

H- TERMO DE AUTORIZAÇÃO PUBLICAÇÃO ELETRONICA

31/07/2026, 00:10

Sistema Integrado de Gestão de Atividades Acadêmicas

 Portal do Discente	UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE ATIVIDADES ACADÊMICAS	
EMITIDO EM 31/07/2026 00:08		

Termo de Autorização para Publicação de Teses e Dissertações Eletrônicas (TOE) na Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD)

Na qualidade de titular dos direitos de autor da publicação, autorizo a UFPI a disponibilizar este TEDE sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a Lei nº 9610/98, o texto integral da obra abaixo citada, conforme permissões assinaladas, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir do dia 30/04/2026

1. Identificação do material bibliográfico

Tese

2. Identificação da Tese

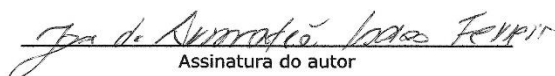
Autor: JOSE DE ARIMATEA ISAIAS FERREIRA	Matrícula: 20221005276 (identificador)
Telefone:	
Identidade: 1177074 - SSP/PI/ES	CPF: E-mail: josearimateia@ccm.uespi.br
Orientador: CLAUDIA CRISTINA DA SILVA FONTINELES	CPF: 578.456.973-20 E-mail: claudiafontineles@ufpi.edu.br
Membro da banca: CLARICE HELENA SANTIAGO LIRA	CPF: 703.143.653-20 E-mail:
Membro da banca: CLAUDIA CRISTINA DA SILVA FONTINELES	CPF: 578.456.973-20 E-mail: claudiafontineles@ufpi.edu.br
Membro da banca: FRANCISCO ALCIDES DO NASCIMENTO	CPF: 066.317.703-00 E-mail: toticonascimento@gmail.com
Membro da banca: MARCELO DE SOUSA NETO	CPF: 747.008.043-00 E-mail: marcelo@ccm.uespi.br
Membro da banca: THIAGO COELHO SILVEIRA	CPF: 600.432.173-70 E-mail: silveiratc@yahoo.com.br
Data da Defesa: 30/04/2026	Titulação: Doutor
Título: ENTRE A ESTAGNAÇÃO E O PROGRESSO: O IMAGINÁRIO DO DESENVOLVIMENTO A PARTIR DA IMPLANTAÇÃO DE PROJETOS FERROVIÁRIOS NO NORTE DO PIAUÍ, NO INÍCIO DO SÉCULO XX (1910-1940)	
Instituição de Defesa: Universidade Federal do Piauí/UFPI	CNPJ: 6517387000134
Afiliação:	CNPJ:
Palavras-chave: História, Cidade, Transportes, Ferrovias, Modernização	

3. Agência de Fomento

NÃO INFORMADO

4. Informação de acesso ao documento

Liberação para publicação: Total


Assinatura do autor


Data

Havendo concordância com a publicação eletrônica, toma-se imprescindível o envio em formato digital da tese ou dissertação.

ATENÇÃO

Para verificar a autenticidade deste documento acesse /sigaa/documentos/ informando o identificador, a data de emissão e o código de verificação 19fac13fda

		
---	---	---



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ-UFPI
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS – CCHL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO DE HISTÓRIA
DOUTORADO EM HISTÓRIA DO BRASIL**

JOSÉ DE ARIMATÉA ISAIAS FERREIRA

**ENTRE A ESTAGNAÇÃO E O PROGRESSO: O IMAGINÁRIO DO
DESENVOLVIMENTO A PARTIR DA IMPLANTAÇÃO DE PROJETOS
FERROVIÁRIOS NO NORTE DO PIAUÍ (1910-1940)**

Teresina
2026



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ-UFPI
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS – CCHL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO DE HISTÓRIA
DOUTORADO EM HISTÓRIA DO BRASIL**

JOSÉ DE ARIMATÉA ISAIAS FERREIRA

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História do Brasil - PPGHB, da Universidade Federal do Piauí - UFPI, área de concentração História do Brasil, como requisito para a obtenção do título de Doutor em História.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Cláudia Cristina da Silva Fontineles

Teresina

2026

FICHA CATALOGRÁFICA

Universidade Federal do Piauí

Biblioteca Comunitária Jornalista Carlos Castello Branco

Divisão de Representação da Informação

F383e Ferreira, José de Arimatéa Isaías.
Entre a estagnação e o progresso: o imaginário do desenvolvimento a
partir da implantação de projetos ferroviários no norte do Piauí (1910-1940)
/ José de Arimatéa Isaías Ferreira. -- 2026. 291 f. : il.

Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Piauí, Programa de
Pós Graduação em História do Brasil, Teresina, 2026. “Orientadora: Profª. Drª.
Cláudia Cristina da Silva Fontineles”

1. História - Piauí. 2. Economia - Piauí. 3. Projetos ferroviários - Piauí. I. Fontineles,
Cláudia Cristina da Silva. II. Título.

CDD 981.22

Elaborada por Fabíola Nunes Brasilino CRB 3/ 1014

JOSÉ DE ARIMATEA ISAIAS FERREIRA

**ENTRE A ESTAGNAÇÃO E O PROGRESSO: O IMAGINÁRIO DO
DESENVOLVIMENTO A PARTIR DA IMPLANTAÇÃO DE PROJETOS
FERROVIÁRIOS NO NORTE DO PIAUÍ (1910-1940)**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em
História do Brasil - PPGHB, da Universidade Federal
do Piauí - UFPI, área de concentração História do
Brasil, como requisito para a obtenção do título de
Doutor em História.

Banca examinadora

Prof^a. Dr^a. Cláudia Cristina da Silva Fontineles - UFPI
Orientadora

Prof. Dr. Francisco Alcides do Nascimento - UFPI
Examinador Interno

Prof. Dr. Marcelo de Sousa Neto – UFPI
Examinador Interno

Prof^a. Dr^a. Clarice Helena Santiago Lira – UESPI
Examinadora externa

Prof. Dr. Thiago Coelho Silveira – IFMA
Examinadora Externa

O trem vai partir. Em 15 de setembro de 1830, um observador atento e bem localizado destaca-se na massa de 400 mil pessoas que assistiam ao espetáculo da viagem inaugural da linha ferroviária Liverpool-Manchester, uma das primeiras do mundo. O reverendo Edward Stanley estava igualmente perplexo. Mas o assombro não o impediu de registrar a experiência em “descrição acurada”, conforme o título que deu ao relato. As impressões que teve, de resto comuns à sensibilidade da época, sugerem a força do impacto cultural desencadeado por aqueles novos artefatos de ferro. O século XIX reagiam entre indignação, espanto e encantamento, às criaturas saídas do moderno sistema de fábrica.

Hardman

AGRADECIMENTOS

O ofício do historiador assume uma conexão com a vida na criação de trilhas sinuosas. Diante do que foi vivido, resta localizar as aberturas para que a vida não cesse. Quando encarceramos o futuro, fechamos todas as travessias, tiramos o fôlego da vida. Ao narrar a vida buscamos encontros, asseguramos a continuidade dos tempos. Remontamos o mundo quando percebemos que a solidão é um recolhimento, uma garantia da permanência. Cada instante é uma peça de um quebra-cabeça. O ofício do historiador se multiplica no dizer das metáforas vadias.

Antônio Paulo Rezende¹

A produção desta tese de doutorado foi uma atividade essencialmente solitária, porém para que chegasse à esta fase, algumas instituições e pessoas foram importantes, em virtude do auxílio, colaboração, apoio e inspiração. Assim, faço agora os agradecimentos, com profundo sentimento de gratidão.

A Maria de Lourdes Isaias Ferreira e Herondino Isaias Ferreira, meus pais, que desde sempre apostaram no estudo e na educação como bases para uma boa formação pessoal e profissional.

À Professora Doutora Cláudia Cristina da Silva Fontineles, orientadora deste trabalho e que sempre acreditou em sua realização, mesmo quando nem eu mesmo tinha esta certeza. Profissional ímpar, pesquisadora competente, admirável e uma professora brilhante e inspiradora.

Aos professores doutores Francisco Alcides do Nascimento, Marcelo de Sousa Neto, Clarice Helena Santiago Lira e Thiago Coelho Silveira por aceitarem o convite para participar da Banca Examinadora da defesa desta Tese e desde já agradeço pelas valiosas contribuições.

