

História e memória de uma Cidade-beira: entre o fluvial e o terrestre no espaço socialmente compartilhado de Luzilândia (1960-1980)

JOHN KENNADY PINTO COSTA¹

Introdução

Luzilândia é um pequeno e promissor município localizado na região do baixo Parnaíba piauiense. Imersa num espaço onde a predominância de árvores palmáceas como o tucum, a carnaúba, e a palmeira, e ao mesmo tempo contornada ao norte pelo rio Parnaíba, teve em seu percurso histórico uma economia que tinha como base principal a colaboração entre o rio, servindo de escoadouro para produção agrícola, atividades comerciais e extrativistas.

Em nossa pesquisa problematizamos as mudanças de usos e sensibilidades em relação aos meios de transporte em Luzilândia entre os anos de 1960 e 1980. Um obstáculo se apresentou logo de início: a dificuldade em encontrar fontes escritas primárias, e a ausência de um arquivo público na cidade que pudesse dar o tom inicial da pesquisa. Porém, tal obstáculo se diluiu no processo de investigação, logo que a metodologia da história oral se tornou uma possibilidade preciosa para a realização deste estudo. Sobre o relacionamento entre o pesquisador e o “informante” na pesquisa de campo, dialogamos com os estudos do italiano Alessandro Portelli (1997), em que discute o papel da igualdade e da diferença no campo da pesquisa. Distinções de classe, idade, cultura, são aspectos que se fazem presentes e devem ser levados em conta no momento em que se planeja uma entrevista. A questão da assimetria de poderes e saberes dentro da sociedade, entre outros elementos que podem dificultar a produção de narrativas orais: “Enquanto os informantes que integram grupos oprimidos ou marginais hesitam em se abrir para membros da elite, cada campo de trabalhador se envolverá em um complicado jogo de esconde-esconde”(PORTELLI, 1997: 9-10). Pensando nisto, planejamos a pesquisa tendo em vista, as pessoas que poderiam ser entrevistadas, o bairro em que habitavam; precauções que teria que ter em relação às vestimentas que iria me apresentar; e a preocupação com a linguagem a ser utilizada. Estas observações foram necessárias como

¹ Estudante do Curso de Licenciatura Plena em História na Universidade Estadual do Piauí, Bolsista do Programa de Iniciação Científica – PIBIC/UESPI, com orientação do Prof. Dr. Edson Holanda Lima Barboza.

uma forma de adaptação estratégica, não para falsificação de identidade, mas antes como uma maneira de nivelar as relações de poder e assim conseguir “uma comunicação menos distorcida e um conjunto de informações menos tendenciosas”(PORTELLI, 1997: 9).

Sobre o dilema que se fez presente no início desta pesquisa, percebemos ser necessário saber se a abordagem seria a história por meio da biografia ou mediante uma análise social mais ampla, resolvi tendo que apostar na possibilidade de me utilizar das duas vias, fazendo uma análise cruzada entre as diferentes experiências de vida de trabalhadores, e as referências escritas, sejam elas bibliográficas ou de caráter documental, levando aqui em consideração que “a vida individual é o veículo concreto da experiência histórica” (THOMPSON, 1992: 302).

A demarcação cronológica 1960/1980 se deu pelo fato dos primeiros relatos orais fornecidos por nativos e de algumas fontes bibliográficas da historiografia piauiense apontarem para transformações tecnológicas significativas justamente neste período. De acordo com o que observou Pe. Cláudio Melo:

As estradas municipais continuam, na sua maioria, precárias de difícil circulação no inverno, mas tem remediado bastante e reduzido o isolamento das populações camponesas. Poucos anos atrás a situação dos transportes internos no Piauí era em considerável parte dos municípios, quase exclusivamente a de animais de sela (MELO,1976: 121-122).

A partir dos anos 1960 com o poder executivo do estado liderado por Petrônio Portela (ARENA-PI) num contexto em que a ideologia do capitalismo estadunidense tende a avançar cada vez mais durante o regime civil-militar brasileiro, tem-se como uma necessidade para o desenvolvimento econômico, a implantação cada vez mais intensa, de rodovias estaduais e federais. Outra evidência recorrente nos relatos orais dos nativos que tiveram muitas de suas experiências de trabalho vivenciadas em Luzilândia nos idos anos 1970, é que a chegada dos primeiros automóveis, da eletricidade, dos primeiros ônibus, bicicletas, televisores e motores teriam ocorrido a partir do início desta mesma década. Em 1972 foi criada a Cia. de Desenvolvimento Rodoviário do Piauí – CODERPI – entidade de economia mista cujo maior acionista era o governo estadual e a principal responsável pela conservação e implantação de rodovias no estado.

