

O RIO SÃO FRANCISCO: GEOGRAFIA E PODER NA FORMAÇÃO DA IDENTIDADE NACIONAL BRASILEIRA NO SÉCULO XIX

ELIZABETH W. KIDDY¹

Resumo

Neste artigo examino os caminhos que tornaram o Rio São Francisco um depósito de sonhos e desejos da elite brasileira durante o século XIX e que culminou na realização do próprio destino manifesto, o de *grandeza*. Com o título “Rio da Integração Nacional” que viria a se consolidar nas primeiras décadas do século XX, na raiz do desejo de “domar” o Rio São Francisco estava a vontade de criar e articular o significado da identidade nacional brasileira. A identidade nacional é construída a partir de forte base de imaginação e expansão territorial – sonhos e terra. Mais do que ser simplesmente uma página estática onde o processo da história é projetado, o espaço territorial e o entendimento do próprio espaço, tem desempenhado papel importante nos caminhos que a história se revela. Uma importante parte da equação, de qualquer maneira, e uma que só recentemente tem sido considerada pela história é o controle e administração dos recursos hídricos. Gostaria de sugerir que os projetos do final do século XX – hidroelétricas, irrigação, e a própria transposição do rio – que são entendidos como um novo contexto, são projetos que permeiam o imaginário do governo central brasileiro, desde o princípio da nação.

Palavras-chave: Rio São Francisco; Identidade nacional; Território.

Abstract

In this paper I examine the ways that the São Francisco became the repository of the dreams and desires of the nineteenth century Brazilian elite to fulfill the nation's own manifest destiny, that of *grandeza*. As the title “River of National Unity” would come to express in the first decades of the twentieth century, at the root of the desire to tame the São Francisco was the urge to create and articulate the meaning of Brazilian national identity. National identity is built on the amazingly strong foundations of imagination and territorial expanse – dreams and dirt. Rather than being simply a static page on which the processes of history are projected, territorial space and the understanding of that space has played an active role in the ways that national histories unfold. An important part of the equation, however, and one that has only recently entered the historiography is the control over and management of water resources. I would like to suggest that the projects of the late twentieth century – hydroelectric, irrigation, and the transposition of

the river – must be understood in its context of being just the most recent in a line of projects that the central government has dreamed for the São Francisco River since the earliest days of the nation.

Keywords: São Francisco River; National Identity; Territory.

JEL: R1; R11

Há décadas que o governo nacional brasileiro se interessou em promover projetos ao longo do rio São Francisco com o fim de desenvolver economicamente o país e unir a nação. O mais recente desses planos, sem dúvida, é atualmente a transposição. Com o projeto de transposição o governo planejou, a despeito das muitas vozes em oposição, e agora está realizando um plano ambicioso e controverso em que uma série de canais carregará a água do rio São Francisco até o polígono semi-árido do Nordeste. Os que apoiam o plano dizem que os canais serão utilizados para trazer água às pessoas que moram nas áreas mais vulneráveis a seca. Os críticos sugerem que a água transposta irrigará as grandes fazendas e o agronegócio.

¹ Doutora em Estudos Latinoamericanos, Professora de história no Albright College, Reading, Pennsylvania, EUA. E-mail: ekiddy@alb.edu

Não obstante a urgência dos debates, os planos atuais para melhorar a natureza, e por extensão a nação, através da modificação do rio São Francisco, estes debates representam somente a mais recente tentativa numa história de projetos semelhantes, que começaram antes da Independência do Brasil. Por exemplo, em 1807 o desembargador da Bahia, João Rodrigues de Brito, opinou que o rio São Francisco fosse interrompido à partir da cachoeira de Paulo Afonso, que “não parecia difícil sangrar o rio mais acima, e separar dele um braço que tomasse outra direção” (SILVA 1847). Em outras palavras, sugeriu cortar um canal acima da cachoeira, até a beira do mar, para que os produtos agropecuários pudessem ser transportados mais facilmente aos mercados das grandes cidades no litoral. Em 1818, no reinado do Dom João VI, a idéia se desenvolvia para a construção de canais para levar água do São Francisco até o Ceará. Uns cinquenta anos depois, em 1873, o deputado Alencar Araripe proclamou que “Quem lança os olhos para a carta geográfica do nosso país reconhece que este rio destinava-se a ir depor as suas águas em paragens mui diversas daquelas onde foi findar o seu curso”.² A canalização se tornou um dos muitos planos recomendados para as águas do rio São Francisco e da sua bacia, enquanto os deputados e senadores voltavam seus olhos para o vasto sertão e depositavam seus sonhos nas margens daquele rio, ao longo do século dezanove.

