

A CIDADE: BREVE CONSIDERAÇÕES DO PROCESSO HISTÓRICO DE PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE FLORIANO – PI

Wanderson Benigno dos Santos¹; Bruna Cordeiro Saldanha²

Resumo: Os estudos sobre as cidades encontram-se em evidência, sendo valorizados cada vez mais, principalmente pela comunidade acadêmica de diversas áreas do ensino. Assim, o presente artigo tem como principal objetivo apreender o processo histórico de produção do espaço urbano de Florianópolis – PI, destacando uma breve evolução e dinamismo desta cidade para a produção do espaço geográfico, considerando também seus critérios e indicadores socioeconômicos favoráveis na localidade, devido a sua posição geográfica. A análise da produção do espaço urbano da cidade de Florianópolis –PI se deu por meio de dados secundários em órgãos institucionais e a partir de pesquisas já realizada, trazendo também um olhar sobre a produção do espaço urbano e das cidades, para que o leitor faça a comparação com outros estudos, constituindo a princípio o progresso que a cidade vem a desenvolver ao longo do tempo. Fica nítido que as cidades se readaptam e modelam o espaço urbano devido ao progresso de modernização das técnicas, e mesmo que a cidade de Florianópolis-PI não tenha sido arquitetada e planejada de acordo com os anseios do contexto político e sociais, verificou-se que em decorrência do porto fluvial no passado, as trocas comerciais advindas também em função do porto e a contribuição dos árabes não fez esta cidade parar no tempo.

Palavras-Chave: Navegação; Rio Parnaíba; Comércio.

INTRODUÇÃO

Observa-se que os estudos sobre as cidades encontram-se em evidência, sendo valorizados cada vez mais, principalmente pela comunidade acadêmica de diversas áreas do ensino, incluindo pesquisadores dos cursos de Graduação e Pós- Graduação, que vai da área de Ciências Humanas, Ciências Exatas e da Natureza dentre outras.

Há uma preocupação com a evolução e reestruturação das cidades por parte destes estudiosos e até mesmo do poder governamental, tanto pela sua infraestrutura como a oferta de bens e serviços, não se limitando somente ao crescimento e aporte financeiro, mas também a uma organização do espaço urbano como elemento fundamental do uso real do espaço para a sobrevivência humana, uma vez que os estudos sobre a dinâmica das cidades variam de estado, região e país.

Logo, para apreender o processo de formação do espaço urbano das cidades, faz-se necessário realizar uma leitura histórica geográfica acerca da formação de seu território e toda a hierarquia envolvendo os agentes transformadores e modificadores do espaço, desde os agentes

¹ Mestrando do Programa de Pós-graduação em Geografia/PPPG. Universidade Federal do Rio Grande do Norte-UFRN. wandersonbenigno@outlook.com

² Mestranda do Programa de Pós-graduação em Geografia/PPPG. Universidade Federal do Rio Grande do Norte-UFRN. brunasaldanha1@hotmail.com

hegemônicos aos contra hegemônico em uma visão empírica e teórica conceitual do ambiente socioespacial.

Neste âmbito, o presente artigo tem como principal objetivo apreender o processo histórico de produção do espaço urbano de Florianópolis – PI, destacando uma breve evolução e dinamismo desta cidade para a produção do espaço geográfico, considerando também seus critérios e indicadores socioeconômicos favoráveis na localidade, devido a sua posição geográfica.

Dinâmica das relações cidade e espaço

A região, a cidade, localidade ou setor de serviços tende a ter padrões evolucionários diferentes, por meio de experiências históricas que ajudam a estabelecer o processo de inovação. Por meio das palavras de Asheim e Cooke (1997), concorda-se com quatro pontos que estes estabelecem sobre a importância das dimensões locais: onde a primeira é a presença de capital humano, interações entre firmas, escolas, universidades, centros de treinamento; a segunda são as redes formais e informais entre vendedores e compradores; em terceiro as sinergias ou “excedente” inovativo, de cultura compartilhada; e em quarto a existência legítima de poderes estratégicos de administração em áreas, tais como educação, inovação e suporte empresarial.

Nesse sentido, ambos os pontos estão no âmbito do processo produtivo de produção e competição, assim as empresas e instituições tendem a se sentir pressionadas e vão à busca de se modernizarem. Neste viés, a dinâmica das relações cidade e espaço tornam-se pontos de criação de conhecimento e aprendizado, há um efeito de evolução na organização social que ganharam características mais recentes nos processos atuais.

A produção do espaço traz consigo uma concomitância indutiva que propicia um encontro entre os contrastes na lógica produtiva de modo que ao mesmo tempo em que associa se separa, nesse âmbito de acordo com Lefebvre (2000 p .9):

A cidade muda, com implicações arquitetônicas: a fachada, o alinhamento, o horizonte. Essa produção de um novo espaço, o perspectivo, não se separa de uma transformação econômica: crescimento da produção e das trocas, ascensão de uma nova classe, importância das cidades, etc.

É deste modo que se dá a representatividade das mudanças ocorridas no espaço urbano, mesmo que supra a necessidade da força do trabalho, sempre haverá lacunas a preencher, gerando de alguma forma conflitos de interesse político econômico e/ou social no âmbito das cidades.

