||
21	Praça José Francisco Aleixo	||
Bordo do vapor "Theresinense" no porto de Theresina 13 de maio de 1889. Comandante João Lima Silveira		

Fonte: Companhia de navegação a vapor, Caixa 1, 06/07/1863 - APEPI

Diante dos registros, cabe ainda efetuar considerações e lidar com a possibilidade de realizar algumas análises em listas de passageiros da companhia e atentar para determinadas movimentações nas embarcações, assim como observar certos componentes do perfil socioeconômico da época em que se apresentam como participes ativos da sociedade piauiense.

TABELA 19: PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELOS VAPORES - 1870

VAPORES E BARCAS	PASSAGEIROS		
	PARTICULARES	DO GOVERNO	DE ESTADO
Vapor Paranaguá	294	78	130
Vapor Piauí	444	541	170
Barca Igaraçu	------	------	------
Total	738	619	300

Fonte: Relatório da Diretoria, 31/12/1870, p. 20 - APEPI.

Por meio dessas mostras, constatamos haver diferenciações nos preços das tarifas, uma considerável participação do governo na utilização da navegação e que apesar da intenção principal ser o lucro, existiam ocasiões que não foi o principal motivo, ficando perceptível a existência de uma parceria em determinadas circunstâncias entre a companhia de navegação e o governo provincial.

TABELA 20: ARRECADAÇÃO DE FRETES E PASSAGENS - 1864

MÊS	FRETES	PASSAGENS
ABRIL	185.716	82.000
MAIO	179.616	598.500
JUNHO	870.111	359.908
JULHO	49.235	332.400
AGOSTO	593.926	716.300
SETEMBRO	898.632	624.300
OUTUBRO	105.210	279.000
NOVEMBRO	843.130	603.813
DEZEMBRO	423.130	521.152
	4.298.953	4.808685

Fonte: Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 1, 02/05/1865 - APEPI.

Nessa outra demonstração, torna-se possível entender uma das formas como a companhia acompanhava o seu desempenho de arrecadação nas duas modalidades ofertadas, carga e passageiro. Esses detalhamentos serviam de suporte para a empresa poder melhor se estruturar e até negociar com os governos provincial e geral acréscimo da subvenção, caso entendesse ser conveniente.

Somente com o estabelecimento e controle dessas medidas organizacionais, tornava-se possível dar prosseguimento aos serviços de rotina, cientes de que as informações desses dados tinham a importante função de simplificar a compreensão dos custos necessários para a utilização dos préstimos oferecidos pelas embarcações a vapor.

QUADRO 12: RENDIMENTOS DE PASSAGENS, FRETES E SUBVENÇÕES - 1870

SEMESTRE	PROCEDÊNCIAS								
	RENDIMENTO DOS BARCOS					SUBVENÇÕES		Lucros diversos	Total
	Vapor Paranaguá		Vapor Piauí		Barca Igaraçu	Governo Geral	Governo Provincial		
	Passagens	Fretes	Passagens	Fretes	Fretes				
1	1:915.050	5:432.925	2:963.500	5:958.785	1:921.610	24:000.000	14:100.0000	1:311.810	57:603.680
2	2:892.016	4:838.820	7:821.500	5:076.283	1:121.885	24:000.000	13:500.000	598.500	59:849.004
Total	4:807.060	10:271.715	10:785.000	11:035.068	3:043.495	48:000.000	27:600.000	1:910.310	117:452.684

Fonte: Relatório da Diretoria, 31/12/1870, p. 20 - APEPI.

Nesse quadro, as explanações possibilitam um maior alcance, pois reúne todas as fontes de arrecadações da companhia, fornecendo parâmetros confiáveis e de leitura compreensível. Dessa maneira, permitindo a realização de melhores avaliações quanto aos direcionamentos administrativos a serem tomados. Além, de estar fornecendo um material acessível e de qualidade para ser apreciado pela presidência da província.

A companhia foi estabelecida principalmente no intuito de se encarregar do escoamento das mercadorias comerciais da província. Dessa maneira, estava ciente de que a sua principal fonte de renda estava atrelada aos fretes. Em condições semelhantes, mas em quantidades possivelmente menores, esperava também lucrar através da condução de produtos importados.

QUADRO 13: MERCADORIAS CONDUZIDAS NOS BARCOS DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR NO RIO PARNAÍBA

PRODUTOS	
Milho	Vela
Arroz	Chapéus
Farinha	Cera em vela
Café	Charutos rapé
Açúcar	Fazendas
Farinha de trigo	Canecas
Bolacha	Vidros
Bacalhau	Garrafas
Carne	Louça
Toucinho	Ferragens
Manteiga	Pregos
Azeitonas	Ferragens
Peixe	Estanho
Passas	Chumbo
Massas	Cadeiras
Chá	Armas
Fumo	Vidros em lâmina
Alcatrão	Folha de flandres
Cerveja	Ferro
Vinho	Cobre
Champanhe	Breu
Sabão	

Fonte: Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 1, 1862 - APEPI.

Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 1, 1868 - APEPI.

Através dessa relação, apresentando alguns produtos transportados pelas embarcações da companhia de navegação, é possível perceber como se dava parte da dinâmica envolvendo diferentes mercadorias comercializados na província. Ressaltando que a maioria delas eram importados, mas que foram incorporados por piauienses que podiam arcar com seus custos de forma praticamente indissociável do seu cotidiano.

Por fim, apesar de constar no contrato as formas para se estabelecer os preços das cargas e passagens, sendo todas as etapas acompanhadas pelo governo, em 1888 a companhia sentiu-se pressionada a alterar os valores aprovados e postos em execução por conta do Governo Geral que solicitou uma redução dos fretes visando favorecer a lavoura piauiense. Prontamente, a gerência informou que haviam reformulado as tabelas, concedendo um abatimento de 10%

nos carregos, mas que ainda não estavam sendo executados porque dependia da autorização do Ministério da Agricultura. No entanto, consideravam que os interesses da agricultura não estavam sendo prejudicados porque os preços praticados já eram relativamente baixos mediante a distância do percurso. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 3, 04/09/1888 - APEPI)

Decorrente das variadas ações implementadas, as atividades de competência do tráfego, conjuntamente com a gerência, mantinham os seus serviços de organização e disponibilização do material flutuante em satisfatória regularidade. Entretanto, durante as atuações com a finalidade de manter a operação comercial a empenhado custo, a companhia convivia com alguns infortúnios, os quais custaram vidas. Isso se dava através dos chamados incidentes, que apesar de não terem acontecidos muitos, marcaram de alguma forma a trajetória da navegação a vapor. Os motivos foram vários, normalmente não estavam ligados diretamente em atividades da companhia, mas envolviam suas embarcações.

QUADRO 14: MORTES OCORRIDAS A BORDO DOS VAPORES

ANO	IDENTIFICAÇÃO	MOTIVO/RESULTADO
1866	Praças do corpo das guardas nacionais.	Se atiraram no rio e morreram.
1887	Francisco Ferreira de Oliveira - Carvoeiro	Doença.
1888	Marcelino Matias dos Santos - Ex-praça do exército	Lançou-se na água e morreu. - (Suicídio).
1893	Vicente Ferreira da Silva - Marinheiro.	Atirou-se no rio para recuperar a canoa que soltou-se, mas terminou morrendo.
1896	Emiliano José do Carmo - Maquinista do vapor.	Desastradamente caiu no rio e o corpo não foi encontrado.
1896	Maria Thereza - Criança imigrante de 3 anos.	Faleceu a bordo do vapor conselheiro Paranaguá. - (Doença).
1897	Firmino Libério (menor de idade) Função de Criado no vapor Piauí.	Supõe-se que foi por submersão, pois a última vez que foi visto estava apanhando água com um balde.

Fonte: Correspondência da Companhia de Navegação a vapor no rio Parnaíba, n 17, 25/01/1866 - APEPI.
Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 1, 21/05/1887 - APEPI.
Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 2, 22/01/1888 - APEPI.
Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 3, 22/05/1893 - APEPI.
Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 3, 21/05/1896 - APEPI.
Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 3, 15/05/1896 - APEPI.
Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 3, 07/07/1897 - APEPI.

Os dados apresentados mostram que a rotina da navegação, convivia com situações adversas que poderiam surgir a qualquer instante, envolvendo circunstâncias simples e complicadas, cabendo aos funcionários buscarem as melhores soluções na ocasião. No cotidiano da companhia, lidava-se com medidas preventivas e corretivas, tanto implicando maquinários quanto pessoas. Em uma dessas ocasiões, a presidência da província passou ordens expressas para que não embarcasse nenhum passageiro infectado com varíola, pois a doença já havia chegado a Parnaíba. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO, n 35, 23/09/1884 – APEPI)

Enfim, o serviço de tráfego trabalhava para gerar as melhores condições operacionais possíveis, mantendo uma linha de comunicação ativa e pronta para intervir quando fosse necessário. Uma de suas preocupações estava em atuar rapidamente com respeito a toda e qualquer alteração nos horários, juntamente com os motivos que promoveram as mudanças.

4.3 Manutenção

Entendido como um setor de suma importância na composição da companhia, devido a sua condição de ser o responsável direto pela conservação e reparos das embarcações, a manutenção representava uma área que requeria satisfatório conhecimento técnico, pois as intervenções exigidas precisavam de apurado conhecimento mecânico. Ficava sob sua responsabilidade realizar todas as ações necessárias para que o material flutuante conseguisse atingir e se manter em condições plenamente operacionais.

Para atender a essas especificações, precisava de pessoas engajadas nas atividades, pois delas dependiam todos os serviços ligados aos ajustes e eliminação de defeitos. Somente estando organizado dentro desse perfil se alcançaria a regularidade no desempenho da navegação. No entanto, para atingir essa dinâmica, precisavam-se tornar atrativas as funções exercidas nesses trabalhos, por meio de proventos compatíveis, boas instalações e treinamento.

Contudo, para executar as tarefas, necessitava-se de um local específico em condições de poder acomodar as máquinas, equipamentos e ferramentas necessárias ao funcionamento de uma oficina. Encontramos referência sobre essa questão no balanço geral da companhia de navegação de 1862, quando é citado o

pagamento do aluguel de um quarto, onde funciona uma ferraria em Teresina. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 2, 31/12/1862 - APEPI)

Além desse estabelecimento na capital, a companhia sentia a necessidade do funcionamento de outro, mas em Parnaíba. Nesse direcionamento, a diretoria anunciou, em 1862, a construção de um estrado de madeira no porto da referida cidade, visando à realização de serviços rápidos e simples nos barcos da companhia. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 01/07/1862, p. 12 - APEPI)

Tendo em vista que as embarcações encomendadas chegavam primeiro nesse porto, o qual reunia, segundo o engenheiro chefe da fundição, John Robertson, as melhores condições para a concretização de intervenções de maior porte, em 1866 a companhia anunciou o firme propósito de instalar uma oficina melhor equipada nessa localidade, cujos maquinários e ferramentas rotativas já haviam sido comprados e estavam aguardando chegar da Inglaterra. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 07/03/1866 - APEPI)

Nessas instalações, posteriormente passou-se a realizar a construção das embarcações compradas na Grã-Bretanha, as quais vinham desmontadas, sem que mais fosse preciso recorrer ao estaleiro no Maranhão, como antes. Nesse estabelecimento, também seria possível acontecer a execução de diversos tipos de trabalhos de grandes proporções; dessa maneira, diminuiria o tempo de parada do material flutuante, além de promover considerável economia financeira para a companhia de navegação.

Essas duas bases de apoio de manutenção requeriam investimentos considerados bastante elevados para a época, tendo em vista que o custo da fundição em Teresina estava avaliado em 23:077$610 (vinte e três contos setenta e sete mil e seiscentos e dez réis) e do estrado em Parnaíba em 597$600 (quinhentos e noventa e sete mil e seiscentos réis). (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 31/12/1870, p. 20 - APEPI) Todavia, eram extremamente necessárias para a mantença da funcionalidade das embarcações, pois todos os equipamentos possuíam um tempo de vida útil especificado. Logo, essas estruturas mostravam-se indispensáveis, pois os barcos, planejadamente, sempre teriam de ser recolhidos para a realização de diversos serviços, como trocas de peças e ajustes de equipamentos, de acordo com as atividades programadas ou corretivas.

Nesse aspecto, além de funcionários competentes e locais apropriados, requeria de satisfatória aparelhagem. Referindo-se a essas características, a fundição da capital mostrava-se bem atendida, porque dispunha de maquinários de excelentes qualidades, adquiridos na Inglaterra. Dentre os quais eram apresentados como de maior importância as maquinas de tornear, de aplainar, de cortar, de furar, engenhos a vapor, fornos de fundir e derreter, forjas e utensílios diversos. (RELATÓRIO DA DIRETORIA, 12/02/1871, p. 7 - APEPI)

Ademais, além de se dedicar preferencialmente aos consertos dos barcos, o serviço de manutenção prestava algumas atividades particulares. Um desses trabalhos extras aconteceu em 1870, quando a presidência da província, dirigindo-se à gerência da companhia de navegação, solicitou a construção de uma barca de passagem para ser utilizada entre Teresina e São José das Cajazeiras no Maranhão, ficando o serviço acertado após o orçamento realizado pelo chefe da oficina. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 3, 06/10/1870 - APEPI)

Para dirigir esse importante estabelecimento de manutenção, foi contratado o maquinista profissional, John Robertson, um inglês competente na arte de engenharia. Tinha-se em vista a sua reconhecida formação e o fato de que não havia na província pessoas com as especialidades exigidas nesse tipo de função. (RELATÓRIO DA DIRETORIA, 12/02/1871, p. 10 - APEPI) Acreditava-se ainda, que devido ao potencial dos maquinários e da capacidade de fundir o ferro, a fundição iria realizar muitos trabalhos, pois era a única em condições de efetuar esses tipos de tarefa na província. Dessa forma, esperava-se conseguir elevar bastante as arrecadações.

