



FOLHETIM DE GEOGRAFIAS AGRÁRIAS DO SUL

Revista Mutirão

ISSN: 2675-3472



A navegação no Rio São Francisco e a formação territorial de Petrolina (PE) e Juazeiro (BA)

Isthefany Pereira Marques^I , Sidclay Cordeiro Pereira^{II} 

^IGraduanda em Geografia, Universidade de Pernambuco, (UPE), Petrolina, PE

Orcid: <https://orcid.org/0009-0008-0626-7685>

^{II}Professor Adjunto no Colegiado de Geografia da Universidade de Pernambuco (UPE), Petrolina, PE

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-4916-8969>

RESUMO

Com mais de quatrocentos anos de história na formação territorial brasileira, o Rio São Francisco desempenhou um papel crucial na colonização e ocupação do semiárido brasileiro. A navegação contribuiu para o fortalecimento de um mercado interno nessa área, especialmente em suas margens, e facilitou o transporte das produções do interior até os portos marítimos. Assim, esta pesquisa pretende elaborar uma linha do tempo sobre o processo de navegação no Rio São Francisco, focando na formação territorial de Juazeiro (BA) e Petrolina (PE). Para sua construção, foram pesquisadas fontes secundárias e iconografias sobre o processo de navegação do rio, principalmente em seu trecho submédio. No início, a navegação era realizada por ajoujos, embarcação para pessoas, animais ou mercadorias. A introdução de barcos a vapor no rio ocorreu apenas em fins do século XIX. Para viabilizar esse tipo de movimentação, foi necessário realizar a remoção das rochas que surgiam ao longo do rio. Esse método de navegação foi crucial para a definição territorial de Petrolina e Juazeiro. Nesse contexto, a Ilha do Fogo, localizada exatamente no centro do rio e entre as duas margens das cidades, desempenhou um papel fundamental na travessia entre os dois lados. Este estudo permitiu compreender a relevância da navegação na formação territorial dessas cidades, impulsionando não apenas a economia nacional, mas também contribuindo de maneira significativa para a rápida urbanização de ambos os territórios. Ainda se faz necessárias pesquisas para aprofundar o conhecimento nas dinâmicas de uso da terra ao longo desse tempo.

Palavras-chave: Sertão; Semiárido; Geografia Histórica; Submédio São Francisco.

The navigation on the São Francisco River and the territorial formation of Petrolina (PE) and Juazeiro (BA)

ABSTRACT

Having over four hundred years of history in the formation of Brazilian territory, the São Francisco River played a crucial role in the colonization and occupation of the Brazilian semi-arid region. The navigation contributed to the strengthening of an internal market in this area, especially along its banks, and facilitated the transportation of produce from the interior to seaports. Thus, this research aims to develop a timeline of the navigation process on the São Francisco River, focusing on the territorial formation of Juazeiro (BA) and Petrolina (PE). To construct this timeline, secondary sources and iconography were researched on the navigation process on the river, mainly in its lower middle stretch. In the beginning, navigation was carried out by *ajoujos*, boats for people, animals or goods. The introduction of steamboats on the river only occurred at the end of the 19th century. To make this type of movement viable, it was necessary to remove the rocks that appeared along the river. This navigation method was crucial to the territorial definition of Petrolina and Juazeiro. In this context, The Ilha do Fogo, located exactly in the center of the river and between the two banks of the cities, played a fundamental role in the crossing between the two sides. This study allowed us to understand the relevance of navigation in the territorial formation of these cities, boosting not only the national economy, but also contributing significantly to the rapid urbanization of both territories. Further research is needed to deepen our knowledge of the dynamics of land use over this period.

Keywords: Backlands; Semi-arid; Historical Geography; Lower Middle São Francisco..

La navigation sur le fleuve São Francisco et les formations territoriales de Petrolina (PE) et Juazeiro (BA)