Como o título *o rio da unidade nacional* expressará nas primeiras décadas do século vinte, o desejo a civilizar o São Francisco veio de um impulso de criar e articular o significado da identidade nacional (CARDOSO, 1979). Identidade nacional, como nos lembra o (ANDERSON, 1991), está construída na base da imaginação. Além da imaginação, porém, qualquer nação não existiria sem território. Historiadores estão explorando cada dia mais o concei-

“ Neste texto examino as diversas maneiras em que o São Francisco se tornou o repositório dos sonhos e desejos da elite brasileira oitocentista a cumprir o seu próprio destino manifesto, o de grandeza. ”

to do espaço na história, especificamente a importância crítica de entender como uma nação lida com seu próprio território. Em vez de ser uma página estática em que o processo da história está projetado, o espaço territorial desempenha uma parte importantíssima nas histórias nacionais. Se o ato de mapear e descrever um espaço nacional era (e é) fundamentalmente sobre o poder do estado sobre seu território, o desejo de controlar os recursos hídricos traz um elemento fundamental na busca e consolidação deste poder através da racionalização e manipulação do espaço nacional.³

Conceituando o seu território como um corpo da nação, as elites brasileiras do século dezanove imaginavam os rios como veias, com o potencial de unir o território brasileiro e possibilitar a circulação de bens e informação do coração até as partes mais remotas do país. O Brasil é rico em recursos hídricos, e es-

tudiosos do século dezanove escreveram, planejaram, e pensaram muito sobre todos os mais importantes rios. O rio mais estudado e sonhado neste século foi o rio São Francisco. Já, em 1870, o geólogo Charles Frederick (HARTT, 1870), que participou da expedição Thayer na década de 1860, comentou que “nenhum rio no Brasil tem sido tão estudado e mapeado tão cuidadosamente quanto o rio São Francisco e o seu afluente, o rio das Velhas.” Foi visto como o rio com o potencial que poderia cumprir o destino de *grandeza*, que ficou latente no vasto território do Brasil. O rio São Francisco cumpriria este destino por servir como uma parte de um grande círculo de comunicação e transporte, com o rio ligado ao litoral com a ferrovia. O transporte traria produtos agropecuários até as cidades litorâneas e carregaria civilização ao sertão.⁴

Neste texto examino as diversas maneiras em que o São Francisco se tornou o repositório dos sonhos e desejos da elite brasileira oitocentista a cumprir o seu próprio *destino manifesto*, o de grandeza. Gostaria de sugerir que o projeto atual fosse entendido como o mais recente, numa longa história dos projetos sonhados e realizados pelo estado brasileiro para o rio São Francisco.

Na viagem para assumir o posto do governador do Pernambuco, depois de servir como governador de Mato Grosso, Caetano Pinto de Miranda Montenegro viajou duzentos quilômetros do rio São Francisco, e escreveu seus pensamentos e observações numa carta longa ao rei, em 1805 (MONTENEGRO, 1805). Montenegro enfocou sua atenção na falta de lei na região, e na administração completamente corrupta, que, a seu ver, deixou a porta aberta para os cangaceiros tomarem o controle. Ele oferece muitos exemplos de grupos de cangaceiros atacando cida-

² ANAIS da Câmara dos Snrs. Deputados, 17 de maio de 1873.

³ Veja, por exemplo, BLACKBOURN (2006) e WORSTER (1985).

⁴ Veja o trabalho de SCOTT (1998).

dãos, dentro das próprias casas sem consequências. Ele descreveu um caso em que

“um homem foi atacado de dia dentro da sua própria casa por um bando de fascínoras, os quais depois de o matarem, arrastaram o cadáver para a rua e sentado sobre ele, o chefe desta quadrilha fez a barba que tinha jurado não tornar a fazer, enquanto não executasse aquela vingança” (MONTENEGRO 1805).

Montenegro opinou que deveria criar-se uma só comarca, que incluiria o médio São Francisco inteiro. Ele não toca no assunto de navegação, que seria a preocupação das pessoas logo depois, mas escreve com muita força sobre a necessidade de trazer ordem à região, que se tornará um dos objetivos da missão civilizadora de melhorar o rio.

As sugestões de Montenegro foram seguidas quando, em 1810, a região se tornou a comarca própria, que foi dividida novamente em 1820. A parte sul foi chamada de comarca do Rio S. Francisco. Em 1824 Dom Pedro I tirou a parte do sul de Pernambuco como punição pela revolução chamada Confederação do Equador. O governo deu a parte navegável provisoriamente a Minas Gerais, porém três anos após, mudou de idéia e deu esta parte à Bahia. Mesmo que tenha dado à Bahia, foi só até o tempo em que se organizaram as províncias do Império (LACERDA, 1964; SOBRINHO, 1950). Apesar deste jogo do território, as pessoas que moravam ao longo do rio continuavam a chamar a margem oeste do rio, o lado pernambucano, e a margem leste, o lado baiano (BURTON 1869).