Tratava-se de um setor de considerável complexidade, por isso a necessidade de um empregado com amplo conhecimento e experiência na direção da oficina. Para que os serviços tivessem melhores resultados, o diretor solicitou com certa urgência a ampliação do edifício, com a finalidade de ganhar mais espaço e, assim, evitar aglomerado de pessoas e tornar as atividades menos arriscadas e propícias para acidentes.

TABELA 21: FUNCIONÁRIOS DA FUNDIÇÃO EM TERESINA -1871

QUANTIDADE	FUNÇÃO	MENSAL	TOTAL
1	Maquinista diretor	300$000	300$000
1	Foguista	60$000	60$000
1	1º Ferreiro	90$000	90$000
1	2ºferreiro	60$000	60$000
1	3ºferreiro	50$000	50$000
1	4ºferreiro	40$000	40$000
6	Discípulos 1ª classe	7$500	45$000
6	Discípulos 2ª classe	4$800	28$800

Fonte: Relatório da Gerência, 13/08/1871, p. 10 - APEPI.

Essa mostra apresenta um total de 18 pessoas que trabalhavam na oficina da capital piauiense. Esses números reforçavam o pedido do seu chefe quanto à expansão do estabelecimento, uma vez que nele funcionavam várias máquinas rotativas, movimentadas por transmissão de correias, gerando, dessa maneira, um potencial para possíveis acidentes, caso não se tomassem medidas adequadas.

Revela, também, os rendimentos de cada cargo de acordo com a especialidade, destacando-se o engenheiro chefe da oficina, cujo salário nessa época equivalia ao dobro do que recebia o gerente da companhia. Dessa forma, demonstrando o grau de importância dessa função na província, podendo ser acrescentado a esses dados que os discípulos, os enquadrados no grupo dos mais baixos salários, além dos soldos mensais, recebiam a mais duas calças, duas camisas, dois pares de sapatos e dois bonés por semestre. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 13/08/1871, p. 11 - APEPI)

Outro aspecto que mereceu considerável destaque no que concerne à formação profissional do período esteve relacionado aos aprendizes atuando na fundição. Ao observar a tabela 28, verifica-se que, do total das dezoito pessoas que compunham a equipe de trabalho na oficina, 12 eram discípulos, logo a direção pensou ser demasiada essa quantidade.

Entretanto, de acordo como relatório do gerente de 1871, consta justamente sua posição contrária, na qual ele defende que esse número deveria ser elevado,

apesar dos custos proporcionados por essas poucas vantagens financeiras. Para ele,

> Se à primeira vista parece que a despeza se tornará excessiva, o contrário se conhecerá desde que atender-se para a natureza do serviço que há de ser necessariamente productora, deixando de parte as vantagens reais para a província e para a sociedade em geral, resultando da educação artística de seus habitantes. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 13/08/1871, p. 11 - APEPI)

Nessa perspectiva, ainda é possível entender que por mais simples que fosse o trabalho desempenhado por um menino, nessa fundição certamente ele estaria produzindo mais que a quantia de 160 reis por dia. Desse modo, se for considerado o resultado da produção de seis menores de quinze anos na oficina, se verá que eles rendem mais que o dobro de um operário, cuja diária de trabalho não é inferior a 1$000 reis. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 13/08/1871, p. 11 - APEPI)

Além desses aspectos, existem outras vantagens bastante plausíveis resultantes do aproveitamento dos aprendizes. Entre elas, a confiança de estar capacitando alguns jovens da província, tornando-os convenientemente preparados para serem empregados no serviço da companhia com vencimentos modestos em relação aos contratados, vindos de fora. Estimava-se ainda que essa iniciativa indicava a “garantia” de que certamente permaneceriam na empresa, assim gerando estabilidade. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 13/08/1871, p. 12 - APEPI)

Trata-se de um posicionamento bastante abalizado pois, ao verificar a relação dos maquinistas que trabalhavam nos vapores, nota-se que são antigos serventuários da empresa, os quais começaram o aprendizado no serviço de máquinas ocupando os lugares de carvoeiros, de foguistas e de praticantes de máquinas à bordo dos navios; considerando, também, que existia grande dificuldade de aperfeiçoamento de pessoal em certas especialidades, como no caso de ferraria, pois a companhia anteriormente não dispunha da estrutura que possuía na ocasião, com capacidade de iniciar a aprendizagem. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 13/08/1871, p. 12 - APEPI)

Contudo, no momento a situação era outra, porque se utilizava de um espaçoso e bem equipado estabelecimento. Salientando que havia vários aprendizes praticando na oficina, sendo que três encontravam-se demonstrando adiantadas habilidades em ferraria, no caso, em torno e máquinas. Sendo que um

deles, estava se aperfeiçoando no importante ramo de fundir. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 13/08/1871, p. 12 - APEPI)

Outra circunstância mostrava que, caso fosse acrescido o quantitativo de pessoal, alguns discípulos deixariam a fundição para atuar a bordo dos vapores, nos postos de carvoeiros e foguistas. Essa condição iria proporcionar relativa economia dos soldos, porque esses receberiam a metade dos vencimentos daqueles que vinham de fora. Além disso, favoreceria a permanência dos funcionários, pois era comum, quase todos os meses, ficarem vagas em aberto, por conta de pedidos de demissão daqueles que vinham de outros lugares. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 13/08/1871, p. 12 - APEPI)

Ademais, havia grandes dificuldades para contratar ou formar um primeiro maquinista, considerado um componente fundamental na navegação; tendo em vista que se tratava de um especialista nas artes mecânicas, responsável pela reparação dos aparelhamentos e maquinários existentes a bordo da embarcação, bem como de outros equipamentos.

É importante salientar, ainda, a existência de grande carência desse perfil de profissional no mercado, mesmo recebendo um dos melhores salários da companhia. Este exercia uma posição de imprescindível importância, chegando ao ponto, em certa ocasião, de ser suspensa uma viagem, porque o primeiro maquinista encontrava-se doente e não havia ninguém habilitado para assumir seu posto. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 06/07/1869 - APEPI) Em outro relato sobre o mesmo assunto, consta que anteriormente um foguista tinha aceitado provisoriamente essa função, por não existir nenhum empregado credenciado e o maquinista, contratado na província do Pará, ainda não havia chegado. (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 03/03/1869 - APEPI)

Decorrente dessas situações, a Capitania do Porto se posicionou cobrando providências sobre o fato de vapores estarem viajando sem mecânicos licenciados, chegando a ordenar a paralização da embarcação que não estivesse cumprindo essa norma, conforme exigência do art. 20 do decreto nº 1324 de 15 de fevereiro de 1854. (CAPITANIA DO PORTO, n 649, 07/01/1876 - APEPI)

Como se tratava de uma questão de extrema segurança, algumas posições vinham sendo tomadas, tanto que:

> O capitão do porto da cidade de Parnahíba ultimamente intimou os commandantes dos vapores para não navegarem sem machinista de carta a bordo.
> Só tínhamos na província um machinista nas condições exigidas, o qual se achava no vapor “Conselheiro Paranaguá”; o vapor “Piauhy”, pois, teve de fazer a última viagem com o machinista Robertson, diretor da fundição.
> Agora o machinista Ricardo de Barros obteve da presidência da província o praso de 4 mezes para continuar a servir e dentro d’elles appresentar titulo. (RELATÓRIO DA DIRETORIA, 13/08/1871, p. 20 - APEPI)

Diante das dificuldades para se conseguir e manter esse especialista na empresa, decidiu-se que os empregados que recebessem da direção concessões para tirar cartas de habilitação seriam obrigados, por contrato, a servirem por um determinado tempo, como compensação, para não correr o risco de eles logo abandonarem a companhia. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 05/08/1877, p. 10-11 - APEPI)

Retomando a questão da importância da qualificação profissional, o engenheiro chefe John Robertson relatou que vinha recebendo constantes pedidos para aceitar aprendizes na fundição. Contudo, como não lhe foram delegados poderes para tomar esse tipo de decisão, apenas admitiu alguns voluntários que dispensaram a remuneração. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 13/08/1871, p. 12 - APEPI)

Por fim, através dessas exposições, torna-se perceptível que ele considerava que a fundição, ao funcionar como um centro de formação profissional para menores, conferia à companhia um o papel socioeducativo. Dessa maneira, também poderia usufruir dos resultados alcançados em termos de utilização da mão de obra que ela ajudava a preparar para o mercado de trabalho.

Finalmente, tratou-se da carpintaria, considerada um dos componentes de manutenção encarregado de fornecer suporte às necessidades das embarcações. Essa conquista somente aconteceu em 1871, quando foi autorizada a liberação da quantia de 3:500$000 (três contos e quinhentos mil réis), visando a compra de maquinários específicos para o funcionamento de uma serraria. (RELATÓRIO DA DIRETORIA, 13/08/1871, p. 20 - APEPI)

Esperava-se, com esse investimento, haver satisfatórios retornos financeiros, além dos trabalhos voltados aos barcos. No entanto, esse setor, que funcionava com dois empregados, um mestre com soldos de 60$000 (sessenta mil réis) mensal e um

oficial com 30$000 (trinta mil réis) mensal, em local anexo à fundição, não apresentou os efeitos esperados. Assim, no relatório do ano seguinte, consta que entrou em operação somente duas vezes no segundo semestre, decorrente da falta de madeiras. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 01/06/1872, p. 7 - APEPI) Devido à continuidade dos resultados insatisfatórios, que permaneceram durante os anos seguintes, a direção optou por não mais investir na serraria, vindo a ser fechada em 1879. (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 19/02/1879, p. 9 - APEPI)

Indubitavelmente, diante de todos esses avanços em termos organizacionais e de realizações, a companhia de navegação a vapor no rio Parnaíba, ao longo de sua trajetória no Piauí oitocentista, alcançou relevantes conquistas no que se refere à capacidade de atuar e manter um sistema composto de considerável complexidade funcional.

Perante as circunstâncias da época, ciente de estar lidando com um dinâmico processo de novidades tecnológicas, a empresa alcançou a condição de se tornar autossuficiente em todos os tipos de atividades necessárias para o seu desempenho. Dessa maneira, vindo a se notabilizar na execução de pequenos e grandes reparos, na construção das próprias embarcações e formação de profissionais qualificados.

Nesse período encontrava-se, perfeitamente estruturada, tanto de recursos materiais quanto humanos, vivenciando uma situação totalmente diferente da existente no ano de 1859, época da sua inauguração, quando possuía um barco a vapor e uma barca de madeira para reboque. Chegava a última década do século XIX com cinco vapores, cinco barcas de ferro para reboque, duas oficinas bem equipadas, um almoxarifado bem organizado e um quadro de empregados bastante capacitado.

Desse modo, no final do oitocentos a companhia apresentava reconhecida vantagem em comparação com os anos iniciais de funcionamento. Assim sendo, mantinha a prerrogativa de única alternativa para o desenvolvimento econômico piauiense, da mesma forma como foi criada a expectativa durante a sua implantação.

No entanto, mesmo não atingindo os resultados esperados, torna-se difícil afirmar que nos primeiros 41 anos de operação tratou-se de uma “modernização sem mudança”, pois ela contribuiu para que fosse elevada a produção e a

arrecadação do Piauí, mesmo em valores moderados. No entanto, representavam patamares bastante acima do ritmo de outrora, desempenhado por meios de conduções rudimentares.

Durante a segunda metade do século XIX, os efeitos da economia piauiense não alcançaram o nível das expectativas mais desejadas. Mesmo a companhia de navegação estabelecendo um novo ritmo quantitativo e qualitativo no transporte de cargas e passageiros, não conseguiu atingir as pretensas avaliações discutidas a nível governamental, porém chegando a um crescimento aceitável, bem à frente considerando as condições anteriores, ainda, deixando aberto um campo de possibilidades em decorrência da estrutura existente. De acordo com Teresinha Queiroz,

> As informações relativas a este período evidenciam que as transformações econômicas na Província se faziam de forma muito lenta, não acompanhando o ritmo das dinâmicas regiões do centro-sul voltadas para a produção do café. No Piauí, como em outras áreas do norte, a economia definia-se pelo domínio de algumas atividades básicas de subsistência, impostas por condições históricas e ambientais próprias, realizadas em nível técnico pouco evoluído e, portanto, com baixos índices de produtividade. Inserido no contexto nordestino, o Estado apresentava as mesmas características básicas da região. Entretanto, como área de expansão de povoamento e com condições ambientais relativamente mais favoráveis que as de outras Províncias, absorvia e refletia, em diversos níveis, os problemas econômicos e sociais da região. (QUEIROZ, 2006 b, p. 13)

Entretanto, independente desse desfecho, a companhia que mantinha sua operacionalidade, atuando regularmente na condução dos produtos de exportação e importação, passou a transportar no último decênio do oitocentos, aceitável quantidade de maniçoba, que tornou-se a maior arrecadação, depois da pecuária, na história piauiense, até a última década do oitocentos. Desse modo, geraram-se perspectivas de aumento na lucratividade da empresa e de desenvolvimento para o estado.