RÉSUMÉ

Avec plus de quatre cents ans d'histoire dans la formation du territoire brésilien, le fleuve São Francisco a joué un rôle crucial dans la colonisation et l'occupation de la région semi-aride brésilienne. La navigation a contribué au renforcement du marché intérieur dans cette zone, notamment sur ses rives, et a facilité le transport de la production de l'intérieur vers les ports maritimes. Ainsi, cette recherche vise à développer une chronologie du processus de navigation sur le fleuve São Francisco, en se concentrant sur la formation territoriale de Juazeiro (BA) et Petrolina (PE). Pour sa construction, des sources secondaires et une iconographie sur le processus de navigation fluviale ont été recherchées, principalement dans sa partie inférieure moyenne. Au début, la navigation s'effectuait grâce aux *ajoujos*, embarcations transportant des personnes, des animaux ou des marchandises. L'introduction des bateaux à vapeur sur le fleuve n'a eu lieu qu'à la fin du XIXe siècle. Pour rendre ce type de mouvement possible, il a fallu retirer les rochers qui apparaissent le long de la rivière. Cette méthode de navigation a été cruciale pour la définition territoriale de Petrolina et Juazeiro. Dans ce contexte, l'île de Fogo, située exactement au centre du fleuve et entre les deux rives des villes, a joué un rôle fondamental dans le passage entre les deux rives. Cette étude nous a permis de comprendre l'importance de la navigation dans la formation territoriale de ces villes, dynamisant non seulement l'économie nationale, mais contribuant également de manière significative à l'urbanisation rapide des deux territoires. Des recherches sont encore nécessaires pour approfondir la connaissance de la dynamique d'utilisation des terres au cours de cette période.

Mots clés: Arrière-pays; Semi-aride; Géographie historique; Sous-moyen São Francisco.

INTRODUÇÃO

Com uma origem colonial, a ocupação do Brasil seguiu o processo de apropriação de novos lugares com suas populações, suas riquezas e seus recursos naturais. O interior da colônia, desde cedo chamado de sertão (PEREIRA, 2023) foi ocupado seguindo um padrão extensivo (do ponto de vista do espaço) e intensivo (do ponto de vista dos recursos naturais) de uso de solo (MORAES, 2000; 2005; 2009). Os primeiros séculos de colonização vão demonstrar um processo constante de entrada e domínio territorial (FURTADO, 2007). Nesse sentido, o Rio São Francisco desempenhou um papel fundamental.

O interior do Brasil onde hoje se encontram as cidades de Juazeiro (BA) e Petrolina (PE) não foi ocupado nos primeiros séculos de colonização. Mesmo que existam registros de conhecimento pelo colonizador no século XVII, nesse período ainda eram moradas dos povos originários (BARBOSA, 2003). Os estudos acadêmicos que ressaltam e priorizam a construção da relação das duas cidades com o Rio são tímidos, principalmente no submédio (ressaltando que o rio é dividido em Alto, Médio Submédio e Baixo).

A partir do início do século XVIII, tem-se um processo que vai se intensificando com a chegada de colonizadores e, sistematicamente, o povoamento da região através do Rio São Francisco, gerando uma intensa navegação que foi além dos limites das duas cidades, envolvendo deslocamentos no que se conhece hoje como região Sudeste e o Norte e Nordeste do país.. Essa navegação teve seu auge durante o século XX com intenso deslocamento de pessoas e mercadorias até os anos 70 quando a Barragem de Sobradinho mudou completamente essa dinâmica (MACHADO, 2002).

Com uma história de mais de quatro séculos de navegação, o Rio São Francisco foi fundamental no processo de entrada e ocupação colonial no semiárido brasileiro, contribuindo para a construção de um mercado interno, principalmente ao longo de suas margens. A isso, soma-se que foi utilizado também no escoamento das produções do interior para os portos marítimos. Essas dinâmicas não foram estáticas e permitiram uma intensa mudança no uso e ocupação das terras semiáridas. Neste sentido, essa pesquisa objetiva construir uma linha temporal sobre o processo de navegação no Rio São Francisco, na formação territorial de Juazeiro e Petrolina.

O referencial teórico deste trabalho busca na Geografia Histórica o seu alicerce. Santos afirma que (2004, p. 191), "no começo da História, somente eventos físicos eram universais [...] As mudanças na paisagem não são resultados apenas do clima, solo ou vegetação, mas também de sua utilização por sucessivas gerações dotadas de técnicas de engenharia e de organizações diferentes que se inserem no mesmo espaço". Para Phillo (1994, p. 271), o geógrafo histórico ocupa-se da reconstrução da geografia do passado, a história da paisagem e suas implicações na ocupação humana. O propósito da Geografia Histórica de acordo com essa visão é reconstruir a Geografia do passado, utilizando um recorte espacial regional recuperado a partir de descrições e mapas as suas características momentâneas e também construídas pelas sociedades.

