



Esboços: Histórias em Contextos Globais

ISSN: 2175-7976

Universidade Federal de Santa Catarina, Brazil

Baptista, Marcus Pierre de Carvalho; Nascimento, Francisco
de Assis de Sousa; Baptista, Elisabeth Mary de Carvalho
DO HIDROAVIÃO AO AUTOMÓVEL: A EXPERIÊNCIA DA
MODERNIDADE EM LUÍS CORREIA (PI) NA DÉCADA DE 1930
Esboços: Histórias em Contextos Globais, vol. 28, núm. 48, 2021, Maio-Agosto, pp. 492-508
Universidade Federal de Santa Catarina, Brazil

DOI: <https://doi.org/10.5007/2175-7976.2021.e75802>

Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=594073154013>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais informações do artigo
- Site da revista em redalyc.org


UABEM redalyc.org

Sistema de Informação Científica Redalyc
Rede de Revistas Científicas da América Latina e do Caribe, Espanha e Portugal
Sem fins lucrativos acadêmica projeto, desenvolvido no âmbito da iniciativa
acesso aberto

DO HIDROAVIÃO AO AUTOMÓVEL: A EXPERIÊNCIA DA MODERNIDADE EM LUÍS CORREIA (PI) NA DÉCADA DE 1930


From the hydroplane to the automobile: the modernity experience in
Luís Correia (PI) in the 1930s

Marcus Pierre de Carvalho Baptista^a

 <https://orcid.org/0000-0003-2774-6972>


E-mail: marcus_pierre@hotmail.com

Francisco de Assis de Sousa Nascimento^b

 <https://orcid.org/0000-0003-1955-8891>

E-mail: franciscoufpi@gmail.com

Elisabeth Mary de Carvalho Baptista^c

 <https://orcid.org/0000-0002-2885-7968>

E-mail: baptistaeli@gmail.com

^a Universidade Federal do Piauí, Centro de Ciências Humanas e Letras, Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Teresina, PI, Brasil

^b Universidade Federal do Piauí, Campus Ministro Petrônio Portela, Centro de Ciências Humanas e Letras, Departamento de História, Teresina, PI, Brasil

^c Universidade Estadual do Piauí, Campus Poeta Torquato Neto, Centro de Ciências Humanas e Letras, Coordenação de Geografia, Teresina, PI, Brasil

RESUMO

Este trabalho tem por objetivo analisar como a experiência da modernidade, na década de 1930, provocou transformações no cotidiano de Luís Correia com a chegada do hidroavião e do automóvel à pequena cidade litorânea. As principais fontes analisadas foram os *Almanaques da Parnaíba*, publicados no decorrer dos anos 1930, na cidade de Parnaíba, vizinha a Luís Correia. Durante a década de 1930, a experiência da modernidade, assim como nas décadas anteriores, provocou modificações, tendo em vista os maquinários modernos que se integraram ao cotidiano dos sujeitos que viviam na localidade – no caso, o hidroavião e os automóveis –, por questões econômicas e lazer, considerando a importância atribuída ao sonhado porto de Luís Correia por parte das elites de Parnaíba, bem como a necessidade do consumo das praias para os banhos de mar. Desse modo, a modernidade, produtora de desejos e vontades, medos e incertezas, foi responsável por transformações nas paisagens e no cotidiano dos sujeitos que viviam no litoral piauiense, palco de modernização na década em questão.

PALAVRAS-CHAVE

Piauí. Modernidade. Transportes.

ABSTRACT

This work aimed to analyze how the experience of modernity, in the 1930s, caused transformations in the daily life of Luís Correia through the arrival of the hydroplane and the automobile in the small coastal city. The main sources analyzed were the *Almanaques da Parnaíba*, published during the 1930s, in the city of Parnaíba, neighboring Luís Correia. During the 1930s, the experience of modernity, as in previous decades, brought about changes in view of the existence of new modern machinery that is integrated into the daily lives of the subjects who lived in the locality, in this case the hydroplane and cars, both for economic and leisure purposes, considering the importance attributed to the dreamed port of Luís Correia by the elites of Parnaíba, as well as the need to use the beaches for sea bathing. In this way, modernity, which produces desires and wishes, fears and uncertainties, was responsible for transformations in the landscapes and in the daily lives of the people who lived on the coast of Piauí, a stage of modernization in the decade in question.

KEYWORDS

Piauí. Modernity. Transports.

No dia 14 de agosto de 1938, inaugurava-se uma estrada entre Parnaíba e Luís Correia para automóveis. Idealizada pelo então prefeito de Parnaíba, Mirocles Campos Veras, e pelo empreiteiro João Vieira Pinto, a “moderna carroçável” (ALMANAQUE DA PARNAÍBA, 1939, p. 147), considerada um melhoramento relevante para a localidade, ligaria os dois municípios e iria até a praia de Atalaia, em Luís Correia.¹

De acordo com Baptista (2019), entre os anos de 1880 e 1930, era comum a prática dos banhos de água salgada no litoral piauiense, existindo diversos registros nos jornais da época da ida à Vila de Amarração em busca desses banhos² por parte das elites, por questões de saúde e lazer, de modo que a estrada facilitaria o acesso à praia de Atalaia pelos banhistas que procuravam o litoral do Piauí.

Construída em meio ao período estado-novista de Vargas, o anúncio da nova estrada³ no *Almanaque de Parnaíba* de 1939 pode ser inserido no contexto de alinhamento das elites locais com o regime varguista⁴ e na “divulgação da realização competente de um projeto de progresso para o Brasil por meio da articulação de representações urbanas de modernização” (MARINHO, 2016, p. 77), buscando legitimar o novo governo que havia se instalado no país por vias não democráticas mediante um ideário de progresso e modernização.⁵

O discurso por parte das elites vinculadas a uma ideia de progresso e, consequentemente, de modernidade, remetendo ao espaço litorâneo piauiense, sobretudo a Vila de Amarração, porém, não é algo que surge nos anos 1930, durante o governo de Vargas. Trata-se de uma ideia que se faz presente desde a segunda metade do século XIX e que atravessa o litoral do Piauí até essa primeira metade do século XX.

