

“Ali aporta grande numero de navios nacionaes e estrangeiros”: Conflitos e contendias na vila de Amarração no litoral oeste da Província do Ceará na segunda metade do século XIX

"There arrives a great number of national and foreign vessels":
Conflicts and disputes in the village of Amarração on the western
coast of the Province of Ceará in the second half of the nineteenth
century

Marcus Pierre de Carvalho Baptista
Doutor em História
Universidade Federal do Piauí (UFPI)
marcus_pierre@hotmail.com

Elisabeth Mary de Carvalho Baptista
Doutora em Geografia
Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)
baptistaeli@gmail.com

Sidelmar Alves da Silva Kunz
Doutor em Educação
Universidade de Brasília (UnB)
sidel@ueg.br

Recebido: 01/12/2025

Aprovado: 24/02/2026

Resumo: Em 1865 o periódico *O Cearense* de Fortaleza (CE) publicou uma correspondência enviada pelo morador de Parnaíba (PI), no litoral piauiense, que tratava sobre um problema comum vivenciado pelas pessoas que ali habitavam: a existência de um “porto” marítimo no povoado vizinho de Amarração (CE) e a presença constante de embarcações oriundas de outras localidades na região. Assim, a partir da interface com a História Ambiental, o objetivo deste estudo é compreender como as populações que habitavam em Amarração vivenciaram a experiência da modernidade na segunda metade do século XIX, quando a localidade pertenceu à província do Ceará. Enquanto metodologia utilizou-se a pesquisa bibliográfica para compreensão dos conceitos de modernidade e modernização, necessários para operacionalizar as fontes selecionadas, bem como para estabelecer diálogo com a bibliografia especializada que trata do tema. Trabalhou-se também com a pesquisa documental, analisando jornais produzidos em meados do século XIX no Ceará, como *O Cearense* e *Gazeta Oficial do Ceará*, que mencionam a localidade. Os resultados indicaram que Amarração foi assinalada pela experiência da modernidade durante o século XIX e que os conflitos decorrentes alteraram o cotidiano de seus moradores.

Palavras-chave: Amarração; Ceará; modernidade.

Abstract: In 1865, the newspaper *O Cearense*, published in Fortaleza (CE), printed a correspondence sent by a resident of Parnaíba (PI), on the coast of Piauí, addressing a common issue experienced by the people living there: the existence of a maritime “port” in the neighboring village of Amarração (CE) and the constant presence of vessels arriving from other locations in the region. Thus, through an interface with Environmental History, the aim of this study is to understand how the populations living in Amarração experienced the emergence of modernity in the second half of the nineteenth century, when the locality belonged to the province of Ceará. The methodology employed bibliographic research to examine the concepts of modernity and modernization, necessary to operationalize the selected sources and to establish dialogue with the specialized literature on the subject. Documentary research was also conducted, analyzing newspapers produced in the mid-nineteenth century in Ceará, such as *O Cearense* and *Gazeta Oficial do Ceará*, which mention the locality. The results indicated that Amarração was marked by the experience of modernity during the nineteenth century and that the resulting conflicts altered the daily lives of its inhabitants.

Keywords: Amarração; Ceará; modernity.

Introdução

No dia 19 de março de 1864 é publicada, no jornal cearense *Gazeta Oficial do Ceará*, a continuidade do relatório de presidência da província, de 24 de fevereiro do mesmo ano, apresentado à Assembleia Provincial cearense. Este documento, por sua vez, tratava das ações tomadas pela presidência da província durante sua gestão, além de questões distintas que, no olhar do presidente, seriam de interesse do próximo que assumiria o cargo.

Entre os aspectos evidenciados pela fonte, um registro nos chama a atenção, isto é, um destaque para a localidade de Amarração, à época um pequeno povoado situado na divisa do Ceará e do Piauí e que, por possuir um porto, recebia embarcações não só de outras províncias, mas também de outros países.

O povoado, por sua vez, não é mencionado à toa, mas sim diante de uma conjuntura que afetava de modo significativo o local, ou seja, em função dos conflitos ocasionados através do atracadouro nele existente e, conseqüentemente, os problemas gerados pela presença constante de embarcações oriundas de outros espaços¹.

¹ Importa ainda reforçar que era comum a ocorrência de conflitos em zonas portuárias entre a segunda metade do século XIX e o início do século XX em países como o Brasil, Estados Unidos e Canadá. Arantes (2010) comenta sobre estas contendas ocorrendo por motivos diversos, como acesso ao trabalho, questões de religiosidade, de etnia ou mesmo de nacionalidade. No Rio de Janeiro, por exemplo, é possível encontrar registros diversos de celeumas entre brasileiros e

Refletir, então, sobre Amarração neste contexto implica também em considerar como esta localidade foi afetada pela experiência da modernidade (BERMAN, 1986), cuja vivência é assinalada por um processo de modernização que, ao mesmo tempo, modifica as paisagens, transforma os imaginários sociais, agora marcados por elementos antes desconhecidos, gerando um temor individual e coletivo acerca do viver em um espaço que se altera tão rapidamente, mas também um encantamento com os novos sentidos quanto a se relacionar com a humanidade e com a natureza, produzidos diante desta experiência.

Assim, o objetivo deste artigo, por meio de uma interface interdisciplinar possível através da História Ambiental, foi compreender como as populações que habitavam em Amarração vivenciaram a experiência da modernidade na segunda metade do século XIX, isto é, durante o recorte temporal em que a localidade pertenceu à província do Ceará.

Utilizamos, enquanto metodologia, a pesquisa bibliográfica, dialogando com autores como Berman (1986), Lefebvre (1995) e Rezende (1997) para a compreensão dos conceitos de modernidade e modernização, bem como sua utilização para a operacionalização das fontes selecionadas. A pesquisa bibliográfica foi ainda necessária para o estabelecimento de diálogo com discussões que permitiram o entendimento do contexto de época, a nível nacional, mas também local, a exemplo de Arantes (2010), Queiroz (1998), Baptista (2023), entre outros.

Trabalhamos também com a pesquisa documental, notadamente a pesquisa hemerográfica, por meio das considerações de Luca (2008) e Capelato (2009)², analisando edições de jornais cearenses publicados entre os anos 1860 e 1880 que trouxessem registros sobre Amarração e, portanto, úteis para as categorias de análise estabelecidas. Deste modo, analisamos números diversos dos seguintes

estrangeiros, a exemplo de portugueses, na região portuária carioca, ocasionando de modo bastante comum cenas de violência e que, por vezes, terminavam em mortes, conforme evidenciado por Chalhoub (2012).