É nesse contexto que se traz aqui a contribuição que a Geografia Histórica pode oferecer. Darby (1953, p. 36) afirma que "o termo Geografia Histórica vem se aproximando cada vez

mais do pensamento em que os dados são históricos, mas os métodos são geográficos”. O propósito da Geografia Histórica de acordo com essa visão é reconstruir a Geografia do passado. Enquanto a Geografia em si faz um recorte no tempo presente, a Geografia Histórica faz o mesmo num período anterior. Nesse sentido, considera-se aqui que a Geografia Histórica é a Geografia do passado que utiliza um recorte espacial regional recuperado a partir de descrições e mapas as suas características momentâneas e também construídas pelo homem.

Esta pesquisa é um recorte e seus resultados irão contribuir na construção do Atlas das dinâmicas sociais e ambientais de Petrolina/PE e Juazeiro/BA (Chamada CNPq/MCTI/FNDCT Nº 18/2021 – UNIVERSAL Processo: [409930/2021-0]).

METODOLOGIA

Para a realização deste trabalho, inicialmente utilizou-se de fontes secundárias tais como: Andrade (1963); Padilha (1991); Luz (1995); Hermuche (2002); Machado (2002); Furtado (2007); Moraes (2009) e Cavalcante (2013). Em seguida fez-se uso de iconografia com imagens e mapas do Rio São Francisco, como exemplos: Planta das Cidades de Juazeiro e Petrolina, 1801-1900 (BR RJANRIO F2.0.MAP.417), Proveniência Desconhecida; Planta da vila de Petrolina, 1885 (BR RJANRIO 4Y.0.MAP.218), Ministério da Viação e Obras Públicas; Carta da bacia do S. Francisco, 1884 (BR RJANRIO DS.0.MAP.2), Ministério da Viação e Obras Públicas, todas do Sistema de Informação do Arquivo Nacional (SIAN).

Sendo uma pesquisa documental, chama-se atenção que os "documentos de onde se extrai informação factual (estatísticas ou material bruto de conversação verbal como uma declaração ministerial ou não verbal como um voto, uma visita, etc.) ou as opiniões ou conclusões científicas que servirão de apoio à argumentação" (MACE, 1992, p. 80). Nesse sentido, os dados de espacialidades e temporalidades das navegações para as cidades estudadas foram coletados das obras citadas, em seguida, sistematizados para, por fim, serem localizados nos mapas. Quando houve informações conflitantes nas fontes, buscou-se uma terceira via para a confirmação, a saber, autores especialistas nesse tipo de estudo. Levantou-se, ainda, dados históricos, plantas cartográficas e mapas sobre a navegação partindo da foz do Rio São Francisco em Minas Gerais até onde deságua entre Sergipe e Alagoas, mas com foco na região do submédio.

Por fim, construiu-se uma linha temporal com o processo da formação territorial dessas cidades e a mudança de uso na terra através das navegações.

RESULTADOS

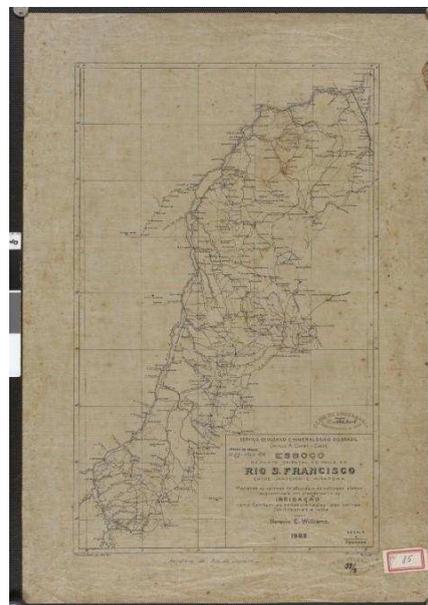
O Rio São Francisco recebeu esse nome com a chegada do italiano Américo Vesúcio e seu navio, em 04 de outubro de 1501, data de comemoração de São Francisco de Assis. Em 1593, Belchior Dias Moréa iniciava a primeira excursão de bandeirantes atravessando os Sertões do São Francisco em busca de minas de prata (CUNHA, 1978), as quais nunca foram encontradas. Já a bandeira de Pedro Barbosa Leal, percorreu o mesmo percurso em 1675 tendo o mesmo objetivo, mas também falharam em suas buscas. Em 1694, o Arcebispo D. João Franco de Oliveira realizou uma visita pastoral na região do São Francisco, decidindo então promover a criação de novas Missões, incluindo nelas a que seria realizada em Juazeiro. Empenhados com a catequese dos povos indígenas que ali habitavam, em 1706 instalou-se uma Missão de Franciscanos, não demorou muito para que a Missão enfim fosse consolidada, sendo construída então no ano de 1710 a primeira Capela que logo após evoluiu para um convento, onde atualmente se encontra a Rua 15 de novembro (CAVALCANTE, 2013).