Essa preocupação cada vez mais intensa em realizar construções de rodovias e estradas no estado piauiense leva a crer que são transformações resultantes de articulações dadas a partir de interesses e instâncias várias de governo, e que estão direta e indiretamente interligadas ao processo de consolidação da indústria automobilística no Brasil após 1940. Isto pode ter significado para Luzilândia, a própria falência do movimento comercial hidroviário, que não suportou a concorrência com meios mais lucrativos e ágeis (caminhões e automóveis) provocando o declínio do uso de embarcações para transportar pessoas e mercadorias.

Este estudo tem na sua especificidade a tentativa de por em relevo as relações entre a cidade-beira² Luzilândia e o seu contorno fluvial ao norte desenhado pelas águas do rio Parnaíba, este que por sua vez aqui, é percebido e analisado como espaço social vivido no contexto das transformações econômicas e sociais do Piauí. Colocaremos assim em foco, os usos e apropriações que se faziam do rio, pondo em evidência o modo como suas riquezas e sua miséria condicionaram os rumos históricos da região. Porém por conta do espaço limitado disponível para exposição do estudo neste simpósio, apenas iniciaremos o translado de vozes do passado representadas por trabalhadores, que apontam para várias alterações históricas dentro desta cidade-beira, por exemplo, modificações da paisagem visual e sonora e desaparecimento de certas práticas coletivas entre os trabalhadores.

Num segundo momento tratamos das relações entre Luzilândia e outras cidades, isto é, uma abordagem sobre as trocas comerciais e culturais compreendidas entre a cidade-beira Luzilândia e cidades piauienses como Esperantina, Floriano e Parnaíba, por exemplo. Isto porque temos constatado que o que ocorreu em decorrência da instalação das primeiras empresas de navegação nas águas do Parnaíba foi “a transformação do rio em estrada líquida fluida e no principal eixo econômico que integrou comercialmente as cidades-beira-rio-parnaíba entre si e, estas com o resto do país e do mundo”.(GANDARA, 2010: 45). Criando sociabilidades em torno do rio que a seguir seriam fragmentadas em virtude da concorrência com as rodovias.

² Sabe-se que foi o rio Parnaíba que propiciou a povoação em suas beiras, portanto as cidades que lhe margeiam são cidades-beira por excelência (GANDARA, 2008: 17). Luzilândia, União, Floriano, e Parnaíba, são cidades-beira que por muito tempo interagiram entre si como entrepostos comerciais provocando intercâmbios culturais muito significativos do ponto de vista da integração cultural do Estado.

Enfrentando o desafio de coleta de fontes, tentaremos pautar nossa análise entre a observação atenta do tempo presente, amparada por uma bibliografia básica sobre o assunto, e os valiosos relatos orais de nativos que muito tem nos ajudado a ver com “olhos lavados” a história desta cidade-beira prenhe de vozes do passado silenciadas e abafadas pelo tempo, reprimidas e desconsideradas pela historiografia tradicional.

A Cidade e o rio

A história de Luzilândia tem desde os seus primeiros capítulos a presença marcante do rio Parnaíba, servindo de “vento propulsor” das possibilidades de existência, banhando tanto os corpos dos ribeirinhos como a agricultura, a lavoura e a pecuária da região. Desde o final do século XIX, evidências sugerem que de forma contundente sua relação com a economia do Estado gira em torno das condições ambientais postas pelo rio:

Por volta de 1890 surge a cidade-beira Luzilândia, que se originou da fazenda de gado denominada Estreito. Desenvolveu-se como entreposto comercial entre Parnaíba e os municípios da área. Inicialmente se servia da navegação em barcos a remo, e posteriormente da navegação a vapor do rio Parnaíba (GANDARA, 2010: 35).

