

## Rios Parnaíba e São Francisco: fascínio dos viajantes e racionalidade dos técnicos

**Gercinair Silvério Gandara**



Pós-Doutoranda Programa Nacional de Pós-Doutorado (PNPD-CAPES/Universidade Federal de Goiás). Doutora e Mestre em História. Historiadora. Docente da Universidade Estadual de Goiás. Pires do Rio [GO], Brasil.

<gercinair@msn.com>.

---

### Resumo

Considerando que a variável ambiental abre-se a inúmeras perspectivas de abordagens históricas o Artigo chama a atenção, tendo como cenário os rios Parnaíba e São Francisco, aos relatos de viajantes, aos relatórios de técnicos e engenheiros, aos discursos políticos e às decisões governamentais realizados no intuito de promover uma melhor navegabilidade em ambos os rios. Atenção especial se dá aos estudos e serviços voltados à retirada de obstáculos no ambiente dos rios Parnaíba e São Francisco na segunda metade do século XIX e primeira metade do século XX.

### Palavras-chave

História Ambiental, rio Parnaíba, rio São Francisco, viajantes, técnicos.

### Parnaíba and San Francisco rivers: traveler's fascination and technicians' rationality

### Abstract

Considering that the environmental variable opens up the prospect of countless historical approaches, I will give attention (having Parnaíba and San Francisco river as scenery) to the travelers' accounts, the reports of technicians and engineers, to the political speeches and governmental decisions undertaken in order to promote better navigability in both rivers. I will also highlight the studies and services aimed to the removal of obstacles the environment from the Parnaíba and San Francisco rivers in the second half the nineteenth century and first half of the twentieth century.

### Keywords

Environmental History, Parnaíba river, São Francisco river, travelers, technicians.

## Introdução

Os rios Parnaíba e São Francisco são objetos de reflexão de diferentes estudos. Os espaços desses rios como performance integrante da paisagem ambiental incorporam-se como símbolo do lugar e como construção do imaginário coletivo que nos remete à relação indivíduos/natureza. João Gabriel L. C. Teixeira (2010, p.29) nos adverte que “performances marcam identidades, dobram e refazem o tempo, [...] contam histórias e permitem que pessoas desempenhem comportamentos [...]”. Enrique Leff em seus estudos sobre a história ambiental delinea “a questão das estratégias teóricas para abordar a diacronia da complexidade ambiental, e em particular, as identidades e os sentidos culturais de uso da natureza”. (LEFF, 1994,p.15). Parafrazeando Marcos Lobato Martins (2007) as análises da história ambiental focalizam regiões com alguma homogeneidade ou identidade natural. Também requerem o diálogo com quase todas as ciências naturais e colocam a exigência para determinados tipos de estudos de considerar a escala geológica de tempo. Ele explica que em História Ambiental “[...] a crônica das relações entre os homens e a natureza é lida na própria paisagem, nas águas e nas barrancas dos rios, nas cicatrizes que cortam a superfície da terra, nas trilhas e clareiras que interrompem o verde da floresta” (MARTINS, 2007, p.23).

A história ambiental propõe, também, novas reflexões sobre as temporalidades que definem os processos ecológicos e as identidades culturais. Contudo penso que as ações humanas podem desviar, mas não recuperar, a flecha do tempo, mas há alguma esperança de desviá-lo em uma melhor direção, o que pode vir a ser um dos usos desse campo. Nesse sentido, ao considerar que a variável ambiental abre-se a inúmeras perspectivas de abordagens históricas eu darei atenção, tendo como cenário os rios Parnaíba e São Francisco, aos relatos de viajantes, aos relatórios de técnicos e engenheiros, aos discursos políticos e às decisões governamentais realizados no intuito de promover uma melhor navegabilidade em ambos os rios. Darei atenção especial aos estudos e serviços voltados à retirada de obstáculos.

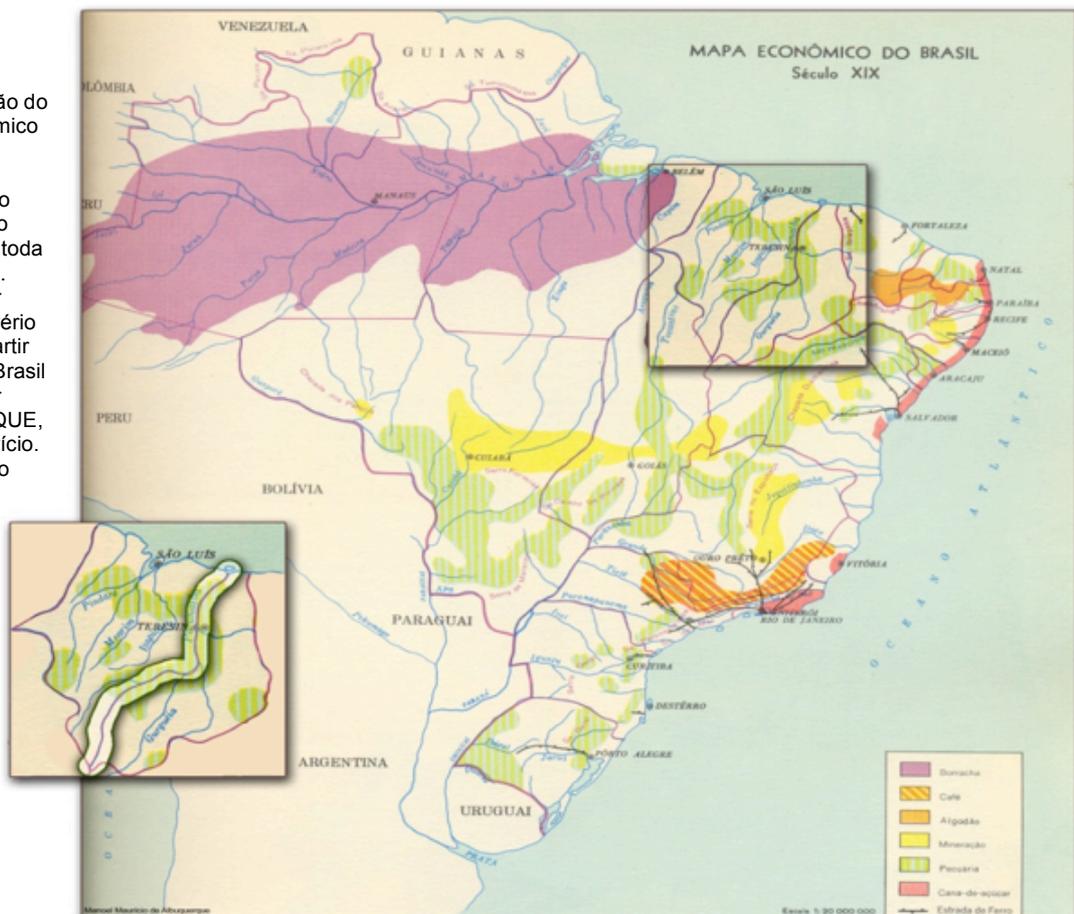
José E Mindlim (1991), no artigo “Viajantes no Brasil: viagem em torno de meus livros” publicado pela revista Estudos Históricos adverte que a “noção de viajante não é muito precisa”. Para ele toda a imprecisão do termo decorre da concepção de que tanto estrangeiros quanto brasileiros que percorreu o território nacional podem ser considerados viajantes. Contudo, sabemos que os viajantes naturalistas tiveram sua atenção voltada prioritariamente para os minerais, as plantas e os animais das regiões que percorreram. Parafrazeando Martins (2007), há nos relatos dos viajantes muitas informações sobre os três reinos da natureza, sobre a cultura material, as técnicas e práticas econômicas das populações brasileiras oitocentistas. Há notícias sobre a diminuição das águas, matas e bichos em diversas áreas do país e sobre o gradual massacre dos povos indígenas associado aos esforços de “desbravamento” de regiões e bacias hidrográficas. Nota-se que os viajantes europeus e brasileiros faziam suas leituras por meio dos ícones da natureza primeva, ensejando a produção de um discurso que melhor servisse ao projeto de uma nação tropical e integrante do concerto das nações civilizadas. Sabemos que os viajantes naturalistas impregnados pelas imagens e narrativas que circulavam na Europa tenderam a enxergar o Brasil como um exótico mundo tropical, espaço de pessoas, plantas, animais e costumes estranhos, exóticos, surpreendentes. Eles eram portadores de outras culturas, de outras referências e, nem sempre seus registros são uniformes em sua qualidade e importância. Contudo, seus relatos são fontes inesgotáveis para o fazer histórico e são muito empregados pelos historiadores em geral, dentre eles, os praticantes da História

