

### **Cidades-beira: raízes urbanas e suas relações com o ambiente/natureza**

Gercinair Silvério Gandara<sup>1</sup>

As cidades e os rios representam um campo de pesquisa pluridisciplinar. Elas oferecem toda uma história das relações pela água. São objetos de pesquisa em que a tônica do historiador não deve incidir no aspecto concreto da paisagem urbana, mas sim nas combinações de suas diferentes características, no complexo global de suas relações com o ambiente. Pragmaticamente, a cidade é um objeto que abriga condutas que poderão revelar-se sujeito e objeto de uma história social e ambiental. Dentre as múltiplas possibilidades de leituras da cidade elegi agrupar a análise das cidades dos vales do rio Parnaíba (Piauí) e do rio São Francisco (Bahia) sob uma categoria considerada central nesta investigação, ou seja, o de “Cidade-beira”.<sup>2</sup> Enfatizo que este conceito é na realidade o aspecto crucial para compreensão da gênese de cidades que se constituem nas beiras. Trata-se de uma forma de surgimento particular, cuja concepção nasce da própria noção de beira. Como diz Geles La Blache “... todos os vales do quais os cursos d’água têm o papel de primeiros caminhos, favorecem para a concentração de riqueza e de potência”. (BLACHE, 1954, p.51).

Vale dizer que a beira foi o elemento definidor na história de constituição dos inúmeros povoados à beira-rio. Ela tem uma função sempre ligada à possibilidade de contato e de circulação. Por isso há uma relação importante entre rios (água) e estradas na constituição das cidades. Ambos são meios de circulação que proporcionam contatos. Proporciona o acesso, a concentração, a condensação, enfim, o crescimento demográfico, o ir e vir. Há um consenso pelos estudiosos do assunto em torno da importância dessas categorias - rio, mar, caminho, estrada. O exemplo de Jacqueline Beaujeau-Garnier que enfatizou, “são numerosas as cidades situadas à beira-mar ou na margem de um rio... [...] Além das facilidades de comunicação oferecida pelos rios,

---

<sup>1</sup> Pós-doutoranda Programa Nacional de Pós- Doutorado (PNPD-CAPES)/ Universidade Federal de Goiás. Doutora em História Social pela Universidade de Brasília (2008). Beneficiário Capes. E-mail: Professora da Universidade Estadual de Goiás -UnU Pires do Rio [gercinair@gmail.com](mailto:gercinair@gmail.com) Fone: (62) 3941 61 03

<sup>2</sup> Desenvolvo análises sobre este eixo temático há alguns anos. No exercício de mestrado: “Uruaçu: Uma cidade-beira, Uma cidade-fronteira nos caminhos do sertão de Goiás. (1910-1960), Universidade Federal de Goiás, 2002. Tese de Doutorado: “Rio Parnaíba, Cidades-Beira” (1850-1950), Universidade de Brasília, 2008 e no Pós-doutoramento desenvolvo o projeto: “Rios e Cidades-Beira... Uma Análise Comparada (Remanso e Pilão Arcado/BA... Florianópolis e Parnaíba/ PI – Século XIX – XX)”.

lagos e mares, as estradas exercem também grande atração para os estabelecimentos humanos”. (BEAUJEAU-GARNIER: 1980, p.94) e Jean-Louis Michelot, que afirmou, “a maior parte das grandes cidades são situadas à beira de um curso d’água donde sua presença oferece atrativos consideráveis...”. (MICHELOT: 1989, p. 50). Posso afirmar que por meio da configuração das beiras se evidencia as partes de uma cidade estabelecendo as diferenças e semelhanças responsáveis por sua identidade. Entendo como Sodré que “o que dá identidade a um grupo são as marcas que ele imprime na terra, nas árvores, nos rios.” (SODRÉ: 2002, p.22).

A categoria beira explica bem como o contexto da paisagem “natural” participou ou ausentou-se da configuração de uma cidade. Trata-se de caracterizar e estabelecer em que medida, por exemplo, as formas do relevo do solo de um rio ou de um lago, participaram do desempenho do lugar. Por meio das beiras pode-se, também, analisar as transformações dadas à evolução do sítio físico por elementos como ruas, estradas, rodovias etc. Na medida em que se acredita que as beiras são as linhas mestras de origem e desenvolvimento de algumas cidades pode-se estabelecer uma fisionomia entre seu passado, sua origem e sua feição posterior. Sabemos que a configuração do espaço-cidade possui desempenhos diferenciados relativos a expectativas sociais de diversas naturezas. É, portanto, um fator de realização das práticas sociais, materializando o potencial configurativo das intenções humanas, único porque é capaz de conceder historicidade às formas físicas. Kohlsdorf, (1996) enfatiza que, “a apreensão dos lugares dá-se, necessariamente, a partir de sua forma física conforme diversas abordagens arquitetônicas e geográficas da cidade, e também nos estudos centrados nos mecanismos cognitivos”. Argumenta que é preciso que “se observe os lugares como composições plásticas, isto é, elementos relacionados em conjuntos, ou ainda, totalidades”. Para ela, “a cidade existe, se configura e apresenta comportamentos em relação a expectativas sociais”. (KOHLSDORF: 1996, p.31). Com efeito, creio que as cidades se identificam com as beiras que preexistem e persistem efetivamente, ao menos do ponto de vista físico. Essa persistência e permanência são dadas pela história do seu surgimento e de seu crescimento que lhes dão uma forma constituída, em grande parte, pelo próprio ambiente. Assim sendo, a beira participa intimamente da forma geral da cidade. Como diz Aldo Rossi (1995, p.57), “a forma da cidade é sempre a forma de

um tempo da cidade, e existem muitos tempos na forma da cidade”. As beiras tornam-se assim, objeto particular do estudo e do reconhecimento da forma da cidade. Convém, portanto, reafirmar que o desenvolvimento e/ou crescimento de uma cidade-beira, não é de forma alguma o desenvolvimento de uma função, mas de uma situação. A situação urbana é, sem dúvida, uma situação histórica.