A navegação a remo permanece até os dias atuais, entretanto só foi predominante nas margens do rio em Luzilândia até meados dos anos 1970. O rio Parnaíba sai cortando caminho e contornando a fronteira norte da cidade, firmando seu trajeto entre os Estados do Piauí e do Maranhão. Podemos até apontar para o fato de que foi a soma das condições estabelecidas pela natureza, o rio, em associação com o trabalho exercido por homens e mulheres no decorrer de décadas, que resultou na calorosa cidade-beira conhecida ‘ontem’ como Estreito, hoje, Luzilândia, terra de Luzia. Um caminho possível para pensarmos esta interação homem-cidade-rio, é refletirmos sobre os diversos usos que se fizeram deste rio. As várias técnicas empregadas no estabelecimento de novas práticas humanas. Pois é preciso deixar claro que o surgimento de práticas agrícolas, pecuaristas, pesqueiras, no interior deste processo só foi possível devido a ação do homem mediada pela técnica. Sobre este aspecto analisa o geógrafo Milton Santos:

É por demais sabido que a principal forma de relação entre o homem e a natureza, ou melhor, entre o homem e o meio, é dada pela técnica. As técnicas são um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço (SANTOS, 2006: 16).

Não tivemos condições ainda de abordar a diversidade de saberes e técnicas produzidas pela população que se estabeleceu nas ribeiras do rio Parnaíba. Mostraremos, por enquanto, apenas lampejos de memórias transcritas, alguns apontamentos extraídos de relatos, obtidos a partir de conversas abertas que tivemos com alguns nativos e migrantes que chegaram na cidade há pouco mais de 40 anos. Conversamos com dois antigos pescadores, Domingos Capinha e Miguel Viana que informaram sobre suas experiências na pesca e da paisagem da beira-rio de Luzilândia, durante os anos 1960/1970. Entrevistamos pessoas idosas da cidade (pescadores e comerciantes) e membros mais velhos da família, entre os quais, João Batista Pinto (nosso avô materno) e Francisco das Chagas (padrasto), pedagogo, professor e pedreiro que relataram suas vivências e memórias.

Miguel Viana um antigo morador da cidade, 58 anos, mora em Luzilândia há mais de 40. Exemplo de homem lutador, sua fala exprime com muito primor o orgulho de ter criado e sustentado sua família somente com a pesca. Migrou para Luzilândia ainda nos anos 1960 com seus pais vindos de Murici dos Portelas-PI, motivados segundo o mesmo, por questões de natureza econômica, quando seu pai perdeu o emprego que tinha em Parnaíba-PI e teve Luzilândia como destino para recomeçar a vida. Suas memórias trazem muitas reminiscências da infância, quando recebia e aprendia na prática cotidiana todo o ofício da pesca com seu pai.

Tem-se nestes primeiros relatos, ainda incipientes informações a respeito do trabalho pesqueiro em si realizado nas águas do rio Parnaíba, pois minha intenção ao abordá-lo como fonte viva neste primeiro momento, foi a de tentar perceber através de suas memórias as mudanças ocorridas no espaço histórico beira-rio de Luzilândia nos idos 1960/1980. Numa de suas falas entra em evidência aquilo que algumas outras fontes orais e certas referências bibliográficas já haviam apontado: A modernização dos transportes hidroviários e o aparecimento dos primeiros automóveis, além da chegada dos primeiros ônibus e aparelhos domésticos como a televisão. Entrevistamos também um pescador conhecido como Domingos Capinha, tido como um dos mais antigos pescadores da região e que foi indicado pelo pescador Miguel Viana. Capinha como é chamado pelos seus companheiros, é um senhor de 74 anos de idade, e mais de 40 de pesca. Na conversa que tivemos perguntamos a respeito de

suas lembranças em torno da paisagem beira-rio que ele encontrou quando chegou na cidade por volta dos anos 1960, depois de ter casado com uma moça de Luzilândia:

Bem pra atravessar pra lá e pra cá, tinha as canoas a pano, atravessando o povo pra lá e pra cá, e com animal, só não atravessava carro. Começou no remo, adepois apresentaram o motor, pra andar mais “violento”. Nesta época, anos setenta, já tinha motor, não era todo mundo que tinha, era só uma canoa que tinha motor, era pra lá e pra cá, pra lá e pra cá.³

