

A PRESENÇA FRANCESA NO PIAUÍ DO SÉCULO XIX

Leandro Mendes Rocha*
leandromrocha@uol.com.br

Gercinair Silvério Gandara**
gercinair@msn.com

RESUMO: No Piauí e no Maranhão, competindo com os portugueses, encontraram-se firmas britânicas e francesas que repetiram métodos e processos empregados em suas colônias, inclusive estimulando o transporte marítimo e fluvial de mercadorias. A atuação dessas empresas aproximou o Piauí, rural e extrativista, de outros continentes, principalmente da Europa em processo de industrialização, o que trouxe como consequência, mudanças dos padrões econômicos, sociais e culturais da região.

PALAVRAS-CHAVE: Navegação, Migração, Importação, Exportação.

Esse artigo pretende analisar a presença comercial francesa no Nordeste brasileiro em fins do século XIX e início do XX, com ênfase na Província do Piauí. Observamos que há um número considerável de estudos voltados à presença inglesa no Brasil do século XIX. Entretanto, sobre a presença francesa, se os há, são em número ínfimo e constituem-se quase sempre na soma de pequenos ensaios, geralmente em forma de artigos.

É no quadro de uma nova conjuntura política e econômica que se evidencia a presença francesa nos estados do Nordeste do Brasil, inclusive no Piauí. Essa presença se deu num contexto moldado pela expansão do capital industrial europeu onde, sobretudo a partir e meados do século XIX, estabeleceram-se casas comerciais européias em vários países da América Latina, dentre eles, o Brasil. No Piauí se estabeleceram inicialmente as casas comerciais inglesas, posteriormente francesas e, por fim, as alemãs. Essas casas comerciais realizavam os negócios de importação e exportação. Expor-

* Doutor em Histoire des Societes Latinoamericaines - Universite de Paris III (Sorbonne-Nouvelle).
Professor da Universidade Federal de Goiás.

** Doutora em História pela Universidade de Brasília. Professora da Universidade Paulista.

tavam matérias-primas e importavam produtos industrializados criando um ambiente de dinamismo comercial nas regiões que se instalavam.

No decorrer do século XIX, a França ocupou posição privilegiada nas relações comerciais externas brasileiras. No movimento de importação e exportação de mercadorias no Brasil, a França se coloca logo em seguida à Inglaterra. A origem dessa posição privilegiada encontra-se no crescimento econômico ocorrido nesse país no Segundo Império, que, segundo Monteiro (1994), foi caracterizado especialmente por um impulso industrial que passou a exigir mercados cada vez mais amplos, redundando na expansão comercial francesa para o Brasil no período referido, e, certamente, para outros países da América Latina. Sabe-se que neste período muitas províncias brasileiras mantinham elos comerciais diretos com o mercado externo através de portos marítimos. Dentre essas províncias se insere a do Piauí, no Nordeste do Brasil, que fazia suas transações com o mercado externo, principalmente com a Guiana Francesa e a Grã-Bretanha através do Porto de Parnaíba, no delta do rio do mesmo nome.

As atividades comerciais do Piauí, inicialmente, ainda no período colonial, foram essencialmente ligadas ao comércio de produtos agropecuários. Era uma economia impulsionada pelo comércio de gado que, segundo Santana (1964, p.37) “numa primeira fase da economia piauiense tudo emanava do curral, inclusive o comércio e as finanças”. Já nessa época, o rio Parnaíba e seus portos apresentavam-se como importantes elementos dinamizadores do comércio regional. Essa situação pode ser percebida em documentos oficiais como as Cartas de 15 e 16.02.1781, da Junta Governativa, informando que no Porto das Barcas (Parnaíba) exportavam-se:

couros em cabelo, solas e atanados. Transportam anualmente para outros diferentes portos ao número de trinta até trinta e dois mil couros e de solas quatro mil meios... Pelo porto de Parnaíba saía cerca de quarto do gado exportado e havia suficiente número de negociantes de bons fundos. (Carta da Junta Governativa de 1781)

No século XVIII, como conseqüência do desenvolvimento das atividades agropecuárias na região, surgiram as primeiras charqueadas na cidade de Parnaíba, que abastecia outras plagas com carne de charque, por via marítima. Essa atividade, entretanto, não se estabilizou de forma consistente. Outra atividade importante, o comércio do couro e seus derivados, dava tão somente alento à economia, pois não se constituía em impulso bastante forte para assegurar a implantação de uma indústria mais sólida.

Em princípios do século XIX, a pecuária persistia como fonte principal de riqueza do Piauí. Como bem observou Furtado (1959), a pecuária era uma atividade que desconhecia problemas de transporte. Por volta de 1815, as atividades agrícolas começaram a apresentar certa diversificação, surgindo alguns produtos como fonte alternativa de renda monetária em relação aos produtos da pecuária bovina, destacando-se o algodão, cuja cultura, no decorrer do século, adquiriu caráter comercial internacional. Foi nessa época que se fizeram as primeiras exportações de algodão pelo porto de Parnaíba. E, na cidade de Parnaíba, juntamente com a criação da Alfândega, foi autorizada a criação da Inspeção do Algodão, visando facilitar o embarque desse produto. Relatórios Provinciais atestam a crescente importância dessa atividade econômica. Os relatórios do Presidente da Província, de 11.07.1846 e de 03.07.1851, referindo-se às atividades, informam que na Vila Poti se construíam barcos para conduzir o produto (algodão) pelo Parnaíba, pois a Casa Inglesa comprava-o pelo mesmo preço do Maranhão. Conforme Santana (1964, p.74), “os lucros obtidos com a exportação do algodão serviam para pagar as compras feitas no estrangeiro de mercadorias de consumo e outros bens”. Depois de 1840, o Piauí voltava-se, mais intensamente, para o comércio mundial, inicialmente com o gado, o algodão, secundariamente arroz. Mais tarde, outros produtos se agregaram a esse comércio, como foi o caso da borracha de maniçoba, seguindo-se a da cera da carnaúba e do babaçu. (FURTADO, 1959).