Ambiental. Apesar deles contextualizarem e compararem os espaços brasileiros com seus países de origem ou com aqueles por onde viajaram e conheceram, sua literatura é fundamental para a apreensão da historicidade do Brasil.

Outras fontes importantes para o estudo dos ambientes dos rios são aquelas apresentadas nos relatórios produzidos pelos engenheiros e suas comissões. Neles há discursos acerca dos rios, dos interesses governamentais, das redes de sociabilidades que se constituíram em torno das margens dos respectivos rios. Aqui me compete dizer que como fontes úteis e indispensáveis para a pesquisa e história ambiente dos rios eu optei pelos relatos de alguns viajantes, pelos relatórios de expedições das comissões científicas, seja pela ciência, engenharia ou política econômica dos estados. Optei, também, pelos escritos oficiais elaborados por presidentes das províncias que focalizam uma região. Todas essas fontes nos dão subsídios e pistas para historicizar as relações da sociedade com a natureza e para descrever o ambiente. Michel de Certeau (1994) nos auxilia ao dizer que “todo relato é um relato de viagem, uma prática do espaço. Os relatos efetuam um trabalho que, incessantemente transformam lugares em espaços ou espaços em lugares”. E adverte que, “nos relatos de viagem, cartorárias, escriturais, judiciais, encontramos as pistas da construção da região”

O rio Parnaíba nasce nos contrafortes da Chapada das Mangabeiras, fronteira do Piauí com Tocantins, numa altitude de 709 metros. Corre do Sul para o Norte, separando os estados do Piauí e Maranhão. Possui uma extensão de 1.485 km, aproximadamente, seguindo a direção geral Sul-Norte. Antes de desaguar no Oceano Atlântico, no norte da divisa do Piauí com o Maranhão, forma um amplo e recortado delta, com três braços do rio na saída do mar.

**Figura 1.** Representação do Mapa Econômico do Brasil. Destaque: representação limítrofe do rio Parnaíba em toda sua extensão. Adaptado por Gercinair Silvério Gandara a partir do mapa do Brasil publicado por ALBUQUERQUE, Manoel Maurício. Atlas Histórico Escolar. São Paulo: Ática, 1960.





## Os rios Parnaíba e São Francisco: dois corpos fluviais entre relatos e relatórios

No Brasil do século XIX há um afluxo de visitantes estrangeiros que coincide e responde à demanda europeia de exploração do novo mundo viabilizada, num primeiro momento, pelas expedições científicas, artísticas e missionárias. Sobre esse assunto Werther Holzer (2000) nos alerta para o fato de que, no caso brasileiro, sobretudo no século XIX, a paisagem ao longo dos rios e em suas margens foi observada, descrita e comentada por vários viajantes europeus que nos deixaram o seu legado. Estes viajantes, deparando-se com uma realidade diferente das suas, observam-na a partir de seus próprios conceitos, estruturas mentais e parâmetros culturais, o que leva a outra característica implícita ao conceito de paisagem: quem a observa. Sabemos que a ideia de paisagem representa a forma física. Representa uma realidade cultural, também, a forma como essa realidade é apreendida. Enfim, representa uma maneira de ver. No caso dos viajantes é [...]

*[...] uma maneira pela qual representaram para si próprios e aos outros o mundo ao seu redor e suas relações para com ele, e através do qual comentaram suas próprias relações sociais (GANDARA, 2008, p. 49).*

Os rios Parnaíba e São Francisco bem como as suas regiões foram objeto de estudo e consequentemente representados pelas mais variadas nacionalidades de viajantes durante vários períodos históricos.<sup>1</sup> Dentre eles destacam-se Spix e Martius que se tornaram importantes viajantes naturalistas que visitaram o Brasil na primeira metade do século XIX. Eles são responsáveis não apenas pelas informações a respeito da flora, da fauna, da orografia, estratigrafia, etc., mas também pelas considerações acerca do estado de civilização, os traços de caráter do povo brasileiro etc., enfim da história do Brasil. O naturalista alemão Carlos Frederico Philippe Von Martius em 1817 participou, como botânico, da expedição científica enviada ao Brasil pelo imperador austríaco Francisco II, com o objetivo de reunir coleções científicas para os museus imperiais de Viena. Nessa expedição trabalhou junto com o geólogo Johann Baptiste von Spix. Durante três anos percorreu a maior parte do Brasil, colhendo grande número de plantas, observando-as e descrevendo-as minuciosamente. Também registraram aspectos das regiões, os costumes e a língua dos indígenas das regiões que viajaram.

Dos vales do rio Parnaíba e do rio São Francisco observaram e abordaram muitos aspectos dos rios, suas águas, inundações, as navegações tradicionais, a fauna, a flora, a extração de minerais, as embarcações, as populações ribeirinhas, seus hábitos, seus costumes e as doenças. A título de exemplo, temos o registro sobre o rio Parnaíba em que dizem, “embora contaminado fortemente por matérias terrosas e pútridas, fornece, entretanto, a única água potável aos moradores que por esse motivo são sujeitos a constantes febres intermitentes”. (SPIX & MARTIUS, 1976, p.229). Vale dizer que em vários momentos da Obra “*Viagem pelo Brasil*” observei que a descrição das doenças dos grupos humanos aparece carregada da noção de “determinismo ambiental”. Para eles o clima, o temperamento dos colonos e a introdução de escravos, concorreram para generalizar as doenças. Mas relatam, também, o aspecto majestoso, a doce tranquilidade e paz das matas que são interrompidas pelo [...]