Por meio das análises propagadas por Harvey (2005) no livro “*A produção capitalista do espaço*” é perceptível que em sua análise espacial que as relações capitalistas no espaço geográfico são dadas de forma desigual e contraditórias, há na verdade uma monopolização dos recursos e os anseios do estado, na dinâmica urbana em meio às relações de governo.

Nessa linha de interpretação, o capital representa nitidamente como cada agente intervém na estrutura interna e externa das redes urbanas, de modo que a lógica produtivista possua características simbólicas no que tange ao arranjo habitacional, a fim de representar uma valorização maior da intermediação imobiliária.

Com isso, o crescimento demográfico e espacial da cidade, contribui para a reestruturação destas, conferindo-lhe novos usos e ocupação de áreas que possibilitam ou estimulam desconcentração de atividades, expressando maior complexidade e diferenças socioeconômicas no espaço urbano.

Nesse sentido Salgueiro (2001, p.115) ao considerar produção das cidades pós-modernas e seu processo acumulativo de capital no que se denomina de acumulação flexível no território por meio da fragmentação afirma que:

Em termos genéricos, pode caracterizar-se pela evolução da cidade para uma metrópole policêntrica constituída por vários polos de emprego, de comércio, de serviços, de lazer, devido à desconcentração de atividades, e a redução de proeminência do centro principal. Nessas metrópoles assiste-se a uma valorização alargada de recursos, desde as novas acessibilidades ao prestígio ou às vistas, e uma diversidade de atuações, desde a produção de novos sítios à recuperação dos antigos, a movimentos antagônicos de desconcentração e de recentralização.

Percebe-se, que a cidade passa a ser produzida por diferentes relações de produção e com graus de fragmentação crescente, ocorrendo lógicas de centralidade, descentralidade, dispersão, segregação, reestruturação do espaço dentre muitos outros fatores estruturais, redefinindo toda a lógica produtiva e econômica de acordo com o período de mudanças sobre o fenômeno urbano.

MATERIAIS E MÉTODOS

Pretende-se neste trabalho fundamentar por meio de reflexões, o breve histórico da produção do espaço na cidade de Floriano – PI a partir de pesquisas já realizadas e trazendo também um olhar sobre a produção do espaço urbano e das cidades, para que o leitor faça a comparação com outros estudos, constituindo a princípio o progresso que a cidade vem a desenvolver ao longo do tempo.

A análise da produção do espaço urbano da cidade de Floriano – PI se deu por meio de dados secundários nos órgãos institucionais como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, Fundação Centro de Pesquisas Econômicas e Sociais do Piauí - FUNDAÇÃO CEPRO e por materiais já publicados no formato de artigos e monografias, disponíveis na Biblioteca Central da Universidade Estadual do Piauí – Campus Dr^a. Josefina Demes e em teses disponíveis nos repositórios de demais Universidades Brasileiras.

As contribuições já publicadas de Luiz R. B Mott (1985); Djalma José Filho Nunes (1890 - 1950); Rafael da Fonseca Rocha (1994) e Francisco Ferreira de Castro (1997) trazem a abordagem sobre o processo de iniciação de desenvolvimento do estado do Piauí e sobre a cidade de Floriano – PI, desde a navegação Fluvial no intuito de compreender brevemente esse modelo de organização espacial.

O referencial se dá por meio do método dialético, onde é possível confrontar ideias e teorias pertinentes ao referido trabalho, conforme Lakatos e Marconi (2010, p.83) na dialética:

[...] as coisas não existem isoladas, destacadas uma das outras e independentes, mas como um todo unido, coerente. Tanto a natureza quanto a sociedade são compostas de objetos e fenômenos organicamente ligados entre si, dependendo uns dos outros e, ao mesmo tempo, condicionando-se reciprocamente.

Assim, na dialética há mudanças e nenhum fenômeno da natureza é compreendido separadamente, sempre haverá uma nova forma de compreensão do objeto a ser estudado, não se pode analisar como se tivesse um ponto final, na verdade é um processo evolutivo.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

As cidades tendem a se adaptar aos processos de globalização e buscam desempenhar seus papéis no processo de reestruturação socioespacial contribuindo ativamente para a dinâmica da rede urbana, sendo esta uma investigação que se dá em um processo contínuo. Assim, a globalização por meio de contextos sociais, culturais, políticos e econômicos, ocasionam detrimientos sobre a reestruturação espacial por meio de formas, funções e agentes sociais no espaço e tempo.

Processos de produção do espaço urbano na cidade

A cidade é o lugar onde há mais cinesia por meio de um maior número de deslocamentos no tempo em que as relações interpessoais se tornam mais intensas. Nesse sentido conforme Santos (2006, p. 13) “[...] podemos propor a questão da racionalidade do espaço como conceito histórico atual e fruto, ao mesmo tempo, da emergência das redes e do processo de globalização”.

Desde o momento em que a sociedade passa a refletir sobre a dinâmica e características das cidades, este espaço se torna reflexo de suas próprias interações em meio às atividades econômicas, constituindo uma ordem espacial com uma significação a fim de promover a expansão dos centros urbanos, viabilizando o meio técnico – científico informacional.