Durante este período, a idéia de aproveitar os rios como redes de transporte foi lançada por autoridades nas cidades litorâneas. Como disse acima, em 1807 o desembargador da Bahia sugeriu a construção de um canal do rio S. Francisco até o mar (SILVA, 1847). Em 1826, o deputado Romualdo Antonio de Seixas, que também foi arcebispo da

Bahia, recomendou com insistência o estabelecimento das estradas e canais como todos os países modernos já haviam feito (MORAES, 1869).

Na década de 1830, viajantes começaram a explorar o rio e o governo imperial, depois de 1840, começou a encomendar pesquisas com o objetivo específico de abrir o rio para navegação a vapor. Entre 1835 e 1838, os pernambucanos Aristides Franklin de Mornay e seu filho viajaram de Ouro Preto até a foz do São Francisco para averiguar a possibilidade de navegação a vapor.⁵ Entre 1842 e 1845 Mariano Joaquim de Sequeira, oficial de infantaria do exército fez uma descrição prática do rio e mandou o relatório ao presidente da província de Minas.⁶ Em 1847, Coronel Ignacio Accioli de Cerqueira Silva (1847), da Bahia publicou a primeira edição do livro que juntou informação sobre o rio, baseado na sua experiência pessoal e nos trabalhos de outros. O trabalho foi feito pelas ordens imperiais, com finalidade de desenvolver rotas de navegação ao longo do rio e para modernizar o sertão. Foi também nesta época que os primeiros contratos para navegação a vapor foram concedidos (MACHADO, 2002).

Não obstante estas viagens, a exploração sistemática do rio só começou depois do governo de conciliação, que criou a estabilidade indispensável para promover a exploração expansiva do território nacional brasileiro. A primeira expedição imperial ao rio São Francisco começou no ano de 1852. Entre 1852 e 1854, o governo imperial contratou Henrique Guilherme Fernando Halfeld, um engenheiro alemão que morava em Minas Gerais desde 1835, a fazer um levantamento sobre o rio e um recenseamento dos povoados

“*Criou um atlas que mapeou, légua por légua, o rio São Francisco que se tornou o primeiro estudo científico do rio, utilizando medidas racionais, as de léguas, ao invés de descrições aproximadas, estimativas.*”

”

e vilas ao longo do mesmo (HALFELD, 1854, 1860; ANDRADE, 2006). Produziu, em suas palavras, “uma descrição enfim que ministre as mais amplas, exatas e explícitas informações,” que descreveu “a posição geográfica e física desses lugares, com a sua agricultura, criação, mineração, salinas, caça, pesca, indústrias, manufaturas e comércio atual, indicando-se os resultados prováveis da execução de tão vasta empresa, qual há de tornar navegável o mencionado Rio em todo o seu longo curso”⁷. Criou um atlas que mapeou, légua por légua, o rio São Francisco que se tornou o primeiro estudo científico do rio, utilizando medidas racionais, as de léguas, ao invés de descrições aproximadas, estimativas. Ele também calculou os custos de abrir o rio para navegação a vapor, porém os custos foram enormes, uma soma que foi maior do que o orçamento da província de Minas Gerais (HALFELD, 1860). O método,

⁵ ARQUIVO Nacional, GIF1 – 41-25, doc. 11. Este documento é um relatório sobre a navegabilidade do rio São Francisco, por Carlos de Mornay, escrito ao ministério de Obras Públicas em 1866.

⁶ ARQUIVO Público Mineiro (APM), SPPP 1-45, caixa 01, doc. 17, “Descrição prática do Rio de São Francisco do Norte, por Marianno Joaquim de Sequeira.”

⁷ APM, SPPP 1-45, caixa 01, doc. 52, 21 de setembro de 1855.

“O único capítulo dedicado a um rio é sobre o rio São Francisco. Ele também incluiu, nos capítulos sobre o interior da Bahia e de Pernambuco, secções significativas sobre a bacia do rio, e as ferrovias propostas para chegarem até lá.”

e os custos calculados, de Halfeld seriam criticados por ambos Liais e Burton, que o censuraram pela falta de meridianos e outras medidas cartográficas (BURTON 1869; HARTT, 1860). No entanto, o relatório de Halfeld serviria como um mapa para quase todos os viajantes que o seguiram.