Até então, os navios entravam no rio Parnaíba pela barra das Canárias. Entretanto, ancoravam distante da terra. O trecho a percorrer até a cidade de Parnaíba era considerável e na sua maior parte se fazia em montarias por caminhos difíceis. A solução apresentada pelas autoridades, políticos e estudiosos era uma passagem pela barra do Igarapu, que poderia conduzi-los ao porto da cidade de Parnaíba. Necessário se fazia abrir o canal para aumentar suas águas. Vale lembrar que este braço de rio possuía profundidade suficiente e já vinha servindo de acesso à cidade de Parnaíba. As obras da barra do Igarapu foram iniciadas no governo de Luis Carlos de Paiva (1853) e se concluíram mais tarde. Nesta época havia um relativamente importante tráfego de barcos vindos do litoral, com gêneros estrangeiros, e de balsas vindas do Maranhão, com carregamento de cereais. O pequeno número de embarcações que entravam e saíam daquele porto levou o “industrial” do charque e comerciante da cidade de Parnaíba, Simplicio Dias da Silva, a preparar estaleiros, num dos quais construiu um brigue, três sumacas e uma escuna.¹

Nos documentos provinciais, há ainda referência a um relativamente importante comércio com Caiena. O Juiz Antonio Francisco Sales, em do-

cumento ao Presidente José Antonio Saraiva, de 28.05.1852, relata que “em 1848 tinha três navios de consignaçon, mantendo o comércio de gados com Caiena, o brigue escuna Águia de 155 toneladas, a sumaca Parnaíba de 105 toneladas e a escuna Feliz Amizade de 55 toneladas”. Em um relatório expedido pela Alfândega de Parnaíba, em 14.02.1855, para Fernando da Costa Freire, inspetor da Tesouraria da Fazenda da Província do Piauí, podemos perceber o estado da navegação costeira e de longo curso nos primeiros anos da segunda metade do século XIX

Eram empregados pela barra das Canárias e parte pela da Tutóia, três navios a vela, 2 brigues ingleses, um de 280 toneladas e outro de 129, na carreira desse porto para o de Liverpool e um brigue escuna brasileiro de 133 toneladas, na carreira deste para o da Guiana Francesa, cada um regula 10 pessoas de equipagem, porém por naufrágio daqueles dois primeiros, na barra de Canárias, que foram depois substituídos por um brigue de 260 toneladas com 10 pessoas de equipagem, que ultimamente também naufragou na mesma barra, a 4 de dezembro passado, estavam somente empregados estes, perfazendo no decurso do ano de 1853 a 1854, o total das entradas desta navegação 4 navios com 146 toneladas e 42 pessoas de equipagem, sendo 2 de Liverpool e 2 de Caiena.

O Relatório do Presidente da Província, de julho de 1865, mostra como a navegação a longo curso animou-se na segunda metade do século XIX, com a gradativa introdução de navios a vapor.

[...] iniciada em 1859 [...] comparando-se o número de navios, sua tonelagem e tripulação nota-se todos os respectivos aumentos, de um para outro ano.[...] nota-se ainda que Caiena e depois Liverpool são os portos estrangeiros que têm alimentado mais a navegação de longo curso. (Relatório do Presidente da Província do Piauí, 1865) Grifos nossos.

Ao longo da segunda metade do século XIX, ocorreram transformações na estrutura econômica e social do Brasil, que contribuíram para um relativo desenvolvimento do mercado interno, além de estimular o processo de urbanização. Entre as modificações, destacam-se a cessação do tráfico negreiro, em 1850, e a abolição, em 1888, que contribuiu para a transição do trabalho escravo para o livre; a constituição de uma extensa malha ferroviária; a introdução da navegação a vapor e as tentativas de industrialização e desenvolvimento de um incipiente sistema de crédito. O desenvolvimento do

sistema de transportes coincide com uma demanda crescente pela produção de produtos, como o café do centro sul, a borracha da Amazônia, e a cera de carnaúba e outros produtos primários do vale do rio Parnaíba.

Sob a influência da navegação a vapor, o eixo da economia da Província do Piauí se orientou para o rio Parnaíba, se propagando na *hinterland*. Várias casas comerciais se instalam e a região conhece um maior dinamismo comercial. Havia dezenas de casas importadoras e exportadoras que controlavam o comércio e a distribuição de mercadorias entre o litoral e o interior do Piauí. Havia uma bem estruturada rede de filiais, agenciadores e caixeiros viajantes que faziam a integração das cidades onde o curso do rio Parnaíba não atingia. O Relatório da Alfândega de 1857 apresentou o movimento de 1834, 1835, 1848 e de 1855.

Em 1834 a alfândega registrava a entrada de 13 navios. Dez dessas entradas foram feitas por 5 navios brasileiros pertencentes a negociantes com estabelecimento na vila de Parnaíba. Em alto mar operavam dois navios americanos e um espanhol. Em 1835 registram 11 entradas e já não aparece a navegação em alto mar. Em 1848, três navios nacionais, o brigue escuna “Águia” de 155t, a sumaca “Parnaíba” de 105t. e a escuna “Feliz Amizade”, de 55t. saíam de Parnaíba levando gado para Caiena, na Guiana Francesa, voltando vazios. Em 1855 a navegação de longo curso era feita por dois brigues ingleses, em de 280t. e outro de 129 e um brigue escuna brasileiro de 133t, nos trechos, respectivamente, os dois primeiros, entre Parnaíba e Liverpool e o último entre Parnaíba e a Guiana Francesa. (Relatório da Alfândega de 1857).

Nesses documentos percebe-se a importância do comércio com os portos ingleses, norte-americanos, espanhóis, e uma ligação regular com Caiena, que era abastecida de gado proveniente da chamada região de Pastos Bons entre o Maranhão e o Piauí.

