

HIDROVIA E PROGRESSO: motivações para a implantação de uma companhia de navegação a vapor no Piauí oitocentista

WATERWAY AND PROGRESS: motivations for implementing a steam navigation company in Piauí in the 19th century

VÍA DE AGUA Y PROGRESO: motivaciones para la implementación de una empresa de navegación a vapor en Piauí en el siglo XIX

José Lins Duarte

Doutor em História pela Universidade Federal do Piauí – UFPI. Professor Adjunto da UFPI.
jlinsduarte@ufpi.edu.br / <http://orcid.org/0000-0001-7440-2422>

Johny Santana de Araújo

Doutor em História Social pela Universidade Federal Fluminense – UFF. Professor Associado do Departamento de História, do Programa de Pós-Graduação em História do Brasil e do Programa de Pós-Graduação em Ciência Política da Universidade Federal do Piauí – PPGHB/PPGCP/UFPI.
johny@ufpi.edu.br / <http://orcid.org/0000-0003-3082-1785>

Recebido: 30/06/2023; Aceito: 29/08/2023; Publicado: 26/12/2023.

RESUMO

O Piauí, entre 1859 e 1900, experienciou uma fase de transição no campo do progresso tecnológico, motivado pela implementação de uma companhia de navegação a vapor, que se constituiu como o maior empreendimento da época, conferindo um elo entre o interior e o litoral, e o pretenso afastamento piauiense do estigma de atraso e desprovidimento. Entre projeções e realizações, a companhia procurava manter seu foco em suprir as demandas e contornar as dificuldades que surgiam. Cabendo destacar a adaptação à hidrovia e a capacitação do seu quadro profissional, incluindo menores aprendizes, contribuindo efetivamente com o desenvolvimento do Piauí. Nesta pesquisa, objetivamos demonstrar as motivações apresentadas por partícipes da elite piauiense para justificar a criação dessa empresa, assim como expor algumas adversidades na operacionalidade da companhia. Para alcançar nosso intento, recorreremos a autores que discutem o tema, jornais e relatórios de presidentes e da empresa. Assim, dentro do viés econômico, buscamos elementos norteadores para as nossas análises, nas quais se encontram as concepções de progresso e modernização.

Palavras-chave: Progresso; Navegação a vapor; Piauí.

ABSTRACT

Piauí, between 1859 and 1900, came to experience a transition phase in the field of technological progress, motivated by the implementation of a steam navigation company, which was constituted as the greatest enterprise of the time, providing a link between the inland and the coast and the alleged distance from Piauí from the stigma of backwardness and disenfranchisement. Between projections and achievements, the company tried to keep its focus on meeting the demands and overcoming the difficulties that arose. It is worth highlighting the adaptation to the waterway and the training of its professional staff, including minor apprentices. Thus, effectively contributing to the development of Piauí. We aim to demonstrate the motivations presented by members of the Piauí elite to justify the creation of this company, as well as to expose some adversities in the company's operation. To achieve our intent, we resorted to authors who discuss the topic,

newspapers and reports from presidents and the company. Therefore, within the economic bias, we seek guiding elements for our analyzes in which the concepts of progress and modernization are found.

Keywords: Progress; Steam Navigation; Piauí.

RESUMEN

Piauí, entre 1859 y 1900, pasó por una etapa de transición en el campo del progreso tecnológico, motivada por la implantación de una empresa de navegación a vapor, que se constituyó como la mayor empresa de la época, proporcionando un enlace entre el interior y la costa, y la supuesta distancia de Piauí del estigma del atraso y la privación de derechos. Entre proyecciones y logros, la empresa trató de mantener su enfoque en atender las demandas y superar las dificultades que se presentaban. Cabe destacar la adaptación a la vía fluvial y la formación de su plantilla profesional, incluidos los aprendices menores. De esa forma, contribuye efectivamente al desarrollo de Piauí. Nuestro objetivo es demostrar las motivaciones presentadas por miembros de la élite de Piauí para justificar la creación de esta empresa, así como exponer algunas adversidades en la operación de la empresa. Para lograr nuestro propósito, recurrimos a autores que discuten el tema, periódicos e informes de presidentes y de la empresa. Por ello, dentro del sesgo económico, buscamos elementos orientadores de nuestros análisis en los que se encuentran los conceptos de progreso y modernización.

Palabras clave: Progreso; Navegación a vapor; Piauí.