Até meados de 1790, como a maioria das Missões Franciscanas, a de Juazeiro era composta por cerca de três Missionários Vigários, que exerciam todos os poderes eclesiásticos, tendo assim jurisdição temporal sobre os indígenas que ali aldeavam (CUNHA, 1978). Com o crescimento da Missão, em 1766 foi elevada à categoria de julgado, sob a jurisdição da Comarca de Jacobina, quando já contava com 156 casas. Em 09 de maio de 1833, o povoado passou a vila, desmembrando-se do município de Sento-Sé (CAVALCANTE, 2013).

Com o interesse do Governo Imperial sobre as navegações do Rio São Francisco, em 1852 o Engenheiro Guilherme Fernando Halfeld foi contratado para realizar uma exploração e mapear o Rio São Francisco desde sua nascente em Minas Gerais até sua foz entre Sergipe e Alagoas, tendo seus trabalhos publicados apenas em 1858, com seus estudos, Halfeld e Roberts chegaram à mesma conclusão de que a navegação a vapor poderia ser realizada sem a existência de nenhum obstáculo entre Pirapora e Juazeiro, apenas com a exceção da passagem por Sobradinho, que necessitava de obra mais intensas de desobstrução (MACHADO, 2002). Um dos mapas pode ser visto abaixo na Figura 1.



Figura 1 – Esboço da parte oriental do vale do rio S. Francisco entre Juazeiro e Pirapora mostrando as várzeas de aluvião e as caatingas planas suscetíveis em grande parte de irrigação como também as zonas elevadas das serras limítrofes a leste.



Fonte: Basto, Francisco E. O.; Ribeiro, Manuel Constantino Gomes; Willians, Horácio E, 1995.

A navegação no Rio São Francisco se inicia, primeiramente, por embarcações chamadas de ajujos, sobre o qual se embarcavam as pessoas, animais ou mercadorias, os barcos movidos a vapor só começaram a navegação pelo rio em fins do século XIX. Esse processo é fundamental para a construção de vilas e cidades no sertão, bem como um mercado interno se intensificou, principalmente em suas margens.

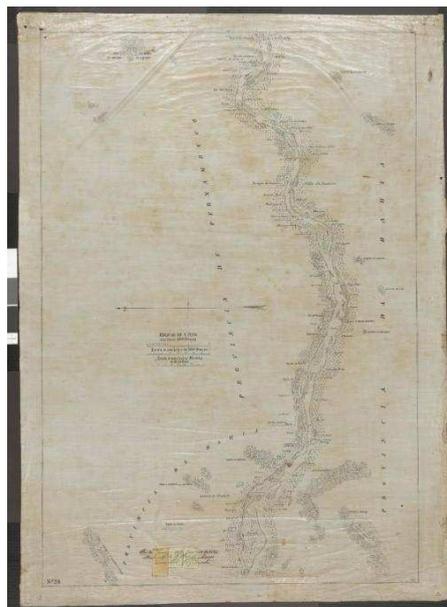
Apesar de já existir tráfego intenso e população numerosa, as condições de navegação ainda não eram favoráveis, os fretes excessivamente elevados acabavam forçando os agricultores a produzirem apenas para o consumo local ou de curta distância. Assim, a exportação era apenas

de rapaduras, couros, peles, arroz, algodão e fumo. Já a importação era, sobretudo, de sal, bebidas alcoólicas, pólvora e chumbo (MACHADO, 2002).

Enquanto isso, a Passagem do Juazeiro que servia apenas como um ponto de apoio para a travessia do Rio São Francisco foi crescendo gradualmente, e em 1861 a Lei Provincial de Nº 530 eleva a Capela de Santa Maria Rainha dos Anjos para Matriz, essa mesma lei elevou a povoação de Passagem do Juazeiro para a categoria de Vila, dessa forma recebendo o nome de Petrolina que levou cerca de 10 anos para realmente ser utilizado (CAVALCANTE, 2013).

Quando a limpeza do Rio São Francisco estava quase completa, em 1871 finalmente acontece a primeira navegação de um barco a vapor em todo o percurso do rio, sendo este o Saldanha Marinho, dessa forma, iniciando uma nova rota comercial que seria mais rápida no transporte de cargas e mercadorias diminuindo um período de quinze dias para apenas sete dias até chegar no Oceano Atlântico. Essa navegação foi importante para o crescimento econômico, uma vez que o Rio das Velhas havia deixado de ser uma utopia e a navegação no rio São Francisco estava se tornando realidade. A figura 2 apresenta uma planta da época desde a Cachoeira da Pirapora até Juazeiro com todos os melhoramentos feitos e projetados pela Empresa Viação Fluvial do Brasil.