Através das argumentações do governador piauiense Arlindo Francisco Nogueira, sobre os motivos da redução da receita estadual, ao indicar as causas para esse acontecimento, torna-se possível verificar a importância que a maniçoba estava assumindo. Tendo em vista que na sua alegação

> O tesouro está exhausto, a arrecadação dos impostos é mesquinha, muito abaixo das somas em que foram calculadas.

> Fontes de receita como a exportação da borracha que foi calculada em 120.000$000, com a exportação do gado em 80.000$000, ficarão reduzidas a menos da metade, pela acção concurrente e complexa da sêcca, da falta de numerario, de braços para o trabalho, e de compradores. (RELATÓRIO DO GOVERNO, 01/06/1896, p. 4)

Nota-se, que o orçamento estimado para a receita, decorrente dos tributos sobre a maniçoba é 33% superior à do gado. Logo, percebe-se que a borracha látex extraída de árvores assumiu uma posição de destaque como partícipe no comércio internacional, no final do século XIX. Passou, então, a suprir em quantidades aceitáveis o mercado interno e externo.

> Na segunda metade da década de 1890, começa a delinear-se outro discurso, dominante por toda a primeira década do século XX – caracterizado pelo otimismo e euforia frente às novas possibilidades de que se apresentam ao Piauí, mormente no plano financeiro, com a descoberta de outra fonte de receita: a exportação da borracha." (QUEIROZ, 2006b, p. 47)

O negócio da maniçoba transformou-se, assim, em uma nova fonte de rendimento extremamente importante, passando a ocupar o segundo lugar na receita piauiense, pois a pecuária permanecia sendo a principal. (QUEIROZ, 2006b, p. 61) Porquanto, a sua comercialização, que obteve uma participação média próxima a 30% na arrecadação fazendária do Piauí, durante a década de 1890, posteriormente, demonstrou maior crescimento, atingindo patamares consideráveis no cenário nacional de exportação, alcançando uma média anual de 38,1%, no início do século XX. (QUEIROZ, 2006a, p. 36)

Igualmente, no final do século XIX, iniciou-se a exploração da cera de carnaúba, colocando-se como outro gênero voltado ao mercado externo, sendo ambas mercadorias negociadas para países europeus e Estados Unidos. Ainda, somando-se a esses dois produtos, permanecia a negociação do algodão, que foi praticamente o único componente agrícola de comercialização internacional piauiense, durante o oitocentos. (QUEIROZ, 2006a, p. 37)

TABELA 22: ARRECADAÇÕES QUINQUENAIS DO PIAUÍ - 1849-1898

ANO	RECEITA
1849-1853	712:994$509
1854-1858	1.002:377$910*
1859-1863	884:596$674
1864-1868	1.334:000$240
1869-1873	1.569:799$210
1874-1878	1.558:490$280
1879-1883	2.001:515$630
1884-1888	1.522:914$090
1889-1993	998:812$430*
1894-1898	3.593:080$690

Fonte: Relatório do Presidente de Província, p. 39 - 05/07/1849.
Relatório do Presidente de Província, p. 25 - 01/07/1850.
Relatório do Presidente de Província, p. 45 - 01/07/1852.
Relatório do Presidente de Província, p. 19 - 01/07/1853.
Relatório do Presidente de Província, p. 20 - 05/12/1853.
Relatório do Presidente de Província, p. 13 - 10/11/1862.
Relatório do Presidente de Província, p. 32 - 12/07/1865.
Relatório do Presidente de Província, p. 91 - 09/09/1867.
Relatório do Presidente de Província, p. 99 - 05/12/1867.
Relatório do Presidente de Província, p. 75 - 05/12/1871.
Relatório do Presidente de Província, p. 57 - 05/12/1884.
Relatório do Presidente de Província, p. 31 - 05/12/1886.
Relatório do Governador do Estado, p. 50 - 05/12/1890.
Relatório do Governador do Estado, p. 28 - 01/06/1899.
Relatório do Governador do Estado, p. 27 - 05/12/1899.
Relatório do Governador do Estado, p. 20 - 01/06/1900.
Relatório do Governador do Estado, p. 19 - 05/12/1900.

Esses dados demonstram haver um significativo acréscimo nas receitas do Piauí, mesmo apresentando algumas variações. Assim sendo, percebe-se que essa constante elevação na arrecadação ocorreu a partir da implementação da navegação a vapor no rio Parnaíba. Dessa forma, ela se exibiu crescente, chegando a duplicar, em comparação com os períodos que antecederam a evolução no transporte fluvial. Outrossim, mostrou maior avanço no final do século XIX, denotando uma aceitável indicação de que esse acontecimento se deu pela comercialização da maniçoba. Nesse sentido, pode-se tomar como um parâmetro a

consideração do governador Arlindo Francisco Nogueira, que mencionou a arrecadação da borracha superior a do gado, na estimativa do orçamento do ano. (RELATÓRIO DO GOVERNO, 01/06/1991, p. 21)

Nesse demonstrativo, referente as arrecadações, destacamos duas ressalvas, uma consta no intervalo de 1889 a 1893, pois nele não encontramos nos relatórios os dados de três anos, sendo assim foram contabilizados apenas a média desse período. Sobre os dois quinquênios que antecederam a navegação a vapor, a tabela mostra uma súbita elevação na arrecadação do segundo, mas para obter uma melhor compreensão a esse respeito, pode-se observar a explicação do presidente da província José Fernandes Moreira, o qual afirmou:

> A arrecadação anual da renda provincial, que regularmente oscilava entre150, e 170:000$ reis, começou a crescer extraordinariamente desde o anno de 1856, subindo á cerca de 257:000$ no exercício de 1857-1858, e á 252:000$ no anno de 1858-1859-: tamanho augmento proveio sobretudo da cobrança da dívida activa, que orçada em 70:000$, produzio 144:000$ no primeiro destes anos, e 127:000$ no segundo. (Relatório do Presidente da Província, p. 13, 10/11/1862)

Mediante as explanações relatadas, compreendemos que a maior utilização do rio Parnaíba, e não do rio Itapecuru, foi responsável em grande parte por essa mudança. (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, p. 13 - 10/11/1862) Nesse direcionamento, entende-se que certamente os negócios não teriam impulso se não houvesse um adequado meio de transporte para realizar o escoamento dessas produções. Diante disso, confirmava-se como essencial a participação da navegação a vapor, como elo de ligação entre as áreas produtoras e o litoral, de onde eram distribuídas as mercadorias para outros estados e países.

Até essa época, a companhia não expandiu sua operação além da Colônia de São Pedro de Alcântara, porque esbarrava em circunstâncias que não dependiam do seu empenho, mas do governo, que era o responsável pelas melhorias necessárias na hidrovia. Nesse processo, tinha a responsabilidade de deixar a via em condições navegáveis e seguras para que as embarcações pudessem prestar seus serviços em toda a extensão, possível, do rio Parnaíba.

Diante das circunstâncias, mesmo não tendo alcançado os efeitos almejados, manteve-se como aporte ligado ao crescimento do Piauí, pois constituía-se no único sistema de transporte que se encontrava totalmente estruturado e

capacitado para atender às demandas em curso. Dessa forma, estava em condições de cumprir plenamente o seu compromisso perante os governos estadual e federal.

Notadamente, o entendimento acerca de progresso nesse período, era norteado pelo desenvolvimento material. Não obstante,

> [...] o Brasil não ficou à margem do processo de expansão capitalista, marcado por uma significativa disseminação de valores, ideias, instituições, mercadorias e pela modernização dos meios de transportes e comunicações, como o telégrafo, o telefone, a ferrovia, as embarcações modernas. (PAULA, 2012, p. 195)

Como aspecto questionável, verifica-se que os resultados econômicos alcançados pelo estado piauiense não foram suficientes para que a empresa também conseguisse independência financeira, e assim poder libertar-se das subvenções; recursos que eram comprovadamente necessários para a sua subsistência.

Dessa maneira, a companhia de navegação a vapor no rio Parnaíba chegou ao final do século XIX conseguindo plena autonomia na organização e manutenção de todo o seu sistema operacional. Consequentemente, confirmava estar cumprindo o seu compromisso de atender às necessidades dos clientes de forma segura, rápida e com preços acessíveis. Diante disso, projetava substanciais possibilidades de acréscimos no desenvolvimento do Piauí no século que se avizinhava.

CONCLUSÃO

Apresenta-se, através dessa tese, a implementação do progresso tecnológico, demonstrado pela introdução da navegação fluvial a vapor no rio Parnaíba, que resultou em reconhecidas alterações, interagindo no fator espaço e tempo ocorridas no Piauí oitocentista. Compreende-se que, decorrente desse acontecimento, surgiram estimáveis mudanças, as quais passaram a interferir com maior intensidade em questões que envolveram uma nova perspectiva de desenvolvimento, direcionada pela melhoria nos transportes e repercutindo significativamente no aspecto econômico-social.

Esse propósito objetivava estabelecer as intervenções necessárias para que a província na segunda metade do século XIX conseguisse elevar substancialmente as suas arrecadações e desenvolver uma agricultura voltada à exportação. Para tanto, precisava criar condições que pudessem gerar estímulo e confiança, em níveis capazes de atrair o máximo de investimentos para o setor agrário.

Tratava-se de uma questão considerada imprescindível, pois a maior parte dessas aspirações esbarravam nas dificuldades de locomoção das mercadorias até o litoral. Sobre o aspecto da comercialização, Fernand Braudel (1995, p. 390) expõe a questão de ter que se libertar dos tipos arcaicos de condução, pois "[...] a troca, instrumento de qualquer sociedade econômica em progresso, foi prejudicada pelos limites que lhe eram impostos pelos transportes: a sua lentidão, o seu magro fluxo, a sua irregularidade e, finalmente, o seu elevado custo."

No entanto, para dar prosseguimento a esse interesse, a província estaria aceitando participar do propósito de desdobramento capitalista, entrelaçado à concepção de progresso e modernização. Contudo, mesmo fazendo parte de um projeto ligado a esse entendimento, verificamos que essa inovação atendia as perspectivas piauienses, de acordo com suas possibilidades, quanto ao seu emprego no transporte de cargas e passageiros.

Desse modo, no intuito de fortalecer os embasamentos que abrangem o tema desenvolvido, buscou-se, a partir de nomes como Jacques Le Goff e Eric Hobsbawm oferecer sustentação teórica ao propósito. Através das assertivas, questionamentos e reflexões apresentadas em algumas de suas obras, torna-se possível perceber a

dinâmica do desígnio capitalista e a utilização do lema “tecnologia e desenvolvimento” como fatores de atração ao seu projeto expansionista.

Compreende-se que os autores citados discutem, com consistente propriedade, termos que envolvem ou assinalam questões como ocupação espacial, prosperidade e transportes. Dessa maneira, proporcionando consideráveis elementos que nortearam os encaminhamentos e as ocorrências demonstradas no Piauí.

Quanto aos registros manuscritos e impressos disponibilizados, os seus conteúdos concederam relevantes contribuições, decorrentes dos teores e das formas como se encontravam dispostos. Valendo das circunstâncias, buscou-se trabalhar esses materiais de modo a não destoar das suas essências, mas realizando as devidas averiguações de forma questionadora e reflexiva, sem, contudo, descuidar das fases delineadas em nossa proposição.

Referente ao procedimento de análise historiográfica local, voltada à segunda metade do século XIX, encontraram-se distintas maneiras de abordagens. Porém, naquelas que se buscou maiores embasamentos, percebeu-se certa predominância de vertentes que discorriam sobre as dificuldades enfrentadas pela província em variados setores, com ênfase no aspecto econômico.

Nesse sentido, representando um dos acentuados problemas existentes, mostrava-se a acessibilidade, com destaque para a distância entre a capital e o litoral. Essa condição foi evidenciada nos inconvenientes do deslocamento de mercadorias tanto de exportação quanto de importação. Dessa maneira, a adversidade incidia no desinteresse pela propagação da produção agrícola, setor responsável, na época, pela maior arrecadação fiscal do Brasil.

Notadamente, o Piauí proporcionava um parco desenvolvimento na economia, em comparação com os grandes produtores brasileiros, e apresentava nas comunicações uma das suas maiores objeções. Essa situação se confirmava, tendo em vista que, ao longo de todo o seu território, os meios de condução terrestres e aquáticos utilizados eram bastante rudimentares. Dessa forma, atuava de modo precário, deixando de atender a algumas necessidades em curso.

Ademais, apesar de apresentar um rio navegável por cerca de 130 léguas, a província demorou a estabelecer o aproveitamento desse potencial, que se constituía como um componente fundamental a esse desígnio. Entretanto, na trajetória

percorrida para atingir essa finalidade, precisou-se efetivamente da colaboração dos governos provincial e imperial. Os quais agilizaram leis, emprestaram dinheiro, concederam subvenções e deram garantias a quem desejasse estabelecer uma companhia de navegação privada.

Enfim, concluído esse empenho inicial, firmou-se um contrato entre a presidência piauiense e um grupo de empreendedores da localidade. Estes esperavam estar realizando um negócio lucrativo; enquanto a administração provincial acreditava estar implementando uma nova dinâmica em termos de transporte, capaz de impulsionar o desenvolvimento econômico local.

Indubitavelmente, a companhia de navegação a vapor constitui um tema de evidente expressão no âmbito da historiografia do Piauí. Nesse entendimento, buscou-se enfatizar esse acontecimento, na tentativa de elucidar variadas características que nortearam a referida empresa; notadamente, ao avaliar aspectos técnicos, administrativos, funcionamento e desdobramentos materiais e humanos que a envolveram. Dessa maneira, é possível apresentar e analisar o desempenho da companhia e as consequências de seus serviços com propriedade e detalhamento.