INTRODUÇÃO

Procurando obter resultados mais satisfatórios, no âmbito econômico do país, na passagem da primeira para a segunda metade do oitocentos, o governo imperial buscava transpor alguns problemas, que não se restringiam somente à ordem local, pois a interferência externa, expressa pelo monopólio de alguns produtos e da existência de vantagens fiscais concedidas à Inglaterra, constituía-se em um fator que impedia haver um melhor desempenho nesse aspecto. Uma das medidas tomadas pelo ministério da fazenda concentrou-se em reverter acordos comerciais desvantajosos e buscar o estabelecimento de setores produtivos do ramo industrial. Esse posicionamento, implicou em não reatar antigos acordos com os ingleses e implementar, em 1844, a Lei Alves Branco, cuja intenção visava 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, marcado pelos interesses capitalistas. No entanto, esse novo direcionamento conviveu com situações delicadas, uma delas, provinda da imposição inglesa, passou a exigir com veemência o fim da comercialização internacional de escravos (GRAHAM, 1973, p. 170). Apesar dessas políticas de intervenções, foram engendrados no Brasil importantes momentos para a construção do estado brasileiro que se configurou, na visão de Ilmar de Mattos, em uma “expansão para dentro” (MATTOS, 2005, p. 26).

Nesse transcurso, despertaram-se outras intenções a favor de determinadas realizações materiais, que foram promovidas em algumas capitais de províncias. Todavia, serviços como bondes de tração animal, água encanada, iluminação a gás e calçamento de ruas, inicialmente, foram de pouco alcance, se restringindo ao Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco (CALMOM, 2002, p. 158-159). Para isso, bastava observar o caso do Piauí, que, cuja capital Teresina, em 1852, estava sendo estabelecida às margens do rio Parnaíba (GANDARA, 2010, p. 141).

Esses direcionamentos 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. Esse era o quadro predominante na estrutura da época, no qual se encontrava inserido o Piauí, com poucas movimentações nas receitas e realizações brasileiras.

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, elas reivindicavam o direito ao desenvolvimento. Por conta disso, aconteceram 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).

Parte dos resultados alcançados, decorrentes de entendimentos entre os governos provincial e imperial, sobre as necessidades de desenvolvimento, evidenciou-se pelas transformações inseridas no campo da tecnologia, destacando-se os meios de transportes 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.

Referente à inserção da navegação a vapor no Piauí, o governo provincial entendia que era necessário acrescentar outras compreensões, além das questões formais. Sendo indispensável pensar não somente nas modernas embarcações, pois era preciso dar atenção a outros fatores que faziam parte do sistema para a operacionalidade da companhia. Assim sendo, era essencial observar as características do rio Parnaíba com relação ao seu traçado e as dificuldades existentes no seu transcurso, além das providências a serem tomadas para o estudo da hidrovia e sua conservação.

Referindo-se ao material flutuante, considerado pelo governo provincial como o componente mais importante e esperado para essa realização, que se configura como o marco do progresso nos transportes do período, versaremos acerca das etapas que envolveram o seu funcionamento, destacando fases que abrangiam o setor de manutenção, responsável prontamente por todos os serviços que cuidavam dos reparos preventivos, corretivos e montagens das embarcações. Além disso, apresentaremos parte de sua atuação perante a complexidade dos procedimentos, dos afazeres exigidos, da carência de trabalhadores qualificados 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, e por essa razão “o espaço geográfico da economia poderia repentinamente multiplicar-se, na medida em que a intensidade das transações comerciais aumentasse” (HOBSBAWM, 1996, p. 59).

Nessa conjuntura, a navegação a vapor mostrou-se como um importante elemento de desenvolvimento, cuja interferência promoveu consideráveis mudanças no Piauí, vindo a criar oportunidades de circulação e consumo. Para Jacques Le Goff (1996, p. 257), a mecanização representava um indício da modernização implantada na segunda metade do século XIX. Assim, em nome do progresso, da tecnologia e de interesses capitalistas, ocorreram transformações significativas nesse período, no qual o transporte a vapor foi um componente fundamental (LE GOFF, 1996, p. 197-198).

MOTIVAÇÕES PARA A IMPLANTAÇÃO DA NAVEGAÇÃO A VAPOR

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. Diante dessa questão, o Piauí acompanhava semelhantes problemas, sendo ainda mais acentuados devido a sua posição geográfica, tendo em vista que sua capital, Teresina, se encontrava a 424 km do litoral (DODT, 2008, p. 39).

Cientes da situação, grupos envolvidos nas decisões do Piauí, formados por políticos, comerciantes e produtores, buscaram uma alternativa para vencer esse obstáculo. As discussões desenvolvidas soaram de maneira quase unânime, remetendo à implantação da navegação a vapor. Tal direcionamento encontrou consonância no presidente piauiense

José Antônio Saraiva, que buscou apoio do ministério imperial, alegando a viabilidade do empreendimento (NUNES, 1975, p. 128-129). Acreditava-se que a implementação de um empreendimento de navegação a vapor permitiria importantes avanços no desempenho econômico e, conseqüentemente, a província passaria a ser melhor referendada pelo governo imperial (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 03/07/1851, p. 34-35).

Para lograr êxito nessa realização, era preciso haver um convencimento daqueles que interferiam nas decisões da província, tais como: os negociantes locais e representantes de empresas estrangeiras instaladas em Parnaíba¹. De tal modo, as discussões entorno desse assunto, ocorridas na assembleia provincial, convergiam no parecer do aproveitamento do rio Parnaíba, por meio de embarcações apropriadas. Esse sentimento veio a ser aceito de forma considerável, sendo refletido pelo 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 princípio á essa navegação, porquanto sei perfeitamente que o dia, em que apparecer 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).