² A partir das considerações de Luca (2008) e Capelato (2009) entendemos a imprensa enquanto um espaço político profundamente assinalado por interesses e ideologias, sendo necessário para o historiador considerar múltiplas questões ao tomar estas publicações enquanto uma fonte. Deste modo, observar aspectos como as publicidades, as orientações políticas presentes na escrita dos periódicos, as vinculações políticas dos donos dos jornais e dos redatores, a tiragem, a difusão e a veiculação do jornal, permitem ao historiador analisar estes documentos sem o perigo de ser capturado pela fonte, isto é, de tratar o conteúdo ali disposto enquanto uma verdade ou enquanto um posicionamento imparcial ao invés de uma representação construída num dado tempo e espaço por sujeitos com interesses próprios e que ocupavam lugares sociais distintos. É a partir destas perspectivas que, no transcorrer desta narrativa, utilizamos o jornal enquanto fonte de análise com enfoque para as modificações, discutidas principalmente no periódico *O Cearense*, decorrentes do espaço de Amarração em função da modernização deste espaço na segunda metade do século XIX.

periódicos: *Gazeta Oficial do Ceará* e *O Cearense*³, em especial este último, no recorte temporal supracitado.

Assim, ao término da pesquisa, indicou-se como Amarração, durante o recorte temporal⁴ em que pertenceu à Província do Ceará, teve sua paisagem e seu cotidiano assinalados pela modernidade, pelos problemas, e pelo fascínio por ela gerados, mas também por uma interface controversa com a natureza, evidenciada por episódios naturais e sociais na localidade, como a seca de 1877-1879.

Não obstante, indicou-se ainda uma última questão que, possivelmente, necessite de futuras investigações: como os discursos produzidos sobre Amarração se diferenciam ao considerarmos a documentação produzida no Piauí e no Ceará, diferenças essas talvez explicadas pelos projetos de modernização pensados à época para a província piauiense e o caráter central que Amarração neles possuía.

³ O jornal *O Cearense*, publicado pela primeira vez no ano de 1846, tratava-se de um periódico de cunho liberal tendo permanecido em circulação até o ano de 1891, servindo como órgão de comunicação do partido liberal da Província do Ceará durante um tempo significativo na segunda metade do período oitocentista. O jornal, com uma ou duas edições semanais, dependendo da conjuntura do periódico à época, era publicado em Fortaleza, capital da província, e se configurou como um dos elementos que assinalam a consolidação dos liberais no Ceará, podendo ser percebido também enquanto um reflexo da atuação política de liberais, como o senador Thomaz Pompeu de Souza Brazil e os redatores João Câmara e Antônio Joaquim Rodrigues Júnior, dentre outros, na província cearense. Não obstante, no contexto do Brasil oitocentista, é preciso compreender estes jornais enquanto espaços políticos de combate no qual os sujeitos que ali escreviam, em muitos casos, não eram somente jornalistas, mas intelectuais e bacharéis que, por meio da imprensa, atuavam politicamente legitimando seu acesso, muitas vezes, e dos grupos que representavam a espaços institucionais de poder (CARVALHO, 2010), sendo este o caso ao pensarmos também a participação destes sujeitos neste periódico na Província do Ceará. Segundo Fernandes (2004). Antônio Joaquim Rodrigues Júnior ou, como ficou conhecido, Conselheiro Rodrigues Júnior, pode ser percebido enquanto um exemplo disto à medida que o sujeito ocupou diversos cargos na Província do Ceará em função de sua atuação política na redação do periódico *O Cearense*, tendo se configurado enquanto uma das principais lideranças liberais na província. Quanto a atuação política, assim como ocorria na província do Piauí (BAPTISTA, 2023), o periódico liberal no Ceará quando a presidência cearense estava sob comando de um liberal era possível observar uma atuação em defesa das medidas tomadas nestes contextos, podendo-se citar o caso da Seca de 1877-1879 e do apoio presente nos textos publicados às ações do governo provincial para mitigar os efeitos daquele episódio no Ceará, bem como questionando as críticas tecidas pelos jornais oposicionistas à presidência da província. *O Cearense*, bem como a imprensa de modo geral no Ceará, pode ser percebido, por fim, enquanto um dos meios em que intelectuais, bacharéis e políticos cearenses fomentaram discussões para o “progresso” da província, alterações em seus traçados urbanos em consonância com demandas político-ideológicas da época, e a manutenção de uma disciplina social com o objetivo de validar seus interesses e projetos de poder individuais e dos grupos políticos nos quais estavam inseridos (FERNANDES, 2004). Apesar disso, reforçamos que o nosso interesse para esta narrativa não se traduz nas representações políticas construídas sobre Amarração durante o período em que esta localidade pertenceu ao Ceará pelos periódicos que trataram da região, a exemplo do *O Cearense* e o *Pedro II*. Contudo, esta breve explicação sobre o jornal discutido se faz necessária para a compreensão do documento trabalhado, das questões presentes no periódico e dos interesses discutidos por aqueles que ali escreveram e ocuparam este espaço. Neste sentido, o jornal foi importante em função dos registros diversos sobre os vários aspectos que modificaram o cotidiano de Amarração neste período, principalmente em função da modernização de seu espaço, conseqüentemente da alteração de sua paisagem que passava a ser assinalada pela presença constante dos novos maquinários modernos, denotando as relações históricas estabelecidas entre a humanidade, a natureza e o meio ambiente.

⁴ Esta questão será melhor justificada no decorrer do texto.

“A escuna ao sair da barra abriu agua sendo obrigada a encalhar [...] As chuvas tem sido escassissimas”: uma História Ambiental de Amarração na segunda metade dos oitocentos

Antes de iniciarmos nossa narrativa refletindo sobre Amarração no litoral oeste da província cearense e as relações produzidas pelas populações que ali viveram com o ambiente ao seu redor, destacando-se as modificações decorrentes em função da modernidade e a interface complexa estabelecida com a natureza, importa indicar que a região já era palco de conflitos e disputas no cenário político local, tendo em vista os interesses postos, especialmente pelo Piauí, à localidade.