*[...] sussurro das araras, dos colibris matizados, que voam de flor em flor e pelo canto maravilhoso de passarinhos estranhos e de insetos, tudo age com magia toda especial, na alma do homem sentimental renascido pelo espetáculo do delicioso país (SPIX e MARTIUS, 1976, p.64-70).*

<sup>1</sup> Ver VIAJANTES EM TERRAS BRASILEIRAS. Documentos existentes no acervo da Biblioteca Central Blanche Knopf, da Fundação Joaquim Nabuco\*. Lúcia GASPAR, Bibliotecária da Fundação Joaquim Nabuco.

Estes naturalistas em seus relatos não conseguem se desvencilhar do projeto iluminista de ciência. Em verdade esses viajantes perpassaram os objetos de interesse de suas formações como zoólogo e botânico.

Os interesses das viagens desses e de outros viajantes ao Brasil, no século XIX, como Auguste de Saint-Hilaire, Johann Emanuel Phol, Robert Avé-Lallemant, Jean Louis Rodolfo Agassiz, Richard F. Burton e George Gardner eram estudos e pesquisas de caráter botânico, geomorfológico, zoológico, antropológico enfim conhecer os recursos naturais e o homem. Descrições dos rios e vales das regiões aparecem. A título de exemplo podemos mencionar as do francês Saint-Hilaire, estudioso da botânica que acompanhou o duque de Luxemburgo, embaixador da França ao Brasil. Aqui viajou observando e registrando as novas espécies vegetais de regiões tropicais, percorrendo cerca de 15.000 km em diversas províncias brasileiras. De 1830 a 1851, publicou suas “Voyages dans l’intérieur du Brésil” em que o rio São Francisco aparece como atração natural. O austríaco Phol veio ao Brasil na expedição científica de 1817 como encarregado da mineralogia, assumindo depois a de botânica. Após desligar-se dessa expedição empreendeu por quatro anos viagens pelo interior do Brasil. Atravessou as capitânicas do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Goiás, momento em que registrou vários aspectos da vida cotidiana do povo ribeirinho do rio São Francisco. O viajante alemão Robert Avé-Lallemant (1859) descreveu tudo que viu com relação à natureza, plantas, animais, plantações de arroz e pessoas da região de Sergipe, margem direita do rio São Francisco.

Já o viajante George Gardner (1836-1841) passou dois anos no Rio de Janeiro e arredores, viajando depois para Pernambuco, via Bahia, iniciando então sua viagem pelos sertões do Ceará, Piauí, Goiás e Minas Gerais, regiões até então pouco conhecidas pelos viajantes europeus. Ele coletou informações geográficas e históricas em vários estados brasileiros, dentre eles o do Piauí. Este botânico inglês chegou a Oeiras, antiga capital do Piauí, em 12/03/1839 levando do monarca D. Pedro II cartas de recomendações para o Barão de Parnaíba. Textualmente entrou em conversa com o Barão de Parnaíba em relação à sua visita a Província e lamentou por não conseguir fazê-lo compreender que as suas coleções botânicas tivessem outro destino, ou seja, a de serem convertidas em medicamentos e materiais de tinturaria. O Barão de Parnaíba não podia formar a menor ideia que os produtos da natureza pudessem ser estudados com outro qualquer intuito além do da sua mera utilidade para o homem<sup>2</sup>.

Na segunda metade do século XIX pelos rios Parnaíba e São Francisco estiveram navegando viajantes de outros continentes como o norte-americano Jean Louis Rodolfo Agassiz (1865-1866) que viajou pelo Brasil entre 1865 e julho de 1866, como chefe da famosa expedição Tayer, que saiu de Nova York, passou pelo Rio de Janeiro, Minas Gerais, o Nordeste brasileiro e explorou a região amazônica. O viajante inglês Sir Richard Francis Burton (1867-1870) uma espécie de “aventureiro canônico”, misto de etnólogo, espião e naturalista desceu pelo São Francisco até Alagoas. Fez esta viagem acompanhado de sua esposa Isabel Arundell Burton. Ele a narrou no seu *Exploration of the highlands of the Brazil* e faz previsões do futuro à região em “cujo solo o progresso deve avançar com passos de gigante” (Burton, 1979, p. 159). Ele estudou a navegação e observou outras características dessa região como os tipos humanos e suas atividades, a exemplo das lavadeiras, dos remeiros, dos pescadores, dentre outros. Os seus relatos são fantásticos tanto pela forma quanto pela riqueza de detalhes. Faz uma pormenorizada descrição biológica e sociológica das embarcações e descreve a vida miserável dos locais. De fato, os seus relatos são ricos em detalhes sobre a vida das populações que visitava. Muitas vezes apresentava-as comparando às várias culturas que conheceu, pois ao vir para o Brasil, Burton já tinha

<sup>2</sup> (Doc. de 21.02.1859 L.248 p. 81-v a 81-v Arq. Pub. Do Piauí).

atravessado desertos no norte da África, ido a Meca e às nascentes do Nilo. Outro viajante inglês James Wells (1869-1886) residiu em várias cidades do litoral do Nordeste. Registrou a fauna e a flora, a topografia, a navegação de diferentes rios e descreveu paisagens, cidades e o cotidiano dos beiradeiros.

Vale dizer que os relatos das viagens no Brasil são marcados por contemplações e observações da natureza. Por outro lado, os viajantes relatavam as situações difíceis e inusitadas por que passavam, uma vez que se deparavam com diversos problemas como doenças, travessias de rios perigosos, picadas de animais e insetos, confrontos com índios, chuvas torrenciais. Vale dizer que os trabalhos e relatos desses viajantes apresentam diversas semelhanças. Neles se pode observar que ao mesmo tempo em que pareciam estar no “paraíso” se viam no inferno. As suas presenças pareceu serem bem vistas pela Coroa portuguesa, pois as autoridades ofereciam cartas de recomendação que facilitavam suas viagens pelo interior, a exemplo do já mencionado botânico George Gardner.

O Brasil oitocentista foi visitado e estudado, também, por técnicos de diferentes nacionalidades, incluindo brasileiros. Algumas dessas viagens de estudo, de caráter oficial, tiveram como principal objetivo o melhoramento dos rios, contribuindo para uma melhor navegabilidade. Dos cursos dos rios Parnaíba e São Francisco eu deparei, em minhas pesquisas, com alguns destes estudos que tratam das viagens de inspeção em que empreenderam trabalhos indispensáveis, após o início da navegação a vapor, para franquear o tráfego em maior extensão. De fato, comissões especiais, no Segundo Reinado, visitaram com recursos e aparelhagem necessária os rios brasileiros, organizando roteiros, cartografando, elaborando relatórios e memoriais. Órgãos do governo como o Ministério da Agricultura e Obras Públicas ocupou-se de uma investigação minuciosa acerca da hidrografia nacional. Trata-se de construções discursivas apresentadas nos relatórios das expedições produzidos pelos engenheiros e suas comissões além das narrativas e escritos oficiais dos presidentes das províncias. Os rios Parnaíba e São Francisco e as regiões que atravessam constam nesses relatórios e naqueles planos governamentais.