O Ofício de 27.06.1857, do Capitão do Porto enviado ao Presidente da Província sobre o movimento marítimo do porto da cidade de Parnaíba, informa que no período de 31.05.1856 a 01.06.1857 entram naquele porto 20 navios e saíram 20.

Eram nacionais 16 e 04 ingleses. Vindos do Maranhão 12, do Pará 01, do Rio Grande do Norte 01, de Apicum-Ceará 01, de Granja-CE 01, e 03 de Liverpool. Três traziam gêneros estrangeiros, nove gêneros nacionais e estrangeiros, dois gêneros do país, dois traziam sal e cereais e três sem

lastro”. Dos que saíram, “dez levaram gêneros do país, sete transportavam animais vivos, um cereais, um sem lastro, e outro, apenas um engenho de ferro para Granja-CE. (Ofício de 1857 enviado ao Presidente da Província do Piauí)

Pereira da Costa (1974) fornece o movimento de entrada e saída de navios de longo curso no porto de Parnaíba do primeiro lustre da década de 1860. Nota-se o fluxo comércio entre o Piauí e a Inglaterra (Liverpool) e a Guiana Francesa (Caiena), conforme o quadro abaixo:

NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO MOVIMENTO DE ENTRADA E SAÍDA DE NAVIOS DO PORTO DE PARNAÍBA 1850-1864

ANOS	Nº DE NAVIOS	TONELAGEM	PROCEDÊNCIA	PESSOAL	ESTRANGEIROS	BRASILEIROS
1859/1860	4	1.238	Liverpool	47	47	–
1860/1861	23	4.075	Caiena e Liverpool	261	261	–
1861/1862	28	4.333	Liverpool e Caiena	283	283	–
1862/1863	34	4.542	Liverpool e Caiena	355	352	3
1863/1864	31	5.448	Liverpool e Caiena	303	295	8
Total	120	19.626	2	1.249	1.238	11

Fonte: PEREIRA DA COSTA, A. F. *Cronologia Histórica do Estado do Piauí*. Rio de Janeiro: Arte Nova, 1974.

A segunda metade do século XIX é marcada por um crescente incremento do intercâmbio comercial com o exterior. O relatório do Movimento Portuário do ano de 1859 a 1880 apresenta a seguinte movimentação de mercadorias como também de pessoas.

1859/60 – 4 navios ingleses, provenientes de Liverpool, arqueando 1.238 t; 1860/61 – entraram e saíram 23 navios ingleses, sendo 5 procedentes de Liverpool, com 4.075 t; 1861/62 – 28 navios entrados e saídos, sendo 22 ingleses e 6 americanos, de 4.333t. 24 procederam de Caiena e 4 de Liverpool; 1862-63 – 34 navios, sendo 23 ingleses, 8 americanos e 3 brasileiros, com 4.542 t: 26 procediam de Caiena, 4 de Liverpool, 3 do

Maranhão 1 de Serra Leoa; 1863/64 – foram 13 ingleses, 10 americanos e 8 brasileiros com 5.448 t. Entradas em Parnaíba: 1869 – 73 navios; 1870 -76; 1871 – 85; 1872 – 75; 1880 – 6, sendo 50 brasileiros, 8 franceses e 3 ingleses. (Relatório da Alfândega de 1880)

No exercício de 1864 -1865 verificamos que as entradas e saídas de navios de cabotagem na cidade de Parnaíba elevaram-se respectivamente a 52 e a 47. Já em viagem de longo curso foram vinte e nove entradas de navios e vinte e oito saídas. Entre entradas e saídas havia quinze navios ingleses, trinta e seis americanos, um prussiano, três brasileiros e dois franceses. Todos, à exceção de 03 escunas, eram constituídos por navios movidos a vapor.

Os relatórios dos presidentes da Província trazem informações gerais sobre o comércio da província. Nesses documentos, a pecuária aparece como a principal fonte de riqueza, seguida do algodão. Nos referidos relatórios é ressaltada a importância da cidade de Parnaíba como porto de escoamento da produção e o papel das casas comerciais estrangeiras, sobretudo da Casa Inglesa, no comércio de importação e exportação.

O comércio da província é feito na maior parte pela cidade da Parnaíba, ou seja, de gêneros e mercadorias importados do estrangeiro pela Casa Inglesa aí estabelecida, ou seja, vindos do Maranhão. [...] O Piauí negocia pelo interior com a Bahia, Pernambuco, Ceará e Maranhão, e, por meio da navegação costeira, com estas duas últimas províncias. Os gados são exportados para Caiena e algodão em ramo para Liverpool. Estes dois portos compra-lhe diretamente as mercadorias. [...] Os exportadores para fora do país são três estrangeiros, dois em Parnaíba e o terceiro em Amarração. (Relatório Provincial de 28.05.1864)

A cidade de Parnaíba (Piauí), além das exportações para o porto de Liverpool na Inglaterra, mantinha também um comércio regular com Caiena (exportação de gado e seus derivados). A necessidade de abastecimento da Guiana Francesa certamente teve papel decisivo no despertar do interesse francês pela região e no estabelecimento de comerciantes nas cidades mais importantes da região.