De acordo com as palavras de Santos (2006, p.29) a técnica nos ajuda a historicizar, isto é, a considerar o espaço como fenômeno histórico a geografizar, isto é, a produzir uma geografia como ciência histórica.

Assim, as cidades encontram-se constantemente em transformação à medida que a urbanização se intensifica. As transformações atribuídas pelo contexto sociocultural interferem em vários aspectos, tanto no meio físico natural como o ambiente modificado pelo homem, interferindo na expressa organização dos espaços, como criação de bairros, aumento dos serviços e o intenso fluxo de atividades econômicas.

Muitas cidades Brasileiras tendem a ter um processo de expansão mais rápido, essa técnica de expansão varia muito de uma área para outra, pois sabe-se que geralmente não há um planejamento adequado para que as cidades possam atribuir meios adequados de urbanização afim de evitar reflexos negativos em meio ao espaço ocupado.

Nesse contexto, as práticas espaciais interferem no modo de produção capitalista, ao mesmo tempo em decorrência, de como esse modo de produção vem sendo implementado, assim em conformidade com Lefebvre o espaço (2000, p.9):

[...] religa o mental e o cultural, o social e o histórico. Reconstituindo um processo complexo: descoberta (de espaços novos, desconhecidos, de continentes ou do cosmos) - produção (da organização espacial própria a cada sociedade) - criação (de obras: a paisagem, a cidade com a monumentalidade e o décor).

É importante frisar que para tal expansão, as cidades irão ocupar áreas naturais, danificando esse meio natural afim de suprir as necessidades humanas, mas não se deve generalizar mesmo que muitos são os casos, há ainda setores imobiliários que se preocupam com a questão ambiental, no uso e ocupação do solo pelos fixos que se instalam, mesmo que seja com um alto valor de custo, mas que evitam problemas futuros.

Sabe-se que o processo de expansão urbana, traz consigo marcos históricos que vem desde a base vetores que propiciam a um determinado espaço urbano promover o crescimento da cidade em uma ordem vertical e/ou horizontal, como resultado do desenvolvimento urbano.

A partir do século XX principalmente vê-se que a urbanização ocorreu aceleradamente em ambas às partes do mundo, na maioria das vezes relacionada com a industrialização, saída do homem do campo para a cidade e também pela necessidade de melhorias para uma qualidade de vida nos ambientes urbanos que vai desde a infraestrutura até a modernização tecnológica.

A apropriação dos espaços pelo uso da terra resulta de abstrações que variam do aspecto da classe social no espaço urbano, é uma luta que determina como se dá o processo de reprodução do espaço por meio das diversas relações sociais, inserindo nesse contexto representatividade por meio da segregação socioespacial, é nesse sentido que se concorda com Lefebvre (2000 p.398) ao dizer que “o mesmo espaço abstrato pode servir ao lucro, privilegiar certos lugares organizando sua hierarquia, estipular a segregação (para uns) e a integração (para outros)”.

Quanto a essas relações, Santos (2006) aborda essa em sua obra “*A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*”, incluindo o processo de modernização no período contemporâneo, onde o capital e as técnicas de organização convivem e prosperam no mundo atual, afirmando que atualmente, a cidade grande é o espaço onde pode atrair e acolher as multidões de pobres, que muitas vezes são expulsos do campo e das cidades médias pela modernização da agricultura e da rede de serviços.

Nesse sentido, na visão miltoniana a presença dos pobres aumenta e enriquece a diversidade socioespacial que vem despontando pela produção da materialidade em bairros e sítios antagônicos, pelas diversas formas de trabalho e de vida.

Assim, para se consolidar sobre a lógica produtiva do capital, trabalho e contexto urbano das cidades, faz-se necessário compreender todo o processo de desenvolvimento desigual, do ambiente e território, desde a organização dos países, fazendo uma abordagem não somente local, Mendez (1997) em sua obra “*Geografia econômica, la logica espacial del capitalismo global*”, aborda a temática do desenvolvimento desigual para a geografia econômica, onde em concordância com as palavras de Gunnar Myrdal (1957) denuncia a dissociação existente entre a gravidade do desenvolvimento em vários países e regiões do mundo, frente a ignorância política e científica no despertar dos cidadãos.

Este traz uma reflexão sobre o ponto de vista da medição das desigualdades e o problema dos indicadores, na qual se identificam três concepções básicas que se entende como alternativa para compreender o desenvolvimento dos países e das regiões. A primeira seria o desenvolvimento como potencial de crescimento, este a partir do Produto Interno Bruto (PIB) e a População Economicamente Ativa (PEA), o potencial econômico se dá também por intermédio de setores com alto valor econômico como empresas inovadoras e com capacidade de exportação, destinado a gerar capacidade competitiva que permita a promoção do setor industrial.

O segundo ponto de vista é o desenvolvimento como bem estar social, este que está relacionado a uma melhor qualidade de vida e tem haver conjuntamente com aspectos sociais e políticos. O terceiro é o desenvolvimento como centralidade funcional, está ligada a visão da estrutura espacial, na qual está relacionada a centralidade funcional dos territórios com a concentração de atividades estratégicas em relação ao poder.