A cidade-beira exerce certo efeito de atração, pois é em relação a ela que se organiza a rede convergente dos transportes. Conforme Jacqueline Beaujeau-Garnier, “... os exemplos mais importantes relacionam-se com os meios de transporte de uma época ou de uma civilização”. (BEAUJEAU-GARNIER: 1980, p.94). Por tudo isso afirmo que as cidades em estudo nos vales do rio Parnaíba e do São Francisco apresentaram características inerentes de legítimas cidades-beira: Elas são as representações da vida que começa de um conjunto integrado de relações sociais e econômicas. Foi a partir desta constatação no vale parnaibano que eu quis verificar tal característica noutras regiões brasileira, para tanto elegi as cidades baianas Remanso e Pilão Arcado, para dar conta de tais constatações no espaço geográfico do vale são franciscano. Afinal, “a história de uma cidade pode ser um espelho da história de uma província, estado, região, nação...”, como diz Octávio Ianni, (1988, p.15).

Justifico a escolha destas cidades como referências comparativas, por apresentarem preliminarmente as características de cidades-beira, “beira-rio”, “beira-estrada”, “beira-caminho etc...e, principalmente, por ter sido o Piauí palmilhado inicialmente pelo sul e as suas transações coloniais terem sido feita com a Bahia, precisamente nesta região criadora. Conforme a historiografia tradicional piauiense foi pelo sul que entraram os primeiros povoadores (criadores). Isso se deu segundo Miranda (1938), porque “todas as transações desde os tempos coloniais das zonas interiores sul do Estado do Piauí ter sido feita com a Bahia”. (MIRANDA: 1938, p.75). Já a região mais próxima do litoral que recebia influência da navegação marítima era o “caminho que percorriam aqueles que transitavam do Ceará para o Maranhão e vice-versa”. (FRANCO: 1968, p.66). Conforme Jacob Gorender (1978), no começo do século XVIII, por proibição régia, a criação de gado só era permitida à distância de 10 léguas a partir da costa marítima. A esta altura, as fazendas criatórias já se achavam adentradas pelo sertão nordestino, até o interior do Piauí e Maranhão. Eram chapadas distantes do mar,

onde se localizavam os primeiros currais, aproveitando as várzeas dos rios. Contudo, diferente de outros territórios nordestinos, a colonização no Piauí teria sido feita do interior para o litoral.

Há diferentes leituras sobre os rios Parnaíba e São Francisco. Como vias regionais que transporta(va) mercadorias, pessoas, e conseqüentemente suas representações. Como suporte material com função de ligar, unir espaços e gentes. Os vapores representando desenvolvimento, meio precursor e animador, no sentido de levar as províncias por onde banham, à prosperidade. Mas o desenvolvimento de uma reflexão desses espaços-rio exige novos enfoques interpretativos. Não basta sublinhar a importância destes rios no curso dos séculos, seja econômico, cultural ou social, ou lembrar os contatos que se entrecruzaram em suas margens. É preciso sensibilidade particular para evidenciar os laços entre passado e presente, as relações sociais, políticas, econômicas, enfim históricas, mas acima de tudo, sensibilidade para tratar de paisagens, sejam naturais ou humanas. Ressente serem analisados como performance integrante da paisagem ambiental e cidadina que se incorporam 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...”. É preciso, então, decifrar seu traçado, sua paisagem geográfica para servir à história. É preciso, ainda, considerar que a geograficidade vai além das condições naturais uma vez que a natureza faz parte da materialidade que constitui o espaço geográfico. Como diz Pádua (2010, 18) “é preciso entender cada época no seu contexto geográfico, social, tecnológico e cultural”.

Vale dizer que não pretendo fazer um retrospecto da vida humana nas margens do rio São Francisco, mas procurarei esboçar e ressaltar os fatos que possam ser úteis à compreensão das relações socioambientais na região em que foram alocadas as cidades Pilão Arcado e Remanso na beira-rio São Francisco. Abordo a história da navegação a vapor, da pecuária etc., dos surgimentos citadinos sem perder de vista as suas relações com a natureza. Interrogo a expansão do centro urbano das cidades baianas centrando nas transformações ocorridas, contrastando-as com as cidades-beira rio Parnaíba, Floriano e Parnaíba e, entre si respectivamente. Para tanto destacarei