Como Montenegro, Halfeld encontrou violência nas vilas ao longo do rio. Quando parou o ajôjo para fazer medidas num arraial chamado Nossa Senhora da Conceição das Pedras de Maria da Cruz, foi cercado por trinta homens armados, que lhe disseram que ia sofrer a prisão por ter matado a mulher do subdelegado. Quando o Halfeld explicou que estava fazendo um levantamento por ordens imperiais e do presidente da província de Minas, os bandidos responderam bruscamente “que Vossa Excelência governava no Ouro Preto, e eles aqui”. Logo depois, Halfeld descobriu que o subdelegado matara a própria mulher e estava tentando colocar a culpa numa outra pessoa. Com a ajuda da tripulação, Halfeld conseguiu sair da situação sem problema, e continuou suas medidas nítidas até a foz⁸.

Este tipo de observação, porém, mostrou mais uma vez a importância e urgência de trazer civilização aos sertões.

Logo após Halfeld apresentar suas conclusões, o governo imperial contratou um outro europeu, Emmanuel Liais, para prosseguir um plano para o rio das Velhas e o São Francisco acima. Liais (1865) sugeriu que ao invés de tentar se fazer o rio navegável acima de Pirapora, era fazer uma conexão usando o rio das Velhas, que traria a rota até a coração de Minas Gerais. Ao lado do plano do Halfeld, o de Liais, que foi publicado em Paris em 1860, foi um dos mais bem conhecidos e citados nos futuros estudos. O explorador inglês, Richard BURTON (1869), comentou que foi um plano já conhecido no Europa, e na década de 1870 o engenheiro Eduardo MORAES (1869) aponta o plano de Liais como um dos dois planos viáveis para desenvolver o rio.⁹

O geólogo norteamericano Charles HARTT (1870), explorou várias partes do Brasil, incluindo o rio S. Francisco e sua bacia, como parte da expedição Thayer, chefiada por Louis Agassiz em 1865-66. O seu relatório enfocou a geologia e a geografia da região. Somente com um olhar no índice do livro de Hartt nota-se que ele viu o rio São Francisco como umas das partes mais importantes do país. O único capítulo dedicado a um rio é sobre o rio São Francisco. Ele também incluiu, nos capítulos sobre o interior da Bahia e de Pernambuco, secções significativas sobre a bacia do rio, e as ferrovias propostas para chegarem até lá.

Em 1867, o famigerado explorador e o consul inglês, capitão Richard BURTON (1869), embarcou numa

viagem ao longo dos rios das Velhas e do São Francisco, uma viagem que durou três meses. A viagem não foi oficial, e Burton fez questão de escrever que não foi contratado por nenhuma empresa nem governo para fazer relatórios favoráveis sobre a região. Seu relatório, porém, foi muito otimista, e ele escreveu com muito entusiasmo sobre o potencial para desenvolvimento da bacia do S. Francisco. Diz que “o vale e os altos e secos Geraes que existem na margem, nos dois lados, contém todos os elementos de prosperidade requeridos por qualquer império”. Sugere que uma grande variedade de espécies vegetais podem ser cultivadas, e animais criados, incluindo o camelo. Também ficou entusiasmado com a riqueza mineral e hídrica. Parece que, na visão de Burton, o potencial para desenvolvimento e progresso da bacia de São Francisco não tinha limite. Para ele, este progresso chegaria através da navegação a vapor.

Não é surpreendente que por todo o texto ele critica a natureza retrógrada das pessoas, a miscigenação racial, sua preguiça e falta de vontade, e todos os outros estereótipos normalmente colocados sobre as pessoas “não civilizadas” nos fins de século XIX. Burton também fez comentário sobre as brigas entre os clãs do sertão, e embora não ficasse no meio deles, como aconteceu com o Halfeld, comenta que as brigas contribuíram para a falta de desenvolvimento na região, comparando-as a famosa briga entre o Montagne e Capulet de Shakespeare.¹⁰

Após a Guerra do Paraguai, o interesse no desenvolvimento do rio São Francisco acelerou. O vapor Saldanha Marinho finalmente foi inaugurado em Minas Gerais em

⁸ APM, SPPP 1-45, caixa 01, doc. 32, 5 de abril de 1852.

⁹ Não obstante que Thomaz G. Paranhos Montenegro, o juiz de direito em Barra na década de 1860, comentou que o plano de Liais não foi bem conhecido nas vilas ao longo do rio (MONTENEGRO 1873).

¹⁰ Provavelmente Burton estava comentando a guerra entre a família de Militão Plácido de França Antunes e os filhos de Bernardo Guerreiro, na década de 40 na região de Pilão Arcado, que foi comentada até as câmaras nacionais. Veja KIDDY (2010), LINS (1983) e ROCHA (1983).

