

O RIO PARNAÍBA E A CONSTITUIÇÃO DA CIDADE DE UNIÃO (PI) NO FINAL DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX

Jayra Barros Medeiros*

O Parnaíba

*Desce, de fraga em fraga
Quebrando a placidez Augusta da floresta;
Rompem canções de amor, há rumores de festa,
Quando as flores afagam...*

Arthur Leite

*As águas lentas rolando
e as balsas descendo nas águas,
e os homens descendo nas
balsas,
com o cérebro cheio de nada,
o estomago cheio de nada,
e o coração cheio de tudo.*

*[...] As águas do Parnaíba,
Rio abaixo, rio arriba,
Espalham pelo sertão
E levam pelas quebradas,
Pelas várzeas e chapadas
Teu canto de exaltação.
Desbravando-te os campos distantes
Na missão do trabalho e da paz [...]*

Da Costa e Silva

Antes uma fazenda, distante da vila, com dificuldade de comunicação. No entanto, possuidora de um rio... Mais tarde, uma cidade, próxima dos entrepostos comerciais, um porto... É assim que se constituiu a cidade de União, às margens do rio Parnaíba e que desde seu início leva seus segredos para o mar, os segredos que envolvem as culturas, as vivências e que estão intimamente ligados à sua localização.

Com intuito de analisar como a navegação do rio Parnaíba interferiu na constituição de União conceituamos cidade como “um [...] lugar do homem [...] obra coletiva que é impensável no individual [...] moradia de muitos, a compor um tecido sempre renovado de relações sociais” (PESAVENTO, 2007. p. 12).

* Mestranda em História do Brasil pela Universidade Federal do Piauí, graduada em História pela Universidade Estadual do Piauí, Especialista em História Cultural pela Universidade Federal do Piauí. E-mail: jayrameiros@yahoo.com.br

Obras coletivas que são acentuadas pela necessidade de transformação da natureza pelo homem que pode ser percebida através da agricultura, da roda, da escrita e ainda pelas construções e organizações das cidades que desde as civilizações mais antigas, já demarcavam um espaço que se transformaria em modelo para o urbano atual. Para além dessa expressão estética e arquitetônica, as cidades carregadas também de emoções, sonhos e desejos, são um vasto campo de investigação historiográfica

No ano de 1852, José Antônio Saraiva então presidente da província do Piauí transferiu a Capital de Oeiras (PI) para a Nova Vila do Poty, situada as margens do Parnaíba, elevando a categoria de cidade com o nome de Therezina. A navegação e exploração do rio Parnaíba foi uma das principais causas da mudança da capital para a Nova Vila do Poty, pois os piauienses em consonância com uma proposta nacional de modernização da sociedade em meados do século XIX desejavam um território desenvolvido e pautado em idéias capitalistas de industrialização que circulavam no mundo.

Para alcançar o desenvolvimento, o rio Parnaíba e sua navegação seriam de muita importância para esse projeto, trazendo comunicação, urbanização, industrialização e mudança para o território do Piauí.

As questões que envolvem reflexões sobre o passado das cidades passaram a ter uma maior importância quando se presenciou uma grande alteração da vida urbana, no século XIX, com a tentativa de organização de centros como Londres e Paris, caracterizados pelo caos urbano favorecido pela Revolução Industrial. Na época, o interesse era pelas formas de ordenamento e funções das cidades.

Consideramos que o modo de vida na cidade foi modificando, construindo cotidianamente a cidade real, física, ganhou outras perspectivas com as mudanças espaciais e temporais. E é com esse aspecto multifacetado que faremos um olhar sobre as cidades do final do século XIX e início do século XX, período em que o espaço e suas relações sociais ganham força no que diz respeito ao urbano, quando a ideia de viver numa cidade moderna atravessava o mundo fazendo com que a necessidade de modernização se fizesse presente em variados espaços. Modernização que poderia ser concretizada em vários símbolos dos quais destacamos a Navegação a Vapor. Foi na Primeira República brasileira que as estradas fluviais e marítimas viveram um momento de prosperidade com o surgimento de várias companhias e edição de leis e decretos que beneficiaram o setor viabilizando a centralização das atividades da navegação e permitindo a criação em 1890, do Lloyd Brasileiro, uma grande empresa estatal de navegação transoceânica e em 1907 a criação da Inspetoria Federal de

Navegação, um órgão do Ministério da Viação e Obras Públicas encarregado de regular e fiscalizar a navegação.