Em verdade, nas primeiras décadas do século XIX já se falava da necessidade de se proceder a exame dos rios brasileiros e fazer melhoramentos. Considerava que sem esse exame e a inspeção científica nos cursos dos rios era impossível organizar projetos praticáveis e adotar medidas econômicas exequíveis que dessem impulso ao comércio, a navegação, indústria e agricultura. Assim sendo, foi um problema do estado e um dos pontos de programa do governo nacional, a limpeza e o aproveitamento dos rios brasileiros.

Na segunda metade do século XIX tomava força à ideia de que um sistema nacional de comunicações era uma pré-condição para o crescimento do país. Neste período a rede fluvial brasileira tornou-se objeto das atenções governamentais, obra a ser realizada paulatina e sistematicamente, afim de que se facilitasse e incrementasse a navegação interior e se facultasse transporte eficiente, barato e rápido. Efetivamente, havia no país um anseio em dotá-lo de um sistema de vias de comunicação fluída. A partir de então surgiram diversos e ambiciosos planos, projetos e tentativas de se construir uma infraestrutura dos transportes no país, entre eles o fluvial, com objetivos integracionistas de desenvolvimento socioeconômico e de modernização da economia nacional. Conforme relatório do Ministério da Agricultura (1894, p.448-449) [...]

*[...] os poderes públicos dispensavam a mais séria atenção às vias fluviais do imenso território da República. [Afirmou que] todos os grandes rios brasileiros, atravessando vastíssimas regiões e vencendo diferença de níveis consideráveis entre seus pontos extremos, oferecem longos trechos encachoeirados, onde se faz mister a ação poderosa dos processos científicos para serem adaptados a navegação regular.* Em seguida faz uma lista dos rios em que vinham sendo

efetuados melhoramentos, entre os quais figurou os rios Parnaíba e São Francisco. Demonstrou, ainda, que o Governo se empenhava nos melhoramentos dos rios afirmando: *tem-se esforçado o Governo Federal em desenvolver melhoramentos dos nossos principais rios [...]* (MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, 1894, p.448-449).

Sabe-se que as políticas de interesses imperiais se fizeram presente por meio dos governos provinciais. Partindo deste pressuposto a solução dos problemas locais era colocada dentro das perspectivas nacionais, ou seja, atendendo às modificações impostas pelo desenvolvimento brasileiro. A ligação do São Francisco ao rio Parnaíba era uma ideia cogitada e mencionada pelos presidentes da província e pelos que empreendiam viagens de estudo no rio Parnaíba. O problema da ligação da bacia do Parnaíba à do Tocantins preocupou a engenharia brasileira nos anos de 1882. O engenheiro Benjamin Franklin de Albuquerque Lima, a esta época, chefe da Comissão de Melhoramentos do Rio Parnaíba, estudando a concessão Crokatt de Sá, declara ao Governo que a ligação das duas bacias fluviais era “de uma importância tão grande como intuitiva”, e passaria a “animar uma região opulenta que para manifestar sua real importância, só precisava de uma via de comunicação rápida para o litoral” (MIRANDA, 1938, p.71).

Vale dizer que esta canalização já vinha sendo debatido na Província do Piauí desde 1859. Isso pode evidenciar em alguns documentos oficiais como no relatório de 04/11/1859 em que Jose Mariano Lustosa Amaral encaminhou ao Ministério do Império a fim de que fosse apresentado ao Imperador um memorial feito por Ângelo Gonçalves Meneu acerca da canalização do rio São Francisco ao rio Piauí, afluente do Canindé. No mesmo livro encontra-se o ofício de 13/03/1860 em que o Ministério do Império pede informações a respeito do assunto. Ocorre que na década de 1860 a possibilidade de navegação a vapor no Piauí fez-se animada e cogitou novamente a ligação do Rio São Francisco com o Parnaíba por meio de canais, e através do rio Piauí, cortando as férteis caatingas. Seria os dois grandes rios comunicando-se por canais que aumentaria o volume das águas do rio Canindé e do próprio rio Parnaíba. Isso se traduzia em possibilidade de navegação entre as duas bacias. Esta possibilidade era a grande cobiça, pois certamente, se veria as ricas terras do sudoeste piauiense irrigadas para o desenvolvimento de uma agricultura produtiva. Noutro ofício o presidente Diogo Velho Cavalcante de Albuquerque informa que a ideia não era nova e que o Governo Imperial já havia comissionado um engenheiro para estudá-la. Posteriormente no Relatório de 01/07/1870, o Presidente Dr. Manuel Jose Espínola Jr refere à interligação dos rios dizendo “resta ainda o soberbo projeto de junção dos rios São Francisco e Parnaíba, pelos rios Canindé e Piauí, o qual só em um futuro mais remoto poderá talvez ser realizado”.

A concepção de maior força dessa ligação por via fluvial remonta ao plano do engenheiro Eduardo José de Moraes, de 1886, que tinha o propósito de ligar por meio de um canal o Rio Preto, nos confins da Bahia, ao Gurguéa e ao rio Parnaíba e, assim estabelecer uma navegação regular de mais de 700 léguas de rios. Propunha, então, uma estrada líquida fluída desde o interior da província de Minas Gerais passando pelos estados da Bahia, Piauí, Pernambuco, Sergipe, Alagoas até o Oceano Atlântico. Com referência a essa interligação de rios, o Presidente Franklin Américo de Menezes Doria (1864-1866) considerou um plano gigantesco constituindo um formidável sistema viário líquido.

No Piauí, desde o período colonial e com mais intensidade no Império, processava-se a ideia de aproveitar o rio Parnaíba para navegação interior. Em 1806 o rio Parnaíba tornou-se alvo das cogitações do Governador Carlos César Burlamaqui que numa barçaça foi até o litoral dando inicio ao estudo para o levantamento dos mapas do delta deste rio, e dos

diferentes canais. Ele confiou a conclusão desse serviço ao coronel Simplício Dias da Silva mandando explorá-lo minuciosamente.

No decorrer da segunda metade do século XIX a Província do Piauí passava por certas transformações, induzidas pela situação brasileira e/ou mundial. Devido à reorientação do eixo econômico e das correntes de comércio divisaram um rumo para seguir as mercadorias piauienses, descendo pelo Parnaíba os algodões, os couros, e mais produtos da Província. Objetivavam a integração da Província no contexto nacional com maior desenvolvimento econômico. A navegação a vapor era naquele período, um dos elementos mais representativos dos novos tempos e, sua chegada à determinada localidade provocava mudanças positivas no escoamento das produções e nas comunicações. Controlar e/ou melhorar o recurso das águas parnaibanas era toda primazia. Assim o funcionamento eficiente do sistema dependia basicamente de uma orientação adequada no sentido de dinamizar o espaço e fazer a via líquida plenamente navegável. Para atender tal intento constituíram comissões para estudar os problemas/obstáculos que entorpeciam a navegação no rio Parnaíba. Isso se deu porque as administrações, estadual e nacional, consideravam que sem esse exame e a inspeção científica da estrada líquida era impossível organizar projetos praticáveis e adotar medidas econômicas exequíveis que dessem impulso ao comércio, a navegação, a indústria e a agricultura. Por isso procuraram formas para dar a conhecer o rio Parnaíba em seus meandros com o objetivo comum de alcançar maior grau de prosperidade.