Às Universidade Federal do Piauí e Universidade Estadual do Piauí, que ao longo das últimas três décadas, formaram o historiador e professor que assina este trabalho.

Ao Programa de Pós-Graduação em História do Brasil – PPGHB, da Universidade Federal do Piauí, por possibilitar o contato com profissionais de extrema competência.

À Câmara Municipal de Piripiri, que sempre me possibilitou total liberdade para minhas pesquisas em seus arquivos.

¹ REZENDE, Antônio Paulo. *Itinerários de um historiador: as portas entreabertas*. Clio – Revista de Pesquisa Histórica – nº 32.2 Recife, 2015. p. 168.

Ao Campus Clóvis Moura, minha casa acadêmica nas últimas duas décadas, onde pude exercer a função de professor e encontrar colegas de profissão e alunos incríveis.

Aos historiadores piauienses e em especial aos piripirienses que mostram a importância de respeitar as diferentes perspectivas de nossa história e valorizar a nossa diversidade cultural

A todos os professores colegas e ex-alunos que em algum momento estiveram próximos às minhas atividades ao longo das três últimas décadas nas escolas nas Escola Agrícola Hugo Napoleão, Escola Municipal Rural do DNOCS, Escola Estadual Judith Santana e Escola Estadual José Narciso da Rocha Filho, onde estive presente por mais de uma década.

A todos meus colegas de profissão e ex-alunos do campus Clóvis Moura, onde pude me aprimorar como professor do curso de Licenciatura em História.

Aos amigos Everardo Melo, Margarida Eleotério, Carlos Henrique, Miridan Rejane, Vicência Pinheiro, Nayara Marques, Ellane Aguiar, que de alguma forma ajudaram na construção deste trabalho e torceram por sua conclusão.

A Ítalo Ricardo, que acompanhou a construção deste trabalho desde seu início e que muito me ajudou ao longo destes muitos anos de convivência e companheirismo.

A meus irmãos, Silvana, Sílvio, Neuma e Nildo. Aos sobrinhos Thaís, Andressa, Thales, Vitória e Lurdes. A Adhemarzinho (in memoriam).

RESUMO

Os projetos ferroviários no interior do Piauí foram fatores determinantes para o surgimento de um imaginário progressista de desenvolvimento econômico, urbano e social na região norte do Piauí, no início do século XX. Neste cenário foi possível perceber como discursos progressistas governamentais foram recebidos e absorvidos nos centros urbanos do norte piauiense. Assim, esse trabalho possui como objetivo analisar como a promessa da construção de um sistema de transportes ferroviários fez surgir um imaginário desenvolvimentista no interior do estado, a partir do anúncio de suas obras. Assim, surgiu a tese que o Piauí viveu um progresso imaginário a partir da promessa da construção de ferrovias, ou seja, esse progresso foi vivido, imaginado, antes dos trilhos chegarem. Para construção desta pesquisa foi de suma importância a análise dos discursos governamentais acerca dos benefícios das ferrovias, da simbologia modernista atrelada ao trem e da percepção dos projetos ferroviários piauienses dentro de um contexto nacional. Por fim, a relação entre expectativas criadas e resultados alcançados dentro de um espaço temporal que compreende a delimitação deste estudo, compreendido entre a década de 1910, quando os projetos ferroviários piauienses se tornam ações concretas e a década de 1940, quando os trabalhos de implantação de trilhos são paralisados após sua chegada à cidade de Piripiri. Para tanto, o estudo recorreu predominantemente à utilização das formulações desenvolvidas sobre história, cidade e modernização nas obras de Antônio Paulo Rezende (1993), Maria Stela Bresciani (2009), Francisco Hardman (2005), Alcides Nascimento (2015), Cláudia Fontineles (2015); sobre transportes e ferrovias nas obras de Márcio Silveira (2007), Dilma Paula (2000), Ana Lúcia Lanna (1996), Josemir Melo (2008) e Douglas Tenório (1996). Na construção do contexto piauiense recorremos a R. N. Santana (1995), Teresinha Queiroz (2006), Felipe Mendes (2003) entre outros. Contribuíram como suporte de pesquisa: mensagens governamentais, jornais, atas, decretos, telegramas, mapas, relatórios, fotografias, almanaques, relatórios e demais documentos consultados nos acervos do Arquivo Público do Piauí, da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional e do Ministério dos Transportes. A sociedade piripiriense, assim como outros municípios do norte piauiense, criou expectativas em relação à chegada da ferrovia em seu território, almejando uma modernização que viria nos trilhos, mas que não atendeu as expectativas.