Nesse sentido, o referido artigo pretende lançar um olhar sobre a cidade de União (PI) no final do século XIX e início do século XX e a importância do rio Parnaíba para (re)significação de sua sociedade e cultura. Para tanto, utilizaremos de documentos oficiais e da memória contida na literatura do período.

Essas culturas e vivências serão desenvolvidas em um território com uma vegetação de Caatinga, Cerrado, Mata dos Cocais de transição entre a Caatinga e a Floresta Amazônica, União é rica em palmeiras como babaçu e carnaúba que foram e são muito importantes para a economia do município. Situada no Meio Norte do Brasil, o município de União possui um clima tropical que é predominante no Estado do Piauí com duas estações bem definidas uma de chuva e outra de seca. A principal fonte de subsistência dos unionenses é a agricultura cultivada no vale do Rio Parnaíba e o comércio.

Situar União em sua geografia explica-se porque foi por entre essas matas fechadas de babaçuais e carnaubais que os piauienses do século XVIII adentraram com seus comboios, cavalos que transportavam cargas da vila de Santo Antonio do Surubim, atual cidade de Campo Maior (PI), para as margens do rio Parnaíba que no período já se fazia um bom lugar para o transporte de mercadorias por conta de sua localização próxima a entrepostos comerciais como Caxias (MA).

Esse movimento de mercadorias e pessoas, no vale do Parnaíba, fez com que no início do século XIX, o português José Alves de Holanda construísse uma capela em homenagem a Nossa dos Remédios e ao seu redor um núcleo de povoamento denominado fazenda *Estanhado* que pertencia à vila de Santo Antonio do Surubim.

A fazenda Estanhado fazia parte da então Vila de Campo Maior no Estado do Piauí, que a utilizava como porto, embarcando as vendas e desembarcando as compras num movimento que dava dinamicidade ao cotidiano do lugar. A distância entre a vila e o porto era muito grande, cerca de 20 (vinte) léguas, o que transformou Estanhado em um ponto de apoio e no local mais apropriado para escoamento de produtos, por sua proximidade com o rio Parnaíba.

No início do século XIX o povoado já estava organizado e mantinha contato com os centros do Piauí e Maranhão através do porto, despertando a atenção das autoridades, inclusive a do presidente da Província do Piauí, Manoel de Sousa Martins¹, que propõe a elevação do Estanhado à categoria de vila,



esta povoação dista 20 léguas de Campo Maior, banhada pelo rio Parnaíba, circundada de matas suficientes para toda e qualquer lavoura, contém muitas feitorias, é muito fértil e promete para o futuro; ser uma das melhores províncias pelo seu comércio, população numerosa e mesmo riqueza (COSTA, 1974, p. 470).

O discurso que circulava entre os políticos piauienses, no início do século XIX, consolidava uma necessidade de desenvolvimento para a província do Piauí. Discursos esses que em sua maioria mencionavam às margens do Parnaíba, tido como um rio com possibilidades de navegação e próximo a cidades comerciais, como mostra a referência anterior.

De acordo com a sociedade do período, a capital piauiense encontrava-se distante dos grandes rios e das principais cidades/vilas, o que dividiu as influências políticas do Piauí entre os que desejavam e os que rejeitavam a transferência da capital de Oeiras (PI) para um território mais próximo das atividades comerciais e das facilidades de escoamento de produtos.

Manuel de Sousa Martins era contrário à referida transferência e no período em que governou a província não se disseminava a necessidade de mudança da capital. No entanto, absorve o discurso que contempla o vale do Parnaíba como um território de futuro promissor quando destaca a povoação de Estanhado e suas riquezas.

A necessidade de mudança da capital piauiense foi mencionada e analisada durante vários governos da província do Piauí. Já no ano de 1772, dez anos depois da criação da Vila de Campo Maior, o Ouvidor da Capitania do Piauí, José de Moraes Durão, fala do desenvolvimento dessa Vila e menciona que “é mais capaz de ser cidade que esta de Oeiras(PI), que fica numa cafuna. Tem muito povo, muita fazenda e bons sítios; confina com rio Parnaíba [...]” (PIAUI, 1772).

A fazenda banhada pelo rio Parnaíba que fazia parte do território de Campo Maior era *Estanhado*, atual município de União. Desde muito cedo a transferência da capital já era cogitada e como na maioria dos discursos, associada ao rio Parnaíba tido como sinônimo de desenvolvimento.