Entretanto, na tentativa de estabelecer um conhecimento amplo sobre a questão, inicialmente se utilizou como aporte ao intento as obras de Teresinha Queiroz, com ênfase nos aspectos econômicos, as reconhecidas pesquisas de Odilon Nunes, cujas indicações fornecem variados elementos sobre o tema, o trabalho de Edison Barbosa, cuja contribuição da navegação no rio Parnaíba serve de norte para os que tratam do assunto e a obra de Gercinair Gandara, cujo enfoque principal está nas cidades à margem do rio, mas também reporta-se à questão da companhia de navegação.

A partir do início das atividades da navegação fluvial a vapor, em 1859, o Piauí passou a vivenciar uma nova dinâmica, considerando o emprego de avançada tecnologia em transporte aquático. Desse modo, no que concerne ao alcance de determinadas distâncias, estabeleceu-se uma nova concepção de espaço e tempo. Esse feito, proporcionado pelo advento do progresso representado pela qualidade de modernos navios, provocou notadas alterações na rotina da província, cujas interligações, ao longo de seu trajeto, entre Teresina e Parnaíba e entre Teresina e Floriano (antes, Colônia de São Pedro de Alcântara), no século XIX, passou a

estimular o assentamento de agricultores e instituiu uma melhor movimentação comercial na região.

Assim, a implementação dessa companhia proporcionou uma etapa bastante significativa, tornando-se imprescindível ao desenvolvimento local. Porquanto, ao consolidar-se como um meio rápido, seguro e eficiente de condução de cargas e passageiros, passou a compor uma reconhecida necessidade, transformando-se em uma referência nas intenções econômicas do Piauí. Firmou-se, portanto, como uma iniciativa indispensável, decorrente dos seus préstimos, ao promover tarifas aceitáveis, comodidade e eficiência.

Voltada prioritariamente à atuação no carrego de mercadorias, passou a ser vista como um meio que propiciou consideráveis alterações, que envolviam satisfação dos clientes, dos acionistas e dos governos. O empreendimento oportunizou, ainda, através da navegação, melhor aproveitamento das áreas próximas a via fluvial, uma vez que certas limitações exercidas pela deficiência dos meios de condução de outrora foram vencidas.

Dentre as vantagens apresentadas, constituiu-se também como um componente propagador de progresso, tornando-se responsável por relevante parcela do desempenho econômico da província. Assim sendo, cumpriu importante feito, ao permitir modificações na rotina do cronograma das viagens, visto que impôs uma nova dinâmica na questão espaço e tempo ao percorrer as mesmas distâncias em prazos bastante inferiores aos executados anteriormente.

Dessa maneira, a introdução de um moderno sistema de transporte aquático promoveu uma expressiva contribuição, demonstrada pela eficiência implementada na ligação entre o interior e o litoral. Assim, possibilitou uma maior movimentação interna e propagou a ideia de prestígio, progresso e civilidade. Também incentivou investimentos na capital e estabeleceu maior concorrência comercial com o Maranhão, que havia iniciado a circulação de navios movidos a vapor no rio Itapecuru no ano anterior. De acordo com Júnia Motta (2013, p. 61), a mudança da capital para a beira-rio e o desfecho com a implementação da navegação a vapor no rio Parnaíba, efetivamente marcou o desvio do “comércio tutelado” por Caxias, que em um breve período foi perdendo espaço como o centro comercial da região.

Portanto, decorrente das análises e das considerações sobre o tema, avalia-se que o progresso nas comunicações, notabilizado pela navegação fluvial a vapor,

traduziu-se no maior acontecimento em termo de capacidade tecnológica a operar na província piauiense no século XIX. Dessa maneira, refletiu expressivamente tanto no aspecto material quanto social.

Parte desse reconhecimento deveu-se a oferta de oportunidade e à capacidade de gerar melhorias profissionais para uma parcela dos provincianos, os quais, devidamente habilitados, inclusive preparados nas próprias oficinas da empresa, puderam exercer algumas funções em suas dependências. Além disso, agricultores, comerciantes e passageiros puderam utilizar os serviços oferecidos, de acordo com as suas conveniências.

Considera-se, então, que a companhia náutica, interferiu e participou de maneira bastante significativa como um eficiente sistema de transporte implementado no Piauí oitocentista, vindo a tornar-se um marco na sua história. Logo, devido a sua inegável contribuição, faz-se necessário expor diversos enfoques que a envolveram operacionalmente e as repercussões provenientes da sua atuação durante esse período.

Enfim, o desempenho e os resultados alcançados decorrentes da circulação da navegação fluvial a vapor derivaram de um conjunto de esforços que geraram planejamentos acessíveis e executáveis, nos quais foram assentadas as bases iniciais para o desenvolvimento piauiense, pelas exportações de seus principais produtos. Sobretudo, prepararam a província, na passagem do século XIX para o XX, deixando um legado nos transportes, com capacidade de atender à demanda exigida pelo extrativismo vegetal, que se tornou a maior riqueza da província depois da pecuária.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

PERIÓDICOS

ALMANAK administrativo, mercantil e industrial da corte e da capital da província do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1853.

ALMANAK administrativo, mercantil e industrial da corte e da capital da província do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1858.

ALMANAK administrativo, mercantil e industrial da corte e da capital da província do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1864.

ALMANAK administrativo, mercantil e industrial da corte e da capital da província do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1865.

ALMANAK administrativo, mercantil e industrial da corte e da capital da província do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1871.

ALMANAK administrativo, mercantil e industrial da corte e da capital da província do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1873.

ALMANAK administrativo, mercantil e industrial da corte e da capital da província do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1874.

ALMANAK administrativo, mercantil e industrial da corte e da capital da província do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1876.

ALMANAK administrativo, mercantil e industrial da corte e da capital da província do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1883.

JORNAL do Commercio (X1) - Rio de Janeiro - 1858 - BN

JORNAL O Propagador – Piauí - BN

JORNAL O Echo Liberal – Piauí – NUPEM

JORNAL Correio Mercantil – RJ - BN

JORNAL O Cearense – CE - BN

JORNAL O Observador – MA - BN

Série Estatísticas Retrospectivas. Rio de Janeiro: IBGE, 1908, vol. 2, Tomo 2.

Série Estatísticas Retrospectivas. Rio de Janeiro: IBGE, 1909, vol. 2, Tomo 3.

Elementos de estatística. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1865, Tomo II.

Revista de Engenharia 1879 - 1891. Rio de Janeiro. - BN

Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro - v. 1 - 60 - IHGB

IMPRESSOS

Coleção de Leis do Império do Brasil – 1835
Coleção de Leis do Império do Brasil – 1839
Coleção de Leis do Império do Brasil – 1850
Coleção de Leis do Império do Brasil – 1852
Coleção de Leis do Império do Brasil – 1857
Coleção de Leis do Império do Brasil – 1859
Coleção de Leis do Império do Brasil – 1860
Coleção de Leis do Império do Brasil – 1862
Relatório do Presidente da Província – Piauí – 1835 - 1889
Relatório do Govenador do Estado – Piauí – 1890 – 1900
Relatório do Presidente da Província – São Pedro do Rio Grande do Sul – 1855

MANUSCRITOS

Capitania do Porto – 1868-1872 – SPE
Capitania do Porto – 1874-1875 – SPE
Capitania do Porto – 1876-1879 – SPE
Companhia de Navegação 1884 - SPE
Companhia de Navegação a Vapor no Rio Parnaíba - SPE, caixa 1. Arquivo público Estadual do Piauí – APEPI
Companhia de Navegação a Vapor no Rio Parnaíba - SPE, caixa 2. Arquivo público Estadual do Piauí – APEPI
Companhia de Navegação a Vapor no Rio Parnaíba - SPE, caixa 3. Arquivo público Estadual do Piauí – APEPI
Companhia de Navegação a Vapor no Rio Parnaíba - SPE, caixa 4. Arquivo público Estadual do Piauí – APEPI
Correspondência da Companhia de Navegação a Vapor no rio Parnaíba – 1866-1868
Gerente 1886 – SPE
Navegação 1868 – SPE

Navegação 1870 – SPE

Navegação 1871 – SPE

Navegação 1872 – SPE

Navegação 1873 – SPE

Navegação 1874 – SPE

Navegação 1875 – SPE

Relatórios Companhia de Navegação 1871 – SPE

Relatórios Companhia de Navegação 1914 – SPE

Série Estradas de Ferro, vol. 27. Arquivo Público Estadual de Pernambuco – APEPE

BIBLIOGRAFIA

ALENCAR, Nôila Ferreira. **Eixos de desenvolvimento**: as cidades, os vapores e as locomotivas no Norte de Minas Gerais. 2012. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Social) Universidade Estadual de Montes Claros - Unimontes, Montes Claros.

ALENCASTRE, José Martins Pereira de. **Memória cronológica, Histórica e corográfica da Província do Piauí***.* IHGB: revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro, n 20, p. 5-164, 1857.

ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. **A Companhia Pernambucana de Navegação**. Mestrado História. 1989. Dissertação (Mestrado em História) Universidade Federal de Pernambuco – UFPE, Recife.

ANDRADE, Fabiano Homobono Paes de. **De São Braz ao Jardim Público 1887-1931:** um ramal da Estrada de Ferro Bragança em Belém do Pará. 2010. Tese. (Doutorado em História) Pontifícia Universidade Católica de São Paulo - PUC, São Paulo.

ANDRADE, Manuel Correia de. **O processo de ocupação do espaço regional do Nordeste***.* Recife: SUDENE, 1979.

AQUINO, Aécio Villar de. **Nordeste século XIX***.* João Pessoa: EDUFPB, 1980.

BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro IBGE/IPEA, 1978.

ARAÚJO, Johny Santana. **Bravos do Piauí! Orgulhai-vos**: a propaganda nos jornais piauienses e a mobilização para a guerra do Paraguai 1865-1866. Teresina: EDUFPI, 2011.

ARAÚJO, Maria Mafalda Balduino de. **Cotidiano e pobreza:** a magia da sobrevivencia em Teresina. Teresina-Piauí: EDUFPI, 2010.

ARRUDA, José Jobson de. **O Brasil no comércio Colonial**. São Paulo: Ática, 1980.

BARBOSA, Edison Gayoso Castelo Branco. **O Parnaíba:** contribuição à história de sua navegação. 1978. Dissertação. (Mestrado em História) Universidade Federal de Pernambuco - UFPE, Recife.

BARREIRO, José Carlos. **Imaginário e viajantes no Brasil do século XIX**. São Paulo: UNESP, 2002.

BASILE, Marcello Otávio N. de. A independência e a formação do estado imperial. In: LINHARES, Maria Yedda. (org.). **História Geral do Brasil**. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

BASTOS, A. C. Tavares. **A Província**. SÃO PAULO: Nacional, 1975.

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

BEIGUELMAN, Paula. O processo econômico e o trabalho livre. In: FAUSTO, Boris. (org.). **O Brasil monárquico**: reações e transações. 7 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004. v. 5.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BIRNIE, Athur. *História econômica da Europa 1760-1939*. Ed. 7, Rio de Janeiro: Zahar, 1964.

BLOCH, Marc. **Apologia da História, ou, o Ofício de Historiador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

_____**A Terra e seus homens:** agricultura e vida rural nos séculos XVII e XVIII. Bauru - SP: EDUSC, 2001.

BRANDÃO, Tanya Maria Pires. **A elite colonial piauiense**: família e poder. 2 ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2012.

BRANDÃO, Tanya Maria Pires. **O escravo na formação social do Piauí**: perspectiva histórica do século XVIII. Teresina: Editora da UFPI, 1999.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização Material, Economia e Capitalismo séculos XV – XVIII:** As Estruturas do Cotidiano. São Paulo: Martins Fontes, 2005. Vol. 1.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização Material, Economia e Capitalismo séculos XV – XVIII:** Os Jogos das Trocas. São Paulo: Martins Fontes, 2009. Vol. 2.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização Material, Economia e Capitalismo séculos XV – XVIII:** O Tempo do Mundo. São Paulo: Martins Fontes, 2009. Vol. 3.

CALDEIRA, Jorge. **Mauá**: o empresário do império. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

CALMON, Pedro. **História social do Brasil:** espírito da sociedade imperial. São Paulo: Martins Fontes, 2002. v. 2.

CALOGERAS, Pandiá. **Transportes archaicos**. In: Estudos históricos e políticos. 2 ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936.

CARDOSO, Ciro Flamarion S. e VAINFAS, Ronaldo. (orgs.). **Domínios da História.** Rio de Janeiro: Campus,1997.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O espaço urbano:** novos escritos sobre a cidade. São Paulo: Labur, 2007.

CARVALHO, Genimar Machado Resende de. **Construtores e aprendizes:** cativos da Nação e educandos artífices nas obras públicas da construção de Teresina (1850-1873). Porto Alegre: FCM Editora, 2013.

CARVALHO, José Murilo de. **A Construção da Ordem**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

CHAVES, Joaquim (Mons.). **Obra completa.** Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 2005.

COELHO, Celso Barros (Coord.). **Memórias de Pastos Bons**. Imperatriz - MA: Ética, 2005.

COIMBRA, Créso. **Visão Histórica e Análise Conceitual dos Transportes no Brasil.** Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes\Centro de Documentação e Publicações do Ministério dos Transportes (CEDOP DO M. T.), 1974.