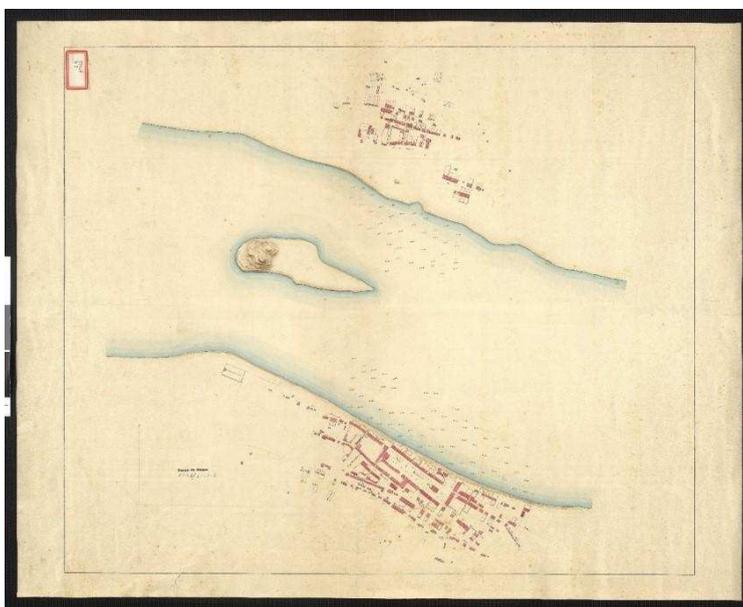
Figura 2 – Planta do rio de S. Francisco desde a Cachoeira da Pirapora até Juazeiro com todos os melhoramentos feitos e projetados pela Empresa Viação Fluvial do Brasil.



Fonte: Filgueira, Carlos Augusto; Linhares, Manuel Do N. Alves, 1895.

O aperfeiçoamento dos meios de transporte teve uma grande contribuição para diminuir o valor das mercadorias e colocou à disposição dos consumidores bens que antes eram de difícil acesso. Com isso, os países ganharam vias de comunicação que diminuíram a distância e teve como consequência, uma maior facilidade de comércio. Os transportes desempenhavam papel tão importante quanto a agricultura ou a indústria, acabou tornando-se a base principal sobre a qual se apoiavam a produção, a troca, a distribuição e o consumo das riquezas (MACHADO, 2002). Logo em 1878, a Vila de Juazeiro é elevada à categoria de cidade por força da Lei Nº 1.814. Esse momento de formação territorial pode ser visualizado na Figura 3.

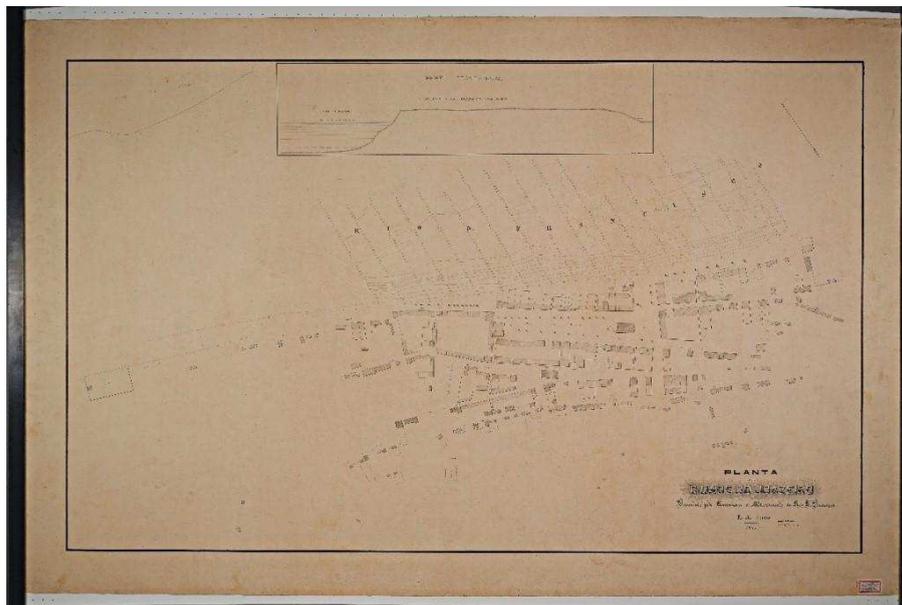
Figura 3 – Planta das cidades de Juazeiro e Petrolina



Fonte: Comissão de Melhoramento do Rio São Francisco (s.d.).