Segundo Franklin Américo de Menezes Dória, presidente da Província, em julho de 1864, o Piauí negociava não somente pelo interior, com a Bahia, Pernambuco, Ceará e Maranhão, quanto por meio da navegação costeira, com outras regiões mais distantes. O gado era

exportado também para Caiena e o algodão em rama para Liverpool. Estes dois portos compravam-lhe diretamente as mercadorias. Segundo ele, “os exportadores para fora do país mais notáveis, senão únicos, eram três estrangeiros, dois em Paranaíba e o terceiro em Amarração”. A principal exportação que, então, se fazia pela cidade de Parnaíba era a do algodão, para a Inglaterra e o Maranhão, e, em seguida, vinha a de animais vivos para outras regiões, incluindo Caiena. O comércio com Caiena era efetuado por:

um agente do contratante com o Governo Francês em Caiena, estabelecido na povoação do porto de Amarração para o fornecimento dos emigrantes e prisioneiros do mesmo Governo, e sua conta, nas possessões das Guianas Francesas, cuja exportação orça por cinco cabeças anualmente. [...] Para a Guiana Francesa vendiam-se, ainda, carneiros, porcos, mulas, cavalos em pequena escala. Para a Inglaterra vendia-se couro, chifres, tatagiba e até mesmo café pilado, certamente vindo Ceará, e para o Maranhão vendia animais vivos, carne salgada, couros, fumo e já figurava também a cera da carnaúba. Do Pará comprava-nos sola” (Relatório do Inspetor da Alfândega de Parnaíba, de 15.03.1866 p.11v.)

Em 1866, a Província do Piauí possuía 413 casas comerciais, das quais 22 eram de portugueses e 03 de negociantes de outras nacionalidades. Importavam diretamente da Inglaterra e da Alemanha armas e munições, tecidos e roupas feitas, calçados, chapéus, louças, talheres, azeite, manteiga, queijos, presuntos, massas alimentícias, farinha de trigo, medicamentos, sabão, ferragens, tintas, artigos de armarinho, moda, escritório entre outros. Da Guiana Francesa vinham louças, espelhos, conservas alimentícias, manteiga, farinha de trigo, e diretamente da França, medicamentos, vinho, charutos, peixe em conserva, cigarros, banha de porco, entre outros. Pelas características da Guiana, esse comércio se dava de forma triangular sendo a origem desses produtos, a metrópole.

Percebe-se ao longo do século XIX um gradativo incremento nas atividades comerciais da província. No relatório de 01.07.1871 o presidente Manuel do Rego Barros Sousa Leão registra que o “Piauí cultivava mandioca, fumo, arroz, milho, cana, cultura cujo produto mal chega para o consumo local. Em verdade, exporta apenas o algodão, pois o fumo e a aguardente, só ocasionalmente, e em pequena quantidade” (Relatório Provincial, 1871). Neste relatório, a autoridade provincial traçou um panorama de toda a

Província, dizendo que “existiam 401 casas de negócios, compreendendo 04 grandes armazéns de fazenda, 188 lojas de fazendas a retalho, 69 tabernas e quitandas, 07 boticas, 133 estabelecimentos diversos”. Dos quais especificou “28 pertencem a portugueses, 8 a súditos de diversas nações, e 365 a brasileiros”. (Relatório Provincial, 1871)

De fins do século XIX até início do século XX, a pecuária continua a se manter como a primeira fonte de riqueza do Piauí. Conforme Nunes (1963, p.100) “nos primeiros decênios do século XX a pecuária ainda lidera a vida econômica do Piauí”. Os produtos piauienses que interessavam ao capital estrangeiro, durante o século XIX e a primeira metade do século XX, foram além do gado e seus derivados, algodão, maniçoba, cera de carnaúba e babaçu.

As vias de navegação e estradas de ferro certamente possibilitaram a infra-estrutura que permitiu a penetração do capital estrangeiro no Piauí. Como diz Borges (1981, p. 81) “a navegação a vapor no rio Parnaíba e o porto de Amarração foram os principais veículos que impulsionaram o capital estrangeiro no Piauí, possibilitando a convergência do comércio dos municípios do interior para o litoral”. De fato, a navegação a vapor no rio Parnaíba desempenhou um papel essencial, tanto na vida social como na estruturação do espaço. Foi por meio dela que os lugares beirário adquiriram significado e o Piauí se inseria nos mercados nacionais e internacionais.

Ao findar o século XIX e iniciar-se o século XX, o comércio dos produtos extrativistas foi se transformando aos poucos em uma das fontes de dinamismo da economia piauiense. A dinâmica da economia passou a ser dada pelas exportações de produtos extrativos para mercados externos. O coco babaçu, a carnaúba, a maniçoba assumem uma importância crescente na pauta de exportações da província. O rio Parnaíba, por sua vez, assumiu definitivamente o papel de estrada que unia não só duas regiões e, sim, estas ao mundo, uma vez que as transações comerciais se faziam fundamentalmente por ele. Os documentos nos mostraram que foi por volta de 1897 que se descobriu a utilidade da maniçoba para a produção da borracha. Em mensagem à Câmara Legislativa, de 01.06.1903, o governador se mostrava otimista com relação às exportações:

podemos sobranceiros encarar o futuro e considerar definitivamente firmada a nossa autonomia no seio da federação brasileira. [...] ...a borracha no momento em que o gado desvaloriza... representa uma nova era de prosperidade e de esperanças. Capitais e braços se aplicarão a

produção da borracha extraída da maniçoba, reanimando o comércio e vivificando as outras indústrias. (Mensagem a câmara Legislativa de 01.06.1903)

Com efeito, nos anos iniciais de século XX, a borracha oriunda da maniçoba veio a configurar-se como uma das principais fontes de receita do Piauí. Houve um forte incremento na produção e exportação desse produto:

Em 1906 exportaram 957.651 quilos de borracha de maniçoba e em 1907, 626.685 quilos. Em 1908, houve uma crise que trouxe desânimo e descrença ao comércio piauiense, mas a elevação dos preços dos gêneros de exportação restabeleceu a confiança. [...] O valor comercial da exportação foi em 1908, de 4.985:807\$565, e no seguinte, de 8.009:837\$900. Em 1909, exportaram-se 1.012.156 quilos. Os principais gêneros de exportação eram em ordem decrescente: borracha de maniçoba, algodão, cera de carnaúba, couros de gado vacum, peles de cabra, e gado para corte (Mensagem do Governador Antonio Freire à assembléia estadual de 01.06.1910).