Percebe-se aqui a partir da percepção de Domingos Capinha, o momento em que surge um elemento contrastante com a realidade até então vivenciada nas margens do rio: O motor a diesel “pra andar mais violento”, que acoplado às canoas de madeira aparece naquele momento como um símbolo do progresso. E sobre esta marcante presença da canoa motorizada no rio Parnaíba diz ainda o pescador:

Adepois com pouco tempo inventaram um “pontão”, uma balsa, chama balsa, pra atravessar carro. Com muita “embição” do povo, começaram a “embiçar” aquele canoeiro que ganhava muito trocado, só uma embarcação só, pra lá e pra cá, não vencia o povo. Aí começaram esses outros a inventar um botizinho com motor. “Tudo “embição”, que hoje tem muito. Canoa pequena dos pescador pra lá e pra cá...o que tinha uma canoinha, muito bem, e o que não tinha, usava um coxo, mais era coxo, que chamavam “tira-a-vida.” Era o mais que tinha. Tinha canoa, mais mesmo o mais pobre, os mais pobre mesmo, era coxo.

Na fala de seu Capinha, observamos como foi surgindo entre os ribeirinhos um sentimento de competitividade e concorrência ligado às práticas dos atravessadores e às atividades pesqueiras, onde aqueles ribeirinhos de condição material inferior, utilizavam os coxos⁴ que eram segundo Capinha, mais numerosos. Muito relevante é outro trecho da entrevista o pescador afirmou:

Agente contava de 15, 20, 30 coxo aqui nas águas na pesca, nós quando se ajuntava ia de 10, 12, 15 empariado, bricando, remando para ver quem ia mais ligeiro nestas águas pra perto aqui das banda da Inhuma, Vaca preta, Prata, pra cá, nessa nossa região que nós pescava de jiqui de rabo pegando mandi, fazendo o currauzin e botando de lado.

³ Entrevista concedida ao autor pelo pescador Domingos Capinha em Luzilândia na sua residência no dia 13/04/2013.

⁴ O coxo é um tipo de canoa muito utilizado pelos índios sul-americanos, e que é feito a partir de um tronco de árvore que é esculpida até formar uma espécie de canoa movida pela força dos braços segurando remos.

Partindo desta informação, até que ponto a presença do motor nestas águas do Parnaíba não teria afetado as atividades coletivas que ocorriam em torno da pesca em água doce? O remar “empariado” e “brincando” como ficou evidenciado no relato de seu Capinha, são interações ameaçadas com a introdução de embarcações motorizadas, dado o grau de barulho ensurdecedor destes motores percebido tanto dentro da canoa como no seu entorno. Pode-se ouvir este barulho inclusive, em vários pontos da cidade. Outra questão é como as águas do rio e seus habitantes sentiram este processo. Existem estudos que mostram o impacto que provocou nas águas marítimas o barulho dos grandes navios, por exemplo, alterações do modo de vida das baleias com sentido auditivo muito aguçado, fazendo com estas se percam facilmente de suas rotas de costume e com frequência encalhem nas praias que contornam os oceanos. Nas águas doces do Parnaíba podem ter ocorrido fenômenos similares.

É a partir deste momento que os usos das águas do rio começaram a ser modificados. Os relatos tanto dos pescadores Miguel Vianna, Domingos Capinha, como de outras fontes orais, a exemplo do pedreiro e pedagogo Francisco das Chagas e um antigo comerciante da cidade, conhecido como João Batista Pinto, juntamente a certas referências bibliográficas relacionadas ao desenvolvimento econômico do Piauí, sugerem que estas transformações se deram com maior teor explícito nos fins de 1960 e inícios da década de 1970. Segundo Miguel Viana, “agente via muitos “morcegos”, fazendo a travessia de Luzilândia pra Formosa, no final da década de sessenta, depois já na década de setenta começaram a chegar as primeiras canoas motorizadas”⁵. Aqui o que ele denomina “morcegos”, eram as tão conhecidas canoas movidas à vela pela força do vento, que só permitia a subida do leito, a descida era feita a remo. Transitavam e atravessavam diariamente o rio transportando mercadorias e passageiros. Assim o sistema de barcas a vapor também cedeu seu espaço para as embarcações movidas a motores a diesel.