Assim, no decorrer do período oitocentista, principalmente a partir de meados do século XIX, foi estabelecido no Piauí um discurso de modernização que, supostamente, permitiria à Província sua integração a um projeto econômico nacional e que, por sua vez, garantiria o “progresso” aos piauienses. Este projeto, defendido por parte das elites locais piauienses,⁵ pensava o litoral piauiense enquanto o

⁵ É importante evidenciar que o período que sublinha o final da primeira metade do século XIX e a segunda metade deste período, no que se refere ao Piauí, evoca a compreensão da implementação de certos projetos políticos e econômicos a nível nacional e que, evidentemente, geraram alterações e novas configurações de poder no território piauiense. Destarte, o primeiro elemento que entrou na pauta do debate tratou-se da alteração da capital da província, à época Oeiras, para um novo centro político e econômico que deveria estar em um posicionamento de menos isolamento geográfico, sendo Teresina, no centro-norte da província, fundada em 1852 às margens do principal rio piauiense, o Parnaíba, a partir desta nova demanda política e econômica. A partir de Andrade (2016) compreendemos as nuances e divergências políticas presentes no Piauí neste contexto dos anos 1840 e 1850, necessários para o entendimento das dinâmicas existentes na província e que assinalam o debate político do final dos anos 1870 que influenciam diretamente no cotidiano de Amarração. Assim, Andrade (2016) argumenta como o desejo de transferência não era compartilhado por todos os grupos políticos piauienses, havendo discordâncias não apenas sobre qual deveria ser a nova capital, mas se havia de fato a necessidade de mudar. Manoel de Sousa Martins, por exemplo, personagem político importante desde a independência e a consolidação do Estado Imperial, tendo se mantido na presidência da província do Piauí entre a década de 1820 e 1840, por fazer parte das elites de Oeiras, sufocou o debate enquanto esteve à frente do governo da província. Neste cenário, era possível perceber dois grupos políticos com discursos distintos e que defendiam projetos políticos e econômicos opostos. Aqueles vinculados a Manoel de Sousa Martins, às elites de Oeiras, opositores à alteração da capital, se beneficiavam da permanência de Oeiras enquanto capital, haja visto os aparatos político-administrativos que permaneceriam na localidade, o acesso a cargos, a circulação de dinheiro, questionando a necessidade de alteração considerando os gastos necessários para efetivar essa transferência. Por outro lado, os desejosos da mudança argumentavam a dificuldade de comunicação, comércio e escoamento da produção, sendo necessário uma capital às margens do Parnaíba. A transferência, no entanto, só é viabilizada com a chegada de José Antonio Saraiva à presidência da província. O novo presidente estabelece as condições necessárias para a alteração, se encarregando de compreender as discussões postas e pôr fim a questão, atendendo um projeto de modernidade e “progresso” de cunho nacional que visava integrar politicamente e economicamente a província do Piauí ao Brasil, afastando a dependência econômica da antiga capital da cidade de Caxias (MA), e pondo fim aos problemas de comunicação da capital piauiense à capital do Império. Com a transferência da capital “[...] estava consolidado, portanto, o objetivo principal de José Antônio Saraiva como presidente da província do Piauí: transferir a capital. A próxima iniciativa seria viabilizar navegação do rio Parnaíba e o desenvolvimento comercial [...]” (ANDRADE, 2016, p. 68). A alteração da capital impactou significativamente o Piauí, fomentando o surgimento de vilas e cidades às margens do rio Parnaíba, além de um maior desenvolvimento para aquelas localizadas no Norte, destino de escoamento da produção piauiense. Estas modificações coadunavam ainda com o projeto político imperial que buscava a implementação de políticas de caráter centralizador, principalmente a partir da imagem de Dom Pedro II. A partir disso, o governo da província do Piauí no início dos anos 1850 buscou viabilizar a utilização e exploração das vias fluviais piauienses, principalmente o Parnaíba, por meio de apoio do governo imperial, argumentando o apoio de comerciantes locais e estrangeiros através de representantes

espaço por excelência que tornaria possível o desenvolvimento da província, haja visto que por meio deste haveria o escoamento da produção piauiense para outras locais através de um porto marítimo presente na localidade⁶ (ANDRADE, 2016).

Isto posto, com a anexação⁷ do povoado de Amarração à Província do Ceará na primeira metade do século XIX, não tardou para que a localidade se tornasse alvo de uma disputa litigiosa entre

de firmas que já transitavam e se instalavam na cidade de Parnaíba no norte da província (DUARTE; ARAÚJO, 2023). Nas décadas que se sucederam, diversos políticos defenderam e argumentaram em favor deste projeto. No entanto, foi possível, em certos momentos, observar divergências entre liberais e conservadores quando consideramos o caso de Amarração. Ainda que o projeto, que já se desenvolvia desde a transferência da capital, reforçasse a necessidade de reinserir Amarração ao território piauiense, à época incorporada pelo Ceará, quando da efetivação da permuta de Amarração em 1880 por Independência e Príncipe Imperial com o Ceará, houve divergências políticas significativas à medida que o projeto de troca era defendido pelos liberais piauienses, mas questionado e criticado por conservadores, evidenciado pelo debate político presente no jornal conservador piauiense *A Imprensa* (BAPTISTA, 2003). É neste sentido que indicamos se tratar de um projeto defendido por certos setores das elites, tendo em vista as divergências presentes no início de sua implementação e, especialmente, no final dos anos 1880 em um contexto de resolução de um litígio que se tratava de algo fulcral para a efetivação do projeto: a retomada de Amarração e a construção de um porto marítimo de médio ou grande porte no litoral piauiense.

⁶ Durante o período oitocentista e até meados do novecentista houve em Amarração uma estrutura que funcionava enquanto um atracadouro, sendo chamado à época pela documentação de “porto”. Essa estrutura em formato de trapiche recebia embarcações de oriundas de espaços distintos, de outras províncias ou até mesmo de outros países. Esse atracadouro estava localizado na entrada da Barra de Amarração, isto é, na desembocadura de um dos braços do rio Parnaíba no Oceano Atlântico, o rio Igaracu, no qual se situava o povoado de Amarração. Cabe indicar também que, a partir dos anos 1880, com a reanexação de Amarração ao Piauí, amplia-se o registro de discursos na imprensa da época quanto a necessidade de construção de um porto no litoral, notadamente em Amarração. Este discurso, financiado principalmente pelas elites comerciais que viviam em Parnaíba e que se beneficiariam desta construção, permanece na documentação de modo incisivo entre fins do século XIX e início do século XXI, tendo em vista também a relevância posta à época da existência deste aparato para o suposto “progresso” piauiense. No entanto, no decorrer do século XX, ainda que recursos tenham sido enviados e que a dragagem da Barra tenha sido realizada para torná-la mais profunda permitindo a entrada de embarcações de médio a grande porte, o porto não se concretizou neste século. Nos anos 1970, novamente, retomou-se a tentativa de construção do porto a partir da edificação de um molhe na localidade, mas com o projeto sendo novamente abandonado (MENDES, 2009; BAPTISTA, 2023). Atualmente, nas últimas gestões dos governos do Partido dos Trabalhadores (PT), de Wellington Dias (2015-2022) e Rafael Fonteles (2023-), a estruturação portuária foi retomada com previsão para início de seu funcionamento efetivo em 2026.