Quanto à cera de carnaúba, logo após James Clark enviar, em 1894 a primeira amostra para a Inglaterra, este vegetal se constituiu produto de exportação ganhando preferência no mercado internacional e impulsionando a economia piauiense. Conforme Costa (1974), “Mr. Clark deve ter iniciado a remessa de amostra de cera para a Inglaterra já nos últimos anos do século passado. Em 1894, enviava a primeira partida comercial do produto piauiense, que foi assim apresentado aos magnatas de Londres e Manchester”. Esta atividade se constituiu por meio das empresas sediadas no principal centro comprador, beneficiador e distribuidor do produto, a cidade de Parnaíba. Para Mendes (2001, p.75), “a exploração da cera de carnaúba e outros produtos do extrativismo vegetal, tinham transformado a cidade de Parnaíba no mais importante empório comercial e exportador do estado e um dos maiores do Nordeste”.

A cera de carnaúba ocupou o terceiro lugar entre os gêneros de exportação de 1910 e o segundo lugar em 1911. As fontes nos apontaram a Alemanha como o principal comprador da cera de carnaúba. A França também figurou entre os países importadores, a partir de 1913, com quantidades crescentes, entre 1916 e 1930, conforme podemos verificar no quadro abaixo.

EXPORTAÇÃO DE CERA DE CARNAÚBA DO BRASIL, EM QUILOS
ESTATÍSTICA DO ESTADO DO PIAUÍ

1906-1930					
DESTINO	1906	1907	1908	1909	1910
Alemanha	1.563.000	1.805.000	1.280.000	1.729.000	1.619.617
G. Bretanha	556.000	585.000	529.000	401.000	371.904
E. U. A.	378.000	367.000	75 5.000	782.000	610.597
Bélgica	-	-	-	-	-
França	-	-	-	-	-
Itália	-	-	-	-	-
Outros Países	62.000	22.000	28.000	130.000	78.868
	<u>2.559.000</u>	<u>2.779.000</u>	<u>2.592.000</u>	<u>3.042.000</u>	<u>2.680.986</u>
-	1911	1912	1913	1914	1915
Alemanha	1.814.421	1.821.529	1.710.270	-	-
G. Bretanha	520.294	405.740	686.521	-	3.054.542
E. U. A.	759.808	658.745	941.193	-	2.481.164
Bélgica	-	-	20.568	-	-
França	-	-	508.576	-	286.673
Itália	-	-	80	-	-
Outros Países	119.629	213.088	-	-	74.999
	<u>3.214.152</u>	<u>3.099.102</u>	<u>3.867.108</u>	<u>-</u>	<u>5.879.378</u>
-	1916	1917	1918	1919	1920
Alemanha	-	-	-	5.040	7.015
G. Bretanha	1.323.951	1.367.680	800.046	1.465.520	973.673
E. U. A.	2.215.897	2.122.519	2.844.506	3.180.192	2.205.896
Bélgica	-	-	-	136.207	44.511
França	519.757	130.595	504.063	899.684	232.356
Itália	30.023	674	6.970	156.240	4.635
Outros Países	57.368	41.092	58.938	380.802	47.486
	<u>4.166.996</u>	<u>3.668.626</u>	<u>4.214.523</u>	<u>6.223.685</u>	<u>3.515.572</u>
-	1921	1922	1923	1924	1925
Alemanha	550.137	634.591	637.962	1.104.218	1.279.018
G. Bretanha	800.909	941.744	801.497	931.800	989.933
E. U. A.	2.183.322	2.479.098	2.134.612	1.986.479	1.981.082
Bélgica	20.240	27.933	80.873	36.265	14.817
França	253.787	725.774	540.167	765.381	697.718
Itália	13.356	76.441	77.586	113.907	100.398
Outros Países	83.899	119.067	68.575	53.751	51.625
	<u>3.905.650</u>	<u>5.004.648</u>	<u>4.341.272</u>	<u>4.991.801</u>	<u>5.114.591</u>
-	1926	1927	1928	1929	1930
Alemanha	1.547.152	2.147.962	1.995.085	1.422.642	1.150.054
G. Bretanha	1.006.184	1.100.145	1.002.380	973.397	1.145.477
E. U. A.	2.196.818	2.767.012	2.911.927	3.180.209	3.182.327
Bélgica	42.363	245.599	47.701	50.926	104.413
França	834.161	423.717	664.201	555.237	783.451
Itália	80.123	229.509	205.806	126.146	150.732
Outros Países	61.322	119.576	153.662	124.129	197.555
	<u>5.768.123</u>	<u>7.033.520</u>	<u>6.980.762</u>	<u>6.432.686</u>	<u>6.714.009</u>

Fonte: Arquivo Público do Piauí. *Estatística de Exportação do Estado do Piauí, 1930.*

O PAPEL DAS CASAS COMERCIAIS FRANCESAS

Sabemos que havia no Brasil um grande número de casas importadoras-exportadoras que pertenciam a negociantes franceses que atuavam

no ramo atacadista e estavam apoiadas numa estrutura em que existia uma matriz francesa e uma filial no Brasil. Havia, também, casas francesas no Brasil dedicadas ao comércio varejista de miudezas. Conforme informações obtidas nos documentos existentes no CADN² sobre os negociantes-comissários, havia mais de mil desses agentes, e pelo menos 87 tinham negócios no mercado brasileiro³. Destas, trinta e cinco tinham filiais somente no Brasil, e as demais possuíam filiais noutros países da América latina. Vale lembrar que essas filiais no Brasil se estabeleceram nas cidades portuárias, preferencialmente, Rio de Janeiro, Salvador e Recife, mas também noutras diferentes regiões, como Ceará, Pernambuco, Maranhão e Piauí.