Havia o entendimento de que a sua introdução possibilitaria, de imediato, uma melhoria comercial, ao promover o escoamento com rapidez, baixos custos e segurança das mercadorias produzidas na região e a entrada de artigos importados com maior fluidez. Além disso, essa compreensão era reforçada pela via fluvial, que era navegável com segurança da capital ao litoral, exigia custo de manutenção aceitável, atendia à demanda prevista e ainda contava com a garantia de subvenção (BASTOS, 1975, p. 224-225).

Outro aspecto a ser observado na escolha de aproveitar a hidrovia decorria da pretensão em incentivar a produção agrícola, o que conduzia ao entendimento de que os produtores deveriam ocupar as proximidades das áreas atendidas pela navegação (QUEIROZ, 2006b, p. 53). Dessa maneira, também se conformavam interesses de políticos, produtores e comerciantes que, nesse momento, se mostraram unidos em prol da

¹ Instalaram-se em Parnaíba algumas lojas inglesas, para realização do comércio de exportação de algodão e couros, como também a importação de variadas mercadorias com destaque para os tecidos. Foram elas: Andrew Miller & Cia, Singlehurst & Brocklehursts e Singlehurst & Co. (REGO, 2013, p. 160).

mesma causa, com o intuito de retirar o Piauí do isolamento interiorano, elevando-o à condição de importante participante nos negócios econômicos do Império.

Sobre a questão das comunicações, Miriam Dolhnikoff (2005, p. 112) faz referência a São Paulo, Rio Grande do Sul e Pernambuco, abordando um discurso das suas elites em que defendiam a “necessidade de investir em transporte como estratégia de crescimento econômico”. Essa também foi uma das prerrogativas suscitadas por províncias de pouca projeção, como justificativa para estimular o próprio desenvolvimento, como se observa no caso da província do Piauí. Diante desse intento, buscava-se fundamentar a habilitação de um empreendimento de considerável monta financeira, o qual tinha o objetivo de atender à reconhecida potencialidade da pecuária e atuar como elemento incentivador na agricultura e no povoamento.

Tomando como referência tais interesses de ordem econômica, verifica-se que na assembleia provincial se alargavam os debates e as possibilidades de melhorias na sua efetivação. Dessa maneira, 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, é constatável uma importante participação do governo provincial, que contribuiu com estudos das áreas pertencentes ao trajeto das embarcações, compartilhando das necessidades de melhorias em determinados percursos do rio e incentivando pesquisas na região por meio de engenheiros. Além disso, concordou em contribuir por meio de subvenção anual, instituída pela Lei Provincial nº 422 de 15/01/1856, para a manutenção da Companhia de Navegação a Vapor (NUNES, 1975, p. 136).

As conexões que apontavam a implantação da navegação a vapor constituem elementos pertinentes ao período de sua atuação e aos serviços prestados pelas embarcações em interação com o cotidiano da comarca e dos habitantes, bem como o envolvimento das pessoas quanto à receptividade e convivência com essa novidade. É importante observar outros fatores, como o avanço que representava em relação aos meios de transporte existentes na época, a importância das localidades escolhidas para seu atendimento e sua relevância no processo de inclusão do Piauí na rota de comércio interprovincial e internacional (QUEIROZ, 2011, p. 21).

Ao analisar a conjuntura piauiense do período, existiam algumas posturas governamentais, com enfoque para o fator econômico, que buscavam promover melhores compreensões das diretrizes tomadas, em vários momentos, visando afastar o prospecto de

a província ser apontada como improdutiva e atrasada (GANDARA, 2010, p. 123). De acordo com Odilon Nunes, na última década da primeira metade do século XIX, o comportamento das rotas de comércio desempenhadas pelo Piauí mostrava-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).

A implementação da navegação a vapor funcionaria como um fator de atração populacional, suprimindo uma carência da província devido às facilidades proporcionadas pela utilização de modernas embarcações. Outra condição favorável seria a efetivação de uma disputa mais equilibrada com Caxias, cidade maranhense, que dominava o comércio da região, conforme consta na argumentação feita por Saraiva² (JORNAL O ECHO LIBERAL, 18/12/1851, nº 118, p. 2).

Essas implicações remetem à carência de atualização no setor, tendo em vista que os transportes do período se mostravam 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).

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”. Concordando com essa compreensão, eles 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).

De tal modo, 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, sendo esse o elemento principal dessa realização. Nesse direcionamento, as análises abordadas convergiram de maneira ampla para um dos recursos: a mecanização, visto como indispensável à concepção de progresso, crescimento, incentivo e

² [...] sua posição convém à libertar-nos do monopólio de Caxias, por se afastar da competência da navegação do Itapecuru, visto que é acomodado a chamar a si, pelo desenvolvimento do rio Parnaíba, a concorrência do mercado dos vastos sertões ao sul do Piauí e Maranhão [...]

oportunidade, ao promover melhorias nas comunicações, contando com o aproveitamento da hidrovia (GANDARA, 2010, p. 151).