⁷ Segundo Baptista (1986) o território de Amarração pertencera originalmente ao Piauí. O autor produz essas inferências a partir do mapa do engenheiro Henrique Antonio Galúcio de 1760, no qual é possível observar esta porção oeste do litoral pertencente ao território da Capitania do Piauí. Quanto ao mapa, este foi produzido por demanda do Estado do Grão-Pará e Maranhão com o objetivo de identificar onde estavam presentes os núcleos de povoamento, bem como os espaços ocupados à época pelas ordens dos carmelitas e jesuítas, haja visto a necessidade de definição das fronteiras do Norte da América Lusitana a partir do tratado de Madri. Para a produção deste mapa, uma comissão com especialistas diversos foi criada, na qual Henrique Antonio Galúcio, engenheiro militar, participou. Inicialmente, foi publicado, em 1759, o *Mappa Geral do Bispado do Pará* e, em 1760, o *Mappa Geográfico da Capitania do Piauby*, sendo até o presente momento o primeiro registro cartográfico que se tem conhecimento do Piauí. Neste mapa é possível ainda se encontrar a demarcação de fazendas de gado, capelas, freguesias e vilas que existiam neste contexto (NOGUEIRA, 2002; ASSIS; CINTRA, 2016). Amarração, neste contexto, ainda segundo Baptista (1986), se trataria de um povoado que teria se formado mediante a ocupação de pescadores piauienses que atuavam na localidade a partir de 1820, mantendo relações próximas com a vila de Parnaíba (PI), que distava poucas léguas e era também localizada no litoral piauiense. No entanto, nas décadas iniciais do século XIX, em função da atuação de padres da vila de Granja, na província vizinha do Ceará, que realizavam casamentos e batizados na região, a vinda de migrantes de outras porções da província cearense afetada pela seca, bem como os conflitos ocasionados nesta porção norte do território decorrentes da guerra de independência, o Ceará teria anexado este território (SOUZA, 2020). A significativa permanência de cearenses neste local influenciou ainda a presença de Amarração nos mapas solicitados pelo governador-geral da capitania do Ceará, Manuel Inácio de Sampaio e Pina Freire, sendo estes a *Carta da*

as duas províncias, principalmente do Piauí que reclamava a retomada do território visto enquanto necessário pelos motivos supracitados.

Não obstante, na década de 1850, notadamente no ano de 1857, o Piauí teria a primeira vitória quanto à esta disputa litigiosa à medida que a Marinha brasileira, a pedido piauiense, reconhece que o serviço de praticagem⁸ da Barra de Amarração deveria ser realizado pela capitania dos portos de Parnaíba e não mais pela capitania dos portos de Fortaleza, como estava sendo até aquele momento, com esta alteração tomando forma a partir de 1861 (BAPTISTA; NASCIMENTO, 2022).

Amarração, no entanto, seguiria pertencendo ao Ceará até 1880 e, até esta data, o povoado, por meio de leis provinciais cearenses, seria elevado à categoria de distrito, bem como de vila, tendo o primeiro ocorrido através da pela Lei nº 1.177, de 29 de agosto de 1865 e o segundo por meio da Lei nº 1.596, de 05 de agosto de 1874 (PONTES, 2010). Nos anos finais da década de 1870, transita na câmara dos deputados e no Senado Imperial o projeto de lei que, após sua aprovação em meio a calorosos debates entre os senadores piauiense e cearense, se torna a Lei Geral nº 3.012 de 22 de outubro de 1880, que põe fim ao litígio de Amarração entre o Piauí e o Ceará (BAPTISTA, 2023).

É neste contexto de pertencimento ao Ceará que Amarração nos interessa nesta narrativa, principalmente porque se trata de um recorte temporal que a historiografia piauiense não aborda de forma mais incisiva ou, quando discute sobre este contexto, foca de modo demasiado na dimensão de Amarração enquanto um território para o desenvolvimento da província por meio da construção de um porto e da ferrovia até a localidade, esquecendo-se que ali existiram pessoas que, ao seu tempo, produziram sentidos e significados distintos, de acordo com as experiências que vivenciaram.

Assim, é esta lacuna que buscamos preencher ao refletirmos sobre como a modernidade afetou o cotidiano dos sujeitos que viviam em Amarração, isto é, como esta experiência gerou novos conflitos, novas contendas em um espaço que se modernizava antes mesmo da reanexação ao Piauí em 1880, conforme discutido por Baptista (2023). Além disso, nos interessa ainda esta discussão em função de

Capitania do Ceará e Costa de 1813 e a *Carta Marítima e Geográfica do Ceará* de 1817, produzidos para que este tivesse ciência dos limites cearenses com outras capitanias e, em ambos os documentos, Amarração consta como pertencente ao Ceará (SOUZA, 2020).

⁸ Práticos são funcionários que atuam, normalmente, nos quadros da Marinha e são responsáveis pela orientação e direcionamento de embarcações durante sua ancoragem e aportamento, de modo a evitar abalroamentos, encalhes ou naufrágios, isto é, acidentes marítimos. No caso da barra de Amarração, é possível encontrar registros sobre o serviço de praticagem e sua atuação entre o século XIX até a segunda metade do século XX, sendo necessário considerando a configuração geomorfológica do litoral piauiense, notadamente sua baixa profundidade, bem como a existência de recifes de arenito ao longo de parte significativa de sua costa.

se pensar as novas relações produzidas entre os sujeitos e o espaço neste recorte, principalmente ao considerarmos episódios climáticos, como a seca de 1877-1879.

Não obstante, chama ainda a atenção outra questão que Baptista (2023), assim como autores como Oliveira (2017) e Vieira (2010), não tratam em suas pesquisas. Especialmente em Baptista (2023), que trata sobre Amarração a partir de 1880, é notório como a documentação pesquisada, principalmente as fontes hemerográficas, não indicam a ocorrência de celeumas na localidade em função da presença de marinheiros/tripulantes de embarcações ou problemas ocasionados com moradores.

Ainda que estes documentos citem contendas, geralmente são situações externas, a exemplo do conflito com a Companhia Maranhense de Navegação, quando esta, supostamente, retira Amarração da linha de passagem de suas embarcações. Mesmo quando em situações de encalhe ou naufrágio, com sujeitos comentando sobre a barra e sua impossibilidade de servir como porto, a exemplo dos comentários do engenheiro Julio Jansen, há respostas imediatas no mesmo jornal indicando que a barra, com as devidas melhorias, era plenamente capaz de receber navios e servir como porto.

Nosso intuito aqui, então, é problematizar também o porquê deste suposto silenciamento. Por que é possível encontrar registros em momentos anteriores, como nos anos 1860, a exemplo do citado no início desta narrativa, que denotam os problemas existentes e ocasionados pela presença de portos na região litorânea? Por que essas questões, aparentemente, desaparecem das fontes hemerográficas produzidas no Piauí a partir da década de 1880? Por que isto ocorre, tendo em vista que a frequência de embarcações se mantém, existindo o registro de dezenas de embarcações passando mensalmente por Amarração no início do século XX? (BAPTISTA, 2023).