COSTA, Emília Viotti da. **Da Monarquia à República**. 3 ed. São Paulo: Brasiliense, 1985.

DAVATZ, Thomas. **Memorias de um colono no Brasil -1850**. São Paulo: Martins, 1941.

DEAN, Warren. **A ferro e fogo**: história da devastação da mata atlântica. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

_____**A industrialização de São Paulo**. São Paulo: Difel, 1971.

DIAS, Claudete Maria Miranda. **Balaios e Bem-te-vis**: a guerrilha sertaneja. Teresina: EDUFPI, 2011.

DINIZ, Nathália Maria Montenegro. **Um sertão entre tantos outros:** fazendas de gado nas Ribeiras do Norte. 2013. Tese. (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo) Universidade de São Paulo - FAUSP, São Paulo.

DODT, Gustavo. **Descrição dos rios Parnaíba e Gurupi**. Imperatriz - MA: Ética, 2011.

DOLHNIKOFF, Miriam. **O pacto imperial:** origens do federalismo no Brasil do século XIX. São Paulo: Globo, 2005.

DUARTE, José Lins. **Recife no tempo da maxambomba 1867-1889:** o primeiro trem urbano do Brasil. Teresina: EDUFPI, 2012.

ELIAS, Norbert. **O processo civilizador:** uma história dos costumes. Rio de Janeiro: Zahar, 1994. Vol 1.

ELIAS, Norbert. **O processo civilizador**: Formação do Estado e Civilização. Rio de Janeiro: Zahar, 1994. Vol 2.

ELLIS JÚNIOR, Alfredo. **O ciclo do muar**. Revista de História, Universidade de São Paulo, São Paulo, v. 1, n. 1, p. 73-81, 1950.

EISENBERG, Peter L. **Modernização sem mudança:** a indústria açucareira em Pernambuco 1840-1910. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

FALCI, Miridan Brito Knox. **O Piauí na primeira metade do século XIX**. Teresina: Projeto Petrônio Portela, 1986.

FAORO, Raymundo. **Os donos do poder**: formação do patronato político brasileiro. 16ª ed. v. 2. São Paulo: Globo, 2004.

FEBVRE, Lucien. **O Reno**: história, mitos e realidade. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

FIGUEIRA, Manuel Fernandes. **Memoria histórica da estrada de ferro Central do Brasil.** Rio de Janeiro Imprensa Nacional. 1908.

FILHO, Djalma José Nunes. **A cidade e o rio:** a navegação fluvial e o extrativismo vegetal na organização do espaço de Floriano-PI (1890-1950). 2013. Tese.

(Doutorado em Geografia) Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG, Belo Horizonte.

FINGER, Anna Eliza. **Um Século de Estradas de Ferro**: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. 2013. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade de Brasília - UNB, Brasília.

FREITAS, Clodoaldo. **História de Teresina**. Teresina: Fundação Monsenhor Chaves, 1988.

_____ **Vultos piauiense:** apontamentos biográficos. 3 ed. Teresina: Academia Piauiense de Letras/EDUFPI, 2012

FREYRE, Gilberto. **Ingleses no Brasil**. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000.

_____ **Nordeste**. 5 ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1985.

_____**Vida social no Brasil nos meados do século XIX.** 3 ed. Recife: Massangana, 1985.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 29 ed. São Paulo: Nacional, 1999.

GANDARA, Gercinair Silvério. **Rio Parnaíba...Cidades-Beira**. Teresina: EDUFPI, 2010.

GARBELOTTO, Armando. **Tropas & Tropeiros:** O transporte a lombo de burros em Conceição do Castelo. Vitória: Arquivo público do Estado do espírito Santo, 2013.

GARCIA, João Carlos. **A navegação no baixo Guadiana durante o ciclo do minério (1857 -1917).** 1996. Tese. (Dissertação de Doutoramento em Geografia Humana) Faculdade de Letras da Universidade do Porto - FLUP, Porto.

GARDNER, George. **Viagem ao interior do Brasil (1836-1841)**. São Paulo: Nacional, 1942.

GERODETTI, João Emilio e CORNEJO, Carlos. **As ferrovias do Brasil nos cartões postais e álbuns de lembranças**. São Paulo: Solaris, 2005.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. São Paulo: UNESP, 1991.

GOULART, José Alipio. **Meios e instrumentos de transporte no interior do Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1959.

GOULART, José Alípio. **Tropas e tropeiros na formação do Brasil**. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.

GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. **O Império das províncias**: Rio de Janeiro 1822-1889. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira/ FAPERJ, 2008.

GRAHAM, Richard. **Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil 1850-1914.** São Paulo: Brasiliense, 1973.

_____**Escravidão, reforma e imperialismo.** São Paulo: Perspectiva, 1979.

_____**Clientelismo e política no Brasil do século XIX**. Rio de Janeiro: UFRJ, 1997.

GREGÓRIO, Vitor Marcos. **Uma face de Jano:** a navegação do rio Amazonas e a formação do estado brasileiro 1838-1867. 2008. Dissertação. (Mestrado em História Social) Universidade de São Paulo - USP, São Paulo.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. O banco inglês brazilian and portuguese bank (english bank of Rio de Janeiro) no Brasil e no Portugal da segunda metade do século XIX (1863-1870). In: NEVES, Lúcia Maria Bastos P. e BESSONE, Tânia Maria. (orgs.). **Dimensões políticas do Império do Brasil**. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2012.

HADFIELD, William. **Brazil, the Riyer Plate.** London: Longman, Brown, Green, and Longmans, 1854.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma:** a modernidade na selva. 2 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HOBSBAWM. Eric J. **A Era das Revoluções (1789-1848).** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

_____**A Era do Capital (1848-1875).** São Paulo: Paz e Terra, 1996.

_____**Da Revolução Industrial inglesa ao imperialismo**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1964.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **O Brasil monárquico:** do império à república. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. v. 7.

IANNE, Octavio. Imigração assalariada. In: FAUSTO, Boris. (org.). **O Brasil monárquico**: reações e transações. 7 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004. v. 5.

IGLÉSIAS, Francisco. Vida política 1848/1868. In: FAUSTO, Boris. (org.). **O Brasil monárquico**: reações e transações. 7 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004. v. 5.

KIDDER, Daniel Parish. **Reminiscências de viagens e permanência no Brasil:** Rio de Janeiro e província de São Paulo. Brasília: Senado Federal, 2001.

_____**Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do norte do Brasil**. São Paulo: Itatiaia, 1980.

KOSTER, Henry. **Viagens ao Nordeste do Brasil.** Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978. (Coleção pernambucana, v. XVII)

KROETZ, Lando Rogério. **As Estradas de Ferro do Paraná 1880-1940.** 1985. Tese (Doutorado em História) Universidade de São Paulo - USP, São Paulo.

LAPA, José Roberto do Amaral. **A cidade:** os cantos e os antros 1850-1900. São Paulo: EDUSPE, 1996.

LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno.** São Paulo: Ática, 1991.

_____**A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 2002.

_____**O direito a cidade.** São Paulo: Centauro, 2001.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória.** Campinas, SP: UNICAMP, 1996.

LIMA, Solimar Oliveira. **Braço Forte:** trabalho escravo nas fazendas da nação no Piauí 1822-1871. Passo Fundo: Editora Universidade de Passo Fundo, 2005.

LIMA, Solimar Oliveira. **Fazenda:** pecuária, agricultura, e trabalho no Piauí escravista (séc XVII – séc XIX). Teresina: EDUFPI, 2016.

LIMA, Heitor Ferreira. **História político-econômica e industrial do Brasil**. São Paulo: Nacional, 1973.

LUBAMBO, Catia Wanderley. **O bairro do Recife no inicio de século:** Uma experiência de modernização urbana. 1988. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento urbano) Departamento de arquiteterua e urbanismo, Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

LUZ, Nícia Vilela. **A luta pela industrialização do Brasil**. São Paulo: Alfa-Omega, 1975.

MACHADO, Fernando da Matta. **Navegação do Rio São Francisco**. Rio de Janeiro: Topbooks, 2002.

MACHADO, Francisco Xavier. **Memória relativa às capitanias do Piauhy e Maranhão**. IHGB: revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro, n 17, p. 56-59, 1854.

MANCHESTER, Alan K. **Preeminências inglesas no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1973.

MARSON, Izabel Andrade. **O império do progresso:** a revolução praieira. São Paulo: Brasiliense, 1987.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. **O tempo Saquarema**. São Paulo: Hucitec, 2004.

MEDEIROS, Rodrigo Althoff. **A formação do espaço urbano de tubarão e a ferrovia Tereza Cristina**. 2006. Dissertação. (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, Florianópolis.

MELLO, Evaldo C. de. **O Norte Agrário e o Império**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1983.

MELO, Josemir Camilo de. **Modernização e Mudanças:** O trem inglês nos canaviais do Nordeste. 2000. Tese. (Doutorado em História do Brasil) Universidade Federal de Pernambuco - UFPE. Recife.

MENDES, Sandra Regina. **Nos caminhos das tropas:** história, cultura e turismo em ipiaú e entorno. 2006. Dissertação. (Mestrado em Cultura e Turismo) Universidade Estadual de Santa Cruz, Ilhéus, Bahia.

MENDES, Felipe. **Economia e desenvolvimento do Piauí.** Teresina: Fundação Monsenhor Chaves, 2003.

MENDES, Raimundo. **O comércio piauiense**. Revista Econômica Piauiense, Teresina, n. 2, vol. 1, p. 73, 1957

MENEZES, Antonio Bezerra de. **Província do Ceará**: notas de viagem, parte do norte. Ceará: Typ. Econômica, 1889.

MONTEIRO, Carlos Augusto de Figueiredo. **Rua da Glória.** Teresina: EDUFPI, 2015. Vol 1 e 2.

MONTEIRO, Francisco Gleison da Costa. **"[...] cumprindo ao homem ser trabalhador, instruído e moralisado":** terra, trabalho e disciplina aos homens livres pobres na Província do Piauí (1850-1888). 2016. Tese (Doutorado em História), Centro de Filosofia e Ciências Humanas/UFPE. Recife, 2016.

MONTEIRO, Hamilton de Mattos. O aprofundamento do regionalismo e a crise do modelo liberal: os transportes. In: LINHARES, Maria Yedda. (org.). **História Geral do Brasil.** Rio de Janeiro: Campus, 2000.

MORAES, Eduardo José. **Navegação interior do Brasil:** noticia dos projetos apresentados para a junção de diversas bacias hidrográficas do Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia Montenegro, 1894.

MOREIRA, Amanda Cavalcante. **Teresina e as moradias da região central da cidade (1852- 1952)**. 2016. Dissertação. (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo - USP, São Carlos.

MOTA, Carlos Guilherme. (org.). **Brasil em perspectiva**. 15 ed. São Paulo: DIFEL, 1985.

MUMFORD, Lewis. **A Cidade na História**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NETO, Antônio Fonseca dos Santos. **Sertanias**. Teresina: APL, 2016.

NETTO, Francisco Ferreira. **150 anos de transportes no Brasil 1822-1972**. Rio de Janeiro: CEDOP do M. T., 1974.

NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das. e MACHADO, Humberto Fernandes. **O Império do Brasil.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

NOMURA, Miriam do Prado Giacchetto Maia. **Os relatos de Daniel Kidder e a polêmica religiosa brasileira na primeira metade do século XIX.** 2011. Dissertação. (Mestrado em História Social) Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo - USP, São Paulo.

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

OLIVEIRA LIMA, Manuel de. **Pernambuco:** seu desenvolvimento histórico. Recife: FUNDAJ, 1997.

PACHÊCO FILHO, Alan Kardec C. Gomes. **Varando mundos:** navegação no Vale do rio Grajaú. 2011. Tese. (Doutorado em História) Instituto de Ciências Humanas e filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, RJ.

PADOVEZI, Carlos Daher. **Conceito de embarcações adaptadas à via aplicado à navegação fluvial no Brasil.** 2003. Tese. (Doutorado em engenharia naval e oceânica) Departamento de engenharia naval e oceânica, Universidade de São Paulo, São Paulo.

PAES, Jurema Mascarenhas. **Tropas e tropeiros na primeira metade do século XIX no alto sertão baiano.** 2001. Dissertação. (Mestrado em História Social) Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador.

PARANAGUÁ, Nogueira. **Do Rio de Janeiro ao Piauí pelo interior do país:** impressões de viagem. Rio de janeiro: Imprensa Nacional, 1905.

PAULA, João Antônio de. O processo econômico. In: CARVALHO, José Murilo de (coord.). **A construção nacional 1830-1889**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012. v. 2.

PEREIRA DA COSTA, F. A. **Cronologia histórica do estado do Piauí***.* São Paulo: Artenova, 1974. v. 1.

PEREIRA DA COSTA, F. A. **Cronologia histórica do estado do Piauí***.* São Paulo: Artenova, 1974. v. 2.

PEREIRA, Lúcia Miguel. **A vida de Gonçalves Dias**. Rio de Janeiro: José Olympio, s/d, p. 10.

PERTILE, Noeli. **Formação do espaço agroindustrial em Santa Catarina:** o processo de produção de carnes no oeste catarinense. 2008. Doutorado. (Doutorado em Geografia) Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

PINTO, Estevão. **História de Uma Estrada de Ferro do Nordeste.** Rio de Janeiro: José Olímpio, 1949.

PINTO, Virgílio Noya. Balanço das transformações econômicas no século XIX. In: MOTA, Carlos Guilherme. (org.). **Brasil em perspectiva**. 15 ed. São Paulo: DIFEL, 1985.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. 33 ed. São Paulo: Brasiliense, 1986.