semelhanças e dessemelhanças. Dito de outro modo, eu procuro particularidades, similaridades e diferenças. Num plano mais teórico, delinheio um critério fundado na temporalidade para organizar a multiplicidade dos acontecimentos confrontando-os entre si. Compreender os traços fundamentais das cidades optadas possibilitará uma análise comparativa não só quanto possíveis semelhanças, mas aprofundando um inventário das diferenças que confere historicidade. Em cada período e local proposto procuro reconstituir o essencial dos acontecimentos para se identificar os elementos propulsores do surgimento e desenvolvimento de tais cidades. Procuro fazer reagir posições ocupadas seja por uma divindade ou por um indivíduo para descobrir singularidades, ou seja, aspectos inapercebidos; uma esquina insólita, característica particular de um limite; uma propriedade escondida e/ou esquecida, sinal de um espaço vasto; a fundação e o nome que marca o espaço, qualquer coisa que marca um acontecimento inicial, o começo de um tempo, de uma história, de uma cronologia. Tornou-se preciso não ter medo de vasculhar a história ou de comparar diferenças históricas. Numa palavra tornou-se preciso experimentar. Como diz Marcel Detiene (2000, p. 15) “Impossible de construire des comparables sans expérimenter”. Assim sendo, este trabalho de pesquisa é mesmo um meio de mergulhar no processo histórico destas cidades e rios comparando-os entre si.

As cidades beira-rio São Francisco têm suas histórias marcadas por representações e lendas. Sendo a cidade de Remanso marcada pela crueldade do coronel Militão Plácido de França Antunes e, a de Pilão Arcado, ser ligada à lenda de pescadores que encontraram um pilão, em uma das margens do rio São Francisco, com um formato de curva em arco utilizado para pilar o sal. Remanso é um município do estado da Bahia localizado às Margens do rio São Francisco. A região era habitada pelos índios e acoroazes. No começo do século XVII, o território integrava a sesmaria do Conde da Ponte. O povoamento se iniciou no final do século XVIII, na fazenda “Arraial”, pertencente à Monel Félix da Veiga e arrematada por Joaquim José Gonçalves em 1829. Estabeleceram-se ali famílias retirantes de Pilão Arcado, onde havia lutas armadas entre Guerreiro e os Militão. A fertilidade do solo e a pesca contribuíram para a fixação dos colonos, que formaram o Arraial de Nossa Senhora do Remanso. Em 1857, transferiu-se para ele a sede de Pilão Arcado, criando-se o

município de Nossa Senhora do Remanso de Pilão Arcado. Simplificou-se a denominação para Remanso em 1990, com a elevação da vila à cidade. O topônimo está ligado, segundo remansenses, ao fato de as águas do Rio São Francisco correrem vagarosamente, ficando como que paradas, naquele trecho. A antiga cidade de Remanso se encontra hoje encoberta pelas águas do Lago de Sobradinho, mas no período de estiagem pode-se contemplar as suas ruínas. Os remansenses consideram de grande importância à preservação da história da submersa Remanso. Paulo Carvalho (2007) destaca que há pessoas que guardaram a sua história, através de relíquias, de livros, de peças etc.

Quanto a cidade-beira-rio São Francisco denominada Pilão Arcado conta a tradição local que a denominação está ligada a uma lenda de pescadores que encontraram um pilão, com formato de uma curva em arco, em uma das margens do rio São Francisco e passaram a utilizá-lo para pilar o sal que salgava o peixe. Pilão Arcado originou-se de um arraial fundado, em fins do século XVII, por ordem do vice-rei D. João de Lencastre, com a finalidade de acabar com os constantes ataques dos índios mocoazes e acoroazes às fazendas de gado da região. O município, então em terras da Província de Pernambuco, foi criado em 1810, com a denominação de Vila do Pilão Arcado. Em 1824, devido as revoltas separatistas dos pernambucanos contra o Império, passou a integrar a Província de Minas Gerais na terceira década daquele século, juntamente com todo São Francisco, passou à administração da província da Bahia. Na segunda metade daquele mesmo século foi extinto como município, integrando então o território de Vila de Nossa Senhora do Remanso de Pilão Arcado. Desmembrou-se de Remanso em 1890 e elevada à categoria de cidade em 1938. Esta sede também foi transferida para outro local, distante 62 km da antiga, em consequência da implantação da Barragem Sobradinho.

Procuo tirar lascas da história, da cultura e das práticas sociais das “velhas” cidades de Remanso e Pilão Arcado hoje submersas pelas águas de Sobradinho. De fato, estas cidades foram transferidas deixando submersas nas águas das barragens suas práticas, hábitos, sonhos e marcas. Entendo que tais comunidades citadinas precisam ser compreendidas em seu espaço constituinte, pois a identidade sociocultural das pessoas está ligada aos atributos daquele espaço concreto. Assim sendo eu retomo a ideia de que

o espaço geográfico percebido e vivido torna-se, um espaço social, se integra à comunidade e passa a fazer parte de uma experiência. É, pois, preciso recuperar a dimensão material, ou seja, a geograficidade da paisagem que descreverá a história das cidades submersas. Nosso objetivo é utilizar investigações sobre o espaço vivido daquelas cidades e suas relações com as águas do São Francisco antes a construção da barragem. Certamente que o trabalho nos conduzirá na identificação os impactos ambientais e emocionais causados no/do cotidiano citadino pela barragem que poderá constituir-se em outros trabalhos futuros.