1871, mas desde o início as viagens eram difíceis. Por exemplo, neste mesmo ano Francisco Manoel Alves de Araujo (1876), que foi mandado pelo governo imperial na primeira viagem do Saldanha Marinho, a fazer um levantamento do rio e o comércio a bordo do mesmo vapor, tinha que esperar o rio subir para poder começar a viagem. Nos primeiros dois anos, o vapor fez somente duas viagens. A navegação a vapor do lado norte começou em 1872 com o vapor Presidente Dantas. Como o Saldanha Marinho, o vapor sempre teve problemas. Quando Theodoro Sampaio (1936) e a Comissão Hidráulica o encontrou em 1879, o mesmo não tinha viajado por três anos.

Num outro lado do desenvolvimento que acelerou depois da Guerra do Paraguai, foram as discussões na câmara dos deputados e no senado sobre o desenvolvimento no rio e o potencial para novas divisões territoriais na região. Em 1871 os deputados discutiram a extensão da Estrada de Ferro Dom Pedro II que a traria mais perto do rio. Nestes debates, José de Alencar retomou a metáfora do corpo e sangue do país. Ele proclamou que “nenhum brasileiro contestará a necessidade que temos de estabelecer no vasto território do Brasil uma rede de vias de comunicação que, a semelhança do sistema arterial do corpo humano, derramem a selva da indústria e façam circular a luz da civilização.”¹¹

Na década de setenta também foi o período em que os debates sobre o assunto de tornar o médio rio São Francisco numa província, foram realizados na câmara dos deputados e no senado. A idéia, realmente, não era nova – surgiu de vez em quando no século XIX. A primeira tentativa de se criar uma província de São Francisco foi em 1830, e foi iniciada na própria comarca de São Francisco e avançada pelo deputado Luís Cavalcanti, de Pernambuco. Ele sugeriu que a província seria criada com as terras de Pernambuco, Bahia, Minas Gerais, Piauí, e Goiás. A pro-

“**O plano foi debatido em várias sessões em 1873. Foram três argumentos em favor de criar uma província nova – a missão civilizadora, a rede de comunicação e navegação, e a importância de manter e fortalecer a integridade nacional.**”

posta nunca foi discutida. A segunda tentativa, apresentada pela Bahia, Pernambuco, e Piauí, em 1850 foi discutida em 1857, após a comissão estatística apresentar seus dados e recomendações, mas o projeto não avançou.¹² A terceira proposta foi gerada pelo imperador D. Pedro II e chegou na câmara dos deputados em 1873.

Em 1872, o ministro do império, João Alfredo Corrêa de Oliveira, no seu relatório, sugeriu uma nova divisão das províncias.¹³ Quando fez um discurso na câmara no mesmo ano, ele proclamou que criar uma nova província no vale do São Francisco,

[...] levará a vida, o movimento e a civilização a uma extensa e afastada zona do território nacional que encerra em seu seio os germes mais pujantes de futura grandeza. Nem é difícil calcular o que pode ser em

tempos não mui distantes, uma província assentada no extenso vale de S. Francisco, cuja magnificência e fertilidade são conhecidas. . . excitação e admiração dos viajantes e de quantos o tem explorado e estudado.¹⁴

O impulso maior, porém, veio do imperador d. Pedro II quando recomendou a criação de uma nova província nas “margens férteis” do rio São Francisco na apresentação na câmara dos deputados no dia 3 de maio de 1873.¹⁵

O plano foi debatido em várias sessões em 1873. Foram três argumentos em favor de criar uma província nova – a missão civilizadora, a rede de comunicação e navegação, e a importância de manter e fortalecer a integridade nacional. Os deputados que apoiaram o plano opinaram que a nova província traria civilização às 270.000 pessoas que moravam lá, dizendo que a única razão delas serem tão preguiçosas era devido a falta de oportunidades. A nova província traria prosperidade, e atrairia colonos, estrangeiros e nacionais. As outras metas, a rede de comunicação e navegação e a importância de integração nacional também foram discutidas. Os deputados a favor do projeto compararam o rio São Francisco ao rio Mississippi, ao Volga, finalmente chamando-o “Mediterrâneo brasileiro”. Proclamaram que todas as estradas de ferro fossem destinadas a alcançar o rio São Francisco.

Os que não apoiaram a proposta disseram que a nova divisão territorial serviria somente para multiplicar o número dos burocratas e dependência do setor administrativo. Um dos deputados disse que a questão central dos países em ní-

¹¹ *Anais do Camâra dos Snrs. Deputados* 9 August 1870.

¹² ANAIS do Camâra dos Snrs. Deputados, 12 de julho de 1830, 19 de julho de 1850, 8 de agosto de 1856; 16 de junho de 1857.

¹³ CENTER for Research Libraries Global Resources Network, Relatório do Ministerio do Imperio, “Imperio 1872-1A,” 4-5..

¹⁴ ANAIS do Camâra dos Snrs. Deputados 2 de janeiro de 1873.