Na integração do mercado piauiense às correntes estrangeiras, o Piauí, desde cedo, recebeu vários imigrantes. Muitos se estabeleceram na cidade de Parnaíba com suas empresas e estendiam filiais nas cidades de Teresina e Floriano. Dentre eles, destacaram-se as famílias do inglês de Liverpool, James Frederick Clark, que tem seu nome ligado à Casa Inglesa, e a do francês Roland Gabriel Jacob, que comandou a Casa Marc Jacob, operando na exportação da cera de carnaúba, algodão, couros, babaçu etc, e na revenda de derivados de petróleo, tendo fundado as lojas Rosemary. Sobre a chegada desses estrangeiros, que operariam no comércio do rio Parnaíba e nas exportações e importações, nos informa Raimundo de Sousa de Lima, que:

Comerciantes de larga experiência, apoiados na eficácia do sistema europeu, aqui começaram pelos Dias da Silva, portugueses de origem, ao implementarem seu movimento de charqueada localizado no Porto das Barcas. Então, as coisas marcharam rápidas e equilibradas, desde o seu início. Anos depois chegaram os ingleses e em seguida os franceses para, por último, se instalarem também os alemães, formando todos assim um bloco muito denso, cujo controle comercial passou a abranger não só toda a extensão do Piauí como também as áreas comerciáveis dos Estados vizinhos. (LIMA, 1987, p.24)

De todas as casas comerciais, a francesa Casa Marc Jacob, estabelecida na cidade de Parnaíba, se destacou no comércio regional e possui alguma importância até meados da primeira metade do século XX. Esta casa comercial materializou e impulsionou sua expansão comercial apoiada tanto na exportação de matérias-primas quanto como importadora das manufaturas francesas. Desfrutou de posição privilegiada no mercado piauiense, frente a outros comerciantes estrangeiros e mesmo aos nacionais. Caracterizou-se por atividades que reforçavam o processo de internacionalização da econo-

mia brasileira e desempenhou papel fundamental no processo de integração regional e comercial da província do Piauí como um todo.

Tivemos oportunidade de colher o depoimento de um funcionário desta empresa, que detalhou suas atividades e movimentação comercial. Trata-se do Sr. Jeremias Ricardo Lima⁴, que trabalhou com o Sr. Roland Jacob. Em seu depoimento, o Sr. Lima traçou um panorama do comércio, dos produtos extrativos, dos embarques, da rotina do cais, enfim um panorama geral da dinâmica desta casa comercial. Em relação à exportação, relatou o Sr. Jeremias Ricardo Lima que:

[...] A firma movimentava exclusivamente a exportação. Dos 45 produtos do Estado seu Roland exportava todos. Alguns eu vou lhe dizer, em 1º lugar a cera da carnaúba, 2º lugar saía muitas coisas, sei que eram 45 produtos do estado para exportação e ele exportava todos. Exportava cera de carnaúba, batata de purga⁵ que quem comprava era a Alemanha, era especialidade dela... pra fazer remédio. já a cera de carnaúba era os Estados Unidos, em grande quantidade, agora o babaçu, tucum, mamona, milho, couro de boi, algodão eram centenas de coisas. Em resumo até osso de bicho que morria eles compravam osso. A Alemanha comprava isso. Agora a batata de purga era exclusividade da Alemanha pra fazer remédio e os Estados Unidos era cera, babaçu, tucum, mamona, milho, goma de mandioca e muitos outros produtos que não me lembro mais já faz muito tempo. [...] O maior freguês era o americano da cera de carnaúba Grande quantidade. Ele sempre tirava primeiro lugar na exportação de cera de carnaúba, exportava milheiros de saco... era de mil sacos, duzentos, trezentos, seiscentos, quinhentos conforme o pedido da freguesia. Tinha o algodão também, couro de boi e muitas outras coisas. Eu sei que era 45. Jaborandi também, crina de animal, era tudo. A firma comprava tudo, tinha muito dinheiro.

Sobre a cera de carnaúba declarou que em “Parnaíba entrava muito dinheiro por causa dessa cera ...” e, volta a falar do francês Roland Jacob.

E no ano de 1957 o senhor Roland Jacob ganhou tanto dinheiro que ele chegou nesse meu chefe seu Casimiro e disse: ‘Casimiro gaste dinheiro porque eu não tenho mais onde bote, as agências estão supridas o banco não tem mais limite, o caixa forte é aqui no prédio. O prédio ta cheio de dinheiro, aqui no prédio, não tem mais onde bote’. Só no Piauí ele tinha dez agências e no Maranhão tinha mais outras dez. Filias, compras do

mesmo ramo, e ainda tinha representação longe aí. Aí ele mandou construir mais cinco armazéns grande, na beira do rio aí, de frente pra lá e pra cá.... isto que a firma se tornou a firma mais rica do estado do Piauí, não tinha outra no estado. Isto que a firma se tornou a firma mais rica do estado do Piauí, não tinha outra no estado era a Casa Marques Jacob.

Contou como os produtos eram embarcados para seguir para o exterior.

Embarcava aqui nas alvarengas, aqui no rio no Porto de Salgado ali onde hoje é o Porto das Barcas. Daqui ia pra Tutóia, um porto Maranhense, nas alvarengas puxadas pelos rebocadores. Lá pegavam navios da nacionalidade, ou inglês, alemão ou americano. Lá pegavam os navios em Tutóia. Era questão de se você saísse daqui cinco horas da manhã chegava lá de noite aí passava a carga das alvarengas para os navios. Os navios pega grandes quantidades de coisa, eram navios grandes porque aqui não era só a firma do seu Roland Jacob, era Pedro Machado, Morais S/A, Poncion Rodrigues, os exportadores mesmo era a Casa Marc Jacob, Pedro Machado, Casa Inglesa, ainda hoje tem aí o prédio, exportadora mesmo tinha quatro empresas. Os Navio saía de Tutóia, pro destino deles, América do Norte, Inglaterra, Alemanha, esses países todos, dependia da carga que eles levavam. Mas a maioria era inglesa, americana, que era América do norte, Alemanha que era país que comprava. Traziam, mas coisinha muito pouca. Geralmente não traziam nada, só vinham buscar. Os navios só vinham até Tutóia. Tutóia já é um porto maranhense, não é piauiense.