Deste modo o autor aborda também sobre o crescimento econômico e desigual espacial: principais explicações, neste viés encontra-se uma classificação de teorias sobre o crescimento desigual como as teorias neoclássicas e estruturalistas. As teorias neoclássicas estão associadas a fatores endógenos (características internas) da região ou do país, e políticas de reequilíbrio, já as

teorias estruturalistas, estão a par da lógica de mercado, para explicar porque alguns países conseguem se desenvolver e outros não, dão prioridade as relações territoriais (fatores externos).

Nesse contexto, têm-se as teorias clássicas do desenvolvimento desigual: enfoques estruturalistas. E a partir desta, tem-se a teoria do crescimento acumulativo, onde Myrdal (1957) diz que as relações de mercado é que gera as assimetrias, no comércio que se estabelece entre as nações e regiões dos países, este também desenvolve o conceito do fato de alguns países de área central sempre serem centrais e países periféricos continuar periféricos, é o que ele denomina de “causação circular”.

Outra teoria bem conhecida é a teoria da polarização: a partir da indústria de base, outras seriam atraídas, o crescimento nacional dependeria das regiões, é uma teoria bem aceita e têm-se três itens, onde a primeira é a polarização de investimentos, a segunda a polarização das rendas, a terceira a polarização psicológica.

Neste viés, as cidades ou até mesmo os polos regionais tornam-se pontos de criação de conhecimento e aprendizado, ambos possuem áreas que apreendem em seus arranjos e sistemas produtivos locais uma base produtiva de experiências acumuladas localmente, que as transformam e torna-se de suma importância para a articulação das políticas públicas e privadas.

Nesse sentido, o sucesso econômico de cada localidade passa a ser dependente da capacidade de se especializar a fim de constituir vantagens concretas e dinâmicas, da capacidade contínua de inovação, seja por meio de trocas ou oferta de serviços que se articulam a rede urbana.

Hoje a mobilidade é fundamental para as necessidades humanas, é preciso ter uma maior familiaridade com a própria história, concorda-se com Santos (2006) quando ele diz que a análise da realidade geográfica advinda dessas transformações permitirá levantar algumas questões, como: 1º o espaço geográfico assim remodelado, 2º no plano global, as ações, mesmo "desterritorializadas", a partir dessas duas ordens, se constituem, paralelamente, uma razão global e uma razão local.

Diante dessas concepções, Santos (2006) traz à tona a ordem universal e ordem local na racionalização do espaço. E retrata o espaço geográfico como um conjunto indissociável de elementos que interagem entre si, constituindo um conjunto de sistemas técnicos. É possível observar em sua obra também que no meio local a rede integra-se por meio do trabalho coletivo, e os termos de horizontalidade e verticalidade fazem referência a ordem espacial recriada onde os objetos adaptam-se ao tempo.

A intencionalidade surge como ordem constituinte para as ações representativas dos períodos em que os objetos naturais estão postos. As ações, sejam elas políticas ou econômicas são obtidas pela ordem espacial dos objetos sobre o espaço racional como as ações dos atores

hegemônicos, nesse ponto de vista, não se pode esquecer-se das redes, logo estas são mistas e incluem materialidade e ação. O autor enfatiza que as redes são globais e transportam o universal ao local. Ou seja, desse modo os processos globais unem-se na lógica de produção do espaço atual.

Ao se questionar se há uma globalização do espaço, o autor lembra sobre a produção pelas empresas globais privatizadas, e devido suas normas particulares, elas diferentemente do Banco Mundial dificilmente terão uma força global.

Há uma situação de conflito pelo uso do espaço pelas grandes empresas e não há uma regulação que constitua o poder nacional e local atuar em seus diferentes níveis, e fica claro em sua obra que quanto mais desigual a sociedade e a economia, maior é o conflito de interesses. Ademais esses conflitos podem passar da ordem privada para a ordem pública.

Deste modo, a velocidade no que diz respeito a formação social nacional, ela é posta como a mediação entre o mundo e o território, porém a formação socioespacial é a que trabalha em conjuntos com a utilização dos lugares em formas e normas em um conjunto indissociável. Portanto o autor traz o pensamento a respeito da ação globalizada como norma, e também ao território local como norma, e evidencia que no mundo, a forma é sobretudo norma, no caso do lugar a norma é sobretudo forma. O mundo é visto como um conjunto de possibilidades exercendo ações que garantem a condição e eficiência dos processos.

Transformações históricas do espaço urbano na cidade de Floriano - PI

A estrutura espacial das cidades e sua produção ao longo da história torna se fator importante na evolução do sistema de produção capitalista, tanto no contexto local quanto regional, sabe-se que devido ao avanço da industrialização houve um crescimento produtivo em relação a dinâmica das cidades, onde estas sofreram transformações também na segunda metade do século XIX, por meio dos princípios tayloristas e fordistas.

Assim algumas cidades tornam-se mais atrativas devido a quantidade de bens e serviços que esta oferece, como por exemplo o surgimento de centros intermediários que geralmente localizam-se em áreas específicas, e encontram-se em paralelo com as novas mudanças e estruturas comerciais e o acesso a bens de consumo duráveis na cidade.