¹⁵ *Jornal do Commercio* 53:123 (4 May 1873).

“
No senado, houve também discussões sobre a viabilidade de criar a nova província. Os senadores de Minas Gerais se opunham a proposta fervorosamente. Um mineiro, Martinho de Campos, debateu que era intenção do governo federal de enfraquecer a província de Minas Gerais.
”

vel mundial foi a de unidade e integração nacional, e citou Itália e Alemanha como exemplos. Porém, ele opinou que a criação da nova província na bacia do São Francisco não ajudaria a manter a integridade do Brasil.¹⁶ Mas, a comissão estatística já tinha recomendado o projeto, e o ministério do império concordou. Tiveram a votação, e a proposta passou para o senado.

No senado, houve também discussões sobre a viabilidade de criar a nova província. Os senadores de Minas Gerais se opunham a proposta fervorosamente. Um mineiro, Martinho de Campos, debateu que era intenção do governo federal de enfraquecer a província de Minas Gerais. No outro lado, os senadores de Pernambuco e Bahia apoiavam a idéia. O poderoso Barão de Cotegipe, que nasceu na vila de Barra, e o lugar que provavelmente seria designado a ser a capital da província, enfatizou o ponto que o Brasil não deve deixar os mais de 200.000 moradores sem governo perto. Os beiradeiros sabiam das discussões no Rio de Janeiro, e se-

gundo Burton (1869) foram animados com a idéia, e concorreram para qual das vilas principais se tornaria a capital da província. Burton anotou que “O assunto de número 21 é falado perpetuamente, e cada cidade, vila, e arraial está preparado e resolvido a se tornar a capital”. Não obstante, a proposta não passou no senado, e passou a ser mais um sonho não realizado.¹⁷

Seis anos depois da tentativa malsucedida de criar uma província nova, o conselheiro Cansação de Sinimbu (um dos políticos mineiros que se opuseram fortemente a criação da província S. Francisco) organizou a Comissão Hidráulica para novamente viajar ao longo do rio para descobrir o que poderia ser feito para promover a navegação, comunicação, e desenvolvimento. Esta foi a viagem contada por Theodoro Sampaio que participou como engenheiro. Desta vez, o governo imperial nomeou um norte-americano, W. Milnor Roberts, a chefiar a comissão. Participou também o geólogo Orville Derby, discípulo de Charles Frederick Hartt e que se tornou um grande amigo de Theodoro Sampaio, e vários outros engenheiros brasileiros.

Ao invés das outras viagens, a comissão saiu do Rio de Janeiro no fim de Julho e viajou até a foz do rio São Francisco, e então viajou contra a corrente do mesmo até Pirapora, Minas Gerais. A rota provavelmente refletiu o otimismo do progresso que já tinha ocorrido em termos da navegação a vapor. Não obstante, a viagem durou quatro meses e meio. Sampaio (1936) diz que as obras recomendadas pelas viagens anteriores “assumiam em alguns espíritos as proporções dos empreendimentos fabulosos”. A comissão foi organizada porque as estradas de ferro estavam sendo construídas rapidamente, e no olhar dos políticos no

litoral, o tempo para completar o grande círculo de navegação já havia chegado.

A diferença de doze anos entre a viagem da comissão e a de BURTON (1869) mostrou que progresso tem feito de criar este círculo, como também mostrou os problemas e revezes das tentativas de modernização. A comissão viajou de barco a vapor, do mar até a cachoeira de Paulo Afonso, e continuou por terra até a parte ao norte da cachoeira. SAMPAIO (1936) anotou os passos iniciais da construção da estrada de ferro que ia ligar os dois trechos do rio que foram navegáveis a vapor. De lá, os membros da comissão improvisaram um ajójo que os carregava até o lugar onde eles encontraram o vapor Presidente Dantas, acima das Cataratas de Sobradinho. O vapor, que fora praticamente abandonado nos últimos três anos, levou os engenheiros da comissão até Pirapora. Exceto a necessidade frequente de parar e apanhar combustível nas margens do rio, a comissão chegou em Pirapora sem problemas. Em Minas Gerais, eles ouviram falar que o vapor Saldanha Marinho estava funcionando e ia lhes encontrar no rio das Velhas. Se tornou um boato falso, o Saldanha Marinho ficou parado no porto fluvial, esperando concerto.

Como HALFELD (1854, 1860), LIAIS (1865), BURTON (1869), e HARTT (1870), Sampaio ficou animado com o potencial para o desenvolvimento do rio e as implicações deste desenvolvimento para o progresso do Brasil inteiro. Ele ficou, no entanto, menos entusiasmado com os ribeirinhos que moravam lá. Durante os anos 1879 até 1880 o sertão sofreu uma seca intensa e Sampaio fez um comentário devastador sobre os custos da seca.¹⁸ Em Penedo ele descreveu as pessoas do sertão que surgiram nesta cidade, que tem se

¹⁶ ANAIS da Câmara dos Deputados, 17 de maio de 1873, citação por Deputy Tristão de Alencar Araripe da Ceará.