Pelas razões mencionadas, o governo e investidores intensificaram esforços na intenção de aproveitar a hidrovia, utilizando embarcações modernas, como forma de motivar os negócios relativos à agropecuária e à integração local e nacional. Esse encaminhamento encontrou concordância no presidente da província, João Jose de Oliveira Junqueira, o qual buscou apoio no ministério imperial, alegando a viabilidade do empreendimento e que podia contar com a adesão de negociantes locais e representantes de empresas estrangeiras instaladas em Parnaíba (NUNES, 1975, p. 128-129).

Esse sentimento veio a ser compactuado de forma considerável pelos diferentes grupos, como pode ser visto refletido no discurso do presidente da província, João Jose de Oliveira Junqueira, que assim se expressou:

O meu primeiro pensamento é, pois, procurar dar princípio 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 (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 02/07/1857, p. 11).

Em uma conjuntura mais ampla, podemos observar a província piauiense procurando se colocar em um patamar capaz de satisfazer e atender às 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, a partir da segunda metade do século XIX, conduziu ao estabelecimento e preparação de diretrizes que proporcionaram perspectivas futuras relacionadas à sua infraestrutura, especialmente concentrando-se na capital.

A província encontrava-se preparada para receber o progresso no transporte hidroviário, uma vez que contava com a efetivação de uma primeira etapa considerada essencial nesse projeto, que era a aproximação da sede provincial para as margens do rio Parnaíba. No dia 19 de julho de 1852, foi sancionada a Lei autorizando a transferência da capital para a nova vila do Poti, que passou imediatamente à condição de cidade com o nome de Teresina (JORNAL O ECHO LIBERAL, 24/07/52, nº 148, p. 1).

Esse importante acontecimento contou com algumas intervenções que oportunizaram debates mais amplos e consistentes, tendo em vista que instigou a busca por melhorias urbanas e avanços tecnológicos que começavam a ser implementados de forma pontual em algumas cidades brasileiras. Ressalta-se, principalmente, a expectativa de

participar, embora de maneira módica, da evolução capitalista e da propagação de seus supostos benefícios. Essa perspectiva é apontada por Mumford Lewis (1998, p. 450).

Os direcionamentos elaborados demonstravam a 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).

Ligado ao sucesso dessa nova localização estava o estabelecimento de um eficiente meio de condução a vapor, 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, iria dinamizar a entrada e saída de produtos no Piauí por meio 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 (QUEIROZ, 2006b, p. 14).

Diante de tais evidências, era perceptível a necessidade de várias melhorias, destacando-se o empreendimento hidroviário. Caso esse empreendimento não se firmasse, pairava o entendimento de que não teria compensado plenamente o deslocamento da capital para as margens do rio Parnaíba. Dessa maneira, justificava-se a mobilização em torno da implantação do progresso tecnológico (NUNES, 1975, p. 126).

A IMPLEMENTAÇÃO DA NAVEGAÇÃO A VAPOR

Nesse ínterim, era de conhecimento das autoridades locais, e de pessoas com maior domínio técnico, 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. 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 efetivada no final da primeira década da segunda metade do século XIX, ligando a capital Teresina a Parnaíba.

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 sua concretização, 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 effectuarem 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 aumentar 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 aprovação do corpo legislativo (COLEÇÃO DE ANAIS DA CÂMARA DOS DEPUTADOS, 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.

Dentre as ações registradas, houve uma vistoria em 1853, realizada por um vaso de guerra com o objetivo 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 embarcação (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 01/07/1853, p. 17). Outra averiguação foi efetuada pelo práctico Diogo dos Santos Cardoso em 22 de maio de 1858. Nessa incursão, ele declarou que após fazer as devidas análises no canal do rio Parnaíba, o considerou apto para 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 realizar-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,

| José Lins Duarte | Johnny Santana de Araújo |

enviei, desde o mez de Março passado, 40 contos de réis, sendo 23 proveniente 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, 1858, p. 16).

Enfim, o ambicionado empreendimento estava se consolidando 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. Verificou-se que as deliberações providenciadas pelo aparato governamental atendiam às expectativas de realização do projeto. Nesse encaminhamento, procedeu-se ao 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, 1859, p. 7).

Na primeira etapa de funcionamento, o governo piauiense se comprometeu 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 (PEREIRA DA COSTA, 1975, 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. 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 (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 não apenas de pessoas simples, mas também de indivíduos de prestígio social, de maneira nunca vista antes, devido ao benefício público proporcionado por essa nova conquista.