Elegi as cidades Floriano e Parnaíba como paradigma porque foram recentemente pesquisadas por mim no processo de doutoramento. Neste trabalho de pesquisa a cidade-beira Parnaíba se destacou no contexto histórico do rio Parnaíba por ser efetivamente a primeira cidade-beira piauiense com fortes características comerciais. Evidenciamos que os negócios (comércio) foram à própria expressão do poder na cidade. Ela apresentou-se como testemunho da utilização prática das relações dadas pelo rio Parnaíba. Firmou-se como principal centro distribuidor da Província e desempenhou bem este papel. Era para ela que dirigiam os produtos de exportação e onde se encontravam as principais casas importadoras e exportadoras. Ela integrou as práticas e discursos locais a uma nova dimensão, ou seja, à dimensão internacional. No entanto, foi a partir da transferência da capital e da implantação da navegação a vapor que a cidade de Parnaíba atraiu para si, de forma mais intensa, comerciantes que fixaram empresas comerciais de exportação/importação e de navegação fluvial. Neste sentido, a formação de uma comunidade transnacional emergiu das relações dadas na cidade-beira Parnaíba, numa dimensão de integração social consolidada por meio da integração comercial. Esta cidade é uma criação que foi se constituindo e ganhando materialização concreta ao longo do seu processo histórico. O armazenamento, o ritual político-comercial, a importação e exportação, a navegação a vapor foi às razões do seu ressurgimento. Ficou claramente evidenciado, em nossas análises, que na cidade-beira Parnaíba houve produção e reprodução das relações sociais em dimensões transnacionais. Ela foi um lugar de comércio, ponto de impactos e de encontros, alavanca das relações internacionais, portanto, o teatro da transnacionalidade e da interculturalidade.

Da cidade-beira Floriano optei em fazer uma leitura da sua configuração espacial, desde sua formação inicial, algumas construções, até os seus elementos constitutivos, ou seja, as suas ruas. Para nós, de certo modo, as ruas são um documento primordial na leitura de uma cidade. As ruas florianenses são o resumo da sua história. Elas traduzem-se instantaneamente numa imagem visual determinada pela geografia do lugar. Por elas seguimos as várias etapas de seu desenvolvimento e da arquitetura predominante. Evidenciamos que a cidade-beira Floriano propala a irregularidade e a assimetria no seu traçado resultante da distribuição dos sítios pré-existentes, embora as acomodações tivessem como orientador seguro, o caminho líquido. Foram as beiras que designaram as condições gerais da cidade. Esta cidade foi importante porto fluvial do Piauí. Desde seu nascedouro foi um polo convergente tanto de pessoas quanto do comércio. Ela transformou-se num entreposto comercial. O comércio de abastecimento dos produtos manufaturados centralizava-se na cidade, assim como, a concentração dos produtos oriundos dos municípios do espaço dos balseiros e/ou d'águas vermelha (Alto Parnaíba) e aqueles oriundos da importação. Em verdade, as atividades comerciais foram, também, fatores aceleradores do seu crescimento. Ficou também evidenciado, que singularmente, a cidade se desenvolveu do centro para fora, num sistema um tanto concêntrico, baseado, principalmente na movimentação de pessoas e cargas. Assim tendeu crescer horizontalmente. Ela surgiu ao Leste, na beira do rio e cresceu a Oeste rumo ao poente e, posteriormente, se juntou com o crescimento dado ao sul. Suas ruas adaptavam-se às condições topográficas mais favoráveis, e tendiam a se organizar como ligações entre os pontos de maior importância na vida desse núcleo, sem intenção de ordenação geométrica, mas voltada à facilidade do escoamento. Esta cidade crescia para cima, para o centro, onde se desenvolveu as ruas comerciais. Essa foi uma situação à época que ainda existe.

O comércio e a indústria dos produtos extrativistas foi, também, uma das fontes de dinamismo da cidade-beira Floriano. Vimos que, além das empresas de navegação, do comércio e da navegação a vapor, os campos de pouso foram importantes para a sua conformação constituindo-se numa outra beira, a beira-pista. Constatamos que o campo de pouso teve que ser mudado por quatro vezes devido à insistência da população em se instalar nas suas proximidades. Posteriormente, a construção da Rodovia BR-24, que

corta o Estado Piauí de oeste a leste, tornou-se a mola propulsora que acelerou o crescimento da cidade rumo à beira-rodovia. Estes aspectos relacionam-se à caracterização da conformação do espaço urbano da cidade e vem confirmar sua forte preferência em perseguir as beiras. Atualmente a cidade-beira Floriano é margeada de um lado pelo rio Parnaíba e de outro, pela rodovia BR-24 que forma o anel viário que a circunda, fato este, que por si só, faz dela uma cidade-beira por excelência.

Ali, no vale parnaibano, estas cidades-beira se impõem, persuadem, sustentam relações de produção e reprodução. Elas se inscrevem na história da navegação a vapor e na do próprio rio Parnaíba em sua consolidação como rio de integração comercial com forte vocação internacional. Para nós, o rio Parnaíba, a navegação e as cidades-beira formam um só corpo com a sua historicidade. Mas para além da cor do instante, e do tempo feito eternidade, estas cidades parecem misturar-se com o seu maior "pintor" de sempre, o rio Parnaíba, num cenário todo feito nas confluências de culturas que passaram/passam nas águas do rio.