¹⁷ ANAIS do Senado, 22 de julho de 1873.

¹⁸ No impacto da seca de 1879-80 veja GREENFIELD (2001).

tornado um “oásis no deserto” e comentou que eles pareciam “esqueletos vestidos de couro.” Através do texto, Sampaio comenta a pobreza e o mau estado das vilas, e a preguiça e falta de vontade de trabalhar das pessoas. Para Sampaio, o vale do S. Francisco era um “vasto cadinho em que todas as raças representadas na América se fundem ou se amalgam” com resultados ruins. As pessoas somente produziam a quantidade que precisavam para viver, e faltava curiosidade sobre os melhoramentos propostos para o rio, a comissão, ou qualquer coisa sobre civilização. Por exemplo, em Carinhanha, BA, Sampaio (1936) observou que “nesses sertões, o homem pobre nunca é suficientemente pobre que precise viver do salário”. Refletindo nos recursos humanos do sertão, Sampaio comentou “o Brasil, em verdade, é mais habitado do que se pensa e menos rico do que se presume”.

Sampaio também testemunha os efeitos da violência no sertão que os viajantes anteriores sofreram. Em Carinhanha, a comissão encontrou os efeitos de uma verdadeira guerra entre duas facções de bandidos. O Neco, o chefe de uma das facções, deixou a população completamente apavorada por quilômetros, para cima e para baixo, especialmente na área perto da fronteira entre Bahia e Minas Gerais. Em verdade, Neco bloqueou o rio para que ninguém pudesse passar sem a sua permissão. O Milnor Roberts, chefe da comissão, decidiu tomar uma atitude neutra, e encontrou o Neco. Depois disso, a comissão foi bem tratada, mas continuou vendo os efeitos da guerra pelo resto da viagem. Quando chegou em Januária, Sampaio comentou que a população saiu apavorada, e a vila ficou vazia, somente as pessoas que foram favorecidas por Neco permaneceram. Sampaio voltou para Carinhanha para continuar a viagem à Bahia pela Chapada Diamantina. Quando chegou em Carinhanha a guerra tinha chegado até lá, e ele descreve uma noite sem sono por causa do som dos tiros e gritos nas

“*Novamente os políticos voltaram seus olhos para o rio e sonharam em modernizar o Brasil através de projetos faraônicos para o rio São Francisco. Hoje em dia, o governo brasileiro sonha um sonho que parece muito familiar, mais um sonho numa história dos sonhos que corre pelo longo e serpenteado curso do rio S. Francisco.*”

ruas, ao redor. Sampaio expressou seus sentimentos de estar num outro mundo quando escreveu “estávamos de fato num mundo estranho. Como estavas longe, oh civilização!”.

Em 1936, com oitenta anos, Sampaio (1936) escreveu com bastante otimismo que “hoje esse problema do rio São Francisco está resolvido”. Na década de 1880, os planejamentos que foram discutidos nas décadas anteriores começaram a ser realizados. Em verdade, por 1936, quando o Instituto Histórico Geográfico Brasileiro republicou seu livro, alguns dos obstáculos maiores foram removidos, especialmente a catarata de Sobradinho, e a maior parte do rio foi aberta para a navegação a vapor. Os trechos mais difíceis foram ultrapassados e ligados ao litoral pelas estradas de ferro. Porém estes avanços não trouxeram civilização ao sertão, mas terminou tirando as árvores das margens causan-

do assoreamento do rio, aumentando a pobreza na região. Nas décadas de 1920 e 1930, porém, um interesse novo surgiu, que eclipsou o sonho de navegação. O rio São Francisco pode se tornar o gerador maior da eletricidade! Provavelmente não foi coincidência que foi nesta época que o rio ganhou o nome “o rio da unidade nacional” (CARDOSO 1979). Novamente os políticos voltaram seus olhos para o rio e sonharam em modernizar o Brasil através de projetos faraônicos para o rio São Francisco. Hoje em dia, o governo brasileiro sonha um sonho que parece muito familiar, mais um sonho numa história dos sonhos que corre pelo longo e serpenteado curso do rio S. Francisco.

Referências

ANDERSON, Benedict. **Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism.** London: Verso, 1991.

ANDRADE, Renata Marson Teixeira de. **The Third Bank of the Lower São Francisco River: Culture, Nature and Power in the Northeast Brazil 1853-2003,** Ph.D. tese, University of California, Berkeley, 2006.