Acerca dos reflexos citados anteriormente, e aplicando a realidade de Floriano, cidade localizada no Sul do estado do Piauí, que conta com uma população de aproximadamente 58.969 habitantes estimativa de 2017 segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), é conhecida como “Princesa do Sul”, por ser um ponto convergência do Sul do Piauí com o estado do Maranhão.

Assim este município por volta do final do século XIX e metade do século XX, teve um importante aporte para sua evolução devido à navegação do rio Parnaíba, porém a colonização piauiense difere dos outros estados nordestinos, porque foi uma colonização do interior com sentido ao litoral.

Em linhas gerais, o início da ocupação de terras nordestinas no estado do Piauí, iniciou-se pelo vale do rio São Francisco, no interior da Bahia, que proporcionava condições adequadas para a expansão pastoril. As terras ofereciam todas as qualidades necessárias para a criação bovina. Conforme Andrade (2005) as terras do Meio-Norte do Brasil foram conquistadas e ocupadas em duas linhas de povoamento e de apropriação do espaço:

O litoral, inicialmente disputado entre franceses e portugueses, foi ocupado por povoamento oriundo de Olinda, ponto de onde partiram os lusos para a conquista de todo o litoral setentrional e da própria Amazônia. Ao mesmo tempo, correntes de vaqueiros, de criadores de gado oriundos da Bahia, subiram os rios da vertente oriental Itapecuru, Vaza-Barris, Paraguaçu etc. -, atravessaram os interflúvios existentes entre as nascentes destes rios – Chapada Diamantina – e as nascentes dos afluentes da margem direita do São Francisco e, após conquistar o vale do grande rio, subindo os cursos de seus afluentes da margem esquerda, atravessaram as chapadas que separam o Piauí da Bahia e se espalharam pelas terras drenadas para o rio Parnaíba. Dominaram assim o espaço piauiense – ainda hoje o sul do Piauí recebe grande influência baiana – e a porção meridional do Maranhão. (ANDRADE, p. 223).

Nesse ponto de vista, foi no final do século XVII, que o povoamento do Piauí se concretizou deste modo o estado do Piauí, teve sua colonização iniciada com a doação de terras do Piauí pela Coroa Portuguesa, sua habitação se deu a partir das fazendas de gado em que Domingos Afonso Mafrense, e seu irmão Julião Afonso Serra, auxiliados por Francisco Dias de Ávila e Bernardo Pereira Gago, desvendam o Piauí, os primeiros a habitar estas terras e a fazer prosperar com atividades pecuaristas, passando-as depois aos jesuítas.

Sobre o descobrimento do Piauí, Mott (1985,p.45) na obra *“Piauí Colonial: População, Economia e sociedade”* lembra que , os portugueses instauraram no Brasil uma civilização de raízes rurais, assim:

Descoberto por volta de 1674 o Piauí é povoado de maneira diversa das demais Capitânicas: seu solo é conquistado partindo-se do interior para o litoral. Foi no vale do rio Canindé que Domingos Afonso Sertão, considerado como o descobridor destes sertões, funda várias fazendas de gado, sendo a mais importante a da Aldeia Cabrobó, que em 1712 é elevada à condição de vila, recebendo o nome de Mocha sendo instalada somente em 1717, ocasião em que o governador do Maranhão envia muitas famílias para a nova povoação, inclusive um magote de 300 degradados, com a finalidade de promover seu desenvolvimento. Desde os seus primórdios foram às fazendas de gado que definiram a forma de ocupação do solo e a distribuição dos colonizadores ao longo do sertão piauiense; já em 1697, apenas um ano após a criação de sua primeira freguesia, contava-se em 129 o número de fazendas de gados, situadas nas margens de 33 rios, ribeiras, lagoas e olhos d'água limítrofes com as terras dos gentios.

Assim, visto que Domingos Afonso Mafrense, adentrou nas terras piauiense pelos vales do Canindé e do Piauí onde instituiu as fazendas de criação de gado as vezes denominadas de fazendas do fisco nacionais e em seguida, fazendas estaduais. Dessa forma, foi a partir da doação das sesmarias que se estabeleceram as fazendas e onde se iniciou o processo de ocupação de terras assim o território piauiense foi se expandindo aos poucos.

Um nome importante que não se deve esquecer na fundação de Floriano – PI foi Francisco Parentes, o fundador do Estabelecimento Rural de São Pedro de Alcântara, a escola próxima às margens do rio que em pouco tempo transformou-se em cidade, sendo atualmente a quinta maior do Piauí em população e a quarta em economia com destaque para o setor terciário, tanto no comércio como na prestação de serviços, com destaque para a educação. (Fundação CEPRO, 2012). Com o passar do tempo, o Estabelecimento Rural foi perdendo seu crescimento como colônia agrícola, sem entretanto deixar de permanecer funcionando como escola.