Também descreveu as embarcações que faziam a navegação e o comércio do rio Parnaíba, inclusive as de propriedade da “Casa Marc Jacob”.

Aqui no Parnaíba eram os rebocadores que fazia, era do Pacion Rodrigues, tinha diversas empresas, bem umas quatro empresas que fazia transportes do interior, vamos dizer Teresina, Floriano e até lá, e de lá pra cá vinham carregado de babaçu, couro de boi, tucum, mamona, crina de animal e outras coisas. Aí traziam aqui pra Parnaíba para as empresas aqui, Marques Jacob, Morais. Tudo isso era rebocador particular. Seu Jacob mesmo tinha vapor Parnaíba, lancha brasileira, vapor América e rebocador pra lá pra ir buscar essas coisas e ainda pagava frete a outros porque era demais o que ele carregava. O couro de boi vinha dentro de

umas barcas coberta de palha. Era coisa leve então começava a colocar no fundo da barca até a cumineira da casa, casa de palha em cima da barca pra não molhar. Chegava aqui descarregava do outro lado do rio, onde ficavam os armazéns. Recebia o couro e levava pra cidade. Do lado de lá eles embarcavam as alvarengas pra Tutóia pra pegar o navio. Navio do lado de cá não tinha nada, só coisas pequenas que a gente encontrava aqui mesmo, comprava aqui e mandava pra lá, pro outro lado, buscava aqui dentro não da cidade. Grifos nossos.

Informa, também, sobre outro francês que trabalhava na “Casa Marc Jacob” dizendo:

O velho que era meu chefe, francês também, o Casimiro, era um crente, ficou de um jeito comigo que o Sr. Roland Jacob queria me transferir pra qui pra culá, ele nunca deixou, trabalhei com ele até ele morrer, ele nunca deixou eu sair nunca. Ele disse que: “..enquanto eu for vivo e lhe manobrar você é aqui comigo, gosto muito de você, você é muito trabalhador, muito honesto. Aí me encheu, disse que eu era muito honesto. Esse era meu chefe o Casimiro, frances também, quando eu entrei ele já era um velho de 60 anos, mas durou até os 86.

Outro entrevistado, o Sr. Rubens da Páscoa Freitas⁶, recordou as empresas comerciais e de navegação. Dentre elas a casa comercial francesa.

As quatro grandes empresas era a Casa Inglesa, Morais, Pedro Machado e Roland Jacob dono da Casa Marques Jacob. Franklin Veras era uma empresa de navegação que tinha fundição, eles faziam esse trajeto de Parnaíba a Tutóia e tinham rebocadores e tinham uma casa comercial onde vendiam ferragens.

Noutras palavras, os franceses pela sua importância no crescente mercado piauiense e na integração ao comércio internacional afirmada, gradativamente, numa expansão agro-exportadora e importadora tiveram papel fundamental no Piauí, até pelo menos os anos de 1930. E, mais, a presença da representação francesa no Brasil tendeu a expandir as próprias relações comerciais. Assim sendo, não apenas nas cidades brasileiras consideradas de maior importância, mas também em pequenas cidades de regiões remotas como o Piauí encontrava-se tanto suas representações comerciais como sociais e culturais.

A Segunda Guerra Mundial trouxe profundas modificações no comércio internacional brasileiro e, conseqüentemente, no do Piauí, quando seus produtos exportados perdem importância no contexto internacional. A borracha sintética e os derivados de petróleo no mercado mundial substituíam gradativamente os produtos extrativistas, desorganizando esse tipo de exportação. Por outro lado, o desenvolvimento das rodovias criou outras rotas comerciais e reorientou as políticas públicas que passaram a privilegiá-las, levando à “decadência” o porto de Parnaíba e ao fechamento das casas comerciais, ao longo da década de 1950. Uma vez abertas as primeiras rodovias ligando o Piauí ao centro-sul do país, praticamente todo o setor industrial e comercial piauiense foi deslocado, inviabilizando a estrada líquida que jazia com uma precária navegação a vapor ocasionada pelo declínio das exportações do extrativismo. O Porto de Parnaíba, por sua vez, tornava-se inadequado à nova realidade do comércio marítimo.

Quanto às casas comerciais estrangeiras (exportadoras/importadoras) que funcionavam como entrepostos de comércio e de distribuição de mercadorias entre litoral/interior/litoral e do litoral/exterior/litoral, em razão da baixa sensível dos preços dos produtos, começaram a fechar seus escritórios de representações e filiais. Ocorre que os primeiros anos da década de 1950 foram marcados pela queda vertiginosa dos preços dos produtos (cera de carnaúba e amêndoa do babaçu), surpreendendo os exportadores com elevados estoques, levando-os e se verem mergulhados em crise. Começa, então, a ascensão do comércio varejista impulsionado pela utilização das vias internas, do qual a capital Teresina - para onde convergem as principais estradas - assume papel preponderante na economia facilitando o intercâmbio com outros mercados regionais. Gradativamente a capital torna-se o principal centro comercial do Estado. As casas comerciais importadoras/exportadoras, como a Casa Inglesa, a Pedro Machado, a Moraes Importação e a Marc Jacob, com suas matrizes sediadas na cidade portuária de Parnaíba-PI, não resistiram à concorrência procedente de outras regiões, fechando definitivamente suas portas. No Piauí e no Maranhão, competindo com os portugueses e brasileiros, firmas britânicas e francesas repetiram métodos e processos empregados em suas colônias, estimulando o transporte marítimo e fluvial de mercadorias. A atuação dessas empresas aproximou o Piauí, rural e extrativista, de outros continentes, principalmente da Europa em processo de industrialização, o que trouxe como conseqüência, mudanças dos padrões econômicos, sociais e culturais da região. Vale dizer, ainda,

que a atuação comercial francesa nestas regiões do nordeste teve peso maior do que costumam atribuir os estudos sobre o capital estrangeiro no Brasil. Das casas comerciais estrangeiras, a Casa Marc Jacob muito se destacou até meados da primeira década do século XX, como típica representante que materializou a expansão comercial francesa no Piauí e desempenhou papel fundamental no processo de integração desta província ao mercado externo.