A primeira qualidade de uma situação<sup>3</sup> para uma cidade surgir é, pois, a acessibilidade no meio de um espaço dinâmico. Diz Mumford que “a concepção da região como uma realidade social dinâmica é um primeiro passo no sentido de uma política construtiva de planejamento, habitação e renovação urbana”. (MUMFORD: 1961, p.323). A cidade é o elemento fundamental da organização do espaço. Já os rios como constituinte da forma física das cidades-beira é o principal veículo de sua comunicação. Parafraseando Jacqueline Beajeau-Garnier (1980: p.159) as ligações representadas pelas diversas formas de comunicações são essenciais. A convergência de pessoas e de mercadorias para as localidades a beira-rio traduz-se em “planta”.

Seria difícil imaginar uma afirmação mais concisa dos preceitos econômicos e técnicos básicos para a fundação das cidades e da organização espacial dos vales dos rios brasileiros. Nelas, se superpõem, dialeticamente, o eixo das sucessões, que transmite os tempos externos e o eixo dos tempos internos, que é o eixo das coexistências, onde tudo se funde, enlaçando, definitivamente, as noções e as realidades do espaço-tempo. Igualmente a história das relações das cidades-beira-rio se imbrica

---

<sup>3</sup> Situação designa as condições gerais do meio em que as cidades estão inseridas.

com a história da navegação a vapor e, conseqüentemente, com a história dos rios brasileiros Além de que, a cidade-beira aparece relacionada às culturas das quais a representação é o modo fundamental de conhecer-se, seja a beira imposta pela natureza, pelas políticas públicas e mesmo pelas circunstâncias contraditórias do mundo a que pertence. Elas são, por fim, a representação da dimensão histórica e da transformação socioespacial. São imagens que mudam sem cessar, geram-se uma a partir da outra, combinam-se das formas mais caprichosas. Elas são a própria essência da história dos rios. As cidades-beira como portadoras dessa essência prefinem que os rios sejam o fluxo da vida nos vales brasileiros. Mas, as cidades-beira-rio aparecem, também, como um centro de convergência de outras forças. Elas podem ser o resultado de confrontos e de compromissos entre classes sociais em movimento, entre o estado, o poder local, e ainda, dos movimentos reivindicatórios. Nestes nascimentos misturaram-se preocupações políticas, econômicas e estratégicas. Elas têm seus modos de vida, seus ofícios e suas funções. É preciso, por um instante, tomá-las em documento multiplicando as suas variações. Parafraseando Lefebvre (1998) “uma amálgama mal definida”. A maneira exata como foi urdido no tecido histórico e ideológico de seu tempo, talvez, se revele melhor na história local. Cada uma tem seu tempo e sua história. Elas são produtos do seu tempo, como diz Munford, (1961, p.14). Inscritas em sua própria historicidade, assentadas num quadro geográfico, as cidades-beira encarnam a vida em sua forma mais complexa e mais intensa.

Como se vê minhas preocupações comportam as questões de ordem social e ambiental. Marcos Lobato Martins (2007) nos 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). Neste sentido, ao considerar a variável ambiental, abrem-se inúmeras perspectivas de abordagens históricas. Em História Ambiental há a preocupação dos historiadores em perceber as relações entre o indivíduo e seu ambiente, nada mais óbvio que enxergar as inter-relações entre os diversos fatores que norteiam esta relação entre uma dada sociedade e o ambiente natural que a cerca. Sobre esta abordagem Fernand Braudel influenciou/influencia os historiadores com sua reflexão sobre história que é também

uma reflexão sobre a relação humana com o meio. Na primeira parte da sua obra intitulada “o Mediterrâneo”, ele estuda a história “do homem em relação ao seu meio”. Diz ele, “trata de uma história quase imóvel, que é a do homem nas suas relações com o meio que o rodeia, uma história lenta... (BRAUDEL: 1983, p.25). Ele se preocupa em estudar os vínculos homem-natureza, pensada na forma de uma ação e reação ao longo do tempo.

Percebo que a História Ambiental propõe novas reflexões sobre o tempo, sobre as temporalidades que definem os processos ecológicos e as identidades culturais, que se integram com os processos econômicos e tecnológicos que marcam o curso da história. Sem desconsiderar outras exigências é forçoso reconhecer que em nossos estudos há exigência em ultrapassar os conteúdos imediatos para apreender os contextos ambientais, sociais e históricos que as cidades-beira documentam. Elas, uma vez construídas, impõem significados, sendo, portanto um símbolo concreto de um tempo ou de vários tempos, conforme as transformações e as intervenções realizadas em seu espaço vivido. Nossas pesquisas das/nas cidades-beira-rio Parnaíba e São Francisco, em andamento, tem nos revelado que os princípios que regem as relações socioambientais permitem compreender como os indivíduos constituem seus modos de viver no espaço cidade, objeto, por excelência, deste campo de estudos.