Nesse momento, Amarração era percebida como o espaço que possibilitaria o desenvolvimento da província do Piauí, depois tornado estado com o advento da República, por meio da construção de um porto⁶ marítimo na Barra do rio Igaraçu/ Amarração, pelo escoamento de sua produção para exportação pelas vias fluviais até o referido porto, com ênfase no rio Parnaíba, principal via fluvial piauiense, bem como pela estrada de ferro, após sua construção até Amarração.

Embora a estrada de ferro tenha se concretizado e sido inaugurada oficialmente em 1922, o mesmo não pode ser dito do porto, nunca finalizado.⁷ Assim, de acordo com Baptista (2019), sob os auspícios da modernidade e dos benefícios que o porto e a malha ferroviária trariam para o Piauí, bem como para as localidades do litoral piauiense, com ênfase para Amarração e Parnaíba, a experiência da modernidade

¹ Em relação à história da vila de Amarração; à sua retomada pelo Piauí, no fim do século XIX; e à alteração do nome para Luís Correia, em 1935, ver Baptista (2019).

² Sobre os banhos salgados e sua vinculação à saúde na Europa e no Brasil, ver Freitas (2007) e Brandão, além de Martins (2009).

³ Nos aspectos relacionados com o desenvolvimento da estrutura rodoviária e ferroviária do Piauí e de todo o Brasil, ver, respectivamente, Vieira (2010) e Brasileiro (2001).

⁴ Para a discussão referente ao varguismo e suas implicações no contexto piauiense, ver Camargo (1999) e Nascimento (2015).

⁵ No tocante à compreensão sobre moderno, modernização e modernidade, consideraram-se as perspectivas de Berman (1986) e Lefebvre (1995).

⁶ Sobre o ancoradouro que servia de porto na vila de Amarração e o movimento marítimo dela, ver Baptista (2019).

⁷ Para mais informações sobre a história do porto de Amarração/Luís Correia, consultar Mendes (2009).

no fim do século XIX e nas primeiras décadas do século XX não apenas provocou mudanças na paisagem, a exemplo de vapores e do trem na Barra, mas também implicou transformações no cotidiano dos sujeitos que ali viviam, como a possibilidade dos banhos de mar e a utilização de trajes modernos destinados a essa atividade.

Na década de 1930, renovou-se o discurso de progresso com o governo de Getúlio Vargas. Por intermédio dos interventores Landri Sales e, sobretudo, Leônidas de Castro Melo, segundo Junior, projetou-se a imagem de um Piauí que se afastava da condição de atraso existente até então⁸ para adentrar os caminhos do progresso. Assim,

[...] o Piauí passou a ser retratado como um estado que possuía condições para entrar na estrada do progresso na Interventoria de Landri Sales. Entretanto, foi no Governo de Leônidas Melo que o Estado passou a ser visualizado por marcar uma nova etapa em seu desenvolvimento, em vários setores, sobretudo na área da saúde, das obras públicas e da instrução (2014, p. 47).

Os interventores federais, nomeados pelo governo varguista, em especial após o Estado Novo, já no governo de Leônidas Melo, reafirmaram e legitimaram a ideologia posta da construção de uma nova ordem, de um novo país, livre das amarras e do atraso representados pela República Velha no Piauí. Projetava-se, então, o Estado Novo “como o único sujeito histórico adequado para o momento vivenciado pela sociedade brasileira, e ao mesmo tempo como elemento que corrigiria a linha evolutiva da sua história” (NASCIMENTO, 2015, p. 50). No caso do Piauí, de acordo com o mesmo autor, a propaganda estado-novista passou a associar a administração de Landri Sales à fundação mítica do novo Estado brasileiro pela Revolução de 30, responsável pela renovação da administração pública estadual, em detrimento dos políticos que governavam antes de 1930, a eles atribuídos a incapacidade de conduzir o estado e potencializar suas riquezas.

O *Almanaque de Parnaíba*, que tinha no “seu programa [o objetivo] de mostrar o progresso do Piauí e de Parnaíba” (1939, p. 161), não fugiu ao contexto no qual se encontrava inserido. Ao longo da edição de 1939, assim como em edições anteriores, apresentou diversas informações sobre o Piauí, entre elas transformações na paisagem urbana de Parnaíba e também no município vizinho de Luís Correia,⁹ além de destacar ações promovidas pelo governo Vargas, inserindo-se na propaganda política do regime, conforme as diretrizes do Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP). Portanto, o objetivo deste artigo é analisar como a experiência da modernidade na década de 1930 provocou transformações no cotidiano de Luís Correia pela presença de novos aparatos.

A metodologia empregada constou de uma pesquisa bibliográfica, tendo em vista a necessidade de compreensão do contexto da administração varguista, dos reflexos desta quanto a um discurso de modernização e sua influência no Piauí, utilizando,

⁸ Embora haja a renovação desse discurso a partir da administração de Landri Sales no Piauí, este já era perceptível antes, na cidade de Teresina, nas duas primeiras décadas do século XX, conforme Queiroz (2011).

⁹ A expressão “Amarração/Luís Correia” é usada porque o recorte temporal trabalhado, isto é, a década de 1930, trata do momento no qual ocorre a alteração do nome do município de Amarração para Luís Correia.

como principais autores, Nascimento (2015), Junior (2014) e Marinho (2016), além de referências que auxiliaram no entendimento do discurso sobre a importância de Amarração/Luís Correia para o Piauí até o recorte temporal estabelecido, como Rego (2010), Vieira (2010) e Baptista (2019). Para refletir sobre as transformações ocorridas em Amarração/Luís Correia durante a década de 1930, as fontes analisadas foram os *Almanaques da Parnaíba* – respectivamente, as edições de 1933, 1934, 1936 e 1939.