O Presidente José Antônio Saraiva no seu relatório de 20/12/1850 direcionado ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império pediu permissão para apresentar as ideias obtidas sobre essa navegação ao estudar as dificuldades e as causas que impediam a navegação até então. Sob seu ponto de vista e por meio de suas próprias palavras convidou a ver até que ponto era de se recear tais obstáculos. Diz ele, “o rio Parnaíba conserva no tempo das mais rigorosas secas um leito profundo que se presta facilmente até a navegação a vapor”. Os obstáculos que se devem opor a essa navegação são os seguintes “Mudança anual no canal do rio; Grande correnteza; Baixios; Pedras no leito do rio. São esses os obstáculos que esmorecem e definham a navegação do Parnaíba”. Em Ofício de 08/07/1853, Antonio Francisco Pereira de Carvalho incumbiu João Nunes de Campos a apresentar “minucioso relatório de estudo sobre o rio Parnaíba para navegação de barcos a remos e a vapor, da confluência do Canindé ao Igarçu, cuja barra cumpria também examinar para opinar com o fim de atender a solicitação dos membros da comissão”. Em 1854 o engenheiro João Nunes explorou todo o Parnaíba determinando as coordenadas geográficas dos seus principais portos. Já no ofício de 05/05/1854 o Presidente Antônio Francisco Pereira de Carvalho enviava ao ministro do Império o Relatório do engenheiro João Nunes sobre o exame que procedeu no rio Parnaíba com a finalidade de ver se o rio se prestaria a navegação a vapor. O ofício de 19/12/1855 expedido pela Capitania dos Portos de Parnaíba, ao Vice-Presidente da Província Balduino José Coelho enfatizava a necessidade que havia de se melhorar o rio e fazia sugestões de melhoramentos. “[...] a necessidade que há de se melhorar o rio é tão palpitante, que não errarei em dizer que se não se tomarem prontas providências ficará esta cidade privada de sua navegação, e por onde faz o seu comercio”.

Posteriormente, em ofício de 29/12/1855, o presidente Frederico de Almeida e Albuquerque denuncia ao Ministro do Império os empecilhos que tolhem o desenvolvimento da Província, dando como causa básica a falta de transportes e no ensejo atribui alta importância à navegação do Rio Parnaíba.

Treze anos depois o Presidente da Província do Piauí Adelino Antonio de Luna Freire mandou fazer por David Caldas uma minuciosa exploração de todas as ilhas e baías do

delta. O relatório desta viagem é um grandioso trabalho descritivo sobre essa porção territorial do Piauí. O engenheiro David Moreira Caldas realizou, em 1865, esta viagem de inspeção no rio Parnaíba da cidade de Teresina a sua foz estudando e descrevendo com minúcias os acidentes naturais encontrados ao longo percurso. Ele sugeriu regularizar o rio ou dar-lhe um regimento fixo, isto é, po-lo em estado de permanência tal, que as suas margens nunca sofram a ação erosiva da água e o seu leito tenha sempre uma profundidade suficiente para a navegação. Ressaltou sobre o estado do rio nos períodos de estiagem e a situação da navegação a vapor que já se fazia em seu leito advertindo que o estado do rio no período de estiagem, maio a outubro, apresentava-se com pouca água em inúmeros trechos do leito, “ora em lugares de areia, de fácil remoção, ora em leito de cascalho e de pedra, de perigoso arriscar”. Em 1867 ele visitou o rochedo conhecido como Pedra do Sal, quando por ordem do governo do Piauí explorou o delta do Parnaíba. O relatório desta viagem é um grandioso trabalho descritivo sobre essa porção territorial do Piauí. Ele foi apresentado a Assembleia Legislativa do Piauí em 9.09.1867 pelo Presidente da Província Dr. Adelino Antonio de Luna Freire. Em 1866 Newton César Burlamaqui fazia viagens de estudos do rio Parnaíba. A bordo do vapor “Uruçuí”, primeiro navio a vapor a singrar o rio Parnaíba, fez uma viagem à vila da Manga.

Por recomendação do vice-presidente da Província do Piauí, Manuel Jose Espínola Jr., em 1867 o engenheiro Gustavo Dodt fora incumbido em fazer o levantamento da planta do rio Parnaíba. Por ofício de 11.12.1868 expedido pelo Sr. Augusto Olympio de Castro, presidente da província do Piauí, mandou o engenheiro Gustavo Dodt realizar um estudo acerca da exploração do rio Parnaíba que resultou no Relatório de 1871<sup>3</sup>. O presidente fez com que o engenheiro subisse até as cabeceiras do rio Parnaíba, no intuito de determinar-lhe as verdadeiras nascentes, e descesse, depois, até as suas barras, no Atlântico para apresentar, além da descrição dos principais trechos do rio, o orçamento das despesas prováveis com os melhoramentos de que o mesmo carecia para regularidade da sua navegação. Seu relatório foi dividido em três partes, sendo a primeira composta por cinco subitens que tratou exclusivamente do curso do rio Parnaíba, desde as supostas cabeceiras até o Oceano Atlântico.

O engenheiro Dodt coligiu e descreveu o rio e sua paisagem justificando as dificuldades “[...] na minha viagem, examinando o rio e coligindo os dados necessários para a organização da planta [...] onde se devia romper dias por chapadas ermas, cobertas de uma mata rasteira e fechada denominada ali carrasco [...]”. Ele descreveu as supostas nascentes do rio Parnaíba e o curso inicial dando ênfase às cachoeiras, razão, entre outras que considerou neste curso inavegável. Descreveu também o caráter do terreno dizendo que em vez de beiradas abrigadas aparecem as ribanceiras íngremes que consistem de um barro vermelho muito frouxo. A chapada da encosta em toda a parte e em outro ponto eleva-se ela a uma altura mais considerável formando serras com despenhadeiros a pique, que mostram suas camadas de “pedra de areia vermelha” alternando aqui e acolá com camadas de argila de diferentes cores (tabatinga) (DODT, 1871, p.10).

Dodt identificou alguns obstáculos naturais que compunha a fisionomia do seu leito, tais quais, coroas, corredeiras e cachoeiras, pedras, entre outros. Ele procedia a um minucioso estudo do curso concluindo que o péssimo estado de conservação do rio era agravado a cada ano. Em face das condições considerou alguns trabalhos essenciais e apresentou os meios necessários para corrigi-lo tornando-o francamente navegável, durante todo o tempo, em todo o seu percurso. Evidenciou que em parte o rio tinha algumas cachoeiras de difícil remoção que impossibilitava a navegação concluindo ser ele inavegável no seu curso

<sup>3</sup> Por DODT, Gustavo Luiz Guilherme. Relatório de 22/04/1871 – Acerca da Exploração do Rio Parnaíba por Ordem da Província do Piauí pelo Engenheiro em comissão do “Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Publicas”, Dr. Gustavo Luiz Guilherme Dodt.

superior e que seria muito difícil qualquer melhoramento. Daí por diante em algumas partes do rio detectou pedras isoladas que dificultavam, mas não impossibilitam a navegação. Noutras partes detectou pedras que considerou tão perigosas que não poderia sequer passar uma embarcação sem o menor risco. Recomendou serem retiradas. Em relação às pedras e os paus de diferentes formas dispostos no rio concluiu que todos estes obstáculos poderiam ser destruídos.