Entendo, ainda, que os rios enquanto produto histórico e social tem relações com a sociedade e seu conjunto, com seus elementos constitutivos e com sua história em particular. Destarte, proponho analisar os espaços-rio enquanto condição e meio da reprodução social, o que nos obriga pensar e discutir a categoria espaço e também a categoria tempo. Assim pensando, ao tratarmos da história das relações pela água, é preciso considerar a geograficidade, pois ela vai além das condições naturais, uma vez que a natureza faz parte da materialidade que constitui o espaço geográfico. Qualquer sociedade humana vive num espaço que considera como necessário para a sua existência, quer seja em virtude de uma herança biológica, quer de uma tradição cultural. Espaço-geográfico, artefato por excelência, sem o qual a vida humana seria impossível. Especificidade que resulta mais da ação do homem do que das condições naturais. O espaço geográfico sai das mãos do homem que modela e utiliza os elementos extraídos do meio natural para os submeterem ao seu projeto cultural de

sociedade. O espaço transforma-se para seguir um ritmo; a evolução a sociedade. É, pois, preciso recuperar a dimensão material, ou seja, a geograficidade da paisagem são franciscana contrastando-a com a parnaibana fazendo com que a história se reconcilie com a vida na materialidade da relação sociedade-natureza.

Talvez seja particularmente surpreendente evocarmos aqui a categoria tempo para analisarmos os espaços-rio. Mas é aí que o tempo parece levar uma estranha vida dupla. Tudo o que é perceptível, inclusive a realidade humana, ocupa uma posição em cada uma das dimensões formadas pelo espaço e pelo tempo. Paralelamente, entretanto, o tempo afigura aqui como um símbolo e, nessa qualidade, como um representante do mundo humano em todas as suas dimensões. Assim creio ser importante em história pôr o próprio tempo em perspectiva temporal. Na teoria de Braudel o tempo está vinculado ao conteúdo do processo histórico, mais precisamente aos seus diferentes níveis, uma vez que “as mudanças no nível das estruturas ou no nível dos acontecimentos passam por diferentes ritmos. (GURIÊVITCH: 2003, p.179). Para Braudel o tempo é, propriamente, um instrumento utilizado pelo historiador que estuda todas as mudanças. Na concepção de Le Goff, o tempo é um indicio externo ou um parâmetro do desenvolvimento histórico. E a história, partindo do ponto de vista, é a ciência das mudanças e da explicação dessas mudanças. A influencia de Braudel sobre Le Goff se deu na teoria da longa duração que influenciou o conceito de “Idade Média muito longa”. Essa influencia esgota-se aí conforme Guriêvitch que explica,

porque na interpretação de Braudel o ‘tempo da longa duração’ é o tempo das estruturas impessoais e suprapessoais que ele desumaniza conscientemente, ao passo que o próprio conceito de “Idade Média muito longa” em Le Goff foi formulado com base no estudo das emoções do imaginário, das mentalidades e dos quadros do mundo dos sonhos e dos sistemas de valores. Esse conceito é extremamente mais rico de conteúdo humano. (GURIÊVITCH: 2003, p.181)

Começo a me dar conta de que o conceito de tempo deve ser considerado como uma consequência da experiência, ou seja, a partir de certos traços que caracterizam as experiências e as contingências. Sei que o tempo não se deixa guardar comodamente numa dessas gavetas conceituais, mas nas trilhas de Gaddis (2003,p.47) percebo “o tempo de um modo relevante para a nossa perspectiva”. Assim sendo, meu sentido de tempo envolve alguma consciência da duração e também das contingências históricas que exercem pesada presença na vida humana. Esse sentido de tempo se baseia em

fatores psicológicos, mas ele depende também de influências sociais e culturais. Parto do pressuposto de Marc Bloch de que “a história é busca, portanto escolha e que seu objeto é... mais precisamente “homens no tempo” (LE, GOFF: 2001, p.24). Jacques Le Goff (2001) entende que para Bloch o tempo é o meio e a matéria concreta da História. Entende, ainda que o tempo da história oscila entre o que Fernand Braudel chamara ‘a longa duração’ e essa cristalização, que Mac Bloch prefere chamar o ‘momento’ em vez de o acontecimento e onde coloca como mediadora a ‘tomada de consciência’.

Estou convencida de que o que constitui a representação cardinal exigida para compreendermos o tempo na história são os indivíduos no âmago da sociedade e da natureza. O tempo torna-se a representação simbólica de uma vasta rede de relações que reúnem diversas sequencias temporais de caráter individual, social, cultural e ambiental. O espaço e o tempo seriam, então, um símbolo representativo desses tipos de síntese apreendidas no âmbito de uma sociedade. Para Elias (1998, p. 35) “o conceito de tempo, no uso que fazemos dele, situa-se num alto nível de generalização e de síntese, que pressupõe um riquíssimo patrimônio social de saber no que concerne aos métodos de mensuração das sequencias temporais e às regularidades que elas apresentam”. Nesse processo uma atividade humana, uma síntese consciente apreendida, é necessária para que os processos perceptíveis sejam captados como algo situado no espaço e no tempo, a exemplo de uma cidade. Entendo que as pesquisas sobre o tempo podem dar resultados numa abordagem que resitue essa perspectiva no longo prazo já que não podemos separar a determinação temporal dos acontecimentos sociais.

Considerado do ponto de vista histórico, aquilo que chamamos “tempo” constitui uma rede de relações, amiúde muito complexa, e que a determinação representa, em essência uma síntese, uma atividade de integração. Vale dizer que a noção de tempo nos remete a alguns aspectos do fluxo de acontecimentos. Esses aspectos podem ser designados, a exemplo, como o que constitui, nos acontecimentos a dimensão da longa duração, ainda que esta definição não abranja todo o campo de sua realidade, pois se tudo ficasse imóvel, não poderíamos falar de tempo. Para Braudel (1983), “A história estabelece no sentido vertical múltiplas ligações de um patamar temporal para outro, em cada “patamar”, mas agora no sentido horizontal, há também ligações e correlações”.