Desse modo, indicou-se como, nos anos 1930, a modernidade continuou a suscitar transformações em Amarração/Luís Correia, considerando novos aparelhos que passaram a compor o cotidiano dos sujeitos que viviam na localidade. Tais aparatos eram os hidroaviões e o automóvel, em função da criação de novas estradas trafegáveis, visando ao consumo do espaço da praia pelas elites.

“AMERISSANDO E DECOLANDO”: MODERNIDADE E MODERNIZAÇÃO NO LITORAL DO PIAUÍ

O ano é 1933 e, nos cinemas locais parnaibanos, estava sendo exibido um filme que retratava a cidade de Parnaíba no que se consideravam seus “aspectos melhores e mais atraentes” (ALMANAQUE DA PARNAÍBA, 1934, p. 255). As pessoas se acomodavam nas cadeiras de madeira dura, num salão com declive e decoração sombria. Todos, bem vestidos, se cumprimentavam. Os rapazes tentavam encontrar namoradas em meio a pouca luminosidade do ambiente. As mulheres exibiam suas joias e os homens, suas roupas de domingo. O silêncio antes do filme era quebrado pelas damas que balançavam seus leques enquanto os demais conversavam. Uma moldura preencheu o salão. Era sinal de que o filme ia começar.¹⁰

Um expectador desavisado, talvez entusiasmado por se tratar de uma película sobre sua cidade, estranha um trecho do filme com “coqueirais, a praia alvíssima, clara, de um sol ardente e no mar, o avião da Panair,¹¹ amerissando e decolando” (ALMANAQUE DA PARNAÍBA, 1934, p. 255). Tratava-se de uma representação da Vila de Amarração, que naquele momento era um distrito da cidade de Parnaíba. Entre os vários elementos apresentados, a forma como a vila foi retratada, com a ausência de legendas, chamou a atenção dos editores do Almanaque.

O cinema em Parnaíba, assim como em Teresina,¹² um dos novos espaços privilegiados de sociabilidades que surgiu¹³ na primeira metade do século XX no Ocidente, conforme Rezende (1997), se tornou um entre vários elementos de sedução dos sujeitos por meio dos processos de modernização que incidiram na cidade. Desse modo, a “força da propaganda e do consumo, as novidades produzidas pelas indústrias, mexeram profundamente com o cotidiano dos sujeitos” (REZENDE, 1997, p. 57). No caso do litoral piauiense, é possível indicar essas modificações no dia a dia não só em

¹⁰ Rodrigues (1988), em suas memórias, aponta que um cronista de época descreveria dessa forma o ato de ir ao cinema nos anos 1930 e 1940 em Parnaíba.

¹¹ Para mais detalhes sobre a atuação da empresa aérea Panair no litoral do Piauí, ver o trabalho de Lopes (2010).

¹² Segundo Queiroz (2011), o cinema nas décadas iniciais do século XX em Teresina, embora consumido por uma pequena parte das camadas abastadas, foi ao mesmo tempo sinônimo do progresso, que agora se materializava pelas novas invenções tecnológicas, bem como um arauto da destruição da família.

¹³ Sobre o surgimento do cinema e sua chegada ao Brasil, ver Sevcenko (2006).

Parnaíba, mas também na vila, vizinha de Amarração. Carlos Araken Rodrigues, ao falar de suas lembranças do cinema em Parnaíba nos anos 1930 e 1940, diz:

20, 30 Hs, de um domingo qualquer. Uma pequena multidão vai entrando pela porta principal do cinema. Senhoras em seus melhores trajes e jóias. Homens em sua fatiosa domingueira. Todos vão se acomodando e tomando os seus lugares na sala. Os camarotes do lado esquerdo, com placas de nomes tradicionais na cidade: os Campos Veras, os Mendonça Clark, os Neves da Silva, os Moraes Correia e muitos outros. Todos se cumprimentam e fazem acenos amigáveis. Um perfume bom paira no ar. Nos camarotes do lado direito a rapaziada da terra, comportada, de acordo com o ambiente, tenta localizar nos salões, namoradas retardatárias. Uma ou outra “mulher da vida”, se aventurava furtivamente a sentar no lado direito, junto aos homens. Na meia luz que precede a exibição da película, o silêncio é quebrado pelo barulho dos leques das damas, o farfalhar das sedas dos vestidos e o murmúrio civilizado do pessoal de boa linhagem. Um frisson toma conta da sala, o filme vai começar (1995, p. 34).

Assim, Rodrigues (1995) rememorava a emoção de ir ao cinema nessa época. Não apenas isso, mas também a relevância que o cinema teve nesse momento como um dos novos espaços de sociabilidades que marcavam o cotidiano dos sujeitos que viviam no litoral piauiense, entre eles famílias que frequentavam o espaço de Amarração, especialmente suas praias, como Campos Veras, Mendonça Clark e Moraes Correia.

De maneira similar a Recife, o cinema em Parnaíba também se tornara “outra diversão emocionante que mexe com o público com a magia das suas imagens” (REZENDE, 1997, p. 77) e servia como propaganda política¹⁴ para o governo, que se interessava em apresentar uma Parnaíba moderna para as elites que frequentavam o novo espaço.

O trecho que retrata Amarração chama a atenção dos espectadores da época e que aproveitaram o documentário para denunciar no Almanaque a necessidade de um porto na vila vizinha, para o desenvolvimento do estado e de Parnaíba, além de apontar o hidroavião, enquanto alçava voo, “pela azul planura depois de trazer e levar no seu bojo, o progresso da humanidade civilizada” (ALMANAQUE DA PARNAÍBA, 1934, p. 255).

O hidroavião se tornara outro aparato moderno que marcava o cotidiano dos sujeitos que viviam no litoral piauiense e era percebido por alguns, a exemplo da fonte citada, como responsável pelo progresso da civilização. O hidroavião, assim como os vapores e a ferrovia ressaltados por Baptista (2019), assume significados similares, denotando a experiência da modernidade em Amarração e alterando seu cotidiano.