Como o povoamento foi por meio da pecuária, a economia era centrada basicamente no setor primário, na qual depois, os latifundiários em meio à ocupação de terras passaram por confiscos governamentais, divisão por herança, grilagem e invasões, cooperando para a instauração uma elite agrária que passou a comandar os destinos político e econômico do estado, estabelecendo a prática do coronelismo, tão peculiar e onipresente na região Nordeste (NUNES 2013).

Nesse raciocínio e seguindo o viés de expansão do território, vale lembrar que o poder público busca novas rotas comerciais, estas por meio da navegação do rio Parnaíba que faz divisa entre os estados do Piauí e Maranhão, e oferece em toda sua extensão a navegação fluvial como um favorável meio de condução, assim por meio das palavras de Nunes (2013, p.32) é valido lembrar que:

Os governantes, os comerciantes, os fazendeiros, passam a considerar o desenvolvimento, exploração e utilização do transporte hidroviário aproveitando as potencialidades oferecidas pelo rio Parnaíba para o escoamento da produção e contato com outros mercados, visualizando nesta perspectiva de transporte uma nova e promissora etapa para a economia piauiense, que se concretizou plenamente durante um século de atividade ininterrupta, tornando-se a principal via de comunicação e de comércio do Piauí com outras praças comerciais do Brasil e do mundo, principalmente a Europa e Estados Unidos, beneficiando cidades ribeirinhas como Parnaíba, a futura capital, Teresina e a cidade que ainda surgiria com o nome de Floriano.

A navegação pelo rio Parnaíba, durou aproximadamente três décadas tinha como principais funções o transportar passageiros e também os principais produtos com base no extrativismo vegetal como a cera da carnaúba, o algodão, a borracha da maniçoba e o coco babaçu, mesmo que a navegabilidade pelo rio não fosse das melhores, devido as más condições de conservação do rio.

É evidente que as atividades comerciais de serviços pelo transporte fluvial, incluindo lanchas e embarcações a vapores foram um dos fatores econômicos de grande expressividade para

o Piauí, que gerou emprego a diversas famílias mesmo que de forma indireta, em conformidade com Nunes (2013, p. 48)

[...] constatamos que a partir da segunda metade do século XIX e da primeira do século XX, a hidrovía do rio Parnaíba foi a grande estrada existente para a integração econômica do Piauí, tendo possibilitado o surgimento e o desenvolvimento de cidades em suas margens que cresceram e se desenvolveram, como é o caso de Floriano, tornando-se o terceiro maior município piauiense até o início da década de 1960, tendo perdido esta posição para a cidade de Picos, a partir do momento que se encerrou o ciclo da navegação fluvial, quando então o transporte de cargas rodoviário tornou-se o principal meio de escoamento de mercadorias a nível nacional.

Em meados da década de 1950, no Brasil, o Governo Federal implanta a política de incentivo a indústria automobilística no País, o que impulsiona a construção e ampliação da malha rodoviária, considerando o viés econômico, o que a tornou símbolo de expansão do capital, assim o transporte ferroviário torna-se primaz em relação ao hidroviário.

Com o avanço da globalização os meios de transportes expandiram-se o que ocasionou a abertura de novas fronteiras e ocupação humana, possibilitando a integração de várias cidades reforçando o processo da dinâmica de produção do espaço urbano regional.

Ainda, em relação a Floriano – PI, esta em 08 de julho de 1897, ao ser elevada à categoria de cidade, recebe o nome de Floriano, em homenagem ao primeiro vice-presidente e segundo presidente do Brasil, Floriano Vieira Peixoto (1839-1895).

Assim, a cidade de Floriano – PI, devido a sua localização geográfica favorável, além de ser uma colônia agropastoril, torna-se ponto de referência por meio do porto fluvial as margens do rio Parnaíba e devido à migração, esta se concretiza abrangendo o território piauiense e estados circunvizinhos, como pode ser observado na figura 1 a seguir.