Conquanto o que chamamos tempo significa, antes de tudo, um quadro de referência, em meio a uma sequência contínua de mudanças, limites reconhecidos, ou então para comparar certa fase, num dado fluxo de acontecimentos, com fases pertencentes a outros fluxos, ou ainda para muitas outras coisas. Nesse modo de conceituação do tempo, se leva em conta o poder humano de síntese, essa capacidade de apreender na unidade de um mesmo olhar aquilo que se produziu ou se produzirá noutros momentos. A realidade vivida que poderíamos aqui chamar de dimensão da experiência humana soma-se às dimensões do espaço e do tempo para expressar o que há de mais vivo na história. Nesse contexto, o tempo aparece como um meio de orientação, elaborado com vistas a realizar tarefas sociais precisas. Já a atividade de determinação do tempo representa uma maneira específica de ligar os acontecimentos ou de efetuar sínteses. Assim sendo, na rede temporal histórica passaríamos de um tempo pontual, descontínuo e situacional, para uma trama temporal contínua de malhas cada vez mais finas que encerram toda a extensão das atividades humanas. Entendo, portanto, tempo e espaço como símbolos conceituais de tipos específicos de atividades sociais e institucionais. Eles possibilitam uma orientação com referência às posições, ou aos intervalos ocupados pelos acontecimentos. Ambos os conceitos representam, portanto, um nível altíssimo de abstração e síntese, relações de ordem puramente posicional entre acontecimentos observáveis e suas respectivas mudanças. Gregg Mitman (2011) afirmou que em História Ambiental é estudado as mudanças nas relações entre pessoas e o meio ambiente ao longo do tempo. Diz ele que é possível observar o impacto da sociedade no meio ambiente e as mudanças no longo do tempo. Donald Huges (2011) entende que o historiador ambiental descreve um processo ecológico que, por vezes, mudou-se para atender as demandas e necessidades humanas, uma vez que a inter-relação dos seres humanos e o ambiente natural sofre mudanças contínuas. Penso, portanto que as descrições do ambiente e suas mudanças fazem a história ambiental tão necessária como a ciência ecológica para explicar a situação atual da humanidade e da natureza.

Como se vê a história ambiental leva em conta muitas questões, contudo, um dos seus eixos, talvez o principal, enquanto campo de pesquisa trata da forma como as pessoas, as sociedades humanas relacionaram/relacionam-se com os rios. Para José

Augusto Drummond (1991, p.09) "quase todas as análises focalizam uma região com alguma homogeneidade ou identidade natural: um território árido, o vale de um rio...". Sabemos que a categoria rio representa um sistema, indicador da situação espacial - do qual as cidades estão inseridas - concebidas com base nas relações entre natureza e pessoas. Em termos bem simples trata-se da história das relações humanas com os elementos da natureza com seus limites e perspectivas como indicou Donald Worster na década de 1980, "a história ambiental trata do papel e do lugar da natureza na vida humana". (WORSTER:1991, p.201).

Por tudo isso estou convencida da importância da recuperação histórica das relações entre os indivíduos/cidades e o rio/natureza quando instalaram suas cidades e seus "negócios" naquela região são-franciscana. Foi no trânsito de tropas e boiadas que demandavam no vale, às beiras do rio São Francisco, que surgia os núcleos humanos numa consequência lógica da presença da água e de solos férteis. Capistrano de Abreu discutiu esta questão mostrando o traçado das vias de comunicação que procuravam para encurtar distâncias. Muitos estudiosos sob o aspecto do clima, da hidrologia do/no Vale do São Francisco chegaram a conclusões que recomendava o fomento e industrialização da pecuária como meio fácil e prático de soerguer a economia e a prosperidade. Se clima e solo não impediram o desenvolvimento de culturas próprias da região devemos levar em conta que os animais resistem melhor às condições ambientais deslocando-se em busca de alimento e da água. Ao lado desses fatores ecológicos deve-se considerar o surgimento dos ambientes citadinos que trazem as marcas de épocas de abundantes relações no/do/pelo rio. As enchentes, ao lado do otimismo que se encaram os benefícios do rio, movia a vida dos indivíduos no/do vale do rio. Ainda hoje o ritmo das enchentes é um calendário natural a marcar a vida econômica do vale de "desastres e frustrações". Saliento que por toda extensão do médio e do trecho encachoeirado do rio, as cidades sofriam/sofrem inundações periódicas. A agricultura feita na beira-rio era chamada agricultura de vazantes, senso regulada pela oscilação do nível das águas. Verifiquei que as cidades beiradeiras para usufruir das vantagens do tráfego fluvial do rio São Francisco tenderam a se aproximarem o mais possível da "caixa do rio". Os fluxos criados pela atividade pecuária deram origem, desde os primeiros tempos, a caminhos que cortavam ou margeava os rios do vale são-franciscano. Em consequência,

ao lado de uma estrutura de transportes predominantemente fluvial, se formava outra terrestre, as cidades. Aquelas surgidas nos pontos de cruzamento de caminhos com rios tiveram condições de crescimento. Numa palavra, a transformação do meio “natural” em espaço geográfico, foi feita de forma lenta, mas contínua desde o século XVII. Entendo que o simples estudo das condições e manifestações atuais de existência das cidades é insuficiente, pois, por falta de referências no passado que sirva de comparação, não poderíamos nos orientar para o entendimento dos seus surgimentos. Nossa leitura das cidades repousa em fatos bem comprovados, que comparamos uns com os outros, para classificá-las e, depois, derivar deles pelo menos seus dados gerais. Para entendermos o processo de formação social do espaço em estudo se faz necessário compreendermos o período histórico da ocupação e apropriação das terras com a criação do gado e a abertura de comunicações com a navegação a vapor, estradas de ferro e de rodagem. Contudo se o trabalho tratasse das cidades-beira na atualidade teria outro conteúdo. A nova configuração seria produto das novas relações realizadas em função de novos valores.