José Antônio Saraiva então presidente da província do Piauí transferiu a Capital de Oeiras(PI) para a Nova Vila do Poty, situada às margens do Parnaíba, elevando a categoria de cidade com o nome de Therezina.

A navegação e exploração do rio Parnaíba foi uma das principais causas da mudança da capital para a Nova Vila do Poty. Os piauienses em consonância com uma proposta nacional de modernização da sociedade desejavam um território desenvolvido.

Para alcançar o desenvolvimento, o rio Parnaíba e sua navegação seriam de muita importância para esse projeto, trazendo comunicação, urbanização, industrialização e mudança para o território do Piauí. Foi o que podemos perceber nas análises de José Antônio Saraiva em ofício ao Visconde de Monte Alegre:

na atualidade, só a cidade de Parnaíba e a Vila do Poti dele se servem com a navegação pequena que existe, por se acharem colocadas em suas margens. É porem fácil de compreender que, aumentada a navegação de um e outro lado do rio, surgirão novos povoados e, as vilas de São Gonçalo, Campo Maior, Barras, Piracuruca, perderiam em população na razão do crescimento das novas povoações à beira do rio. (SARAIVA *Apud* CHAVES, 1971, p. 8)

De fato, as transformações no território depois da transferência foram notáveis, algumas cidades/vilas, as margens do Parnaíba, foram surgindo e/ou ressurgindo dando um novo visual para o Estado. Sobre essas mudanças destacamos,

o rio Parnaíba tomou ar comercial. Em seu fluxo atiraram os navios a vapor que faziam o tráfico local entre as comunidades beiradeiras englobando as trocas entre portos vizinhos e setores do vale. Ultrapassavam seu curso e se obrigavam sobre o exterior, integrando as relações comerciais do rio com o mundo. Neste vai e vem, marcou uma especialização, o das cidades-beira [...] (GANDARA, 2008, p. 115)

Como exemplo das cidades-beira², ou seja, que se situavam às margens do Parnaíba temos o território do Estanhado que apesar de sua localização privilegiada, no início do século XIX, somente um ano depois da transferência da capital piauiense para as margens do Parnaíba no ano de 1853, pela lei de nº 348 é que foi criada a freguesia do Estanhado e logo em seguida com a lei de nº 362, também de 1853, criou-se a Vila que trouxe a nova denominação de União para freguesia³.

Após a transferência da capital e da elevação de algumas Freguesias a Vilas, como no caso da Vila de União, a Navegação a Vapor foi instituída no Piauí fazendo com que o transporte pelo rio Parnaíba contribuísse para a estruturação dos caminhos fluviais das cidades piauienses que escoavam não só seus produtos pelas cidades portuárias, mas também, representações de civilidade e desenvolvimento que adentravam as cidades brasileiras e que através de exportações e importações com o exterior (países como Inglaterra, França) chegavam ao Estado do Piauí pelas águas do Parnaíba, e contribuía para redefinição do comércio e para o amálgama das representações sobre civilidade e desenvolvimento com as estruturas provincianas que existiam nas cidades piauienses.

Destá forma, as Freguesias/Vilas/Cidades que tinham sua vida regulada e animada pela passagem dos vapores esperavam os passageiros que “[...] traziam e levavam novidades



para os povoados mais longínquos – objetos e notícias, que despertavam a curiosidade de quem vivia longe da ‘civilização’ e que alteravam o cotidiano das pessoas, fazendo-as imaginar uma vida diferente” (GANDARA, 2008, p. 120). Novidades que em conjunto com os produtos do extrativismo vegetal, tais como, maniçoba, babaçu e carnaúba utilizavam-se da navegação fluvial nas cidades em que

[...] o comércio era mais importante devido à localização no centro da área produtora, às melhores condições de escoamento e ao fato de sediarem casas comerciais do ramo e agências das casas exportadoras – em geral representadas pelos próprios comerciantes locais (NUNES; ABREU, 1995. p. 98)

Consideramos que o modo de vida na cidade foi modificando, construindo cotidianamente a cidade real, física, ganhou outras perspectivas com as mudanças espaciais e temporais que estavam efetivamente ligadas ao comércio. E é com esse aspecto multifacetado que lançaremos um olhar sobre as cidades do final do século XIX e início do século XX, período em que o espaço e suas relações sociais ganham força no que diz respeito ao urbano, quando a ideia de viver numa cidade moderna atravessava o mundo fazendo com que a necessidade de modernização se fizesse presente em variados espaços. Modernização que poderia ser concretizada em vários símbolos dos quais destacamos a Navegação a Vapor.