Durante o Século XIX, Juazeiro se tornou um dos principais entrepostos comerciais, enquanto Petrolina era conhecida como a Passagem do Juazeiro. A mudança das dinâmicas de poder se deu também com a construção de portos, um em cada cidade, o de Juazeiro em 1879 e o de Petrolina apenas em 1944. Neles, se faziam as triagens de mercadorias. O que era para a exportação continuava sua descida até o Oceano Atlântico, enquanto os que eram de circulação local eram redistribuídos nos trens com destino a Salvador, para venda nas feiras e comércios nacionais. Essa navegação teve seu auge durante o século XX com intenso deslocamento de pessoas e mercadorias até os anos 70 quando a Barragem de Sobradinho mudou completamente essa dinâmica (MACHADO, 2002). A Figura 4 mostra.

Figura 4 – Planta da cidade do Juazeiro



Fonte: Comissão De Melhoramento Do Rio São Francisco, 1885.

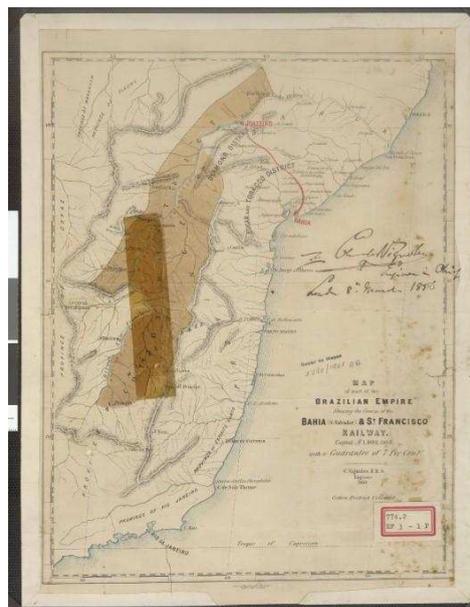
Apenas em 1893, Petrolina torna-se município autônomo, em outubro a novembro desse mesmo ano, foram encaminhadas para aprovação do governo federal as solicitações de regulamentação para a navegação entre as principais localidades do rio das Velhas e São Francisco, desde as distâncias quilométricas até as bases das tarifas e horários das viagens. Logo em 14 de janeiro de 1894, aconteceu a inauguração oficial do tráfego com o vapor Matta Machado navegando o rio das Velhas e o São Francisco, desde a barra do rio Paraúna, em Minas Gerais, até Juazeiro na Bahia. Em 1895, Petrolina é elevada ao título de cidade. As despesas com alimentação nessa região eram altamente elevadas, pois os gêneros alimentícios tinham preços excessivamente altos em todo o São Francisco, principalmente no trecho baiano. Basta dizer que em Juazeiro, o custo de vida era mais caro do que no Rio de Janeiro, principalmente quando colocados na balança o valor de alugueis e alimentação com o salário dos trabalhadores (MACHADO, 2002).

Durante 1895, os vapores que percorreram a bacia do São Francisco 82.268 quilômetros, transportaram 3.986 passageiros e 2.895.380 quilos de mercadoria, levando 1.285 dias para isso. Efetuando alguns cálculos, conclui-se que, em média, cada passageiro viajou 20,6 quilômetros e foram transportados cerca de 33 quilos por quilômetro. Em julho de 1896, para realizar uma ou duas viagens mensais, eram suficientes dois ou três navios. A empresa

responsável pela navegação, contudo, tinha seis vapores no São Francisco e existiam mais dois em construção (MACHADO, 2002).

Durante alguns anos esses vapores seriam suficientes para o transporte de toda a carga negociada no comércio do São Francisco e afluentes. No entanto, tentava-se a aquisição de mais dois rebocadores e dois vapores. Estes, com três vezes maior capacidade nos espaços internos quando comparados aos maiores vapores então empregados, com o objetivo de aumentar a capacidade de transporte das mercadorias que chegavam a Juazeiro e também de ampliar a margem de lucro da companhia. Neste mesmo ano, foi inaugurada a estação ferroviária de Juazeiro que iria até a Alagoinhas no Recôncavo Baiano no percurso de 392 km de malha ferroviária, com a intenção de agilizar o transporte de cargas que iriam para Salvador, um dos principais pontos comerciais do Brasil como se pode visualizar na Figura 5.