¹⁴ Em Recife, conforme Rezende (1997), os políticos também se utilizavam do cinema para fazer propaganda. É o caso de Sérgio Loreto, governador de Pernambuco entre 1922 e 1926, que promoveu alguns documentários com foco na urbanização da cidade, tendo repercutido na imprensa local.

O hidroavião, tanto para embarque e desembarque de passageiros quanto para a entrega de correspondências e transporte de cargas, pode ter repercutido significativamente no cotidiano de Amarração/Luís Correia, a considerar a quantidade de viagens estabelecidas na primeira metade da década de 1930. Em 1933, o Departamento de Aeronáutica Civil registrou

[...] 104 chegadas e 104 partidas de aviões, enquanto no ano passado esse número subia para 184 chegadas e 184 partidas, ou seja um acréscimo de quase cem por cento na intensidade do tráfego pelo porto de Luís Correia. [...] Também no movimento aerpostal o acréscimo é sensível. Em 1933 foram embarcados em Luiz Correia 674 quilos de correspondência e desembarcados 511 quilos, enquanto no ano seguinte desembarcavam 562 quilos e embarcavam 464 quilos. Conforme se verifica pela inspeção desses algarismos, os de 1934 são inferiores aos do ano anterior. Essa diferença, contudo, não significa, como pode parecer à primeira vista, redução no movimento de correspondência aérea entre o porto de Luiz Correia e os demais portos do Brasil, mas simplesmente o resultado da adoção pelos Correios de sacos leves em substituição aos anacrônicos sacos de aniagem de uso marítimo, cujo peso representava sempre uma grande percentagem do peso bruto da correspondência transportada. Relativamente ao movimento de carga aérea pelo porto de Luís Correia, verifica-se que foram descarregados, em 1933, 537 quilos e embarcados 166 quilos, enquanto no ano seguinte essas cifras subiram respectivamente para 645 e 136 quilos. Eis, no que diz respeito ao nosso Estado, a contribuição trazida pela Panair para o desenvolvimento dos intercâmbios afetivos e material entre o Piauí e os demais Estados da Federação. Os algarismos que acabamos de publicar bastam para que possamos fazer uma ideia aproximada do valor dessa contribuição, tanto mais quanto o tráfego aéreo pelo porto de Luiz Correia continua a crescer auspiciosamente, demonstrando que o nosso Estado compreendeu muito bem o valor da navegação aérea para o desenvolvimento dos nossos recursos econômicos e para a propulsão do nosso progresso, e que a nossa população se utiliza cada vez mais frequentemente desse meio de transporte descoberto pelo gênio imortal de Santos Dumont. Fator indispensável e cada vez mais valioso do progresso moderno, a aviação comercial constitui hoje uma força econômica de primeira grandeza na dinamização das riquezas estáticas do país (ALMANAQUE DA PARNAÍBA, 1936, p. 47-51).

A partir do registro, pôde-se indicar uma média de oito aterrissagens e decolagens por mês em Amarração, em 1933, e de quinze aterrissagens e decolagens mensais realizadas pela Panair no porto de Luís Correia, em 1935. Em Amarração, nas décadas anteriores, era comum a aglomeração de pessoas para a recepção, com festas ou banquetes, de políticos e indivíduos importantes que chegavam nos vapores ou no trem, conforme registrado por Baptista (2019) e Carlos Araken Rodrigues. Não

seria de estranhar, apesar da ausência de fontes, que a mesma coisa acontecesse nos embarques/desembarques dos hidroaviões em Amarração/Luís Correia.

É preciso indicar também o destaque dado pelo *Almanaque* não só no que diz respeito à relação do hidroavião com o progresso, mas também às possibilidades de melhoramento e facilitação da comunicação com outras regiões do país, à medida que a empresa detinha uma “linha ininterrupta ao longo de todo o litoral brasileiro [...] e ao estabelecer [...] em Luís Correia (antiga Amarração) um de seus pontos de escala, contribuindo com esse ato para a aproximação do Piauí às grandes capitais do Norte e do Sul do país” (ALMANAQUE DA PARNAÍBA, 1936, p. 47). Se “estar perto de um porto era estar perto do mundo” (HOBBSAWM, 1981, p. 26) no fim do século XVIII e no decorrer do XIX, a partir do século XX, o avião amplificou o fenômeno da globalização e sua influência nas cidades,¹⁵ que já haviam se transformado, séculos antes, com a navegação marítima, o descobrimento da máquina a vapor e a criação da locomotiva.

Outro equipamento moderno que passou a integrar o cotidiano de Luís Correia em fins da década de 1930 foi o carro. Se a década de 1920 assinala uma preocupação do governo federal com a criação da rede rodoviária estimulada pelas montadoras de automóveis Ford e General Motors (REGO, 2010), em detrimento da malha ferroviária que assumia “a posição secundária nos programas de transporte do governo federal, ficando muitos projetos ferroviários esquecidos ou abandonados durante anos” (VIEIRA, 2010, p. 48), isso não seria diferente no território piauiense e durante os anos de 1923 e 1930. Em plena era do automobilismo no Brasil, o governo do Piauí iniciou a implementação de projetos de construção de estradas carroçáveis (VIEIRA, 2010, p. 56).