QUINTÃO, Leandro do Carmo. **A interiorização da capital pela Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo.** 2008. Dissertação (Mestrado em História Social das Relações Políticas) Universidade Federal do Espírito Santo - UFES, Vitória.

QUEIROZ, Teresinha. **Os Literatos e a República:** Clodoaldo Freitas, Higino Cunha e as tiranias do tempo. Teresina: EDUFPI, 2011.

_____**Economia piauiense:** da pecuária ao extrativismo. Teresina: EDUFPI, 2006a.

_____**A importância da borracha de maniçoba na economia do Piauí 1900-1920**. ed 2. Teresina: FUNDAPI, 2006b.

_____**Do singular ao plural.** Recife: Bagaço, 2006c.

RIOS, Gilvando Sá Leitão. **Fora dos trilhos:** a questão ferroviária como questão social. João Pessoa: Editora UFPB, 2002.

RÊGO, Ana Regina Barros Leal. **Imprensa piauiense:** atuação política no século XIX. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 2001.

REGO, Júnia Motta Antonaccio Napoleão do. **Dos sertões aos mares:** história dos comerciantes da cidade de Parnaíba. Teresina: EDUFPI, 2013.

RÉMOND, René. **O Século XIX.** São Paulo: Cultrix. 1990.

RODRIGUEZ, Helio Suêvo. **A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Memória do trem, 2004.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 2009.

SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. **Uma contribuição á história dos transportes no Brasil:** a companhia baiana de navegação a vapor (1839-1894). 2006. Tese. (Doutorado em História Econômica) Universidade de São Paulo - USP, São Paulo.

SAMPAIO, Antônio José de. **Descrição Geral do Estado do Piauí.** Teresina: Gráfica Assembleia Legislativa, 1963.

SANTANA, R. N. Monteiro de. **Evolução Histórica da Economia Piauiense.** 2 ed Teresina: Academia Piauiense de Letras/BNB, 2001.

SANTANA, R. N. Monteiro de. **Introdução à problemática da economia piauiense.** Teresina: Centro de Pesquisas Tecnológicas do Piauí, 1957.

SANTANA, R. N. Monteiro de. e SANTOS, Cineas. (orgs.) **O Piauí e a unidade nacional.** Teresina: FUNDAPI, 2007.

SANTOS, Milton. **Técnica espaço tempo:** globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Raimundo Nonato Lima dos. **Timon uma flor de Cajazeira:** Do povoamento à vila. Timon - MA: GRAFETI, 2007.

SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **O Legado dos trilhos:** inventário das estradas de ferro em Rio das Flores. Rio de Janeiro: Edição do Autor, 2011.

SILVA. Moacir M. F. **Geografia dos transportes no brasil.** Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1949.

SILVA, Sérgio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil.** 8 ed. São Paulo: Alfa Ômega, 1995.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana.** São Paulo: Nacional, 1977.

SKIDMORE, Thomas. **Uma história do Brasil**. São Paulo: Paz e Terra, 2003.

SODRÉ, Nelson Werneck. **Formação histórica do Brasil.** 11 ed. São Paulo: DIFEL, 1982.

SOARES, Sebastião Ferreira. **Elementos de estatística:** compreendendo a teoria da ciência e sua aplicação a estatística comercial do Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1865. Tomo I.

_____**Elementos de estatística:** compreendendo a teoria da ciência e sua aplicação a estatística comercial do Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1865. Tomo II.

SODRÉ, Nelson Werneck. **Formação histórica do Brasil.** 11 ed. São Paulo: DIFEL, 1982.

SOUZA, Bernardino José de. **Ciclo do carro de bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.

SOUZA, Irineu Evangelista. **Exposição do visconde de Mauá aos credores de Mauá & C e ao público***.* Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de *J. Villeneuve & C, 1878.*

SOUZA, Iara Lis Carvalho. **A Independência do Brasil***.* Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

SPIX, Johann Baptist e MARTIUS, Carl Friedrich Philipp. **Viagem pelo Brasil**. 3 ed. São Paulo: Melhoramentos/IHGB/MEC, 1976, v. 2.

SUPRINYAK, Carlos Eduardo e RESTITUTTI, Cristiano Corte. **Os muares e as minas:** relações entre a demanda mineira e o mercado de animais de carga nos séculos XVIII e XIX*.* In: Anais do XII Seminário Sobre a Economia de Minas Gerais, Minas Gerais: Cedeplar, 2006, Universidade Federal de Minas Gerais.

SUPRINYAK, Carlos Eduardo. **Comércio de animais de carga no Brasil imperial:** uma análise quantitativa das tropas negociadas nas províncias do Paraná e São Paulo. 2006. Dissertação. (Mestrado em Economia) Universidade Estadual Paulista - Unesp, Araraquara.

TAVARES, Luís Henrique Dias. **História da Bahia.** Salvador; São Paulo: Edufba/Unesp, 2008.

TEIXEIRA, Marina Lages Gonçalves. **Teresina (1890-1920):** indústria, ferrovia e arquitetura. 2019. Dissertação. (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo - USP, São Carlos.

TENÓRIO, Douglas Apprato. **Capitalismo e ferrovias no Brasil.** Curitiba: HD Livros, 1996.

TAUNAY, Afonso de E. **História do café no Brasil**. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1939, vol. IV.

TOLLENARE, L. F. de. **Notas Dominicais**. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978.

VAN LOON, Hendrik Willen. **Navios e de como eles singram os sete mares**. Porto Alegre: Globo, 1941.

VASCONCELLOS, Benedicto de Barros e. **O Parnahiba no Maranhão**. São Luís: Chaves & Comp, 1926.

VILHENA, Gustavo Henrique Ramos de. **Os fazedores de cidade**: uma história da mudança da capital no Piauí (1800-1852). Tese (Doutorado em História), Centro de Filosofia e Ciências Humanas/UFPE. Recife, 2016.

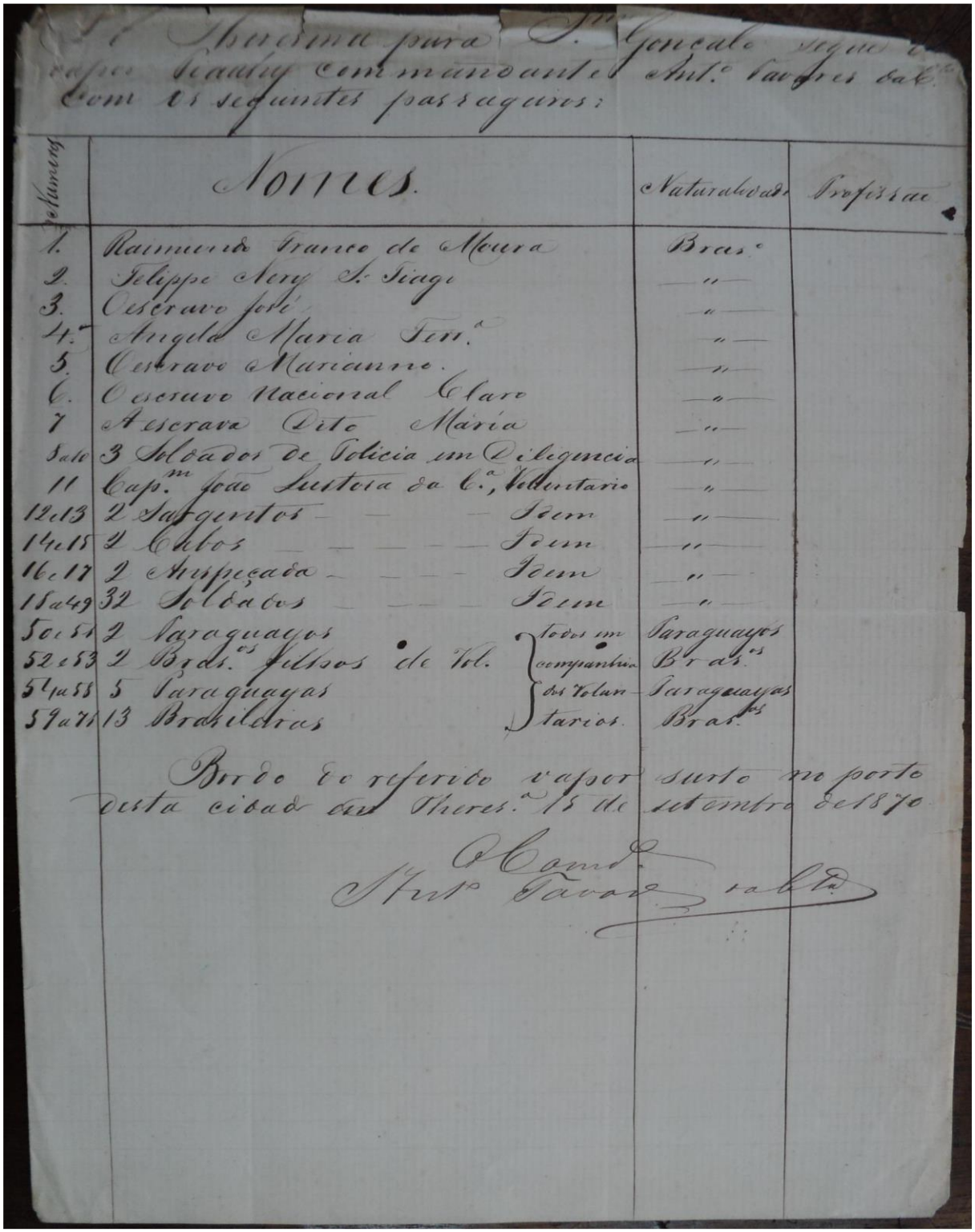
VILHENA, Marcos Aurélio Gonçalves de. **Vôo de Ícaro:** tensões e drama de um industrial no sertão. Teresina: Halley, 2006.

WILLIAMS, Raymond. **O campo e a cidade na história e na literatura**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

ZAIDAN, Noemia. **O Recife nos Trilhos dos Bondes de Burro (1871-1914).** 1992. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) Centro de artes e Comunicação, Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

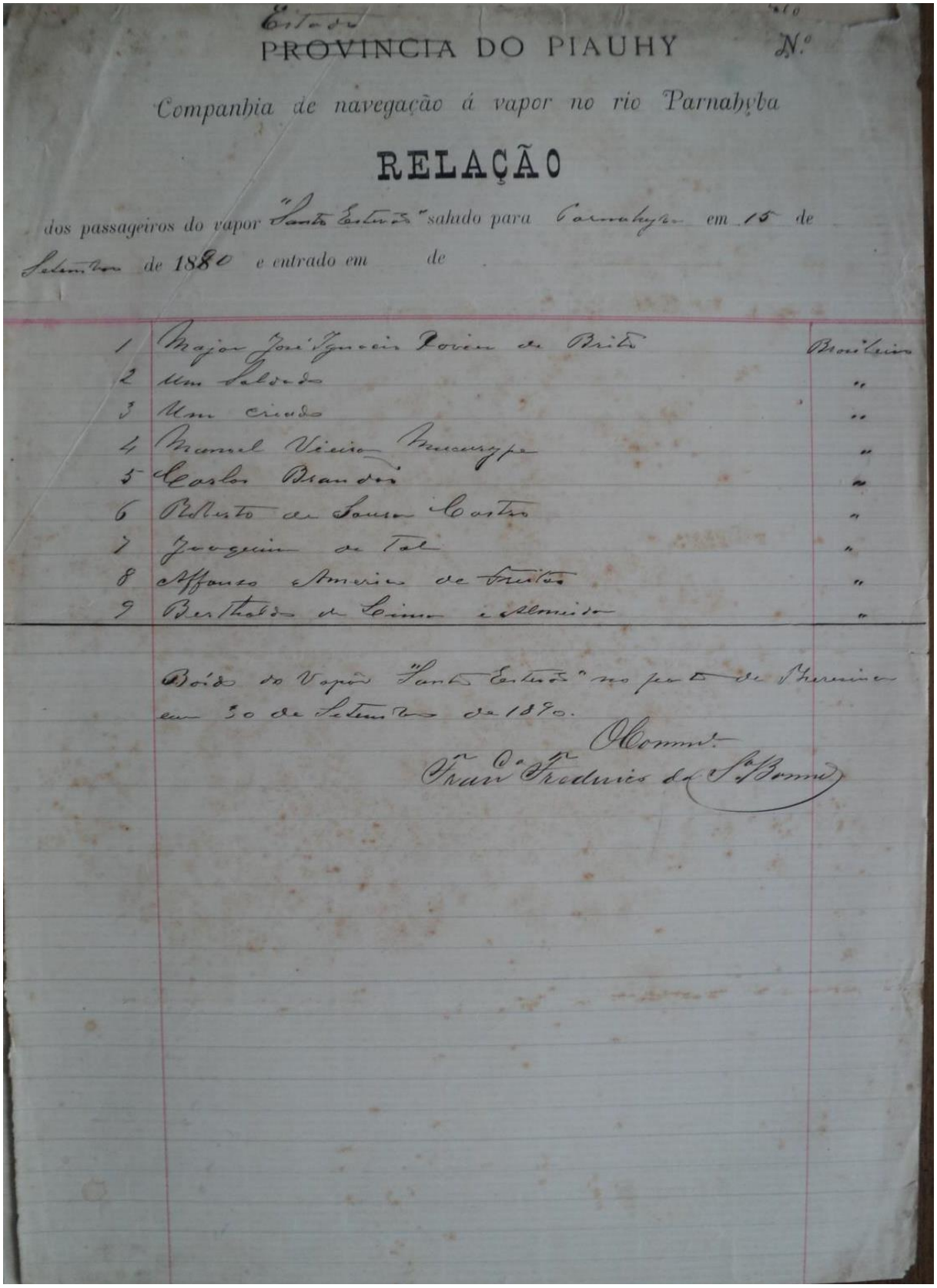
ANEXOS

LISTA DE PASSAGEIROS



Fonte: Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 1, 15/09/1870.