Sobre a conservação do rio sugeriu que em muitos lugares bastava descortinar a mata da beirada, em outros retirar um pau que se achava no canal ou uma pedra de dimensões módicas e nos lugares mais difíceis quebrar-se por meio de alavancas e pólvora, algumas pedras. Advertiu que “tendo-se derrubado em toda a parte a mata na beira do rio ficaram as ribanceiras expostas à ação das enchentes, a que elas não poderiam resistir, visto que se compõe de um barro muito frouxo e arenoso”. Justifica que isso produzia os inconvenientes, pois de um lado o rio ganhando largura e espraiando suas águas, se tornava mais raso e perdia a força da sua correnteza. Por outro lado aumenta diretamente o volume de areia, que se acha dentro do leito do rio e dificulta seu transporte para o mar. Sugere, então, resguardar as ribanceiras contra o ataque das águas dando-lhes uma inclinação conveniente e cobrindo-as de plantações apropriadas. Para os locais onde o ataque fosse mais forte sugeriu outras obras, como calçamento, etc. Para estreitar o leito do rio de forma que as águas baixas fossem contidas em um canal de largura correspondente ao volume indicou obras de faxina. Finalmente sugere endireitar o curso do rio em algumas voltas apertadas, por meio de canais. Esse técnico também deu ênfase à vegetação e fez apontamentos específicos à flora e à fauna<sup>4</sup>. Tanto o engenheiro Dodt como David Caldas fez acompanhar os seus trabalhos de mapas topográficos do delta.

No ano de 1874, o Ministério da Agricultura também dá conta dessa viagem de exploração e no intuito de levar a navegação até a vila Santa Filomena, mandou a Companhia de Navegação fazer uma viagem de exploração com o vapor Conselheiro Junqueira. Após essa viagem de caráter experimental algumas deliberações foram tomadas no sentido de dinamizar o rio naquele trecho. Em 1880, o Ministério da Agricultura instituiu a Comissão de Melhoramentos do Parnaíba formada pelos engenheiros Benjamin Franklin de Albuquerque Lima, Jose de Castro Gouveia e Antonio de Sousa Melo Neto. Sob a direção do engenheiro Franklin empreenderam trabalhos indispensáveis para franquear-lhe o tráfego em maior extensão. Estes indicaram os trabalhos de desobstrução do rio pela corredeira Vargem da Cruz seguindo-se a do Cajueiro e posteriormente a das Panelas. Esta comissão exigiu um canal na margem direita do rio para trânsito de navegação na época das enchentes, uma vez que, nas águas médias o perigo era menor e durante a estiagem desaparecia totalmente. Os resultados dos trabalhos desta comissão pode se verificar no Relatório do Ministério da Agricultura de 1883.

Posteriormente os obstáculos de navegabilidade do rio Parnaíba entre Nova Iorque e Santo Estevão foram destruídos ficando aberta a navegação 1.096 km de estrada líquida, conforme Relatório do Ministério da Agricultura (1886, p.157). Exploravam então, o trecho entre Santo Estevão e Santa Filomena quando foram suspensos os trabalhos de exploração e melhoramentos em 1886. Pouco depois foi a mesma comissão restabelecida e prosseguia com os trabalhos de desobstrução. Melhorava as condições de Vargem da Cruz, Cajueiro e Boa Esperança. Estas deliberações podem ser verificadas nos Relatórios de Antonio Jansen de Matos Pereira de 06/07/1887, de J. Nogueira Paranaguá de 23.08.1890 e no de Gabino Besouro em 19/10/1890. Em 1934 o governo provisório através do Ministério de Viação destinou uma soma para a desobstrução de outro trecho do rio. Esses trabalhos se estenderam ao longo de trinta quilômetros com resultados positivos. Nesta ocasião o

<sup>4</sup> Ver Relatório de Dr. Gustavo Luiz Guilherme Dodt, 1871 Brasil. Ministério da Agricultura, 1871, p.09 a 11.

otimismo dominava os trabalhos de desobstrução do rio Parnaíba cuja franquia de navegação serviria de imediata via de escoamento dos produtos da província e das limítrofes, como Maranhão e Goiás, e principalmente, uniria os centros de produção de toda Província ao litoral, ao mesmo tempo, que faria do rio Parnaíba um rio genuinamente de integração comercial.

As decantadas condições de navegabilidade do rio Parnaíba foram motivos de pronunciamento de um grande número de autoridades, embora estas fossem constantemente alertadas para as emergências dos problemas do rio por meio de extensos e/ou minuciosos relatórios em que apresentavam o estado do rio e sugeria melhoramentos. A regularização de seu curso era proposta por estudiosos para acrescer o fluxo e melhorar o rio. Como se vê a engenharia forneceria o instrumental para se lidar com os desafios que a natureza apresentava, mas não houve conservação dos canais abertos nas cachoeiras, não se cuidou da conservação das margens, dificultando, portanto, os meios de navegação.

Embora o engenheiro Gustavo Dodt tivesse alertado para os desmatamentos da beira-rio só foram ressaltadas preocupações oficiais a este respeito com as Leis nº. 259 de 25.07.1900, na qual o governo do Estado proíbe o corte de árvore à margem direita do rio Parnaíba, até a distância de 40 metros do mesmo rio. E na Lei nº. 480 de 08.07.1908 em que o governo do Estado proíbe a qualquer pessoa, mesmo em terras que lhe pertença, fazer roçados, queimar matos ou cortar árvores nas margens dos rios e mananciais do Estado. Ressalta-se que antes, porém, no Relatório intitulado “A Navegação a Vapor nas águas do rio Parnahyba” de 07.05.1870 da recém inaugurada “Companhia de Navegação a Vapor do rio Parnaíba”<sup>5</sup> que nos apresentou o estado inicial da navegação tratou, também, sobre a limpeza do rio Parnaíba ressaltando que este serviço a cargo da Província teve de cessar com as enchentes. No entanto comunica algumas providencias, “mandei ativar a conclusão da barca que esta construindo na Parnaiba para a extração das madeiras que obstruem o rio; expedi ordens proibindo o corte do arvoredo à sua margem; requisitei a Presidência do Maranhão igual providencia do lado respectivo; solicitei do governo Imperial a vinda do engenheiro hydraulico Berthod em comissão para explorá-lo e estudar os meios de evitar a formação de coroas no seu leito, bem como a abertura do furo no braço do Iguaçu”.

Em verdade, o rio Parnaíba não recebia assistência agravando o assoreamento. Suas margens sofriam desmatamento, proporcionando o alargamento do leito e diminuindo, em consequência, a profundidade. Ele apresentou condições de navegabilidade, mas exigia investimentos contínuos devidos os obstáculos naturais e os decorrentes das intempéries da natureza e da ação dos beiradeiros em seu leito e margens.