ARAÚJO, Francisco Manoel Alvares de. “Relatório da Viagem de Exploração dos Rios das Velhas e S. Francisco Feita no vapor ‘Saldanha Marinho’”. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro** nº 39 (1876).

BURTON, Richard F. **Explorations of the Highlands of the Brazil;** with a Full Account of the Gold and Diamond Mines, also, Canoeing Down 1,500 Miles of the Great River São Francisco, from Sabará to the Sea. New York: Greenwood Press, 1869.

CARDOSO, Vicente Licínio. **À margem da história do Brasil,** 4th ed., Brasiliense 13. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1979.

CENTER for Research Libraries Global Resources Network, **Projeto de Ima-**

gens de Publicações Oficiais Brasileiras. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>

GREENFIELD, Gerald. **The Realities of Images: Imperial Brazil and the Great Drought.** Philadelphia: The American Philosophical Society, 2001.

HALFELD, Henrique Guilherme Fernando. **Relatório Concernente a Exploração do rio de S. Francisco:** desde a Cachoeira da Pirapora até o Oceano Atlântico durante os Anos de 1852, 1853, and 1854. Santo Antonio de Parahybuna: np, 1854.

HALFELD, Henrique Guilherme Fernando. **Atlas e relatório concernente a exploração do Rio São Francisco desde a cachoeira de Pirapora ao Oceano Atlântico.** Rio de Janeiro: Eduardo Rensberg, 1860.

HARTT, Charles Frederick. **Geology and Physical Geography of Brazil.** Boston: Fields, Osgood, and Co., 1870.

KIDDY, Elizabeth. "Militão and the Guerreiros: Local Struggles, National Discourse, and the Drive to Control the São Francisco. Paper presented at the X International Conference of the Brazilian Studies Association, 22-24 July 2010.

LACERDA, Carlos. *Desafio e promessa: O rio São Francisco.* Rio de Janeiro: Distribuidora Record, 1964.

LIAIS, Emm. **Hydrographie du haut San-Francisco et du rio das Velhas:** ou, Resultats au point de vue hydrographique d'un voyage effectue dans la province de Minas-Geraes. Rio de Janeiro: B.L. Gernier, 1865.

LINS, Wilson. **O médio São Francisco:** Uma sociedade de pastores guerreiros 3rd ed., Brasiliiana 377. São Paulo: Companhia Nacional do Livro, 1983.

MACHADO, Fernando da Matta. **Navegação do rio São Francisco.** Rio de Janeiro: Topbooks Editora, 2002.

MONTENEGRO, Caetano Pinto de Miranda. Carta, 1805. Em SOBRINHO, Barbosa Lima. **Documentos do Arquivo Público Estadual.** Recife, np, 1950, 238-86.

MONTENEGRO, Thomaz G. Paranhos. **A província e a navegação do Rio São Francisco.** Bahia: Imprensa Econômica, 1873.

MORAES, Eduardo José de. **Navegação interior do Brasil:** Notícia dos projectos apresentados para a junção de diversas basias hydrographicas do Brasil; ou rapido esboço da futura rêde geral de suas vias navegaveis. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1869.

ROCHA, Geraldo. **O Rio S. Francisco:** Fator precípua da existência do Brasil.

3rd edition. Brasiliiana 184. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1983.

SAMPAIO, Theodoro. "O Rio São Francisco: Trechos de um diário de viagem." **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.** Rio de Janeiro: Impr. Nacional, v. 113 (1936).

SCOTT, James C. **Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed.** New Haven, CT: Yale University Press, 1998.

SILVA, Ignacio Accioli de Cerqueira. **Informação; ou descrição topographica e política do Rio de S. Francisco, escripta em virtude de ordens imperiaes e apresentada ao governo provincial da Bahia, seguida de outra informação que em 1807 dera o dezembargador João Rodrigues de Brito sobre os melhoramentos e interesses da Agricultura, comercio e indústria da mesma provincia.** Bahia: Typ. Guaycuru de Domingos Guedes Cabral, 1847.

SOBRINHO, Barbosa Lima, ed. **Documentos do Arquivo Público Estadual e da Biblioteca Pública do estado [de Pernambuco] sobre a comarca do São Francisco,** Documentos do Arquivo, vols. 4-5. Recife, np, 1950. 283-86.

WORSTER, Donald. **Rivers of Empire: Water, Aridity, and the Growth of the American West.** New York: Oxford University Press, 1985.



UNIFACS

UNIVERSIDADE SALVADOR

LAUREATE INTERNATIONAL UNIVERSITIES

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
DESENVOLVIMENTO REGIONAL E URBANO

Doutorado em Desenvolvimento Regional e Urbano

Área de concentração

- A Dimensão Regional do Desenvolvimento
- Administração do Desenvolvimento