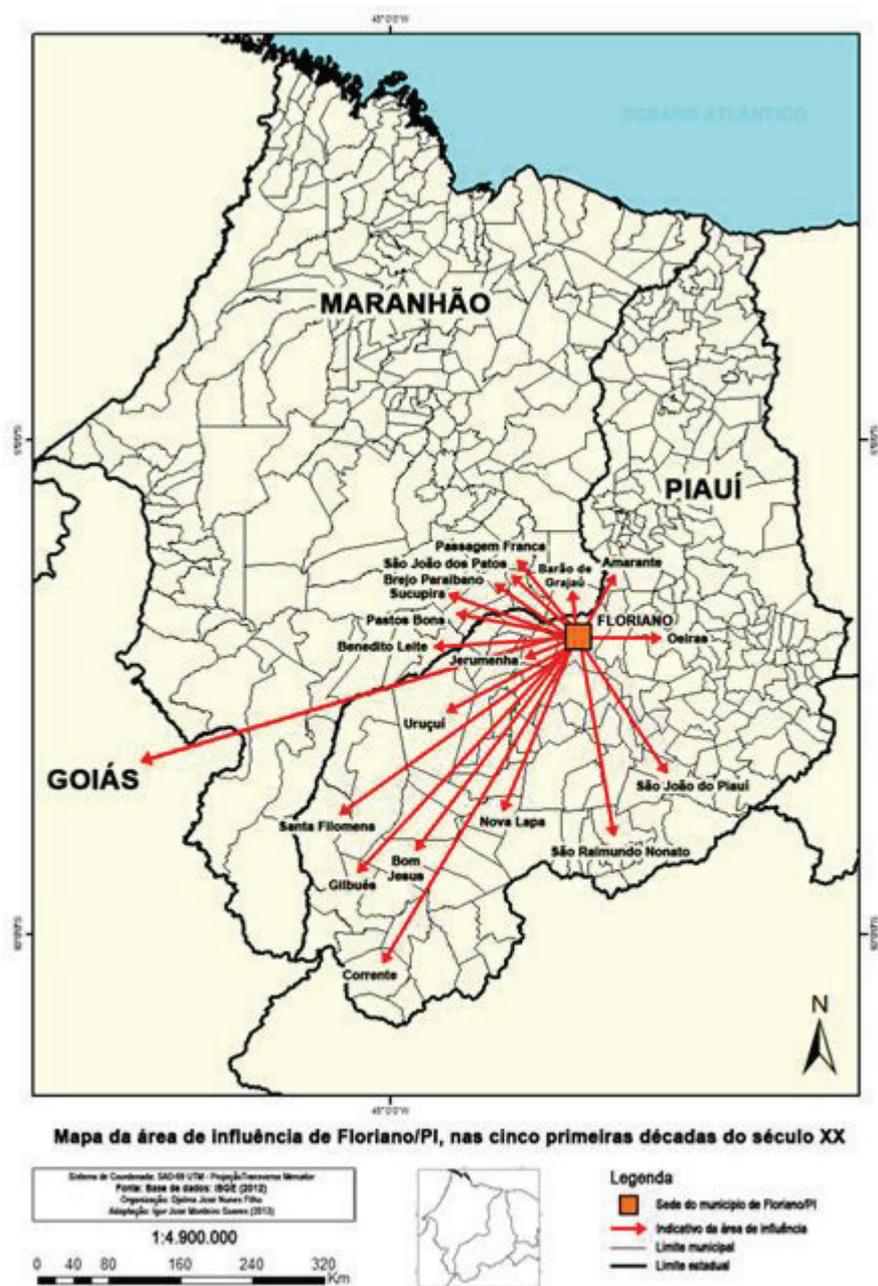
Como pode se observar na figura anterior, Floriano – PI exerceu no passado um grande influência sobre algumas cidades e estados circunvizinhos acerca da sua localização, muitas famílias mudavam-se para a cidade em busca de trabalho na agricultura, pecuária extrativismo, eram oriundas dos estados do Maranhão, Ceará e Bahia. Assim Floriano mostrava-se como polo comercial devido a esse forte fluxo de migração e aumento populacional. E o que era considerado uma colônia agrícola passa a se tornar cidade.

Os governos municipais estavam satisfeitos com os benefícios das relações comerciais logo que, houve várias regalias para à cidade, abrangendo o Norte de Goiás (atual Tocantins), sul do Pará e toda a grande região sul do Maranhão e Piauí receberam influência do desenvolvimento ordenado de Floriano. ROCHA (1994, p. 19)

Um fator importante é que com o passar dos anos a população crescia de forma acelerada, uma vez que vinham embarcações da Inglaterra, Alemanha, Holanda e Portugal

importando produtos industrializados e portavam os produtos piauienses incluído o couro do gado, penas e peles de animais silvestres.³

Figura 1 – Mapa da área de influência de Floriano/PI, nas cinco primeiras décadas do século XX



Fonte: Nunes, 2013

³ Ver relatório geral da receita e despesa da Intendência Municipal de Floriano do ano de 1927, publicado no Jornal O Popular.

De acordo com a ideia de que o espaço geográfico da cidade de Floriano encontra-se em uma zona dotada de privilégios, às margens do rio Parnaíba e possui uma capacidade de polarização de uma ampla região Piauiense e demais estados, Castro (1997, p. 16-17), expõe que:

Nas primeiras décadas deste século (XX), Floriano tornou-se pelo trabalho, competência e determinação de seus habitantes, de modo especial daqueles pioneiros que lograram distinguir-se como impulsionadores do seu progresso, em importante centro comercial. De certo, contribuiu para isso, também, não somente a invejável posição geográfica que Floriano desfrutava como porta de entrada dos caminhos que levavam ao sul do Piauí e do Maranhão, como o fato de ser cidade ribeirinha do rio Parnaíba, a qual tinha no transporte fluvial uma via mais fácil e barata para o escoamento dos seus produtos e a comercialização de mercadorias vindas de outras praças do país e do exterior.

Desse modo, a contribuição dos árabes (sírios e libaneses) nessas terras não pode ser esquecida, logo que muitos ao deixarem suas terras devido aos conflitos que afligia seu país de origem, chegam a Floriano – PI por meio das embarcações e passam por um processo de adaptação no Piauí até deixarem a sua importante contribuição para o Piauí acerca das construções que na época muitas eram voltadas para atividades comerciais.

Hoje, estes estabelecimentos vêm exercendo diferentes funções, mas fica evidente a predominância e influência da arquitetura árabe na estrutura urbanística desta cidade como pode ser observado na figura 2 a seguir.