Isto posto, não é por acaso, então, o texto publicado pelo periódico *Gazeta Oficial do Ceará*, que registra um trecho do relatório de presidência da província de 24 de fevereiro de 1864 à medida que informa o seguinte:

O lugar denominado Amarração é um ponto que exigia muita atenção da parte do governo. Allí aporta grande numero de navios nacionaes e estrangeiros. As respectivas tripolações davam lugar a desordens e conflitos. Resolvi, de accordo com o chefe de policia, crear allí um districto de policia, sendo nomeado subdelegado o alferes do exercito José Raymundo de Andrade que allí se acha com um pequeno destacamento. Elle reclama a presença de 20 praças pelo menos. Ha necessidade de crear-se uma meza de rendas ou collectoria naquelle lugar donde ha grande exportação, calculando-se em 3:000 os bois que d'alli embarcam anualmente. Existem

curraes e barças de pescarias na costa. Todo o districto é agrícola e encerra fazendas de gado com grande produção. A alfandega do Piauí é a que cobra os direitos (RELATORIO com que o Exm. Sr. Dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior passou a administração desta provincia ao vice-presidente tenente coronel José Antonio Machado, em 24 de fevereiro do corrente anno, Gazeta Official do Ceará, 1864, p. 1).

No recorte em questão é possível perceber alguns aspectos, então, que interessam a nossa narrativa e que possibilitam a produção de inferências acerca dos problemas e questões levantados anteriormente. Primeiramente, importa evidenciar como a região passou a ser afetada pela experiência da modernidade à medida que o povoado se tornou rota de passagem constantes de embarcações, especialmente vapores, frutos de um Ocidente que, naquele contexto, se modernizava.

Neste sentido, argumentamos que nas décadas que precedem o ano de 1880, o povoado de Amarração já tinha seu cotidiano alterado, haja visto que “[...] estar perto de um porto era estar perto do mundo” (HOBSBAWM, 1981, p. 18-19), isto é, a existência de um atracadouro na localidade naquela conjuntura possibilitava aos sujeitos que ali viveram vivenciarem à sua maneira a modernidade.

O “porto”, neste sentido, carregava um duplo sentido, tornava-se uma marca da modernização daquele espaço, permitindo o acesso a um mundo que se transformava de modo mais eficaz, mas, ao mesmo tempo, simbolizava “[...] tudo o que há de agourento e ameaçador na vida moderna [...]” (BERMAN, 1986, p. 208) ao considerarmos os conflitos, celeumas e os perigos que o porto também podia representar para a comunidade local.

O porto, deste modo, ia se apresentando enquanto um espaço de dicotomias, gerando problemas cotidianos em Amarração à medida que permitia o acesso àquele espaço e a presença de pessoas de outras nacionalidades, bem como de outras regiões do país, o que, segundo o registro, terminava por ocasionar a ocorrência de situações nas quais reinavam a desordem e os conflitos.

Cabe o destaque nos supostos geradores destas celeumas: as tripulações. Assim, o documento produzido pela presidência da província do Ceará não somente informa sobre a conjuntura vivenciada em Amarração, mas trata de definir quem seriam os personagens responsáveis pelos problemas, notadamente, as tripulações das embarcações que aportavam na localidade.

Importa evidenciar o cuidado ao se deparar com este tipo de discurso presente em um documento, a fim de que não sejamos capturados pela narrativa construída por meio da fonte. Ainda que nos interesse os conflitos que tomam forma no local, dificilmente por meio do discurso da

presidência da província torna-se possível inferir com certeza os motivos presentes nestes episódios, muito menos evidenciar uma suposta culpa nas tripulações das embarcações em trânsito na região.

Quem eram essas pessoas? Quem, geralmente, trabalhava em regiões portuárias ou mesmo no interior das embarcações a vapor na segunda metade do século XIX até início do século XX? Pessoas pobres e, muitas vezes, homens negros, conforme observado nas discussões de Arantes (2010) ou mesmo nos estivadores discutidos por Chalhoub (2012).

Não obstante, o registro realizado pela presidência da província do Ceará não se opera em um vácuo, mas em consonância com o próprio lugar social ocupado pelo então presidente, isto é, de um homem de elite e que, possivelmente, mantinha relações também com os grupos abastados que viviam na região.

Ainda que Amarração fosse um povoado pequeno com o registro de apenas 3 mil pessoas nos anos 1880 (BAPTISTA, 2023), encontramos diversas menções e discussões sobre ela na Assembleia Provincial do Ceará à época de sua transformação em distrito e, posteriormente, em vila, entre as décadas de 1860 e 1870, ou seja, denotando a existência de interesses políticos e econômicos na localidade, exemplificados pelo próprio registro de fevereiro de 1864, que também comentava sobre uma questão econômica e fiscal da região.

Além disso, alguns meses depois, já com o distrito policial criado, ocorreu um caso que terminou gerando uma seara internacional. Em abril de 1864, três homens negros, provenientes de um território francês denominado Cayanna, supostamente em estado de embriaguez, estariam se espancando na região. Com a intervenção policial, um deles teria sido preso pelo crime de resistência após supostamente tentar tomar a baioneta de um dos soldados enviados para cessar a conjuntura. O tripulante foi julgado e absolvido no ano seguinte, mas, ainda assim, o vice-cônsul francês e o ministro brasileiro dos negócios estrangeiros acompanharam o caso, cobrando explicações de seu andamento da presidência da província do Ceará (BAPTISTA; NASCIMENTO, 2022).

Chama nossa atenção aqui justamente quem os documentos apontam enquanto os responsáveis pelas celeumas, ou seja, o outro, o estrangeiro, o forasteiro, em detrimento às populações locais. Destacamos isto porque, em outro documento, em uma carta de um habitante do Piauí a um jornal cearense, *O Cearense*, de alguns anos antes, de 1863, o morador de Parnaíba (PI), vizinha de Amarração, reclamava dos confrontos constantes que ocorriam na localidade entre moradores do povoado e tripulantes que vinham de fora (BAPTISTA; NASCIMENTO, 2022).

Desta forma, ainda que o registro sobre Amarração presente na *Gazeta Oficial do Ceará* seja breve, encontra-se carregado de significados e sentidos, sendo necessário uma leitura atenta para a operacionalização e historicização de modo adequado da fonte em análise. Não se trata de somente pensar o registro como um exemplo dos problemas ocasionados na região em função de uma modernização provocada pela presença constante de novos aparatos modernos, mas também de perceber os diferentes discursos ao considerarmos o lugar social ocupado pelos sujeitos que os elaboram, notadamente indivíduos políticos relacionados às províncias do Piauí e Ceará.