Nas regiões do rio São Francisco e seus principais afluentes o técnico alemão Halfeld (1852 e 1854) realizou um trabalho de campo e, a partir daí, tornou-se conhecido como um grande explorador e excelente cartógrafo. O técnico francês Emmanuel Liais (1863-1865) também estudou o rio São Francisco em todos os seus trechos. Tinha como objetivo melhorar a comunicação e “enviar diversos produtos das regiões longínquas e isoladas para a capital e receber dela socorros em caso de necessidade” (LIAIS, 1865, p.09). O técnico americano Orville Derby (1876) em seu relatório “Reconhecimento geológico do valle do São Francisco e caracteres geraes da bacia do São Francisco” analisou as plantas do rio, seus obstáculos naturais e o próprio rio separando as províncias. Concluiu que as maiores necessidades do vale consistia em melhores meios de comunicação. A comissão hidráulica “Sobre o exame do rio São Francisco – desde o mar até a cachoeira de Pirapora, de 1879 a 1880”, chefiada pelo técnico inglês Milnor Roberts (1879 a 1880) elaborou um minucioso relatório em que descreveu paisagens e cidades que visitou, observando o cotidiano do povo beiradeiro.

<sup>5</sup> Enviado ao primeiro Vice-Presidente da Província Manoel José Espínola.

Esse técnico pesquisou os limites naturais do rio em todas suas sessões, alto, médio e baixo.

Vale dizer que estes rios foram trafegados por várias embarcações, desde aquelas ditas rústicas até os navios a vapores no século XIX e XX. Vale ressaltar que os navios a vapor que singravam ambos os rios alimentavam suas caldeiras com lenha retiradas dos vales parnaibano e são-franciscano e, muitas vezes, das próprias margens dos rios. Eram estas embarcações que transportavam quase todos os produtos que trafegavam nestes rios. Carlos Lacerda ao viajar pelo rio São Francisco por volta de 1939 advertiu que [...]

*[...] o gasto de lenha nessa navegação é uma entrega permanente de todas as matas ribeirinhas, já em grande parte devastadas. Nas secas, o consumo poderia chegar ao dobro, pois o esforço para sair dos encalhes exige muita lenha (LACERDA, 1964, p.123).*

De fato, para que os vapores deslizassem nas águas dos rios Parnaíba e São Francisco muitas madeiras foram necessárias.

No Piauí iniciou a fundação de uma companhia que deveria explorar a navegação no rio Parnaíba no governo de João José de Oliveira Junqueira (1857-1858). Este governo no relatório de 13/10/1858 anunciou ao Ministro do Império que intentava fundar uma Companhia de Navegação, confiada aos empresários da Província. Nele mencionava que a exploração e limpeza do Parnaíba já haviam sido feitas e informava que tinha chegado de Liverpool por intermédio da empresa Singlehurst Nicholson & Companhia, 50 toneladas de carvão de pedra e estava a lenha disposta à margem do rio, material necessário para combustível de fornalha. Enfatizou que naturalmente se podiam usar os recursos da região, ou seja, a lenha era retirada das matas do vale.

A questão das lenhas no rio Parnaíba foi sublinhada pelo Sr. João Araújo Monteiro, vulgo Doca Monteiro<sup>6</sup> que participou ativamente do fluxo dos vapores que singravam naquele rio fornecendo-lhes carne bovina e lenha em metro para suas caldeiras. Quando o entrevistamos falou sobre como participou do cotidiano dos vapores. Disse que tinha uma sociedade que era de criação de gado e exploração de madeira para o rio Parnaíba, “nós tínhamos três carros de boi, com doze bois e seis homens para conduzir a madeira por duas léguas...”. Explicou, “quando os navios vinham eles pegavam o boi e a lenha”. Também mencionou que “a lenha era tirada em metro”. Outro entrevistado, o Sr. Joel da Silva Ribeiro também nos explicou sobre a “lenha de metro”. Disse ele que “seu pai durante mais de 30 anos foi comerciante e fornecia essa lenha para os vapores. Não havia muitos lucros, mas cobria as despesas do corte das árvores e o transporte em carro de bois”. Explicou que a lenha é chamada “lenha de metro” porque tinha uma medida de mais ou menos um metro para o corte da madeira. Essa lenha era empilhada na beira do rio na altura de um metro e no diâmetro de um metro, ou seja, “um metro por um metro”, assim cada empilhamento era vendido como um metro de lenha. Também explicou que havia forma adequada para o corte das árvores que fazia a lenha de metro. “Os lenheiros cortava a árvore numa altura de 30 para 40 cm acima do chão porque ali ia brotar e num prazo de 10 anos aquela árvore estava novamente pronta para um novo corte”. Do depoimento do Sr. Joel da Silva Ribeiro conclui que empiricamente havia cuidados no sentido de preservar o ambiente, uma vez que, utilizavam um “método” para o corte da “lenha em metro” que garantia o crescimento da árvore. Contudo eu pude observar que a preocupação não se voltava para o meio ambiente, mas para com a manutenção do comércio e fornecimento das lenhas que alimentava o interesse em fazer com que os vapores, obrigatoriamente, aportassem nos conhecidos

<sup>6</sup> João Araújo Monteiro, vulgo Doca Monteiro. Depoimento colhido em Parnaíba-PI em junho de 2006. Fita Cassete 60 min.

“Portos de Lenha” fomentando o comércio local. Os portos de lenha surgiam em lugares distintos do trajeto das viagens.

Na primeira metade do século XX é nítido o interesse do governo pela continuidade desses estudos e técnicos estrangeiros foram trazidos para esta finalidade. Dentre eles veio o engenheiro Souza Bandeira em 1925, que fora encarregado pelo governo brasileiro de visitar os portos de Aracaju e Amarração no Norte do Brasil. Costa Leite no relatório sobre o vale do São Francisco de 1935 se preocupou com os aspectos técnicos do vale, com a história do rio. Ele destacou que tanto a Colônia quanto o Império tiveram seus olhos voltados para o São Francisco como linha de penetração e povoamento para o interior do país. Num outro relatório Costa Leite verificou as possibilidades de instalação de núcleos coloniais e as devidas obras de saneamento necessárias para sua consecução. No relatório divulgado pela Comissão do Vale São Francisco em 1949 o técnico Vasconcelos Costa descreveu o curso do rio e enfatizou que após cortar, de sul a norte, o território da Bahia, faz o seu limite com o Estado de Pernambuco e, separando Alagoas de Sergipe, vai enfim desaguar-se no Atlântico. Victor Figueira de Freitas nos anos 1940 fez um alerta sobre as águas dos rios enfatizando [...]

[...] *que as derrubadas das florestas, o aumento da população, os saneamentos, as drenagens, os dessecaamentos dos pântanos, etc., tudo isso contribui para a diminuição das águas* (FREITAS, 1960, p. 54).