Portanto, a companhia de navegação estabeleceu-se, contando com a cooperação financeira dos governos provincial e imperial, por meio de empréstimo e subvenção. Diante da situação, vários homens de negócios locais investiram na compra de ações da empresa, por acreditavam que haveria saldos suficientes para mantê-la em operação e expandi-la, além de auferir lucro.

O seu trajeto inicial, compreendido entre a sede provincial e o litoral, 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 aos 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 proporcionando 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 intenção era expandir seus produtos a outras áreas de consumo, no intuito de obter lucro e dominação sobre países menos avançados tecnologicamente (HOBSEBAWM, 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 interferia na inclusão de novos hábitos e na “diminuição” de distâncias.

Tratava-se de uma questão fundamental aos interesses da província, que buscava potencializar o intercâmbio comercial entre os diversos pontos produtores e o litoral. Isso era necessário porque a maioria das províncias brasileiras realizava suas principais negociações mercantis por meio da navegação costeira, organizando os produtos de exportação, dinamizando o comércio interno e distribuindo mercadorias importadas em alguns portos. Assim sendo, esperava-se que o novo sistema de condução oferecesse as condições necessárias para acelerar o crescimento piauiense, deixando para trás a dependência da tração animal e de embarcações rudimentares.

Nesse encaminhamento, o Piauí passou a vivenciar uma marcante fase nas comunicações, pois tratou-se de uma expressiva reformulação nos transportes aquaviários. Dentre as melhorias estavam a velocidade, a segurança, o volume de produtos a ser conduzido de uma só vez e a mobilidade entre a capital e o litoral. Para se ter uma melhor compreensão desse avanço, observa-se que o primeiro vapor tinha capacidade de carga de 80 toneladas e podia fazer o percurso de 430 km entre a capital e o litoral em até três dias (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 26/01/1865). Consequentemente, criou-se uma nova concepção de espaço e tempo, introduzindo, inicialmente, no transcurso de sua atuação, uma interferência significativa em determinadas questões econômicas e sociais (SANTOS, 1996, p. 5).

ADAPTAÇÃO E ADVERSIDADES

Outro importante fator verificado consistia na adaptação às condições da hidrovia que a navegação a vapor no Piauí experimentou nesse período. 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.

Distinta 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 mais adaptáveis ao rio Parnaíba, pois entre os problemas apresentados no navio Uruçuí encontrava-se o comprimento, o calado e a potência.

No seu balancete financeiro de outubro de 1860, 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 completas. 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 (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 21/10/60).

Prosseguindo, a gerência informou que além desses motivos havia outros, dos quais não se podia livrar, pois tratava-se de ocorrências regulares, como aquelas propiciadas pelo inverno, as quais geravam enchentes e maior intensidade das águas. Desse modo, exigiam

maior poder de tração da embarcação. A empresa ainda afirmou que o vapor Uruçuí não era apropriado para a navegação nessa hidrovia, pois só tinha força de 24 cavalos, o que era insuficiente para vencer a correnteza no inverno, rebocando uma barca de ferro. Referindo-se ao período de seca, a gerência exemplificou um acontecimento anterior, em que o vapor levou treze dias para fazer o percurso da capital a Parnaíba, rio abaixo, quando o normal era realizar em três dias nas ocasiões em que as águas se encontravam em níveis aceitáveis.

Essa condição remetia às devidas averiguações realizadas ainda no oitocentos, detalhando importantes perspectivas, dentre as quais mostrava 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 antes e 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. Desse modo, a necessidade de conhecimento da via fluvial era elemento basilar nessa empreitada, requerendo a elaboração de um mapa detalhado dela, cuja execução fez parte de um trabalho encomendado ao engenheiro Gustavo Luís Dodt.

O referido rio, além de ser a principal via de comunicação do Piauí, ligando o interior ao litoral, acomodava em todo o seu curso, tanto do lado maranhense quanto do piauiense, nas proximidades de suas margens, algumas concentrações habitacionais, as quais buscavam nele a sua sustentabilidade. De tal modo, “[...] 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” (GANDARA, 2010, p. 198).

Envolvendo a questão do aproveitamento da navegação a vapor no Piauí, não obstante, a via fluvial 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 hidrovia não estava totalmente pronta para receber vapores com essas características. Precisava de ações complementares, por meio 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 aquavia estava sujeita a interferências naturais, como secas e enchentes, e também estava exposta à influência humana, com a obstrução parcial de alguns pontos. Parte dessas condições foi explanada no relatório efetuado pelo engenheiro Gustavo Dodt, no qual apresentou alguns obstáculos que compunham o cotidiano das viagens, os quais requeriam constante atenção a fim de evitar problemas às embarcações. Em um dos relatos, descreveu a respeito de determinadas dificuldades para vencer os bancos de areia, que comumente envolviam fatores que compreendiam:

[...] 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).

Diante desses fatos, precisava-se eliminar de forma definitiva ou parcial diversos desses aspectos. Vale ressaltar ainda que as obras de melhorias no rio eram de competência da província. 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).