É evidente que, ao elaborar seu discurso, o presidente cearense constrói uma representação de uma localidade que tem a sua paz encerrada pelo outro, pelo forasteiro, que, ao adentrar a região, provocaria múltiplos problemas, sem evidenciar uma suposta participação dos cearenses que ali viviam nestes conflitos, seja por questões de trabalho ou raciais, como destacado por Chalhoub (2012) e Arantes (2010), nas disputas existentes no Rio de Janeiro em um tempo próximo, ao tempo em que o documento proveniente do Piauí, ainda que siga reforçando a responsabilidade nas tripulações, já comenta sobre a participação das populações cearenses nas celeumas ocorridas.

Criado o distrito policial, o que teria se configurado em Amarração: o fim dos problemas ocasionados pela existência de um porto, como as disputas por trabalho ou conflitos como os reportados pelos documentos citados? Ou seria possível que esses casos não fossem evidenciados pela imprensa piauiense após a reanexação de Amarração em 1880 em função da relevância posta à localidade por parte das elites piauienses?

Essas questões indicam e orientam os caminhos que devemos tomar enquanto historiadores e os cuidados necessários ao considerarmos as intencionalidades presentes em cada documento analisado, sendo, portanto, pertinente pensar o documento para além do que está escrito, dialogando-se com o contexto, mas também com outros registros de época, realizando uma história produzida a contrapelo (BENJAMIN, 2012).

Esses casos, por sua vez, não foram os únicos que assinalaram Amarração neste contexto e que fomentaram modificações, sejam elas em seu cotidiano ou em sua paisagem, decorrentes de um espaço que se modernizava. Pode-se ainda destacar os episódios de acidentes marítimos ocorridos neste recorte, mas que, até então, seguem pouco discutidos por se tratar de um recorte temporal em que Amarração foi pouco pesquisada.

Deste modo, na edição de 24 de setembro de 1871 do periódico *O Cearense*, tem-se um registro sobre um acidente marítimo que teria ocorrido na localidade, podendo-se ler o seguinte no jornal: “**Naufragio.** – Comunicamos de Amarração: A escuna Rollow ao sahir da barra, no dia 15 do corrente, com destino a Cena com carregamento de gado, abriu agua, sendo obrigada a encalhar. Salvou-se toda tripolação e apenas perdeu-se um boi” (NAUFRAGIO, *O Cearense*, 1871, p. 1).

Ainda que se tratasse de uma escuna, isto é, um veleiro, é evidente que a presença de mais embarcações pela localidade, impulsionada pelas possibilidades decorrentes da criação da máquina a vapor, ocasionou a ocorrência de mais acidentes marítimos, a exemplo do registrado nesta edição, mas também em outra, numa localidade⁹ bem próxima à barra de Amarração, a apenas poucos quilômetros na praia de Pedra do Sal alguns anos antes em 1869, conforme a edição de 14 de setembro de 1869 do periódico *O Cearense*:

Naufragio. – o vapor Camocim, da companhia maranhense que ha pouco escapara de naufragar na barra do Camocim, acaba de naufragar completamente na Pedra do Sal, duas leguas do porto da Amarração. Vinha do Maranhão para o nosso porto e dizem-nos que trazia um importante carregamento para a Parnahyba. A tripolação salvou-se e tratavam de salvar a carga (NAUFRAGIO, *O Cearense*, 1869, p. 2).

Assim, as populações que viviam em Amarração não somente percebiam seu cotidiano se alterar pela presença de passageiros e tripulações que vinham de outros espaços, seja por sua simples presença ou em função dos problemas ocasionados a partir destes encontros culturais entre regiões e nacionalidades distintas, mas também observam enquanto a paisagem em que viviam se alterava.

Uma paisagem marítima na qual outrora pouco se percebia a presença humana passou a ser transformada semanal e mensalmente pelas invenções modernas. Os vapores que se aproximavam e aportavam em Amarração traziam consigo a experiência da modernidade, que passou a alcançar também os indivíduos que ali viviam. Uma modernidade que

promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor — mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos. A experiência ambiental da modernidade anula todas as fronteiras geográficas e raciais, de classe e nacionalidade, de religião e ideologia: nesse sentido, pode-se dizer que a modernidade une a espécie humana.

⁹ Alguns anos depois, em 1876, outro vapor encalhou em um porto próximo do Ceará enquanto empregava viagem para Amarração. Na edição de 14 de junho de 1876, há um destaque para uma embarcação da companhia pernambucana denominado *Pirapoma*, que teria encalhado nos bancos de areia do porto de Acaracú a alguns quilômetros ao leste de Amarração. Ainda que não tenha ocorrido em Amarração, chama a atenção este encalhe porque, na época, a vila também tinha um problema recorrente com bancos de areia, sendo, inclusive motivo para encalhe de embarcações no início do século XX, conforme Baptista e Baptista (2024), mas também questão de debate por engenheiros locais quanto aos problemas presentes na barra para a construção de um porto, algo já destacado em nossa narrativa.

Porém, é uma unidade paradoxal, uma unidade de desunidade: ela nos despeja a todos num turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambigüidade e angústia (BERMAN, 1986, p. 14).

É este espaço de transformações que já se apresenta em Amarração nas décadas que antecedem o ano de 1880. É essa experiência que as pessoas que moravam nesta porção oeste do litoral cearense, na divisa com o Piauí, passam a vivenciar em função da presença constante de embarcações, especialmente a vapor, decorrentes da existência de um porto marítimo na localidade.

É este sentimento de que o mundo reduzira, de que as distâncias se tornavam menores, de que tudo se modificava tão rápido, de que a cada dia novas invenções surgiriam exercendo um fascínio ou sedução diante de situações distintas que os indivíduos, a sua maneira, experimentavam em Amarração.

Era também neste sentimento que se agregavam novos medos e temores que se concretizavam e se tornavam possíveis diante dessa modernidade que também desagregava, que tudo transformava de modo a suprimir as reduzidas certezas que os sujeitos tinham sobre o mundo ao tempo em que se integravam em um espaço marcado por transformações, mas também por conflitos e contradições.

Evidentemente que as pessoas em Amarração não vivenciaram a modernidade do modo como um escritor europeu do século XIX (BERMAN, 1986) ou como um carioca do final do século XIX e início do século XX que passava a dividir o espaço das ruas com o bonde elétrico (SEVCENKO, 2006) ou como um recifense do início do século XX que também se percebia diante de uma nova experiência e sonoridade urbana: a dos automóveis (REZENDE, 1997); ou mesmo de modo similar a um teresinense que, diante desse novo cenário urbano, fascinava-se, mas temia os problemas decorrentes de invenções, como o cinema, ou os perigos postos pelas engenhocas a motor que agora transitavam nas ruas, gerando novos tipos de acidentes (QUEIROZ, 2011).