Isto se evidencia novamente nas palavras de João Batista Pinto antigo e aposentado comerciante luzilandense, que fez por muito tempo suas compras de abastecimentos de mercadorias nas cidades de Parnaíba e Fortaleza: “Fazia minhas compras mais em Parnaíba, ia de lancha todo mês, quando eu não ia, minha mulher que ia, mas depois apareceram os

⁵ Entrevista concedida ao autor pelo pescador Miguel Viana em Luzilândia na sua residência no dia 07/03/2013.

ônibus, e eu variava”⁶ afirma o antigo comerciante. Ele relata que isto ficou mais corriqueiro durante toda a década de 1970. Neste período o Brasil estava vivendo imerso em uma Ditadura civil-militar, onde no Piauí tínhamos um governador que desde 1962 vinha desenvolvendo um trabalho harmonizado em termos econômicos e políticos, com os projetos do governo federal.

Petrônio Portela em consonante diálogo com os militares começa a empreender desde os anos 1960 uma série de projetos de infraestrutura, que mais cedo ou mais tarde irá culminar numa parcial modernização do espaço urbano piauiense, podendo ser considerada esta época para o Piauí, o análogo ao que representou o período dos anos 1950 para o nordeste quando se criou o Banco do Nordeste.(MELO, 1976: 17)

De acordo com o pescador Miguel Viana, antes dos ônibus havia o que era e é conhecido até hoje como *pau-de-arara*, caminhões de carroceria semi-coberta e com vários bancos para os passageiros. “As viagem era muito mais demorada pelo rio, agente passava o dia todo e as veis dias a bordo até chegar em Parnaíba... só existia pau-de-arara pra Teresina e não era todo dia”, relatou o pescador. Miguel Viana atenta ainda para as condições financeiras da maior parte dos habitantes da cidade, que não tinham como pagar uma passagem nestes veículos e que mal conseguiam pagar uma passagem via aquática, isto é, somente os mais abastados economicamente tinham recursos para comprar passagens rodoviárias, havia também o problema da irregularidade de serviços, Francisco das Chagas, relatou que “os ônibus para Parnaíba só apareceram na década de 1970, e eram raros, diferente de hoje, não era todo dia que tinha”⁷.

O transporte hidroviário, além da concorrência com as rodovias, enfrentou as repercussões de degradações ambientais no decorrer de décadas.. As ações de desmatamento há muito tempo realizadas nas margens do rio para a obtenção de madeira destinada ao sistema de navegação a vapor, pode ser um exemplo muito contundente do mau uso das técnicas, já que esta madeira era extraída pelo menos em sua maior parte, das margens do rio, contribuindo assim para o processo de assoreamento, tornando se leito mais raso e dificultando a navegação.

⁶ Entrevista concedida ao autor pelo comerciante aposentado João Batista Pinto em Luzilândia na sua residência no dia 06/04/2012.

⁷ Entrevista concedida ao autor pelo pedreiro e pedagogo Francisco das Chagas em Luzilândia na sua residência no dia 10/10/2012.

Entre uma Cidade-Beira e outras Cidades

A cidade de Luzilândia é uma típica cidade-beira piauiense que como muitas outras, a exemplo de União, se desenvolveu e teve boa parte de seus marcos históricos oficiais de emancipação localizados no decorrer do século XX. À medida que suas relações com o rio Parnaíba foram se modificando, também ganharam ares diferentes suas relações com cidades como Parnaíba, e Esperantina que por sua vez ganhariam outra ótica para os Luzilandenses.

Como entreposto comercial, Luzilândia mantinha estreita ligação com outros entrepostos piauienses, tais como as cidades-beira Parnaíba e Floriano. Produtos artesanais, sal de cozinha, o charque, e a cera da carnaúba, além de artigos de luxo como sapatos, roupas e perfumes chegavam à Luzilândia através do rio. Há notícias de práticas comerciais singulares, que aconteceram durante muito tempo por suas águas. A exemplo, tem-se um relato do nativo Francisco das Chagas, onde ele fala com muita lucidez sobre artesãos que vinham de Floriano descendo a estrada líquida a bordo de uma espécie de jangada fluvial produzida a partir de talos de buriti⁸. Estes homens traziam consigo muitos potes de barro que eram vendidos nas cidades e povoados que margeiam o rio Parnaíba. Quando se esgotavam os potes, desmanchavam as jangadas feitas de talos, e depois vendiam este material para outros artesãos produtores de gaiolas destinadas à criação de pássaros nativos do “grande celeiro”. Só depois de todo este processo é que retornavam para Floriano nas primeiras barcas que aparecessem. Estas práticas foram desaparecendo com o tempo à medida que se dava a transposição da via fluvial como estrada líquida privilegiada de escoamento, para a via terrestre, dando-se preferência aos ônibus, automóveis e caminhões. As mudanças do relacionamento entre o rio e a cidade, trouxeram em seu bojo, o surgimento de situações outras que significaram nítidos impactos sociais.