#### Referências Bibliográficas

- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. Geografia Urbana. Trad. Raquel Soeiro de Brito. Lisboa: F. Calouste Gulbenkian, 1980.
- BRAUDEL, Fernand. O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico no Época de Filipe II. Martins Fontes, 1983 Vol I e II.
- DETIENE, Marcel. Comparer L’Incomparable. FRANCE: SEUIL, 2000.
- Drummond, José Augusto. A história ambiental: temas, fontes e linhas de pesquisa. In: Estudos Históricos, vol. 4, no. 8, p. 177-197. Rio de Janeiro, 1991.
- ELIAS, Norbert. Sobre o tempo. Trad. Vera ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.
- FRANCO, J. P. O Município no Piauí. 1761-1961. Ed comemorativa dos 125 anos da fundação de Teresina. Teresina, 1961.
- GADDIS, John Lewis. “Tempo e Espaço” e “A perspectiva do historiador”. In Paisagens da História – Como os historiadores mapeiam o passado, Rio de Janeiro: Campus, 2003.
- GANDARA, Gercinair Silvério. Rio Parnaíba. Cidades Beira. (1850-1950) Teresina, UFPI, 2010.
- GANDARA, Gercinair Silvério. URUAÇU.: Uma Cidade-Beira. Uma Cidade-Fronteira. (1910-1960). Goiânia: UFG, 2004.
- GORENDER, Jacob. O Escravidão Colonial. São Paulo: Ática, 1978.
- GURIÊVITCH, Aaron. A síntese histórica e a Escola dos Anais. São Paulo: Perspectiva, 2003
- HUGUES, J. Donald. Professor e Historiador Ambiental da Universidade de Denver em Palestra proferida durante o II Workshop Internacional de História do Ambiente: desastres ambientais e sustentabilidade & Gisday, 2011, Florianópolis/Brasil.
- IANNI, Octavio. Uma cidade antiga. Campinas. São Paulo. Unicamp, 1988
- KOHLSDORF, Maria Elaine. A Apreciação da Forma da Cidade. Brasília: UNB, 1996.
- LA BLACHE, Vidal de. P. Principios de Geografia Humana. Lisboa: Cosmos, 1954.
- LE GOFF, Jacques et alli. Prefácio” e “Crítica”. In Apologia da História, ou, O ofício de Historiador, Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.
- LEFEBVRE, Henri. O Direito à Cidade. Trad. Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

# XXVII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA

Conhecimento histórico e diálogo social

Natal - RN • 22 a 26 de julho 2013

ANPUH  
BRASIL

- LEFEBVRE, Henri. A vida cotidiana no mundo moderno. São Paulo: Ática, 1991.
- LEFEBVRE, Henri. A Revolução Urbana. Trad. Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 2002.
- LEFEBVRE, Henri. La production de l'espace. Paris: Anthropos, 1974.
- MARTINS, Marcos Lobato. História e Meio Ambiente. São Paulo: Annablume; Fac. Pedro Leopoldo, 2007.
- MICHELOT, Jean-Louis. Espaces Naturels et Influence urbaine dans le lit majeur du Rhône à proximité de Lyon. In La Ville et Le Fleuve. Colloques du CTHS: 3 p.49-60,1989.
- MIRANDA, Agenor Augusto de. Estudos Piauienses. São Paulo: Cia Ed. Nacional, 1938.
- MITMAN Gregg. Palestra proferida durante o II Workshop Internacional de História do Ambiente: desastres ambientais e sustentabilidade & Gisday, 2011, Florianópolis/Brasil. Gregg Mitman. Interim Director Nelson Institute for Environmental Studies. The University Wisconsin Madison..
- MUMFORD, Levis. A Cultura das Cidades. Trad. Neil R. da Silva, Ed. Belo Horizonte: Itatiaia, 1961.
- MUMFORD, Lewis. La cite à travers l'histoire. Paris: Lê Seuil, 1964.
- PADUA, José Augusto. As bases teóricas da história ambiental. Estud. av. [online]. 2010, vol.23, n.68.
- ROSSI, Aldo. A arquitetura da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- SODRÉ, Muniz. O terreiro e a cidade: a forma-social negro-brasileira. Rio de Janeiro. Imago Ed., 2002.
- TEIXEIRA, João Gabriel L. C. História, Teatro e Performance. (Questões teóricas) in, Artes Populares no Planalto Central: Performance e Identidade. Brasília, Verbis Editora, 2010.
- WORSTER, Donald. Para Fazer História Ambiental. Tradução José Augusto Drummond. In: Estudos Históricos. Rio de Janeiro: vol. 4, n. 8, 1991.