As principais cidades piauienses que movimentavam o transporte de objetos e notícias em meados do século XIX, foram Parnaíba (PI) e Teresina (PI). O mapa a seguir mostra a localização das cidades piauiense na primeira república,

Figura 01 – Mapa do Estado do Piauí no ano de 1912



Fonte: WALLE, Paul. *Au Brésil: Etats de Piauhy et de Maranhão*. E. Guilmoto: Paris, 1912.

Mais tarde, também ganharam notoriedade Floriano (PI), Amarante (PI) e União (PI), envolvidas pelos elementos impulsionadores desta navegação no período em questão, contribuindo para o crescimento do comércio e para mudanças nas relações culturais e sociais do Piauí. A cidade de União (PI), por exemplo, desenvolvia-se com a

[...] importação de mercadorias do estrangeiro e exportação de sola e algodão. Sendo este último artigo sua principal indústria, assim é que sua riqueza se constitui quase exclusivamente na lavoura do algodão em grande escala, cereais que ordinariamente são consumidos no mesmo município, e de criação de gado vacum, cavalar, em pequena escala [...] achando-se colocada a margem do rio, cuja navegação tem concorrido para grandes melhoramentos [...] (UNIÃO/PI, 1889)

Todo esse movimento de importação e exportação que fluiu em território piauiense fez com que as falas oficiais se referissem aos “grandes melhoramentos” e criassem no ano de 1850 em União, um Código de Posturas⁴ que demonstrava a preocupação com a construção da cidade, do espaço limpo e ordenado restrito ao espaço urbano, ou seja, era o código, a lei quem determinava qual a área de União que seria urbanizada, confirmando o que Raquel Ronilk definia ao afirmar que:



a lei organiza, classifica e coleciona os territórios urbanos, conferindo significados e gerando noções de civilidade e cidadania diretamente correspondentes aos modos de vida e a micropolítica familiar dos grupos que estiverem mais envolvidos em sua formulação. Funciona portanto, como referente cultural fortíssimo na cidade, mesmo quando não é capaz de determinar sua formação final. (RONILK, 1999, p. 32)

A necessidade de organizar, classificar e colecionar o espaço urbano em União fica evidente com a criação de posturas que redefiniram o território da referida Vila. Neste sentido, a lei era utilizada para agir no cotidiano dos unionenses que se opuseram e continuaram a manter as práticas anteriores aos códigos. É o que demonstra o documento a seguir,

[...] são quase todos os terrenos de fundos das casas desta Villa que não se acham lançados no livro competente razão esta muito simples que todos requerem a frente e apossam-se dos fundos que sempre foram frente para os matos e depois tornaram-se ruas públicas e não estão lançadas no livro de terrenos onde devia ser. [...] (UNIÃO/PI, 1889)

Essa busca por modelação e redefinição das ruas na vila de União, demonstra o desejo de seus representantes em pleitear o título de cidade para esse território que se reestruturava ao balançar dos barcos e barcas nas águas do Parnaíba. No entanto, os unionenses resistem ao registro no “*livro de terrenos*”, rejeitando assim, uma normatização que consistia em uma remodelação e reorganização do território que caminhava rumo ao título de cidade em vias de eleger o seu território como valioso, limpo e urbano, o que foi conseguido no dia 26 de dezembro de 1889 através do Decreto nº 1, depois de proclamada a república brasileira, demonstrando-nos como as leis muitas vezes existem apenas no registro escrito e não no cotidiano dos habitantes.

As razões apresentadas para eleger o referido território em cidade foram o considerável desenvolvimento de União no tocante ao comércio, indústria e ao aumento da população, estando esses fatores atrelados à navegação a vapor, que ganha impulso em meados do século XIX. E foi justamente a partir da percepção da relevância do transporte fluvial no estado e da elevação da fazenda *Estanhado* à categoria de cidade que visualizamos uma estratégia para consolidar uma necessidade de progresso/civilização no Piauí republicano. Em nossas análises, estratégia é entendida como

cálculo que se torna possível a partir do momento em que um sujeito de querer é isolável de um ambiente. Ela postula um lugar capaz de ser circunscrito como um próprio e, portanto capaz de servir de base a uma gestão de suas relações com uma exterioridade. A nacionalidade política, econômica ou científica foi construída segundo esse modelo estratégico. (CERTEAU, 1998, p. 46).