THE FRENCH PRESENCE IN PIAUÍ OF CENTURY XIX

ABSTRACT: In Piauí and Maranhão Territories, competing with the Portuguese, firms of England and France had repeated the same British and French methods and processes employed in their colonies, including stimulating the sea and inland waterway transport of goods. The performance of these companies approached the Piauí, rural and extractive, to others continents, especially Europe in the process of industrialization, which brought as a result, changes in patterns economic, social and cultural rights in the region.

KEY WORDS: Inland waterways, migration, Import, Export.

NOTAS

- 1 Segundo Santana (1995) Na foz do Longá, prepararam uma sumaca, uma escuna e varias barcas.
- 2 Centre des Archives diplomatiques de Nantes (CADN) Archive départementales de Loire Atlantique. Archives Nationales, série F12 – Commerce e Industrie.Salle réservée aux documents originaux. Archives Nationales, série F12 – Commerce e Industrie e na publicação de Laurent-Roux, sobre os principais négociants-comisscomissionaire, Oberthur, Paris, 1905.
- 3 A fundação dessas casas comerciais que caracterizam filiais no Brasil figuram em ordem de importância nas décadas de 1890 (08), 1880 (22), 1870 (18), 1860 (140 1850 (16) , 1840 (2), 1820 (01) 1815 (01) e no século XX (03).
- 4 Jeremias Ricardo Lima, 90 Anos. Parnaíba-Piauí, junho de 2006.
- 5 Sobre esse item, informou: Batata de purga, você corta rolinho por rolinho e põe no sol pra secar, depois de seca é que você ensaca e exporta, eles compravam ela seca, não comprava verde não. Só comprava seca, bem sequinha, chega fica amarelinha. O maior comprador era a Alemanha, pra fazer remédio.
- 6 Rubens da Páscoa Freitas, 74 anos. Depoimento colhido em Parnaíba PI- 2006

REFERÊNCIAS

- BORGES, Geraldo Almeida. *Carta CEPRO*. Teresina, v.7 n.2, julho/dezembro, p.78-86, Fundação CEPRO, 1981.
- CARTA CEPRO. *Análise Estrutural do Piauí*: Indústria, Comércio e Setor Externo, 1982.
- Cartas de 15 e 16.02.1781 da Junta Governativa a Dom Antonio Sales e Noronha. Livro 23, p.92-93v. Arquivo Público do Piauí.
- FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 27. Ed. Rio de Janeiro: Ed. Fundo de Cultura, 1959. Publifolha, 2000.
- FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. Fundo de Cultura, Publifolha, 2000.
- GANDARA, Gercinair Silvério. Rio Parnaíba... Cidades-Beira. Brasília: UnB, Maio/2008. Tese de Doutorado.
- MENDES, Francisco Iweltman Vasconcelos. *Parnaíba: Educação e Sociedade*. Teresina, UFPI, 2001.
- MONTEIRO, Denise Mattos. *Comércio e Diplomacia: O Corpo Consular Francês na expansão Comercial da França para o Brasil no século XIX*. *Revista Pós-História*, Assis, v. 2, p. 221-235, 1994.
- NUNES, Odilon. *Súmula da História do Piauí*. Teresina: Cultura, PI, 1963.
- PEREIRA DA COSTA, F. A.. *Cronologia Histórica do Estado do Piauí*, (1. ed. 1909). 2. ed. v. 1, 2. Rio de Janeiro: Artenova, 1974.
- PORTO, Carlos Eugênio. *Roteiro do Piauí*. Rio de Janeiro: Artenova, 1974.
- SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de. *Perspectiva Histórica do Piauí*. Teresina: Ed. Cultura, 1965.
- SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de. *Evolução Histórica da Economia Piauiense*. 2. ed. Teresina: Academia Piauiense de Letras, 2001.
- SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de. *Evolução Histórica da Economia Piauiense*. (Movimento de Renovação Cultural). 1. ed. Teresina: Cultura, 1964.
- SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de. (org.). *PIAUI: Formação- Desenvolvimento – Perspectivas*. Teresina: Halley, 1995.
- SOUZA LIMA, Raimundo de. *Vareiros do Rio Parnaíba & outras histórias*. Parnaíba: Fundação Cultural do Piauí, 1987.

FONTES

Arquivo Publico do Piauí.

Relatório do Presidente da Província de 11.07.1846 e de 03.07.1851

Relatório do Presidente da Província, de julho de 1865.

Relatório da Alfândega de Parnaíba de 1855

Relatório da Alfândega de 1857 _

Relatório de 28.05.1864

Relatório do Inspetor da Alfândega de Parnaíba de 1866

Relatório de 01.07.1871

Relatório do Movimento Portuário de 1859 a 1880

Mensagem à Câmara Legislativa de 01.06.1903

Mensagem à Assembléia Estadual de 01.06.1910.

Ofício de 27.06.1857 do Capitão do Porto ao Presidente da Província sobre o movimento marítimo do porto da cidade de Parnaíba. Arquivo Público do Piauí.

Estatística de Exportação do Estado do Piauí, 1930.

DEPOIMENTOS

Jeremias Ricardo Lima, 90 Anos. Parnaíba-Piauí, junho de 2006.

Rubens da Páscoa Freitas, 74 anos. Depoimento colhido em Parnaíba/ PI- 2006