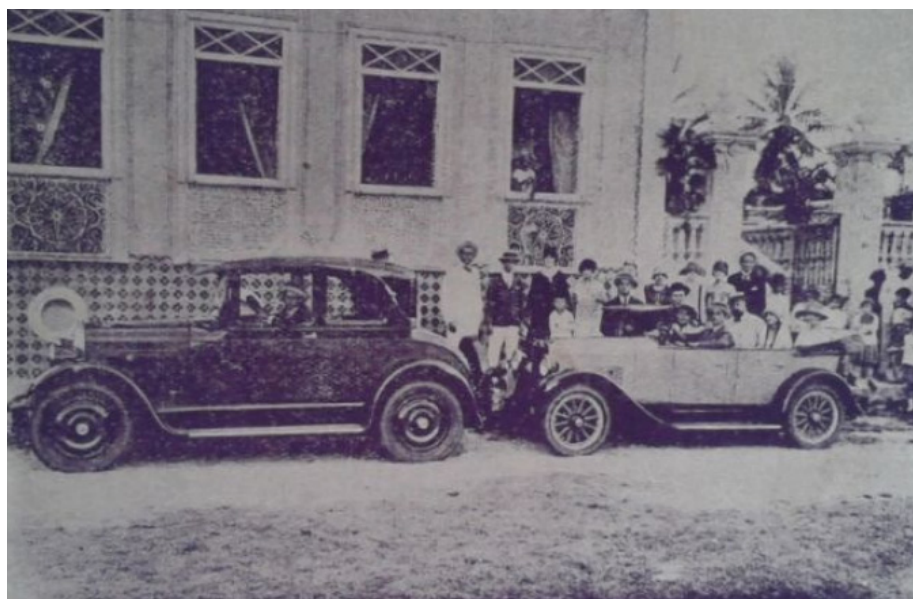
Em Teresina, capital do estado, se até o início dos anos 1920 não havia muitos automóveis, segundo Queiroz (2011), no fim da década a situação já havia se transformado, com dezenas de carros e sujeitos que já tinham um ou dois automóveis. Além disso, foi publicado, em 1925, “o primeiro Regulamento para o Serviço de Inspeção de Veículos do Estado” (QUEIROZ, 2011, p. 34), que demonstrava a presença cada vez mais significativa dos veículos e a necessidade de sua regulamentação.

Parnaíba, no norte do estado, não se encontrava aquém dessa conjuntura e, no fim da década, também tinha os primeiros automóveis circulando pela cidade e encantando os sujeitos que ali viviam. É possível encontrar o registro desses carros nas páginas do *Almanaque da Parnaíba* de 1928, indicando que sua presença se tornou comum nas ruas da cidade na década seguinte, o que provavelmente justificou o interesse na construção de uma estrada que não apenas conectasse Parnaíba a Luís Correia, mas que fosse até a praia de Atalaia.

Tratava-se de um interesse econômico, considerando a importância que até então as elites comerciais parnaibanas destinavam ao porto, e de lazer, tendo em vista que essas elites costumavam consumir (LEFEBVRE, 2001) o espaço da praia de Atalaia com essa finalidade. Desse modo, a Figura 1 apresenta o registro de um desses veículos em Parnaíba em 1928.

¹⁵ Sobre a globalização como processo histórico e as relações de poder produzidas por ela, ver Hobsbawm (1981) e Santos (2003).

Figura 1 - Automóveis em Parnaíba



Fonte: *Almanaque da Parnaíba* (1928).

Durante os anos de 1930 e 1940, de acordo com Vieira (2010), ampliou-se a construção de estradas de rodagem e carroçáveis no território piauiense, havendo também o aprimoramento dos segmentos que já existiam e que denotavam problemas para o tráfego de veículos. Nesse momento, os esforços para melhorias e construção de novas estradas, bem como sua propaganda, não eram realizados só pelo governo, mas também por indivíduos representantes das elites locais intelectuais e comerciais das cidades de maior importância do estado, a exemplo de Teresina e Parnaíba. Estes, por meio da mídia impressa, publicavam e difundiam as ações do governo e as vantagens no que se concernia à construção de estradas de rodagem e carroçáveis.

Ao considerar Amarração, posteriormente Luís Correia, tem-se o registro da construção de duas estradas carroçáveis na década de 1930 nos *Almanaques da Parnaíba*. Em 1933, há uma foto com um segmento “da estrada que nos leva ao Coqueiro, através do município de Amarração. Coqueiro, além, na lombada do litoral, onde as vagas beijando a areia deixam a renda alva das espumas, é uma das mais aprazíveis praias do solo piauiense” (ALMANAQUE DA PARNAÍBA, 1933, p. 69).

Pela nota, é possível inferir que a construção da estrada carroçável se deu em função do consumo do espaço de outras praias – no caso, a de Coqueiro – com o objetivo de lazer. Embora tenhamos apontado que a ampliação da extensão e da quantidade de estradas carroçáveis tenha sido considerável nos anos 1930, sobretudo se comparadas com a década anterior, e que, em sua maioria, o principal elemento era a importância econômica da região, é interessante destacar como a praia, como espaço de lazer e sociabilidades, também fomentou a preocupação do poder público e das elites locais do litoral piauiense no sentido de construir novas estradas que dessem acesso a elas. A Figura 2 apresenta o registro da estrada que dava acesso à praia de Coqueiro.

Figura 2 - Estrada carroçável que dava acesso à praia de Coqueiro



Fonte: *Almanaque da Parnaíba* (1933).

Retomando a inauguração da estrada que ligava Parnaíba e Luís Correia em 14 de agosto de 1938 pelo então prefeito de Parnaíba, Mirocles Veras, noticiada no *Almanaque da Parnaíba* de 1939, tem-se o registro dos primeiros automóveis a trafegarem por Luís Correia até a praia de Atalaia. A nota em questão traz o seguinte:

Foi inaugurada no dia 14 de Agosto último, a estrada para automóveis entre os municípios de Parnaíba e Luís Correia, a qual se estende desta cidade até Atalaia, uma das nossas praias de banhos mais concorridas. Este importante melhoramento promovido pelo Sr. Prefeito Dr. Mirocles Veras e o competente engenheiro da Prefeitura, Dr. João de Carvalho Aragão, ligando Parnaíba àquela vila litorânea, é de grande alcance, de vez que os trens da Central do Piauí, fazem somente uma viagem por dia, indo pela manhã e voltando à tarde. Com esta nova estrada, os banhistas poderão ir à praia pela manhã e voltar para o almoço. São apenas 15 quilômetros. João Vieira Pinto, o grande batalhador pro-porto de Amarração, hoje Luis Correia, foi o empreiteiro da moderna carroçável, sem dúvida, a melhor do município. A gravura que ilustra esta notícia é um aspecto dos primeiros carros que pisaram as areias da praia. – Vemos na frente, Dr. Antonio Castelo Branco Clark, sócio de James Frederick Clark & Cia. Ltda. junto a seu V. 8. tendo à direita o diretor deste anuário, seguindo-se o Sr. W. Bolivar Kup, gerente de Booth & Co. (London) Ltd. o jovem João Correia, filho do Sr. José de Moraes Correia, da firma Moraes & Cia. Dr. Franklin Borges Veras, brilhante médico Otorrinolaringologista e Oftalmologista, Bem-Hur Veras, da firma Franklin Veras & Cia., Odilio Diniz Neves, Inspetor de Serviços Externos e Fiscalização do Município, e o industrial e conhecido salineiro, Cel. Raimundo Rodrigues, da firma Delbão Rodrigueus & Cia (1939, p. 147).

Alguns elementos na fonte em questão nos chamam a atenção. Mais uma vez, o motivo para a construção da estrada carroçável era facilitar o acesso aos banhos

de mar na praia de Atalaia, que, naquele contexto, tinha seu espaço consumido especialmente pelas elites de Parnaíba. Embora talvez houvesse importância econômica por trás dessa estrada, tendo em vista o ancoradouro que funcionava como porto de Luís Correia à época, o destaque dado pelo Almanaque é o acesso dos banhistas à praia.

Outro ponto que se deve indicar são os responsáveis pela construção. De maneira similar à estrada carroçável que dava acesso ao Coqueiro, também foi realizada pela prefeitura de Parnaíba, o que corrobora a possibilidade de essas estradas serem demandas das populações locais, em especial das elites que tinham o interesse de desfrutar dos banhos de mar. Ainda que suas construções se insiram num contexto político nacional de ampliação das estradas, haja vista sua relevância econômica, no caso do litoral piauiense, particularmente de Luís Correia, havia também interesses voltados para o lazer das camadas mais abastadas da região.

É interessante notar também a redução das distâncias e a velocidade com que se poderia desfrutar dos banhos salgados com essa nova estrada. Ainda que a ferrovia já tivesse reduzido as distâncias entre Amarração e Parnaíba, facilitando o acesso à praia, antes só acessível pelas elites de Parnaíba e outras regiões do estado do Piauí por meio de embarcações a vela ou a vapor (BAPTISTA, 2019), com a construção da nova carroçável, os sujeitos que quisessem desfrutar da praia de Atalaia não mais precisariam aguardar a locomotiva que fazia apenas uma viagem por dia, podendo agora ir pela manhã e retornar para o almoço. Outro aspecto que merece destaque se refere aos indivíduos citados pelo Almanaque e que se encontravam presentes na fotografia tirada para ilustrar a estrada e sua trafegabilidade por carros até a praia de Atalaia. A Figura 3 apresenta esses carros na referida praia.

Figura 3 - Carros na praia de Atalaia



Fonte: *Almanaque da Parnaíba* (1939).

Quem são, afinal, essas pessoas? Observemos alguns sobrenomes no registro feito pelo Almanaque: Castelo Branco Clark, Moraes Correia e Veras. Além de médicos, advogados, empresários e do dono do Almanaque, Benedicto dos Santos Lima, há membros de uma elite local que usufruía da praia para o lazer. De acordo com Baptista (2019), dez anos antes, em 1925, o jornal *A Imprensa* trazia uma nota comentando sobre diversos banhistas na praia de Atalaia, entre eles indivíduos da elite parnaibana, como Mirocles Veras.

No caso dos Moraes Correia, segundo Baptista (2019), trata-se de uma família que tinha bastante prestígio político no fim do século XIX e nas décadas iniciais do século XX, em Parnaíba e Amarração, tendo vários membros se tornado políticos

importantes da região, como o próprio Luís de Moraes Correia, político e advogado, homenageado com a mudança do nome de Amarração para o seu após sua morte. É o caso também da família Clark, que, segundo Rego (2010), tinha importante casa comercial estrangeira em Parnaíba no início do período novecentista: a Casa Inglesa.

Não eram quaisquer sujeitos que estavam posando para a foto. Muito pelo contrário. Tratava-se de membros de famílias importantes da localidade, grupos familiares que já tinham o hábito de frequentar as praias do litoral, em especial a de Atalaia. Não é à toa, o registro da nova estrada carroçável, junto com dois carros, foi realizado com a presença desses indivíduos. Sua construção atendia diretamente aos interesses desses cidadãos, tanto econômicos quanto, principalmente, de lazer.

Refletir sobre a modernidade e os aparatos que marcam essa experiência implica indicar não só encantamentos, deslumbramentos ou seduições que tais elementos modernos provocam nos sujeitos, mas também os problemas decorrentes. Embora o Almanaque não faça menção a eles, destacando apenas os aspectos considerados positivos – como o progresso que o hidroavião traria para a região, as novas carroçáveis e o acesso mais rápido e fácil às praias, em especial a de Atalaia –, podemos apontar alguns desencantamentos que esses maquinários modernos traziam e que podem ter provocado em Amarração/Luís Correia.

Tendo em vista os inconvenientes que os vapores e os trens trouxeram para a região, conforme assinalado por Baptista (2019) e Vieira (2010), não seria impossível inferir que o hidroavião e o automóvel tiveram impactos semelhantes no cotidiano de Amarração/Luís Correia.