Em razão da via fluvial estar constantemente sujeita a interferências periódicas, produzidas por enchentes, as quais arrastavam troncos, que se prendiam em locais de pouca visibilidade, resultando em algumas situações, por danificar as embarcações quando as atingiam. Além disso, 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).

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, os ribeirinhos não tinham ideia das consequências do trabalho que eram

desempenhados por eles, 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.

Em contrapartida, com a elevação da força das correntezas, exigia-se, por parte do comandante, maior atenção e agilidade, pois, em certos momentos, as embarcações eram arrastadas para a proximidade das margens, apresentando risco de colisão ou encalhe, fazendo com que as cheias causassem eventualmente consideráveis perdas à navegação. 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.

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. As pessoas ali estavam diante de um problema que requeria constantes ingerências, que envolvia a participação das esferas pública e privada. No entanto, cabia as maiores interferências ao governo provincial, uma vez que ele 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.

Decorrente dessas adversidades, 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. Tornava-se 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.

O rio Parnaíba, além de ser a 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. Entretanto, mesmo realizando as devidas intervenções, não se alcançavam os resultados esperados, pois era habitual a recorrência dos mesmos problemas. Cabia aos seus exploradores, representados pela companhia de navegação a vapor, atuarem de forma profissional e equilibrada, considerando que dependiam dele para lograr êxito em seus propósitos.

Outra preocupação estava na composição do quadro de pessoal, pois as embarcações 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, consta na observação das especificidades de determinadas funções e na faixa de remuneração de cada componente. Tomando como comparação os cargos de gerente (150\$000), comandante (130\$000), engenheiro (300\$000), primeiro maquinista (150\$000), segundo maquinistas (100\$000), chegamos ao entendimento que a atribuição de cuidar das artes mecânicas lhe conferia posição de destaque, colocando-os entre os melhores proventos da equipagem (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 20/08/1870, p. 11).

Nesse contexto, destaca-se outro recurso entendido como um fator de suma importância na funcionalidade da companhia, devido à sua condição de ser 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 entendimento mecânico. Ficava sob responsabilidade do engenheiro da oficina realizar todas as ações necessárias para que o material flutuante conseguisse atingir e se manter em condições operacionais.

Para atender a essas especificações, requeriam-se pessoas engajadas nas atividades, pois delas dependiam todos os serviços ligados aos ajustes e eliminação de defeitos. No entanto, para atingir essa dinâmica, era necessário tornar as funções exercidas nesses trabalhos atrativas, por meio de proventos compatíveis, boas instalações e treinamento adequado. Todavia, eram extremamente necessários para a manutenção da funcionalidade dos vapores, 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.

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). Dentre os investimentos, 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.

A companhia apresentava um total de 18 pessoas que trabalhavam na oficina da capital piauiense. Esses números respaldavam 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

incidentes, caso não se tomassem medidas adequadas. Condição essa atendida, pois o diretor solicitou com certa urgência à 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.

Fortalecendo o devido valor do setor técnico, verificam-se 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. Assim, demonstrando o grau de importância dessa função para a companhia de navegação, 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).

Outro aspecto que mereceu considerável destaque, no que concerne à formação profissional do período, estava relacionado aos aprendizes atuando na fundição. Ao observar a relação dos funcionários da oficina, consta-se que, do total das dezoito pessoas que compunham a equipe de trabalho, doze eram discípulos, logo a direção pensou ser demasiada essa quantidade. Entretanto, de acordo como relatório da gerência de 1871, consta a posição contrária do engenheiro Robertson, defendendo que esse número deveria ser elevado, apesar dos custos proporcionados por essas poucas vantagens financeiras.

Para o engenheiro, se à primeira vista parece que a despesa se tornará excessiva, o oposto se conhecerá desde que se atente para a natureza do serviço que há de ser necessariamente produtor, 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). No mesmo relatório, o engenheiro explica 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. 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. 12).

Além desses aspectos, os relatórios continuam demonstrando 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. 12-13).

Tal posicionamento, tratava-se de algo bastante abalizado, pois, verificou-se que tais justificativas se confirmavam, visto que os maquinistas eram 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).

Contudo, no momento, a situação era outra, pois se utilizava de um espaçoso e bem equipado estabelecimento. Salientando que havia vários aprendizes praticando na oficina, sendo que três deles demonstravam adiantadas habilidades em ferraria, torno e máquinas. Um deles estava se aperfeiçoando no importante ramo de fundição (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 13/08/1871, p. 13).

Outra circunstância mostrava que, caso fosse acrescido o quantitativo de pessoal, alguns discípulos deixariam a oficina para atuar a bordo dos vapores, nos postos de carvoeiros e foguistas. Essa condição iria proporcionar relativa economia dos soldos, uma vez que esses receberiam a metade dos vencimentos daqueles que vinham de fora, favorecendo 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. 14).

Outro fator era que haviam 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.