Por mais que se trate de uma experiência compartilhada, é preciso esta compreensão de que os modos de sentir e de atribuir significados se alteram diante de cada temporalidade e de cada espaço discutido. Portanto, é entender que Amarração, ainda que se tratasse de um pequeno povoado litorâneo, à medida que possuía um porto, os sujeitos que ali moravam vivenciaram à sua maneira as modificações provocadas ao tempo que se modernizavam e, neste caso, a modernidade concretizava-se com essa paisagem alterada pelos vapores e o cotidiano transformado pelas pessoas que chegavam de outras províncias/países nestas embarcações. Passageiros e tripulantes que não somente carregavam

novas perspectivas e visões de mundo, mas sonhos e aspirações, por vezes, gerando conflitos na localidade, conforme evidenciado nesta narrativa.

Não obstante, cabe ainda evidenciar um último aspecto que, possivelmente, em função do porto, bem como da modificação dos transportes, afetou e transformou o cotidiano e a paisagem de Amarração durante meados do século XIX, sendo este a seca, notadamente aquela que ficou conhecida como a seca de 1877-1879, com seus efeitos registrados ao longo de dezenas de edições dos periódicos cearenses entre o ano de 1877 e 1880. Assim, na edição de 20 de maio de 1877, do periódico *O Cearense*, tem-se o seguinte: “*Amarração*. 7 de maio. – A secca ali vao prozindo seus crueis effeitos. O povo já se vê a braços com a fome. Para ahi tem affluido muita gente e outros vão em busca da margem do Parnaíba. As plantações perãeram-se todas. Havia falta de segurança” (AMARRAÇÃO, *O Cearense*, 1877, p. 2).

Ainda que se trate de uma breve nota, algumas ponderações se fazem necessárias sobre os significados possíveis e os impactos não somente da seca em Amarração neste recorte temporal, mas também algumas implicações para a historiografia¹⁰ no que se refere aos aspectos discutidos até então.

Assim, é mister indicar que, segundo Domingos Neto e Borges (1987), o Piauí, para além dos efeitos que a seca provocava em seu território, evidenciava também duas possibilidades para as pessoas afetadas por esta em outras províncias do norte, principalmente o Ceará. A primeira se refere a sua proximidade com a região amazônica, portanto, servindo como espaço de travessia para locais com acesso facilitado a água, assim como alimentos que, nas localidades afetadas pela seca, desapareciam ou encareciam. Além disso, muitos destes migrantes percebiam na província piauiense esta possibilidade de sobreviver, permanecendo no território do Piauí após a fuga de seus locais originários, sendo possível observar essa situação se desenrolando em outros episódios de seca, como a que ocorre no ano de 1888 e 1889 (BAPTISTA; NASCIMENTO; BAPTISTA, 2020).

Quanto à vila de Amarração, assim como existem registros, na seca que ocorreu no final dos anos 1880, da ida de migrantes cearenses para a localidade em busca de melhores meios para sobreviver em função da existência da desembocadura do rio Parnaíba na região, também encontramos indícios

¹⁰ Quanto à historiografia, reforça-se a ideia defendida por Baptista (2023) no que se refere aos motivos presentes na discussão elencada pelo senador cearense Jaguaribe no Senado Imperial acerca da manutenção de Amarração pela província do Ceará, isto é, de que sua importância nos debates realizados em fins dos anos 1870 entre o senador cearense e piauiense acerca da permuta territorial entre as duas províncias se dava em função dos recursos naturais que ali existiam em um momento de escassez, especialmente no Ceará.

de pessoas que, supostamente, se dirigiram para lá com o objetivo de acessar, posteriormente, o território amazônico (BAPTISTA, 2023).

Neste sentido, Amarração se torna um espaço estratégico não somente pela presença de um rio perene, mas pela existência de um porto no qual havia companhias de navegação que mantinham vapores que faziam escala no local, dirigindo-se a outros portos, como o de São Luís no Maranhão por meio do Oceano Atlântico, mais próximo do território amazônico, mas também para o interior do Piauí através do rio Parnaíba, divisa natural entre Piauí e Maranhão, e no qual diversas cidades piauienses, a exemplo da capital de Teresina, foram construídas às suas margens.

Desta forma, o porto tornava-se em Amarração um espaço de contradições e dicotomias produzidas através da experiência da modernidade. Ao mesmo tempo em que vapores e embarcações marcavam a paisagem e o horizonte da vila, simbolizando uma última faísca de uma promessa para os migrantes afetados nesta conjuntura, uma esperança silenciosa de sobreviver à seca, também se configurava em um local de perturbações, temores e receios, tendo em vista os novos conflitos e celeumas possibilitados pela presença constante destes aparatos modernos.

Considerações Finais

Ao término desta narrativa, alguns apontamentos se tornam necessários à guisa de conclusão, mas não no sentido de indicar que os estudos sobre Amarração, principalmente durante o recorte em que pertenceu ao território cearense, estariam finalizados, haja visto a permanência de lacunas e ausências que, evidentemente, não foram nossos objetivos no texto ora posto.

Sugerimos também duas possibilidades no tocante à historiografia e a documentação de época, isto é, que, possivelmente as reduzidas menções a contendas em função do porto de Amarração no período posterior a 1880 se remete a uma construção discursivo-imagética deste espaço enquanto promotor do progresso para o Piauí, devendo-se, portanto, evitar críticas e com estas predominando em jornais políticos oposicionistas quanto a permuta territorial realizada entre as províncias. A outra assertiva é a de que a criação de um distrito policial inibiu a existência de novos conflitos entre tripulantes e a população local, o que, diante de estudos sobre outros espaços nos parece improvável, sendo necessário, portanto, o acesso a outros indícios, como as fontes policiais, para se aprofundar mais nesta questão.

Além disso, questões como as celeumas e contendas políticas durante os anos 1850 quando da criação de um distrito de paz em Amarração e, na mesma década, debates entre os deputados cearenses na Assembleia Legislativa Provincial para que este fosse extinto, denotando interesses políticos locais, ou mesmo, alguns anos depois as discussões em torno da elevação de Amarração de povoado a distrito e, posteriormente, à condição de Vila, são aspectos que influenciaram na vida das populações que ali viveram e que seguem abertos para a produção de pesquisas.

Buscamos, no entanto, contribuir para os estudos historiográficos sobre Amarração em um recorte temporal pouco discutido, refletindo sobre como o cotidiano local foi afetado diante das transformações provocadas pela modernidade, analisando os conflitos e possibilidades que se descortinavam mediante a modernização deste espaço na segunda metade do século XIX.