Figura 5 – Maps of the Brazillian Empire shewing the course of the Bahia (S. Salvador) and St. Francisco Railway.



Fonte: Vignoles, Carlos B., 1856.

De acordo com a Comissão de Melhoramentos do Rio São Francisco a navegação por meio de barcas entre Juazeiro e Jatobá havia quase cessado após a inauguração da estrada de ferro do São Francisco. O comércio do norte de Minas, centro da Bahia, sul de Pernambuco, e do Piauí, encontraram em Juazeiro um meio rápido e fácil de transportar suas mercadorias para Salvador, onde já existia um bom porto de embarque para exportação, não sendo mais necessário

transportá-las em barcos não tão seguros até Paulo Afonso onde o porto não era adequado e necessitava de duas baldeações na viagem (MACHADO, 2002).

O processo de navegação no Rio São Francisco que contribuiu com a formação territorial de Petrolina e Juazeiro aconteceu ao longo de séculos e está presente ainda hoje. O que foi apresentado sistematicamente acima a partir da leitura e produção textual sobre esse processo está apresentado graficamente na Figura 6.

Figura 6 – Linha do tempo sobre a navegação do Rio São Francisco e a formação territorial de Petrolina e Juazeiro



Fonte: Autores (2025)

Esta linha temporal se apresenta como um esforço inicial para procurar nortear futuras pesquisas. Destaca-se o que concerne a cada cidade, bem como o governo imperial, entendendo que a formação do território no sertão brasileiro foi pensada, como atesta Moraes (2000), pelo governo dentro de uma perspectiva extensiva (do ponto de vista do espaço) e intensiva (do ponto de vista dos recursos naturais) e compreendia também a fixação de colonizadores e construção de um mercado interno que abastecesse as demandas coloniais (ANDRADE, 1963).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através deste trabalho, foi possível compreender a importância da navegação para a formação territorial dessas cidades, movimentando a economia nacional e influenciando de forma

essencial para a urbanização acelerada desses dois territórios. O que foi exposto acima foi o esforço inicial e, até onde se pesquisou, pioneiro nos temas abordados.

As duas cidades estudadas continuam com uma profunda relação com o Rio São Francisco que, desde meados do século XX, serve ao agronegócio e vem dinamizando seus usos para o lazer. Porém, a sua importância ainda encontra-se a ser estudada e desvendada. Os dados e informações estão difusos em arquivos institucionais e pessoais com acesso restrito, bem como em esforços de pesquisadores informais que voluntariamente procuraram contribuir com o registro da história das cidades. Ir além das narrativas consolidadas sobre o tema é tarefa árdua, de difícil execução, porém extremamente necessária.

Se faz necessárias pesquisas minuciosas para aprofundar o conhecimento nas dinâmicas de poder ao longo desse tempo, como são duas cidades que se tornaram pólos de desenvolvimento econômico regional, posteriormente, muitos investimentos foram realizados pelo estado e abarcar esses fatos também é necessário para entender as dinâmicas territoriais que ali aconteceram.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Manuel Correia de. **A Terra e o Homem no Nordeste**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1963.

BARBOSA, Bartira F. **Ocupação e trabalho indígena na Capitania de Pernambuco nos Séculos XVI e XVII**. 2003. 314f. Tese (Doutorado em História). Universidade de São Paulo. São Paulo. 2003.

BASTO, FRANCISCO E. O.; RIBEIRO, MANUEL CONSTANTINO GOMES; WILLIAMS, HORÁCIO E.. **Esboço da parte oriental do vale do rio S. Francisco entre Juazeiro e Pirapora mostrando as várzeas de aluvião e as caatingas planas suscetíveis Em grande parte de irrigação como também as zonas elevadas das serras limítrofes a leste**. [s.l.]: Arquivo Nacional, 1919. 1 mapa: p&b.; 58 x 40 cm.

CAVALCANTE, Francisco José Pereira. **Petrolina, pedras e pedras**. Petrolina-PE: [s.n], 2013.

COMISSÃO DE MELHORAMENTO DO RIO SÃO FRANCISCO. **Planta das Cidades de Juazeiro e Petrolina**. [s.l.]: Arquivo Nacional, Atribuída e Incerta. 1 mapa: cor.; 51 x 64 cm.

COMISSÃO DE MELHORAMENTO DO RIO SÃO FRANCISCO. **Planta da cidade do Juazeiro**. [s.l.]: Arquivo Nacional, 1885. 1 mapa: cor.; 95 x 144 cm.