Sobre a importância de Luzilândia para o mercado local, João Batista Pinto, destacou: “boa parte dos comerciantes de Esperantina, Matias Olímpio, Joaquim Pires faziam seu abastecimento de mercado em Luzilândia, mas isto no tempo em que o cais dessa cidade “fervilhava” de mercadorias saindo e chegando o dia todo”. Informou ainda que era em Luzilândia que ficava o único Banco do Brasil da região, no caso atendendo inclusive

⁸ O buriti é uma árvore palmácea, de onde se aproveita muitas propriedades, do fruto até os galhos. Porém não é tão presente na região de Luzilândia como suas parentes, carnaúba e tucum.

populações maranhenses. Sabe-se que nos tempos atuais com as modificações de rotas, com a transposição dos trajetos fluviais para os terrestres, são muitos os comerciantes luzilandenses que preferem abastecer seus mantimentos seja para venda ou para o consumo, na cidade de Esperantina-PI. Isto parece ter acontecido por conta de certas dificuldades que comerciantes luzilandenses tiveram em adaptar-se à esta nova situação. Não conseguindo por exemplo embarcar nas rotas terrestres com a mesma destreza com que trabalhava na fluvial.

O mesmo pode ter acontecido com Parnaíba, cidade-beira piauiense que teve em sua história prósperos desenvolvimentos econômicos. Estes apogeus estão intimamente ligados ao surgimento da navegação que apareceu como um recurso primordial para o desenvolvimento do Piauí e que trazia também a possibilidade de integrar melhor as várias cidades do interior. A navegação esteve ligada desde o início ao extrativismo vegetal: “a navegação surgiu e esteve extremamente ligada ao extrativismo, provocou mudanças nas estruturas sociais existentes e abriu um novo espaço para as relações humanas e comerciais da região do Piauí” (GANDARA, 2010: 17).

Luzilândia manteve estreitas ligações desde o final do século XIX com a cidade de Parnaíba. Muito da produção de cera de carnaúba saía de Luzilândia para Parnaíba e de Parnaíba para o mundo. Não só a cera mas também o coco babaçú, e o tucum. Tem-se o aparecimento dos primeiros motores a diesel e certas tecnologias em Luzilândia somente entre os anos 1960/1980 como foi indicado, contudo anúncios publicados no almanaque da Parnaíba desde 1939 pela Companhia Moraes, propagandeavam importações de automóveis, caminhões, refrigeradores, motocicletas, artigos de eletricidade, motores e etc (ALMANAQUE, 1939: 16) indicando que a concorrência de automóveis e similares já estava em curso desde o fim da década de 1930; porém, em Luzilândia, o impacto mais forte foi sentido somente no final da década de 1960 e no decorrer dos anos 1970. Isto pode estar ligado ao grande desequilíbrio de desenvolvimento, que sugeri uma tendência por parte dos projetos do governo Estadual a direcionarem todas as suas atenções dentro do território estadual para as regiões mais desenvolvidas em vez de o contrário.

Estas ligações começaram a mudar com o declínio da navegação devido a vários motivos, dentre eles as condições do rio que em épocas de seca dificultava a passagem de embarcações maiores, sem falar nos vários acidentes naturais como a presença constante de

cachoeiras no decorrer do leito impedindo a circulação destas máquinas. Outra motivação é a explícita concorrência entre a navegação fluvial e o transporte rodoviário:

O desenvolvimento do tráfego rodoviário, como alternativa para atender às necessidades do transporte, apresentava sobre os demais sistemas de superfície terrestre e marítimo de cabotagem – algumas vantagens, tais como: menor período de maturação dos investimentos, maior economicidade destes, maior flexibilidade, permitindo diversificar mais as correntes de tráfego (ALMEIDA, 1972: 10)