É sobre isso que se trata a História, sobre a vida, sobre pessoas que sorriram, choraram, acerca da compreensão de que viver é também se deparar com um mundo de alegrias e descobertas, mas de sofrimentos e penúrias e, assim, ainda que se utilizando de fontes hemerográficas, distantes de documentos de cunho mais pessoal como correspondências ou a literatura (PESAVENTO, 2005), foram estes aspectos que buscamos abordar. Contribuindo para uma historiografia “[...] que saberia produzir um conhecimento sobre os sofrimentos humanos, como aquela que se deixaria atravessar por eles, que assumiria que em suas práticas de pesquisa e de escrita há e estão presentes também sofrimentos, dores, prazeres e paixões” (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2025, p. 56).

Referências bibliográficas:

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. **A pele da história: corpo, tempo e escrita historiográfica**. Petrópolis: Vozes, 2025.

AMARRAÇÃO. **O Cearense**, Fortaleza, ano 31, n. 43, p. 2, 20 maio. 1877.

ANDRADE, Andreia Rodrigues de. **Entre o sertão e as margens do Rio Parnaíba: a transferência da capital e a cidade de Teresina na segunda metade do século XIX**. 2016. 212 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Centro de Ciências Humanas e Letras, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2016.

ARANTES, Erika Bastos. **O Porto Negro: trabalho, cultura e associativismo dos trabalhadores portuários no Rio de Janeiro na virada do XIX para o XX**. 2010. 224 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2010.

ASSIS, Nívia Paula Dias de; CINTRA, Jorge Pimentel. O mappa geografico da Capitania do Piauí, de Antonio Galluzzi. *In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA*, 3., 2016, Belo Horizonte. **Anais** [...]. Belo Horizonte: UFMG, 2016. p. 63-72.

BAPTISTA, João Gabriel. **Mapas geohistóricos do Piauí**. Teresina: Projeto Petrônio Portela/COMEPI, 1986.

BAPTISTA, Marcus Pierre de Carvalho; BAPTISTA, Elisabeth Mary de Carvalho. Transformações da paisagem costeira e os impactos dos acidentes marítimos no litoral do Piauí no decorrer do século XX. **Revista Brasileira de História da Ciência**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 2, p. 597-613, jul./dez. 2024.

BAPTISTA, Marcus Pierre de Carvalho; NASCIMENTO, Francisco de Assis de Sousa. “Desordens, barulhos e pancadas”: conflitos em Amaração na divisa norte Piauí/Ceará na segunda metade do século XIX. *In: CASTELO BRANCO*, Edwar; BAPTISTA, Marcus Pierre de Carvalho; BORGES, Cássio de Sousa. **História, sentido e acontecimento: narrativas**. Teresina: Cancioneiro, 2022. p. 67-88.

BAPTISTA, Marcus Pierre de Carvalho; NASCIMENTO, Francisco de Assis de Sousa; BAPTISTA, Elisabeth Mary de Carvalho. A seca de 1888/1889 e seus efeitos na província do Piauí representada no periódico A Imprensa. **Vozes, Pretérito & Devir**, Teresina, v.11, n.1, p. 29-51, 2020.

BAPTISTA, Marcus Pierre de Carvalho. **Entre o porto e a estação**: histórias da vila de Amaração no litoral do Piauí (1880 – 1930). Teresina: Cancioneiro, 2023.

BENJAMIN, Walter. **O anjo da história**. Belo Horizonte: Autêntica, 2012.

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

CAPELATO, Maria Helena. **Multidões em cena**: propaganda política no varguismo e no peronismo. 2. ed. São Paulo: UNESP, 2009.

CARVALHO, José Murilo de. **A construção da ordem**: a elite política imperial. Teatro das sombras: a política imperial. 5. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, lar e botequim**: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque. 3. ed. Campinas: Unicamp, 2012.

DOMINGOS NETO, Manuel; BORGES, Geraldo Almeida. **Seca seculorum, flagelo e mito na economia rural piauiense**. 2. ed. Teresina: Fundação CEPRO, 1987.

DUARTE, José Lins; ARAÚJO, Johny Santana de. Ideário de progresso no Piauí: do oitocentos ao novecentos, o vapor nas águas do rio Parnaíba. *In: CASTELO BRANCO*, Pedro Vilarinho; QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita; FERREIRA, Ronyere; SOUSA, Talyta Marjorie Lira (org.). **O Piauí oitocentista**: economia, política, sociedade e cultura. Teresina: Cancioneiro, 2023. p. 197-216.

FERNANDES, Ana Carla Sabino. **A Imprensa em pauta:** Entre as contendas e paixões partidárias dos jornais *Cearense*, *Pedro II* e *Constituição* na segunda metade do século XIX. 2004. 206 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2004.

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

LEFEBVRE, Henri. **Introduction to modernity:** twelve preludes. London: Verso, 1995.

LUCA, Tania Regina de. Fontes Impressas: História dos, nos e por meio dos periódicos. *In:* PINSKY, Carla Bassanezi (org.). **Fontes históricas.** 2. ed. São Paulo: Contexto, 2008. p. 111 – 154.

MENDES, Francisco Iweltman Vasconcelos. **Porto de Luís Correia:** histórico de um sonho. Parnaíba: [s. n.], 2009.

NAUFRAGIO. **O Cearense**, Fortaleza, ano 23, n. 204, p. 2, 14 set. 1869.

NAUFRAGIO. **O Cearense**, Fortaleza, ano 25, n. 110, p. 1, 24 set. 1871.

NOGUEIRA, Gustavo Martins (curador.). **Sertão de Dentro:** a formação do espaço piauiense em registros cartográficos. Teresina: Governo do Estado do Piauí, 2002.

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

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História e história cultural.** 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.

PIRAPOMA. **O Cearense**, Fortaleza, ano 30, n. 56, p. 3, 14 jun. 1876.

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

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

QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. **Os Literatos e a República:** Clodoaldo Freitas, Higinio Cunha e as tiranias do tempo. 3. ed. Teresina: EDUFPI, 2011.

RELATORIO com que o Exm. Sr. Dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior passou a administração desta provincia ao vice-presidente tenente coronel José Antonio Machado, em 24 de fevereiro do corrente anno. **Gazeta Oficial do Ceará**, Fortaleza, ano 2, n. 135, p. 2, 19 mar. 1864.

REZENDE, Antônio Paulo. **Desencantos modernos:** histórias da cidade do Recife na década de XX. Recife: FUNDARPE, 1997.

SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnicas, ritos e ritmos do Rio. *In*: _____ (org.). **História da Vida Privada no Brasil**, v. 3: República: Da *belle époque* à era do rádio. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. p. 513-619.

SOUZA, Vlândia da Silva. **As divisas interestaduais brasileiras**: uma análise sobre a permanência do litígio territorial entre o Ceará e o Piauí. 2020. 219 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2020.

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