No caso dos automóveis, ao considerarmos Teresina no fim dos anos 1920, “eles não eram apenas um progresso a mais, mas uma preocupação adicional para os habitantes, sobretudo os velhos, que estavam sempre à beira de um atropelamento, pelo excesso de velocidade e falta de atenção dos *chauffers*” (QUEIROZ, 2011, p. 33). De maneira similar, em Recife, no mesmo período, “o automóvel se incorpora, irreversivelmente, à paisagem da cidade com seu fonfonar, com sua capacidade incrível de provocar seduições e desejos” (REZENDE, 1997, p. 61), também sendo responsável por adversidades, a exemplo de notícias de batidas entre veículos, além de discriminações sociais, tendo em vista que apenas os mais abastados poderiam usufruir desses, restando aos demais “os sonhos de um dia poder sair dando suas fonfonadas, contemplando o movimento das ruas de outro lugar” (REZENDE, 1997, p. 62).

Assim, indicamos a possibilidade de ocorrências similares em Luís Correia, à medida que os carros foram se inserindo na paisagem da cidade, no sentido de deslumbramento com o novo maquinário e dos contratempos causados aos moradores¹⁶ da cidade.

Conquanto se tratasse de um número pequeno de pessoas, ao considerar outras cidades, ao passo que as máquinas modernas se faziam presentes na paisagem urbana, o cotidiano dessa população se transformava. Por meio do hidroavião e dos carros, compartilhavam experiência similar à de outras cidades também afetadas por tais aparatos: a modernidade. Partilhavam de seus desejos e anseios, dos benefícios e das transformações que estes traziam, assim como de receios e medos, de problemas

¹⁶ No fim do século XIX, em 1887, segundo Baptista (2019), a população de Amarração era de 3 mil habitantes no município e mil na vila. Já no recenseamento de 1950, Luís Correia tinha 20.176 habitantes, sendo que 93% moravam na zona rural e 1.450, na zona urbana (IBGE, 1959).

e perigos que agora também poderiam enfrentar. O mundo se transformava cada vez mais rápido, e a pequena cidade de Luís Correia, no litoral do Piauí, não estava alheia. Pelo contrário. No fim do século XIX e na primeira metade do XX, teve seu cotidiano e sua paisagem continuamente marcados por tais modificações.

Como argumenta Rezende, “a sociedade moderna vai tornando-se um vasto império de sedução, avassalador, na medida em que a ciência e a técnica aliam-se às ambições quase incontroláveis do capital”. Assim, “a sociedade de consumo pede passagem ao sonho e ao desejo na grande moradia dos homens” (1997, p. 62).

CONCLUSÃO

Se, no fim do século XIX e nas décadas iniciais do XX, a Vila de Amarração se tornou um espaço de sonhos e desejos, da possibilidade de “progresso” e desenvolvimento da província/estado do Piauí pelo escoamento de produtos via porto marítimo na Barra da Amarração, tal percepção tem continuidade no decorrer dos anos 1930.

Enquanto o discurso vinculado a esse desejo por parte das elites piauienses teria fomentado uma incipiente modernização da localidade, com a presença de vapores e da ferrovia a partir de 1922, nos anos 1930, outros maquinários modernos, como hidroavião e carro, também se relacionam com a importância econômica e de lazer que Amarração/Luís Correia dava às elites piauienses, em especial parnaibanas, nesse momento.

Diante disso, a presença do hidroavião em Amarração/Luís Correia, mais do que um dos novos aparatos, tornava-se a promessa da chegada do “progresso” para o litoral piauiense, que as elites locais tanto almejavam. Por consequência, um ponto de embarque e desembarque no “porto” de Amarração, pela empresa Panair, serviria de estímulo para os potenciais econômicos da região, estabelecendo a necessidade de concretização do porto marítimo de Amarração/Luís Correia.

O automóvel seguiu uma perspectiva parecida. Num contexto de desenvolvimento das estradas de rodagem e carroçáveis em nível nacional, há a construção de duas delas: uma em 1933, para o acesso à praia de Coqueiro, e a outra em 1938, conectando Parnaíba a Luís Correia e indo até a praia de Atalaia. Ainda que a estrada tivesse uma importância econômica, considerando o desejo de construção do porto marítimo em Luís Correia, o destaque está no lazer. Desse modo, os primeiros automóveis a chegar à beira do mar na praia de Atalaia estão vinculados às necessidades das elites de Parnaíba de consumirem o espaço praias para lazer e à produção de suas sociabilidades.

É imperativo indicar que maquinários modernos em Amarração/Luís Correia, no decorrer dos anos 1930, provocaram transformações no litoral piauiense. A euforia ou o deslumbramento com as novas possibilidades que se descortinavam, tanto em nível econômico quanto de lazer, denotavam a experiência da modernidade nesses sujeitos, bem como nos possíveis medos e incertezas que tais maquinarias podem ter provocado aos indivíduos que viviam em Amarração/Luís Correia e tinham agora um hidroavião e automóveis.

Assim, a modernidade, em seu efeito aglutinador e globalizante, produtora de anseios e desejos, de medos e incertezas, responsável por provocar uma “mudança vertiginosa dos cenários e dos comportamentos, sobretudo no âmbito das

grandes cidades” (SEVCENKO, 2006, p. 514), também teve impactos no cotidiano de pequenas cidades. Em Amarração, posteriormente Luís Correia, os sujeitos que ali habitaram estiveram a par desses novos maquinários, vivenciando o “turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambiguidade e angústia” (BERMAN, 1986, p. 14) provocado pela modernização dos espaços e por essa modernidade.

REFERÊNCIAS

A CONTRIBUIÇÃO da Panair para o progresso do Piauí. *Almanaque da Parnaíba*, Parnaíba, ano 13, p. 47-51, 1936. Disponível em: www.mundosdotrabalho.com.br/p/almanaques-da-parnaiba_2.html. Acesso em: 20 maio 2020.

A PRIMAZIA da marca *Studebaker*. *Almanack da Parnahyba*, Parnahyba, ano 5, p. 68, 1928. Disponível em: www.mundosdotrabalho.com.br/p/almanaques-da-parnaiba_2.html. Acesso em: 20 maio 2020.