LISTA DE PASSAGEIROS



PROVINCIA DO PIAUHY N.º

Companhia de navegação á vapor no rio Parnahyba

RELAÇÃO

dos passageiros do vapor "Santa Thereza" sahido para Parnahyba em 15 de Setembro de 1880 e entrado em de

1	Major José Ignacio Ferreira de Brito	Brasileiro
2	Um Soldado	"
3	Um criado	"
4	Manoel Vieira Mucury	"
5	Carlos Brandão	"
6	Roberto de Sousa Castro	"
7	Joaquim de Tal	"
8	Affonso Moreira de Freitas	"
9	Berthaldo de Lima e Almeida	"

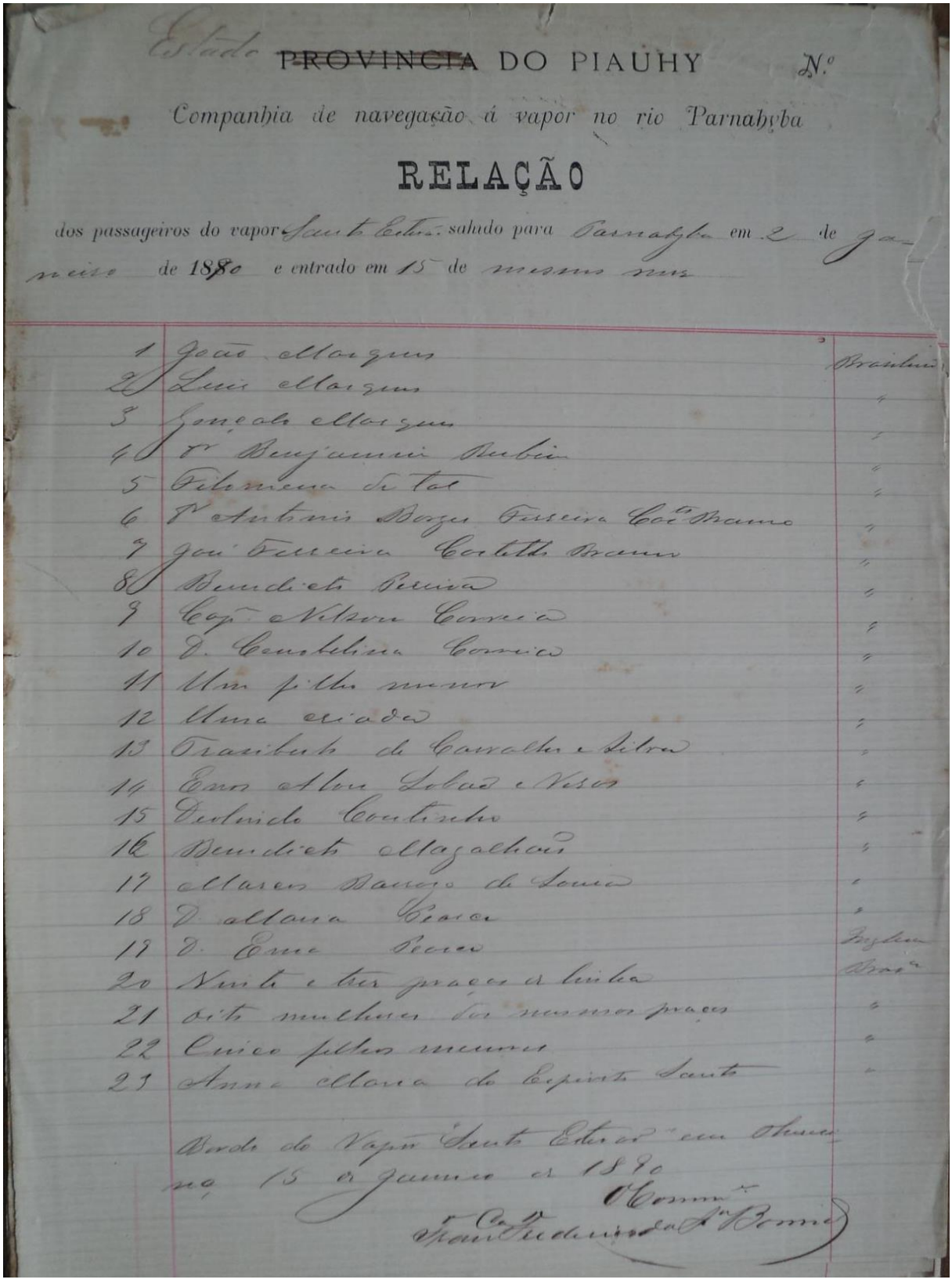
Bordo do Vapor "Santa Thereza" no porto de Parnahyba em 30 de Setembro de 1880.

O Commt.

Fran.co Frederico de S.to Thomé

Fonte: Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 03, 15/09/1890.

LISTA DE PASSAGEIROS



Estado ~~PROVINCIA~~ DO PIAUHY N.º

Companhia de navegação á vapor no rio Parnahyba

RELAÇÃO

dos passageiros do vapor Santa Thereza sahido para Parnahyba em 2 de janeiro de 1880 e entrado em 15 de mesmo mez

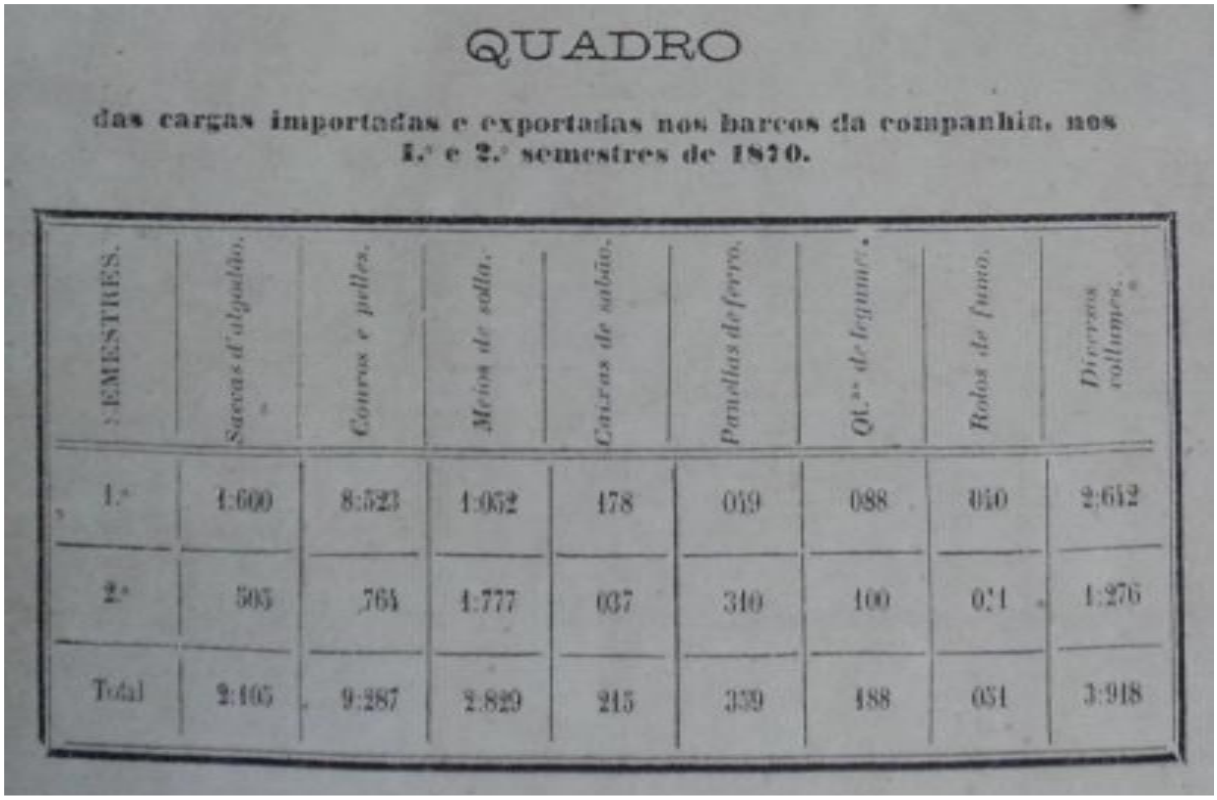
1	João Marques	Brasileiro
2	Luiz Marques	"
3	Gonçalo Marques	"
4	Dr Benjamin Dubois	"
5	Filomena de tal	"
6	Dr Antonio Borges Ferreira Coelho Bastos	"
7	Joaquim Ferreira Coelho Bastos	"
8	Benedicto Pereira	"
9	Cap.m Nilton Correia	"
10	D. Constantina Correia	"
11	Um filho menor	"
12	Uma criada	"
13	Tranquilo de Carvalho e Silva	"
14	Enos Alves Lobão e Filho	"
15	Deputado Continho	"
16	Benedicto Magalhães	"
17	Clarindo Borges de Sousa	"
18	D. Adelaide Pires	"
19	D. Emilia Pires	Inglesa
20	Nove praças de linha	Brasileiros
21	Oito mulheres das mesmas praças	"
22	Cinco filhos menores	"
23	Anna Adelaide do Espirito Santo	"

Bordo do Vapor "Santa Thereza" em viagem no 15 de janeiro de 1890

O Commandante
Francisco da Costa Gomes

Fonte: Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 03, 02/01/1890.

PRODUTOS TRANSPORTADOS PELA COMPANHIA



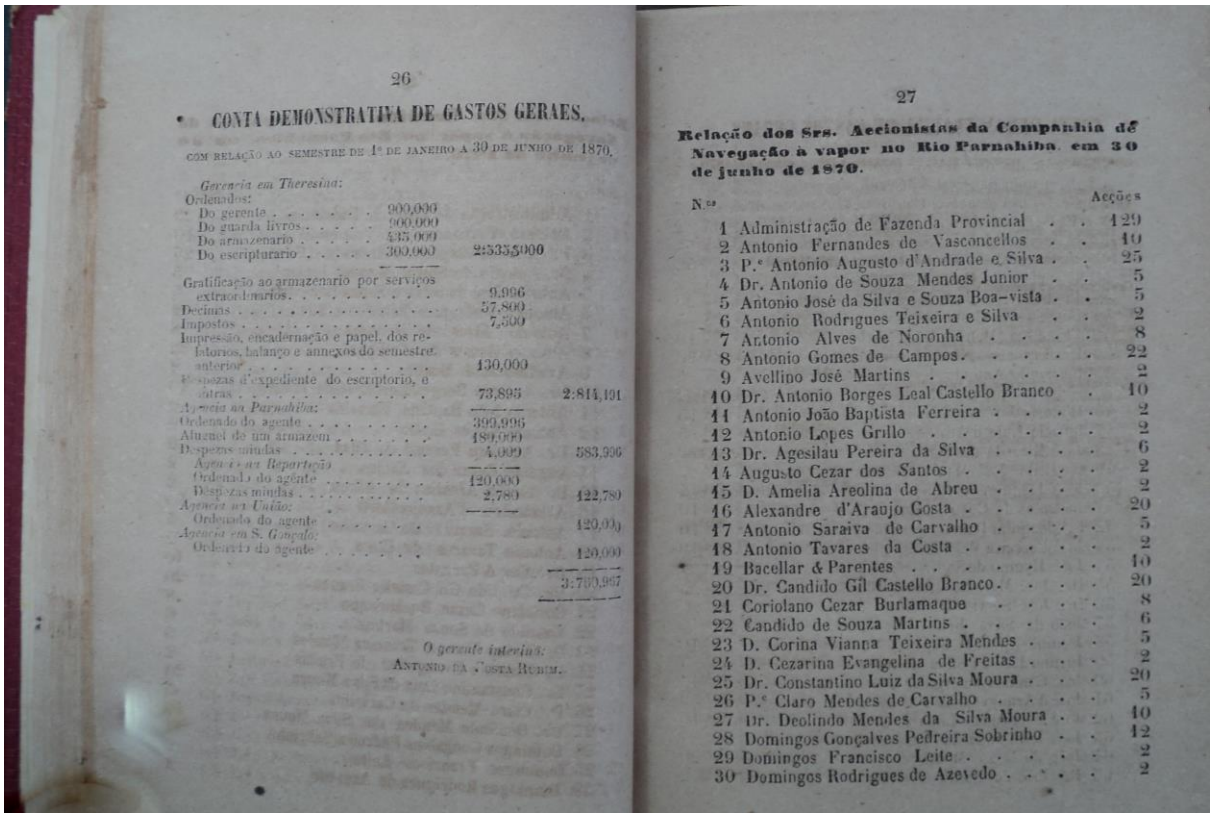
QUADRO

das cargas importadas e exportadas nos barcos da companhia, nos 1.º e 2.º semestres de 1870.