Modelo esse que serviria para instaurar um discurso utópico e urbanístico no território da Província do Piauí, inserindo-o no imaginário de civilização/progresso que

circulava o Brasil nos anos da Primeira República que viria a orientar o imaginário da nossa nação encarnado em duas palavras: “ordem e progresso” e gravado num de seus símbolos nacionais por excelência – a Bandeira – o lema-síntese, ou como diz o próprio Marechal Gregório Taumaturgo de Azevedo⁵, representante do Estado do Piauí: “ordem e progresso é a bússola do bem e do direito, é o melhoramento incessante da indústria, da instrução, (...) do comércio, da moralidade, da civilização, do bem estar e da felicidade, enfim do nosso Estado”. (NUNES; ABREU, 1995, p. 99)

Levando em consideração que nos anos da Primeira República a sociedade brasileira possuía um interesse vívido por ideias de civilização, estivessem essas associadas à moralidade, a elementos reformistas e progressistas, ou a processos de refinamento dos comportamentos, de uma forma ou de outra, todas elas estavam afinadas com o universo simbólico do mundo ocidental desde o século XVIII. É, portanto, nessa perspectiva que invocamos o conceito de civilização em sua variação contextual, ou seja, de acordo com o tempo e o espaço em que se encontra inserido e em estreita relação com o conjunto específico de situações históricas donde foram formuladas.

Quando nos referimos a esse imaginário acerca das ideias de civilização nos propomos a abarcá-lo em consonância com as análises de Nobeit Elias (1994) que traz uma variedade de possibilidades relacionadas ao nível da tecnologia, ao desenvolvimento dos conhecimentos científicos, aos ideais religiosos e aos costumes. Nessa abordagem, destaca-se o modelo francês no que diz respeito à civilidade entendida aqui como gentileza, cortesia e urbanidade, incontestavelmente importante que foi para o Brasil republicano, a cidade de Paris, por ter-se tornado o lugar emblemático da metrópole, revelada então, pela eclosão do capitalismo. O próprio conceito de civilização difundido no final do século XIX e início do século XX, baseado na importância das nações para o progresso do ocidente e da humanidade, ganha fôlego com a Revolução Francesa e com a difusão dos valores burgueses por grande parte do mundo conhecido. Como se pode perceber, esses conceitos migraram para locais e momentos diferentes, guardando uma intensa ligação com a ideia originária de urbanidade que dá nascimento à experiência coletiva e histórica do viver metropolitano.

Fascinados pelo período da constituição da República, diferentes intelectuais brasileiros se ocuparam com o tema da nação e da nacionalidade, debruçando-se por sua vez, no estudo do desenvolvimento e ascensão das concepções de civilização, urbanidade e progresso, fatores que serviram como base para a consolidação da nação brasileira. Estudos esses que acabaram por se transformar numa “missão civilizadora”, trazendo em seu âmago o desejo de projetar o mundo europeu civilizado na realidade brasileira, a exemplo dos

trabalhos encabeçados pelos integrantes do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) e por alguns literatos responsáveis por pensarem a nação à época. Esses últimos, além de cantarem sua terra, concebiam sua produção literária como uma contribuição ao progresso do Brasil. Tal entendimento mostra como as ideias vindas da Europa atravessaram a imaginação dos brasileiros, chegando mesmo a ultrapassar os motivos pautados na razão e no conhecimento, numa incorporação da própria sensibilidade europeia que era “[...] construída e cultivada diante do conjunto de valores denominados civilizados, parte de uma civilização que, como conceito, expressa a consciência que o Ocidente tem de si mesmo [...]”. (NAXARA, 2001, p. 436)

Essa consciência não implicava necessariamente na consolidação de manifestações como a construção de prédios, melhoria de transporte e outras características da modernização, mas, estaria relacionada às mentalidades do período que estavam relacionadas à civilização e progresso.

A fala do Marechal Gregório revela o quanto a noção de progresso entrelaçava-se com a necessidade de parte da sociedade brasileira de construir uma nação pautada no desenvolvimento e na civilidade, demonstrando que “para os grupos políticos e econômicos do Piauí, modernidade era entendida como o desejo de incluir o estado no processo de expansão do sistema capitalista que se faria notar em outras regiões do Brasil.” (GANDARA, 2010.p. 123). Nesse sentido, a modernidade era entendida como sinônimo de progresso.