Figura 2 : Fachada de construções árabes no centro da cidade de Floriano - PI



Fonte: Santos, 2017

Deste modo, o final da navegação fluvial do rio Parnaíba, se dá na década de 1950, um dos fatores é em detrimento da construção das rodovias para o transporte rodoviário de cargas em todo o país, ou seja, a cidade de Floriano teve a duração de meio século.

É na década de 1960 que se dá início a construção da Usina Hidrelétrica de Boa Esperança, situada a 100 km à montante de Floriano. Esta hidrelétrica que trouxe a energia elétrica tão carente no estado, não propiciou o desenvolvimento industrial esperado, represou o rio e, determinou o final do já decadente transporte fluvial, pois as balsas que traziam os produtos do sul do estado não mais puderam fazer o seu centenário trajeto, determinando o fim de um ciclo. (NUNES, 2013)

Com o fim da navegação, a cidade sofreu economicamente, houve quedas no volume de exportação na década de 1930, porém logo com a construção da hidrelétrica, esta originou vantagens acerca da produção, pois foi necessária a força da mão de obra para as construções, e toda circulação passava pelas rodovias que liga os municípios, transportando alimentos e produtos em geral. Assim nos anos seguintes a população continua crescendo e o comércio cada vez mais se concretizando em expansão, tonando esta cidade como uma das principais economias do estado piauiense.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo histórico de ocupação urbana de Floriano se deu de forma lenta, seu desenvolvimento ocorreu em concomitância com a urbanização da cidade, a altura dos nobres moradores do lugar. Ao longo dos anos Floriano vem tornando-se um influente polo de desenvolvimento para a economia local e regional do nordeste. Sabe-se que desde o período histórico de formação há ainda herdeiros que continuam sendo privilegiados devido à política dos “feudos” em uma administração que vai de geração a geração.

A cidade foi se formando aos poucos por meio da construção de casas e casarões, e é no século XX que o Piauí passa a ser moradia social, é válido lembrar que a cidade teve uma contribuição dos árabes (sírios e libaneses) com a expansão do comércio e em suas construções, hoje é nítido como estes povos que ao sair de seu país de origem, moldaram a morfologia urbana da cidade de Floriano –PI.

Ainda é perceptível a contribuição dos árabes no processo de formação histórica de Floriano – PI, muitas construções encontram-se readaptadas partindo-se do uso de novas funções, porém a aparência visível apesar de modificada continua a demonstrar todo o simbolismo cultural dos reflexos do desenvolvimento socioeconômico.

A cidade de Floriano-PI, historicamente vem se consolidando como polo de referência na oferta de serviços, desde as primeiras formas de comércio na cidade, nesse sentido a produção do pó da carnaúba, trouxe uma grande influência também para a produção do espaço urbano desta urbe e continua sendo um dos fatores destaques na economia piauiense.

Assim, fica nítido que as cidades se readaptam e modelam o espaço urbano devido ao progresso de modernização das técnicas, e mesmo que a cidade de Floriano-PI não tenha sido arquitetada e planejada de acordo com os anseios do contexto político e sociais, verificou-se que em decorrência do porto fluvial no passado, as trocas comerciais advindas também em função do porto e a contribuição dos árabes não fez esta cidade parar no tempo.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Manuel Correia de. **A terra e o homem no Nordeste**. São Paulo: Cortez, 2005.
- ASHEIM, B. T.; COOKE, Philip. Localised innovation networks in a global economy: a comparative analysis of endogenous and exogenous regional development approaches. In: **igu commission on the organisation of industrial space residential conference**. Gothenburg-Sweden, August 1997.
- CASTRO, Francisco Ferreira de. **Cristino Castro**. Brasília. Verano Editora & Comunicações: 1997.
- FUNDAÇÃO CEPRO. **Fundação Centro de Pesquisas Econômicas e Sociais do Piauí**. 1993.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em 01 Set. 2018.
- LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Grupo RAs (im)possibilidades do urbano na metrópole contemporânea, do Núcleo de Geografia Urbana da UFMG (do original: La production de l'espace . 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início - fev.2006
- MARCONI, M. de A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de metodologia científica**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010.
- MÉNDEZ, Ricardo. **Geografía económica, la lógica espacial del capitalismo global**. Barcelona. Editorial Ariel, p.321-361. 1997
- MOTT, Luiz R. B. **Piauí Colonial: População, Economia e sociedade**. Teresina, PI: Projeto Petrônio Portela, 1985.
- MYRDAL, G. Economic theory and underdeveloped regions. Harper and Row, 1957.
- NUNES, Djalma José Filho. **A Cidade E O Rio: A Navegação Fluvial e o Extrativismo Vegetal na Organização do Espaço de Floriano-PI (1890 – 1950)**. 2013 171 f. Tese (Doutorado Organização do Espaço), Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2013.

ROCHA, Rafael da Fonseca. **Floriano de tão belas recordações**. Brasília. Editora Thesaurus: 1994.

SALGUEIRO, Teresa Barata. **Lisboa, periferia e centralidades**. 1 ed^a - Oeiras: Celta, 230 p. 2001

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.