O maquinista exercia uma posição de imprescindível importância, chegando ao ponto, em certa ocasião, de ser suspensa uma viagem, pois o primeiro maquinista encontrava-se doente e não havia ninguém habilitado para assumir seu posto. Em outro relato sobre o mesmo assunto, consta que anteriormente um foguista tinha aceitado provisoriamente essa função, por não existir nenhum empregado credenciado, uma vez que o maquinista contratado na província do Pará ainda não havia chegado (COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, Caixa 1, 06/07/1869).

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). 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, logo que recebessem a certificação, abandonarem a companhia (RELATÓRIO DA GERÊNCIA, 05/08/1877, p. 10-11).

Retomando a questão da importância da qualificação profissional, o engenheiro 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). Por meio das exposições efetuadas pelo engenheiro, 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. No entanto, apenas são conferidos destaque aos aspectos positivos, sem levantar qualquer ideia de exploração, ao usufruir dos resultados alcançados em termos de utilização da mão de obra que ela ajudava a preparar para o mercado de trabalho.

Decisivamente, 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, iniciada em 1859 até as primeiras décadas do século seguinte, 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, vindo a se notabilizar na execução de pequenos e grandes reparos, na construção das próprias embarcações e formação de profissionais qualificados.

A companhia conseguiu se estruturar plenamente, 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.

No final do oitocentos, a companhia apresentava reconhecida vantagem em comparação com os anos iniciais de funcionamento. Ela mantinha a prerrogativa de principal alternativa para o desenvolvimento econômico piauiense, da mesma forma como foi criada a expectativa durante a sua implantação. Condição essa expressa na fala do presidente da província Almeida e Albuquerque, que ao se dirigir à assembleia legislativa pronunciou as seguintes palavras: “Não há Senhores, um só habitante desta província, que deixe de ter a íntima e profunda convicção de que o futuro d’ella, a sua prosperidade com relação aos interesses materiaes, estão, dependentes, em grande parte da navegação a vapor no rio Parnahyba” (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 22/09/1856, p. 24).

CONCLUSÃO

Ao final do século XIX, a companhia de navegação estabeleceu um novo ritmo quantitativo e qualitativo no transporte de cargas e passageiros. Contudo, não conseguiu atingir as pretensas conquistas a nível nacional, quando comparada com as províncias mais desenvolvidas. Porém, ela alcançou um crescimento bastante superior, relacionando com as suas condições anteriores, abriu um campo de possibilidades para crescimento, em decorrência da estrutura existente.

Essa condição possibilitou a ampliação de um mercado voltado à exportação, sem a qual não teria alcançado o destacado êxito. A companhia despontou no Piauí na última década de 1890. O estabelecimento de um discurso dominante promovendo euforia, devido à descoberta de outra promissora fonte de receita, por meio da exportação da borracha (QUEIROZ, 2006b, p. 47).

Logo, o negócio da maniçoba transformou-se em uma nova fonte de rendimento extremamente importante, passando a ocupar o segundo lugar na arrecadação piauiense, pois a pecuária permanecia sendo a principal (QUEIROZ, 2006b, p. 61). Porquanto, a sua comercialização, que obteve uma participação média próxima a 30%, no recolhimento fazendário do Piauí, durante a década de 1890, e posteriormente, atingiu 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 desse século, iniciou-se a exploração da cera de carnaúba, colocando-se como outro gênero voltado ao mercado externo, sendo ambas as 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).

As análises realizadas mostram uma tendência, devido à maior utilização da alfândega do Piauí em detrimento da do Maranhão, devido ao emprego do rio Parnaíba para escoamento de seus produtos em vez do rio Itapecuru, o que resultou em certo acréscimo na arrecadação piauiense. Isso pode ser observado por meio de um quadro de renda da alfândega, no qual consta que a maior receita dos cinco anos que antecederam a implantação da navegação a vapor chegou no máximo a 54:457\$222, e que a partir da inauguração da navegação em 1859, a menor arrecadação somou 72:360\$946, enquanto no final da primeira década de operacionalidade da navegação a vapor, a maior coleta registrada atingiu 238:578\$017 (NUNES, 1975, p. 191).

Nesse contexto, compreende-se que certamente os negócios não teriam impulso se não houvesse um adequado meio de transporte para realizar o escoamento dessas produções. Diante disso, reconhece-se como essencial a participação da navegação a vapor, como elo entre as áreas produtoras e o litoral, de onde eram distribuídas as mercadorias para outros estados e países.

Notadamente, o entendimento acerca de progresso nesse período era norteado pelo desenvolvimento material. Diante das circunstâncias, mesmo não tendo alcançado a almejada projeção, quando comparada com o desempenho de outros centros mais desenvolvidos, manteve-se como aporte ligado ao crescimento piauiense, pois constituía-se no único sistema de transporte que se encontrava totalmente estruturado para atender às demandas em curso, no que se refere à capacidade e à área de cobertura do Piauí. Portanto, cumpriu nesse período, dentro de suas limitações, o seu compromisso perante os governos estadual e federal.