Desta forma, o potencial do Parnaíba torna-se uma das principais estradas fluviais da região, e o transporte pelo rio se transformar em uma perspectiva de “desenvolvimento das forças vitais da nação” (MORAES, 1894, p. 10). O estado do Piauí, na primeira metade do século XIX, abastecia-se de todos os gêneros de importação por meio de Caxias (MA) e interessava por força de estrutura do seu comércio libertar-se do Maranhão que “exercia grande influência sobre a vida econômica piauiense”. (QUEIROZ, 2006. p.16). A Navegação Fluvial representava, portanto, para o Piauí uma interação com o cenário nacional e uma perspectiva de libertação do seu comércio. A intenção de utilizar o rio Parnaíba para navegação no interior, como mencionamos em nosso primeiro capítulo, foi desejo dos piauienses desde tempos coloniais e se intensificou no Império quando os ideais nacionais almejavam a integração do território brasileiro.

Referências Bibliográficas

- CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1998.
- COSTA, Francisco Augusto Pereira da. *Cronologia Histórica do Estado do Piauí: desde os tempos primitivos*. Rio de Janeiro. Arte Nova, 1974.
- ELIAS, Nobert. *O processo civilizador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar. 1994
- GANDARA, Gercinair Silvério. *Rio Parnaíba...Cidades-beira (1850-1950)*. Teresina: EDUFPI.
- NAXARA, Márcia. Natureza e civilização: sensibilidades românticas em representações do Brasil no século XIX. In: BRESCIANI, Stella; NAXARA, Márcia (Org.). *Memória e (re)sentimento: indagações sobre uma questão sensível*. Campinas, SP: UNICAMP, 2001.
- NUNES, Maria Célis Portella; ABREU, Irlane Gonçalves de. Vilas e cidades do Piauí. In: SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro. *Formação-Desenvolvimento-Perspectivas*. Teresina: Halley, 1995.
- PIAUI. *Descrição da Vila de Campo Maior pelo Ouvidor da Capitania José de Moraes Durão*. 1772.
- QUEIROZ, Teresina. *Economia Piauiense: da pecuária ao extrativismo*. Teresina: EDUFPI, 2006.
- _____. *A importância da borracha de maníçoba na economia do Piauí: 1900-1920*. Teresina: UFPI, 1994.
- RONILK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e território na cidade de São Paulo*. 2 ed. São Paulo: Nobel: Fapesp, 1999.
- PESAVENTO, Sandra. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. *Revista Brasileira de História*, [S.l.: s.n.], vol. 27, n. 53, 2007.
- SARAIVA, José Antônio. Ofício ao Ilmo. e Exm. Sr. Conselheiro do Estado Visconde de Monte Alegre, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império, de 20 de dezembro de 1850. In: Chaves, Joaquim (Pe). *Como Nasceu Teresina*. Teresina: [s.n], 1971.

Notas

¹ Militar e político brasileiro que teve uma importante participação na Independência do Piauí. Governou a província piauiense quase que ininterruptamente por cerca de 20 anos, de 1823 a 1843.

² Conceito de cidade-beira utilizado em nossas análises é proposto por Gandara (2008) no qual, destaca as cidades que margeiam o rio Parnaíba como território de mudança devido a “estrada líquida” que seria formada pelo referido rio com a ajuda da população local.

³ A razão que levou a substituição do nome Estanhado para União é geradora de polêmicas. Entre os unionenses há duas versões para essa substituição: uma defende a idéia que a escolha do nome foi feita pelo Barão de Gurguéia, que ajudou a fundar a cidade doando terras próximas ao rio Parnaíba para aquela localidade, em atenção à harmonia existente entre a população; a segunda remete à reunião de forças do governo durante a Balaiada, para o combate aos rebeldes.

⁴ Surgiram no século XIX, no território brasileiro, originadas da necessidade de um novo delineamento jurídico que reestruturasse as relações sociais, as relações de produção e a convivência nas cidades.

⁵ Filho de Manuel de Azevedo Moreira de Carvalho e de Angélica Florinda Moreira de Carvalho nasceu na Vila de Barras do Maratoan em 17 de novembro de 1853. Primeiro Governador Republicano do Piauí, nomeado por decreto do presidente da república Marechal Deodoro da Fonseca, para ocupar o governo do Piauí.