CUNHA, João Fernandes. **Memória histórica de Juazeiro**. 1978.

DARBY, H. C. On the Relations of Geography and History. 1953. In: Brooks Green, D (Ed.). **Historical Geography – A Methodological Portrayal**. United States: Rowman & Littlefield Publishers. p. 34-45. 1991.

FILGUEIRA, CARLOS AUGUSTO; LINHARES, MANUEL DO N. ALVES. **Planta do rio de S. Francisco desde a Cachoeira da Pirapora até ao Juazeiro com todos os melhoramentos feitos e projetados pela Empresa Viação Fluvial do Brasil**. [s.l.]: Arquivo Nacional, 1895. 1 mapa: p&b.; 88 x 63 cm.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 34 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

HERMUCHE, P. M. **O Rio de São Francisco**. (Desenvolvimento de material didático ou instrucional - Livro didático). 2002.

LUZ, Martha. **Cronologia Histórico Cultural de Petrolina: Ano Cem**. 1995.

MACE, Gordon 1992. « **Guide d'élaboration d'un projet de recherche** ». Québec. Les Presses de l'Université Laval.

MACHADO, Fernando da Matta. **Navegação do Rio São Francisco**. Rio de Janeiro: Topbooks. 2002, 433p.

MORAES, Antonio C. R. de. **Bases da Formação Territorial do Brasil : o território colonial brasileiro no "longo" século XVI**. São Paulo : Hucitec, 2000. 431p.

MORAES, Antonio C.R. de. 2005. « **Território e História no Brasil** ». São Paulo. Annablume.

MORAES, Antonio C.R. de. 2009. « **Geografia Histórica do Brasil - cinco ensaios, uma proposta e uma crítica** ». São Paulo. Annablume.

PADILHA, Antônio de Santana. **Petrolina no tempo, no espaço, na vez**. Recife: CEHM; FIAM, 1991. Biblioteca Pernambucana de História Municipal, 10.

PEREIRA, Sidclay C. **O Sertão, o Semiárido e suas representações territoriais**. GEO UERJ, v. 1, p. 1-20, 2023.

PHILO, Chris. **História, Geografia, e o “Mistério Ainda Maior da Geografia Histórica”**. In: Gregory, D.; Martin, R. Graham, S. (Org.). **Geografia Humana – Sociedade, Espaço e Ciência Social**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. 1996. p. 269-298.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**. 4 ed. São Paulo. Edusp. 2004. 385p.

VIGNOLES, CARLOS B. **Maps of part of the Brazilian Empire shewing the course of the Bahia (S. Salvador) e St. Francisco Railway**. Londres, Inglaterra: Arquivo Nacional, 1856. 1 mapa: cor.; 44 x 57 cm.

Isthefany Pereira Marques

Graduanda em Licenciatura em Geografia pela Universidade de Pernambuco – *Campus*

Petrolina e integrante do Laboratório Integrado de Estudos em Geografia e Meio Ambiente (LIEGMA). Realizou Iniciação Científica na Pró-Reitoria de Pós-Graduação, Pesquisa e Inovação (PROPEGI) da Universidade de Pernambuco no período 2023-2024 com o projeto intitulado “A navegação no Submédio do Rio São Francisco e a formação territorial de Petrolina (PE) e Juazeiro (BA)” e foi bolsista de monitoria da disciplina Geografia Regional do Brasil desenvolvendo o projeto intitulado “A construção de práticas pedagógicas para o ensino da Geografia Regional do Brasil”. Foi tesoureira do Centro Acadêmico de Geografia na Gestão Celice Queiroz (2023-2024).

E-mail: isthefany.marques@upe.br

Sidclay Cordeiro Pereira

Graduado e Mestre em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) e Doutor pelo Programa de Pós-Graduação em Ciências Geográficas da Université Laval (Québec, QC, Canadá). Atualmente, é professor adjunto do colegiado de Geografia da Universidade de Pernambuco, *Campus* Petrolina, lecionando Geografia Regional do Brasil, Geografia do Semiárido e Geografia e Cultura. É coordenador do Laboratório de Estudos Integrado de Geografia e Meio Ambiente (LIEGMA), vice-coordenador do Programa Escola Verde (escolaverde.org) e membro do Grupo de Pesquisa História e Memória (UPE), do Grupo de Pesquisa em Geografia e Meio Ambiente do Semiárido e do *Centre québécois de recherche sur la gestion de l'eau* (CentrEau).

E-mail: sidclay.pereira@upe.br