SEMESTRES.	Saccas d'algodão.	Couros e pelles.	Meios de sola.	Caixas de sabão.	Panellas de ferro.	Qt.as de legume.	Rolos de fumo.	Diversos volumes.
1.º	1:600	8:523	1:052	178	019	088	010	2:612
2.º	505	764	1:777	037	310	100	021	1:276
Total	2:105	9:287	2:829	215	339	188	031	3:918

Fonte: **Relatório da companhia de navegação a vapor - Anexo – Estatística - 1871.**

RELAÇÃO DOS ACIONISTAS DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR NO RIO PARNAÍBA, EM 30 DE JUNHO DE 1870



26

CONTA DEMONSTRATIVA DE GASTOS GERAES,

COM RELAÇÃO AO SEMESTRE DE 1º DE JANEIRO A 30 DE JUNHO DE 1870.

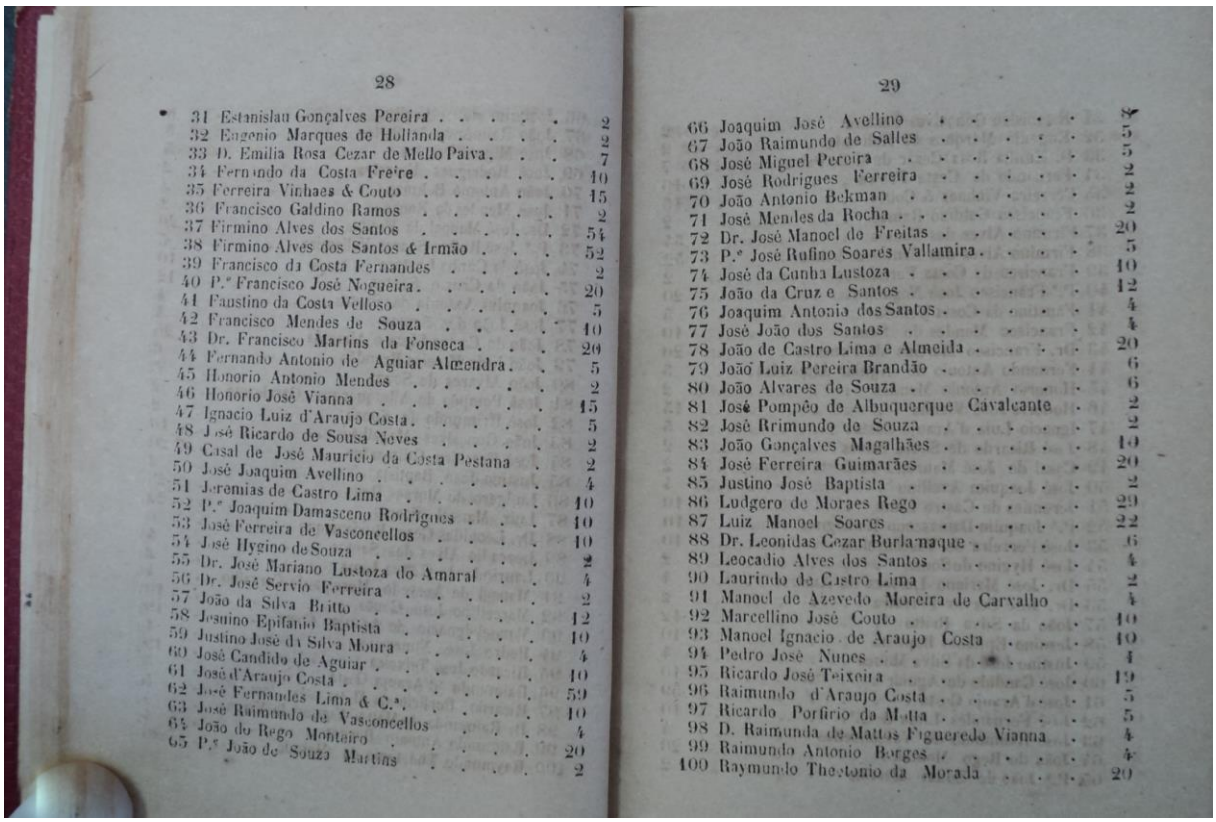
Gerencia em Theresina:			
Ordenados:			
Do gerente	900,000		
Do guarda livros	900,000		
Do armazenario	435,000		
Do escripturario	300,000	2:535$000	
Gratificação ao armazenario por serviços extraordinarios		9,996	
Decimas		57,800	
Impostos		7,500	
Impressão, encadernação e papel, dos relatorios, balanço e annexos do semestre anterior		130,000	
Despezas d'expediente do escriptorio, e outras		73,895	2:814,191
Agencia na Parnahiba:			
Ordenado do agente		399,996	
Aluguel de um armazem		180,000	
Despezas miudas		4,000	583,996
Agencia na Repartição			
Ordenado do agente		120,000	
Despezas miudas		2,780	122,780
Agencia na União:			
Ordenado do agente			120,000
Agencia em S. Gonçalo:			
Ordenado do agente			120,000
			3:700,967

O gerente interino:
ANTONIO DA COSTA RUBIM.

27

Relação dos Srs. Accionistas da Companhia de Navegação a vapor no Rio Parnahiba em 30 de junho de 1870.

Nº		Acções
1	Administração de Fazenda Provincial	129
2	Antonio Fernandes de Vasconcellos	10
3	P.e Antonio Augusto d'Andrade e Silva	25
4	Dr. Antonio de Souza Mendes Junior	5
5	Antonio José da Silva e Souza Boa-vista	5
6	Antonio Rodrigues Teixeira e Silva	2
7	Antonio Alves de Noronha	8
8	Antonio Gomes de Campos	22
9	Avellino José Martins	2
10	Dr. Antonio Borges Leal Castello Branco	10
11	Antonio João Baptista Ferreira	2
12	Antonio Lopes Grillo	2
13	Dr. Agesilau Pereira da Silva	6
14	Augusto Cezar dos Santos	2
15	D. Amelia Areolina de Abreu	2
16	Alexandre d'Araujo Costa	20
17	Antonio Saraiva de Carvalho	5
18	Antonio Tavares da Costa	2
19	Bacellar & Parentes	10
20	Dr. Candido Gil Castello Branco	20
21	Coriolano Cezar Burlamaque	8
22	Candido de Souza Martins	6
23	D. Corina Vianna Teixeira Mendes	5
24	D. Cezarina Evangelina de Freitas	2
25	Dr. Constantino Luiz da Silva Moura	20
26	P.e Claro Mendes de Carvalho	5
27	Dr. Deolindo Mendes da Silva Moura	10
28	Domingos Gonçalves Pedreira Sobrinho	12
29	Domingos Francisco Leite	2
30	Domingos Rodrigues de Azevedo	2

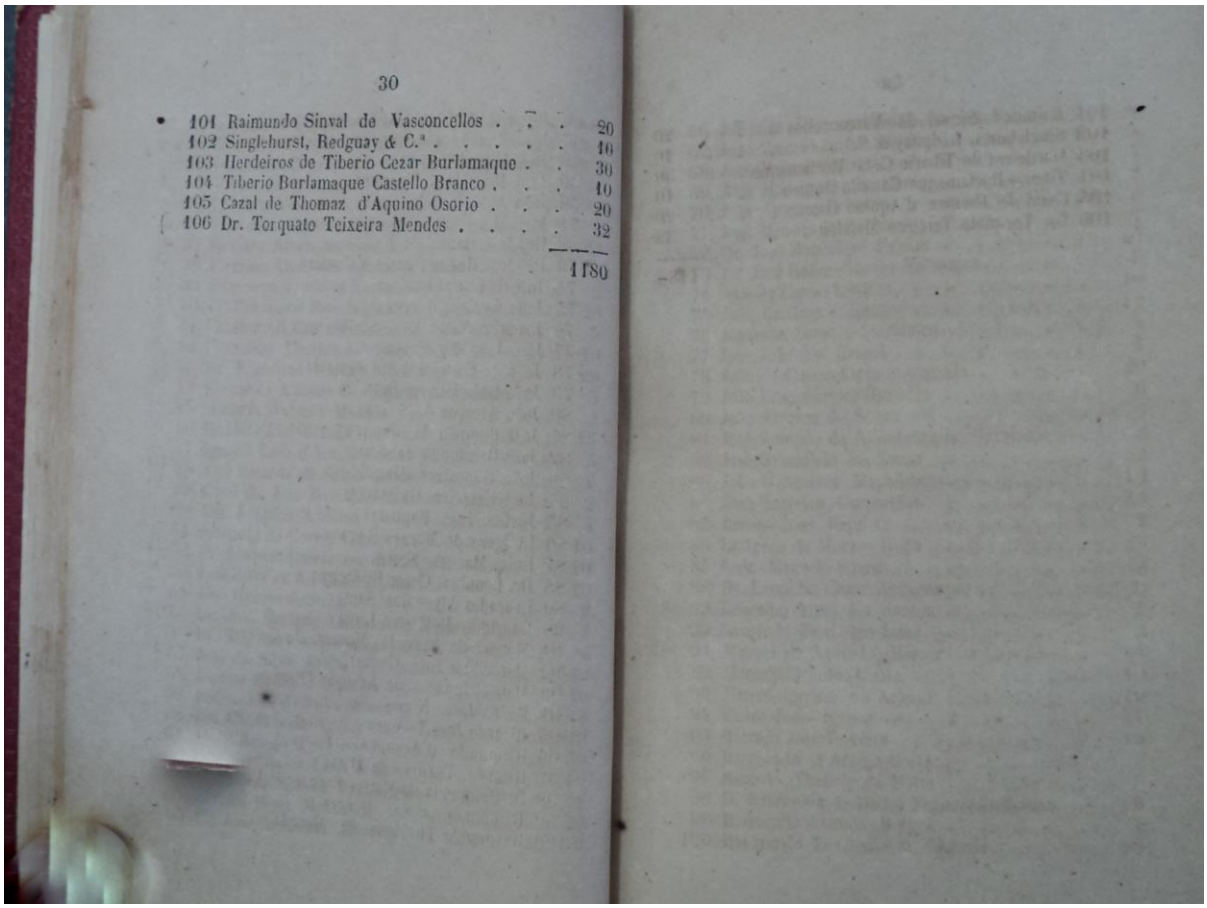


28

31	Estanislau Gonçalves Pereira	2
32	Eugenio Marques de Hollanda	2
33	D. Emilia Rosa Cezar de Mello Paiva	7
34	Fernando da Costa Freire	10
35	Ferreira Vinhaes & Couto	15
36	Francisco Galdino Ramos	2
37	Firmino Alves dos Santos	54
38	Firmino Alves dos Santos & Irmão	52
39	Francisco da Costa Fernandes	2
40	P.e Francisco José Nogueira	20
41	Faustino da Costa Velloso	5
42	Francisco Mendes de Souza	10
43	Dr. Francisco Martins da Fonseca	20
44	Fernando Antonio de Aguiar Alœndra	5
45	Honorio Antonio Mendes	2
46	Honorio José Vianna	15
47	Ignacio Luiz d'Araujo Costa	5
48	José Ricardo de Sousa Neves	2
49	Casal de José Mauricio da Costa Pestana	2
50	José Joaquim Avellino	4
51	Jeremias de Castro Lima	10
52	P.e Joaquim Damasceno Rodrigues	10
53	José Ferreira de Vasconcellos	10
54	José Hygino de Souza	2
55	Dr. José Mariano Lustoza do Amaral	4
56	Dr. José Servio Ferreira	2
57	João da Silva Britto	12
58	Jesuino Epifanio Baptista	10
59	Justino José da Silva Moura	4
60	José Candido de Aguiar	10
61	José d'Araujo Costa	59
62	José Fernandes Lima & C.a	10
63	José Raimundo de Vasconcellos	4
64	João do Rego Monteiro	20
65	P.e João de Souza Martins	2

29

66	Joaquim José Avellino	8
67	João Raimundo de Salles	5
68	José Miguel Pereira	5
69	José Rodrigues Ferreira	2
70	João Antonio Bekman	2
71	José Mendes da Rocha	2
72	Dr. José Manoel de Freitas	20
73	P.e José Rufino Soares Vallamira	5
74	José da Cunha Lustoza	10
75	João da Cruz e Santos	12
76	Joaquim Antonio dos Santos	4
77	José João dos Santos	4
78	João de Castro Lima e Almeida	20
79	João Luiz Pereira Brandão	6
80	João Alvares de Souza	6
81	José Pompêo de Albuquerque Cavalcante	2
82	José Rrimundo de Souza	2
83	João Gonçalves Magalhães	10
84	José Ferreira Guimarães	20
85	Justino José Baptista	2
86	Ludgero de Moraes Rego	20
87	Luiz Manoel Soares	22
88	Dr. Leonidas Cezar Burlamaque	6
89	Leocadio Alves dos Santos	4
90	Laurindo de Castro Lima	2
91	Manoel de Azevedo Moreira de Carvalho	4
92	Marcellino José Couto	10
93	Manoel Ignacio de Araujo Costa	10
94	Pedro José Nunes	4
95	Ricardo José Teixeira	19
96	Raimundo d'Araujo Costa	5
97	Ricardo Porfirio da Motta	5
98	D. Raimunda de Mattos Figueredo Vianna	4
99	Raimundo Antonio Borges	4
100	Raymundo Thestonio da Morada	20



30

101	Raimundo Sinval de Vasconcellos . . .	20
102	Singlehurst, Redguay & C.ª	10
103	Herdeiros de Tiberio Cezar Burlamaque . .	30
104	Tiberio Burlamaque Castello Branco . . .	10
105	Cazal de Thomaz d'Aquino Osorio . . .	20
106	Dr. Torquato Teixeira Mendes	32
		1180

Fonte: Relatório da companhia de navegação a vapor - 1871, p. 27-30.