REFERÊNCIAS

Bibliográficas

BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE: IPEA, 1978.

BASTOS, Tavares. **A Província**. São Paulo: Nacional, 1975.

CALMON, Pedro. **História social do Brasil**: espírito da sociedade imperial. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

CARVALHO, José Murilo de. **A construção da Ordem**. Rio de Janeiro: Civilização

Brasileira, 2003.

CHAVES, Joaquim (Mons.). **Obra completa**. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 2013.

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.

GANDARA, Gercinair Silvério. **Rio Parnaíba... Cidades-Beira 1850-1950**. Teresina: EDUFPI, 2010.

GRAHAM, Richard. **Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil 1850-1914**. São Paulo: Brasiliense, 1973.

HOBBSAWM, Eric J. **A Era do Capital (1848-1875)**. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Campinas, SP: UNICAMP, 1996.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. **O tempo Saquarema**. São Paulo: Hucitec, 2005.

MUMFORD, Lewis. **A Cidade na História**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

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

PADOVEZI, Carlos Daher. **Conceito de embarcações adaptadas à via aplicado à navegação fluvial no Brasil**. 2003. Tese. (Doutorado em engenharia naval e oceânica) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

PEREIRA DA COSTA, Francisco Augusto. **Cronologia histórica do estado do Piauí**. São Paulo: Artenova, 1975.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. 33. ed. São Paulo: Brasiliense, 1986.

QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. **A importância da borracha de maníoba na economia do Piauí 1900-1920**. 2. ed. Teresina: FUNDAPI, 2006b.

QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. **Do singular ao plural**. Recife: Bagaço, 2006c.

QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. **Economia piauiense**: da pecuária ao extrativismo. Teresina: EDUFPI, 2006a.

QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. **Os Literatos e a República**: Clodoaldo Freitas, Hígino Cunha e as tiranias do tempo. Teresina: EDUFPI, 2011.

REGO, Junia Motta Antonnacio Napoleão do Rego. **Dos sertões aos mares**: história do comércio e dos comerciantes da cidade de Parnaíba-PI. Teresina: EDUFPI, 2013.

SANTOS, Milton. **Técnica espaço tempo**: globalização e meio técnico-científico-

informacional. São Paulo: Hucitec, 1996.

SOUZA, Iara Lis Carvalho. **A Independência do Brasil**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

Impressos

Capitania do Porto, 07 de janeiro de 1876 (APEPI).

Coleção de Anais da Câmara dos Deputados, Sessão de 19 de maio de 1854 (BDGD).

Jornal O Echo Liberal, Piauí, 18 de dezembro de 1851, nº 118 (BN Digital).

Jornal O Echo Liberal, Piauí, 24 de julho de 1852, nº 148 (BN Digital).

Jornal O Propagador, Piauí, 27 de abril de 1859 (BN Digital).

Jornal O Propagador, Piauí, 28 de maio de 1859 (BN Digital).

Relatório da Diretoria, 12 de fevereiro de 1871 (APEPI).

Relatório da Gerência, 13 de agosto de 1871 (APEPI).

Relatório da Gerência, 20 de agosto de 1870 (APEPI).

Relatório da Gerência, 5 de agosto de 1877 (APEPI).

Relatório do Presidente da Província, 01 de julho de 1852 (APEPI).

Relatório do Presidente da Província, 01 de julho de 1853 (APEPI).

Relatório do Presidente da Província, 01 de julho de 1858 (APEPI).

Relatório do Presidente da Província, 02 de julho de 1857 (APEPI).

Relatório do Presidente da Província, 03 de julho de 1851 (APEPI).

Relatório do Presidente da Província, 05 de novembro de 1859 (APEPI).

Relatório do Presidente da Província, 07 de julho de 1844 (APEPI).

Manuscritos

Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 1, 06 de julho de 1869 (APEPI).

Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 1, 21 de outubro de 1860 (APEPI).

Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 1, 26 de janeiro de 1865 (APEPI).

Companhia de Navegação a Vapor, Caixa 3, 25 de maio de 1858 (APEPI).

Como citar:

ABNT

DUARTE, J. L.; ARAÚJO, J. S. Hidrovia e progresso: motivações para a implantação de uma companhia de navegação a vapor no Piauí oitocentista. **InterEspaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade**, v. 9, n. 03 (ed. esp.), e2023.21, 2023. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.18764/2446-6549.e2023.21>>. Acesso em: 26 dez. 2023.

APA

Duarte, J. L., & Araújo, J. S. Hidrovia e progresso: motivações para a implantação de uma companhia de navegação a vapor no Piauí oitocentista. *InterEspaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade*, v. 9, n. 03 (ed. esp.), e2023.21, 2023. Recuperado em 26 dezembro, 2023, de <http://dx.doi.org/10.18764/2446-6549.e2023.21>



This is an open access article under the CC BY Creative Commons 4.0 license.

Copyright © 2023, Universidade Federal do Maranhão.