Percebemos que as preocupações governamentais, passaram a ter no decorrer do século XX, cada vez mais como foco principal, a construção de rodovias para propiciar e viabilizar o transporte por automóveis e caminhões, fazendo desta preocupação, parte obrigatória das plataformas políticas. Temos que na década de 1930, já podemos observar um aumento significativo do uso de veículos terrestres no País. Segundo José Almeida (1972), historiador ligado a Fundação Getúlio Vargas e ao instituto de documentação e serviço de publicações do Rio de Janeiro, de uma frota de 30 mil veículos em 1920, chegou-se a 250 mil em 1930 e se deteve em movimento de ascensão nos próximos 50 anos. É desta época, 1930, o lema: “Governar é construir estradas”.

O transporte seja ele uma motocicleta, um carro esportivo ou uma caminhonete, além de sua função que é a de locomoção de mercadorias e de pessoas, sugere também como um bem econômico, disponível para a venda e troca. Em Luzilândia as primeiras lojas deste ramo somente começaram a surgir no início dos anos 1990 e certamente provocaram muitas alterações no ritmo econômico desta sociedade.

Conclusão

Percebe-se através de relatos de época, que os raros automóveis que passeavam por volta dos anos 1970 nas ruas e praças da cidade pertenciam necessariamente aos mais ricos comerciantes da região, situação que não se sustentará por muito tempo. Os indícios nos levam a considerar que a intensificação da indústria de automóveis no Brasil, provocou uma série de mudanças na esfera socioeconômica que nem sempre significaram um avanço positivo no que se refere à consciência social forjada neste processo. Transformações estas que refletem na própria paisagem urbana, alterações no interior da sociedade e na percepção

do tempo, provocando assim a consumação de outra sociabilidade, que condicionada por novas condições materiais, inseri-se no contexto de outros tempos repletos de contradições e rupturas.

Avaliamos que o advento deste novo modo de vida, onde burros e cavalos, coxos a remo, canoas a vela e barcas a vapor são substituídos por carros, motocicletas e caminhões trouxe muitas benesses e mudanças, em certa medida positivas. Por outro lado a irresponsabilidade social e técnica de muitos homens envolvidos neste processo, o trabalho de empresas que, com o discurso de estar promovendo empregos, acabaram por sua falta de comprometimento com o social, desorganizando e fragmentando territórios, revelam o lado nefando da questão. Pode-se afirmar, por exemplo, que foi de extrema importância a viabilização da oportunidade de acesso à escola, proporcionada pela construção de novas estradas, e rodovias alternativas, que com a intensificação da produção de automóveis, se tornaram as vias de transporte privilegiadas de acesso a instâncias mais diversas do meio social como a educação, o lazer e o comércio.

Diferente do que ocorreu na região sul do país, onde a implantação da indústria automobilística provocou desenvolvimento e crescimento econômico, nas cidades de Luzilândia, Parnaíba, e demais entrepostos comerciais, que tinham sua economia interna e externa baseada na produção escoada pelo rio Parnaíba, os reflexos de tais transformações parece não ter tido o mesmo significado. A falta de visão, associada à falta de planejamento político do próprio governo estadual, a educação incipiente e precarizada, a presença da lógica capitalista numa de suas expressões mais atrasadas, “uma economia onde pouco ainda é o interesse pelas sociedades comerciais e industriais, onde pouco se pensa em investimentos e ações” (MELO, 1976: 45) são alguns elementos que podemos apontar como obstáculos presentes e que atrapalharam no processo de adaptação a este outro momento histórico que se estabelecera no seio da sociedade luzilandense.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMANAQUE DE PARNAÍBA, Ano: 1939.

ALMEIDA, José. *A implantação da indústria automobilística no Brasil*. Rio de Janeiro, Fundação Getulio Vargas, Serv. de publicações, 1972.

GANDARA, Silvério. *Rio Parnaíba...cidades-beira*. Brasília: UNB, 2008.

MELO, Claudio. *O PIAUÍ: realidade e perspectivas de desenvolvimento*. Roma: Instituto de Ciências Sociais, 1976.

PORTELLI, Alessandro. Forma e significado na História Oral. A pesquisa como um experimento em igualdade. *Projeto História*, São Paulo, (14), fev. 1997.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

THOMPSON, Paul. *A voz do passado: história oral*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.