Vale dizer que nos relatos dos viajantes e relatórios dos técnicos estrangeiros e nacionais os aspectos econômicos e políticos se apresentaram com ênfase. Ambos os rios a pedido dos governos foram representados como acidente geográfico em mapas. Plantas e cartas foram confeccionadas. Os técnicos contratados deveriam acompanhar e realizar os objetivos governamentais analisando e criando mecanismos de melhoramentos para os rios que corroborassem com os interesses imperiais e republicanos. Tanto o governo imperial quanto o republicano investiram e se preocuparam em solucionar os principais problemas dos rios brasileiros tendo presente os objetivos políticos e econômicos que justificavam tais investimentos. É preciso acentuar que não havia preocupações ambientais por parte dos técnicos, engenheiros e parlamentares para com os rios Parnaíba e São Francisco e seus respectivos vales. Todos os estudos e trabalhos tinham o intuito explícito de fazê-los plenamente navegáveis para servir ao eixo econômico. Posso afirmar que os relatos dos viajantes e dos técnicos estavam repletos de anotações sobre a rica diversidade da fauna e da flora, sobre a exuberância da paisagem e sobre a generosidade do meio ambiente na região de ambos os rios, mas a preocupação maior era com a retirada dos obstáculos dos rios. Vários estudiosos foram unânimes em salientar o valor básico das “estradas que andam” e, conseqüentemente, a necessidade em proceder a estudos de reconhecimento e melhoramentos das vias navegáveis. Muitos desses estudos, tanto no rio Parnaíba quanto no rio São Francisco deu bons resultados, chamando à atenção dos governos que percebendo a importância da viação fluvial cogitou seriamente melhorar suas condições “tornando-os uma via de penetração integral” (REGO, 1945, p.203). Tudo se voltava para o intuito de se fazer dos rios estradas líquidas para que atendesse aos intuítos das comunicações e da comercialização e não há evidentes preocupações com o meio ambiente e/ou com sua preservação.

É importante pontuar que o pouco desenvolvimento da navegação interior no Brasil, entre outras causas, deveu-se às características dos rios, que eram, com raríssimas exceções, impróprios à navegação. Nestas condições navegar pelos rios brasileiros podia parecer pelo menos insólito, senão totalmente fantasioso. Segundo Soares (1949, p.164) “a grande maioria de nossos rios navegáveis, para não dizer a totalidade, necessita de trabalhos de limpeza e regularização, que facilitem mais a navegação”. Os rios São Francisco e Parnaíba

não escapam dessa lógica. Em verdade, as condições naturais de ambos os rios exigiam correções técnicas consideráveis.

## Referências

AGASSIZ, Luis. **Viagem ao Brasil: 1865-1866**. Belo Horizonte [MG] : Ed. Itatiaia, 1975.

AVÉ-LALLEMANT, Robert Christian Bertold. **Viagens pelas províncias da Bahia, Pernambuco, Alagoas e Sergipe – 1859**. Belo Horizonte [MG] : Ed. Itatiaia, 1980.

BURTON, Richard. **Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico**. Belo Horizonte [MG] : Ed. Itatiaia, 1977.

CALDAS, David Moreira. **Relatório de 1865**. Viagem de inspeção feita de Teresina até a cidade de Parnaíba, pelo rio do mesmo nome, inclusive todo seu Delta. Teresina [PI], 1865.

CASCUDO, Luís da Câmara. **Antologia do folclore brasileiro**: séculos XVI-XVII-XVIII, os cronistas coloniais, os viajantes estrangeiros, biobibliografia e notas. 3.ed. São Paulo [SP] : Martins, 1965. v.1.

CATÁLOGO da Biblioteca Central Blanche Knopf, da Fundação Joaquim Nabuco, Recife [PE], até abril de 2000.

CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano**. Petrópolis [RJ] : Vozes, 1994.

DERBY, Orville. **Reconhecimento geológico do valle do São Francisco e caracteres geraes da bacia do São Francisco**. Relatório, 1876.

DODT, Gustavo Luiz Guilherme. **Acerca da Exploração do Rio Parnaíba por Ordem da Província do Piauí** pelo Engenheiro em comissão do Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. Relatório de 22/04/1871.

FRANKLIN, Benjamin. **Relatórios dos estudos feitos no rio das Velhas – de Macaubas até a Barra no São Francisco**. Rio de Janeiro [RJ] : Typographia Nacional, 1882.

GANDARA, Gercinair Silvério. **Rio Parnaíba... Cidades-Beira (1850-1950)**. Brasília [DF] : UnB, 2008. Tese de Doutorado.

———. Rio Parnaíba sob sombras e luzes da História Ambiental. In ———. **Natureza e Cidades: o viver entre águas doces e salgadas**. Goiânia [GO] : PUC-GO, 2012.

GARDNER, George. **Viagens pelo Brasil**. Belo Horizonte [MG] : Itatiaia, 1975.

HOLZER, Werther. **Um estudo fenomenológico da Paisagem e do Lugar**: a crônica dos viajantes no Brasil do século XVI. São Paulo [SP] : FFLCH/USP, 1998.

LEITE, Costa. **O vale do São Francisco**. Rio de Janeiro [RJ] : Ministério de Estatística e Publicidade, 1935.

LEFF, E. Construindo a História Ambiental da América Latina. **Esboços**, Florianópolis [SC], n.1, v.13, pp.11-30, 2005.

MARTINS, Marcos Lobato. **História e Meio Ambiente**. São Paulo [SP] : Annablume ; Faculdades Pedro Leopoldo, 2007.

MILNOR, Roberts. **Exame sobre o rio São Francisco, desde o mar até cachoeira de Pirapora**. Rio de Janeiro [RJ] : Typographia Nacional, 1880.

MIRANDA, Agenor Augusto de. **Estudos Piauienses**. São Paulo [SP] : Cia Ed. Nacional, 1938.

MINDLIN, José E. Viajantes no Brasil: viagem em torno de meus livros. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro [RJ], v.4, n.7, p.35-54, 1991.

PHOL, Joahann Emmanuel. **Viagem ao interior do Brasil**. Belo Horizonte [MG] : Ed. Itatiaia, 1976.

REGO, Luis Flores de Moraes. **O vale do São Francisco ensaio de monografia regional**. São Paulo [SP] : s/editora, 1945.

SAINT-HILAIRE, Augusto de. **Viagem às nascentes do rio São Francisco**. Belo Horizonte [MG] : Ed. Itatiaia, São Paulo, Edusp, 1975.

SPIX Joahann Baptist von; MARTIUS, Carl Friedrich. **Viagem pelo Brasil 1817-1820**. Belo Horizonte [MG] : Ed. Itatiaia, 1981, v. II.

SOARES, José Carlos de Macedo. Prefácio In SILVA, Moacir M. F. **Geografia dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro [RJ] : IBGE/CNG, Bib. Geográfica Brasileira. Serie A, Pub n. 07, 1949.

SOUZA, Bandeira. **O rio de São Francisco**. Rio de Janeiro [RJ] : Typographia Alba, 1925.

TEIXEIRA, João Gabriel L. C. **História, Teatro e Performance. (Questões teóricas)**. In: Artes Populares no Planalto Central: Performance e Identidade. Brasília [DF] : Verbis Editora, 2010.

VERRI, Gilda Maria Whitaker. **Viajantes franceses no Brasil: bibliografia**. Recife [PE] : UFPE / Ed. Universitária, 1994.

WELLS, James. **Explorando e viajando três mil milhas através do Brasil, do Rio de Janeiro ao Maranhão**. Belo Horizonte [MG] : Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1975, 2 v.