AMARRAÇÃO. *Almanaque da Parnaíba*, Parnaíba, ano 11, p. 255, 1934. Disponível em: www.mundosdotrabalho.com.br/p/almanaques-da-parnaiba_2.html. Acesso em: 20 maio 2020.

BAPTISTA, Marcus Pierre de Carvalho. *Amarra e desamarra*: cotidiano e modernização em Amarração no litoral do Piauí (1880-1930). 2019. 161 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2019.

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

BRANDÃO, Helena Câmara Lacé; MARTINS, Angela Maria Moreira. O Rio de Janeiro do Século XX: a expansão da cidade do centro para o sul. *Revista Tempo de conquista*, Rio de Janeiro, v. 4, p. 1-10, 2009.

BRASILEIRO, Anísio *et. al.* *Transportes no Brasil*: história e reflexões. Recife: UFPE, 2001.

CAMARGO, Aspásia. Do federalismo oligárquico ao federalismo democrático. In: PANDOLFI, Dulce Chaves (org.). *Repensando o Estado Novo*. Rio de Janeiro: FGV, 1999. p. 39-50.

FREITAS, Joana Gaspar de. O litoral português, percepções e transformações na época contemporânea: de espaço natural a território humanizado. *Revista da Gestão Costeira Integrada*, Lisboa, v. 7, n. 2, p. 105-115, 2007.

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



IBGE. *Enciclopédia dos municípios brasileiros*. Municípios do Estado do Maranhão e do Piauí. Rio de Janeiro: IBGE, 1959. v. 15.

JUNIOR, José de Arimatéa Freitas Aguiar. *Festas, hinos e marchas: constituição do patriotismo e o serviço militar no Piauí*. 2014. 212 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2014.

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

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

LOPES, João Tércio Solano. *Parnaíba na história da aviação: na linha New York Buenos Aires, com escala em Parnahyba para águas do Rio Igaraçu, em 1929*. Parnaíba: Gráfica Melo, 2010.

MARINHO, Joseanne Zingleara Soares. A imagem de desenvolvimento de Teresina nas propagandas políticas jornalísticas de 1930 a 1945. *Contraponto*, Teresina, v. 5, n. 2, p. 76-89, jul./dez. 2016.

MENDES, Francisco Iweltman Vasconcelos. *Porto de Luís Correia: histórico de um sonho*. Parnaíba: [s. n.], 2009. 113 p.

NASCIMENTO, Francisco Alcides do. *A cidade sob o fogo: modernização e violência policial em Teresina (1937-1945)*. 2 ed. Teresina: Edufpi, 2015.

NOSSAS carroçáveis. *Almanaque da Parnaíba*, Parnaíba, ano 10, p. 69, 1933. Disponível em: www.mundosdotrabalhopi.com.br/p/almanaques-da-parnaiba_2.html. Acesso em: 20 maio 2020.

NOSSAS carroçáveis. *Almanaque da Parnaíba*, Parnaíba, ano 16, p. 147, 1939. Disponível em: www.mundosdotrabalhopi.com.br/p/almanaques-da-parnaiba_2.html. Acesso em: 20 maio 2020.

QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. *Os literatos e a república: Clodoaldo Freitas, Higino Cunha e as tiranias do tempo*. 3 ed. Teresina: Edufpi, 2011.

REGO, Junia Mota Antonaccio Napoleão do. *Dos sertões aos mares: história do comércio e dos comerciantes de Parnaíba (1700-1950)*. 2010. 305 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2010.

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

RODRIGUES, Carlos Araken Correia. *Estórias de uma Cidade muito amada*. Parnaíba: [s.n.], 1988.

SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. 10. ed. Rio de Janeiro: Record, 2003.

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

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

NOTAS DE AUTOR

ENDEREÇO PARA CORRESPONDÊNCIA

Marcus Pierre de Carvalho Baptista: Rua General Ademar Rocha, 2400, Condomínio Golden Green Bloco C Apartamento 403, 64048-250, Teresina, PI, Brasil.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos à Iris Victoria Montalvan Shica pelos incentivos e debates que possibilitaram a construção deste artigo.

FINANCIAMENTO

Não se aplica.

CONTRIBUIÇÃO DE AUTORIA

Concepção e elaboração do manuscrito: M. P. C. BAPTISTA, E. M. C. BAPTISTA

Coleta de dados: E. M. C. BAPTISTA

Análise de dados: M. P. C. BAPTISTA

Discussão dos resultados: M. P. C. BAPTISTA, E. M. C. BAPTISTA

Revisão e aprovação: F. A. S. NASCIMENTO

APROVAÇÃO DE COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA

Não se aplica.

CONFLITO DE INTERESSES

Não houve conflito de interesses.

LICENÇA DE USO

© Marcus Pierre de Carvalho Baptista, Francisco de Assis de Sousa Nascimento e Elisabeth Mary de Carvalho Baptista. Este artigo está licenciado sob a [Licença Creative Commons CC-BY](#). Com essa licença você pode compartilhar, adaptar, criar para qualquer fim, desde que atribua a autoria da obra.

PUBLISHER

Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em História. Portal de Periódicos UFSC. As ideias expressadas neste artigo são de responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião dos editores ou da universidade.

EDITORES

Flávia Florentino Varella (Editora-chefe)

Tiago Kramer de Oliveira

Waldomiro Lourenço da Silva Júnior



HISTÓRICO

Recebido em: 19 de julho de 2020

Aprovado em: 19 de março de 2021

Como citar: BAPTISTA, Marcus Pierre de Carvalho; NASCIMENTO, Francisco de Assis de Sousa; BAPTISTA, Elisabeth Mary de Carvalho. Do hidroavião ao automóvel: a experiência da modernidade em Luís Correia (PI) na década de 1930. *Esboços*, Florianópolis, v. 28, n. 48, p. 492-508, maio/ago. 2021.