Palavras-Chave: Piauí; Economia; Transportes; Modernização; Ferrovia.

ABSTRACT

Railway projects in the interior of Piauí were decisive factors in the emergence of a progressive imaginary of economic, urban, and social development in the northern region of Piauí at the beginning of the 20th century. In this context, it was possible to observe how government progressive discourses were received and absorbed in the urban centers of northern Piauí. Thus, this study aims to analyze how the promise of building a railway transportation system gave rise to a developmentalist imaginary in the interior of the state following the announcement of its construction. Accordingly, the thesis emerged that Piauí experienced an imagined progress based on the promise of railway construction; that is, this progress was experienced and imagined before the tracks arrived. The analysis of government discourse concerning the benefits of railways, the modernist symbolism associated with the train, and the perception of railway projects in Piauí within a national context was of paramount importance to the development of this research. Finally, the study examines the relationship between the expectations created and the results achieved within the time frame covered by this research, spanning from the 1910s, when railway projects in Piauí became concrete initiatives, to the 1940s, when track-laying work was halted after reaching the city of Piripiri. To this end, the study relied predominantly on the formulations developed on history, the city, and modernization in the works of Antônio Paulo Rezende (1993), Maria Stela Bresciani (2009), Francisco Hardman (2005), Alcides Nascimento (2015), and Cláudia Fontineles (2015); on transportation and railways in the works of Márcio Silveira (2007), Dilma Paula (2000), Ana Lúcia Lanna (1996), Josemir Melo (2008), and Douglas Tenório (1996). In constructing the context of Piauí, we drew on the works of R. N. Santana (1995), Teresinha Queiroz (2006), Felipe Mendes (2003), among others. The research was supported by government messages, newspapers, meeting minutes, decrees, telegrams, maps, reports, photographs, almanacs, reports, and other documents consulted in the collections of the Public Archive of Piauí, the National Library's Digital Newspaper Archive, and the Ministry of Transport. The society of Piripiri, like that of other municipalities in northern Piauí, created expectations regarding the arrival of the railway in its territory, hoping for a modernization that would come on the rails but ultimately failed to meet those expectations.

Keywords: Piauí; Economy; Transportation; Modernization; Railway.

LISTA DE SIGLAS

DNOCS – Departamento Nacional de Obras Contra as Secas

EFB – Estrada de Ferro Baturité

EFCP – Estrada de Ferro Central do Piauí

EFS – Estrada de Ferro Sobral

IFOCS – Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas

IOCS – Inspetoria de Obras Contra as Secas

RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

LISTA DE CIDADES PIAUIENSES E SUAS NOMEMCLATURAS ANTERIORES

AMARRAÇÃO	-	LUÍS CORREIA
APPARECIDA	-	BERTOLINIA
BELÉM	-	PALMEIRAIS
BOA ESPERANÇA	-	ESPERANTINA
LIVRAMENTO	-	JOSÉ DE FREITAS
MARRUÁS	-	PORTO
PATROCÍNIO	-	PIO IX
PAULISTA	-	PAULISTANA
PORTO ALEGRE	-	LUZILÂNDIA
SÃO BENEDITO	-	BENEDITINOS

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Extensão de Redes Ferroviárias em continentes e países (1840-1860).....	31
Quadro 2: Primeiras Ferrovias Brasileiras – período Imperial (1854-1889) (exceto Nordeste)	
.....	41
Quadro 3: Primeiras Ferrovias Nordestinas - Período imperial (1854-1889).....	41
Quadro 4: Extensão ferroviária Brasil e outros países (1840-1900), em km.....	44
Quadro 5 Principais produtos de exportação do Brasil (1821-1891), em porcentagem.	46
Quadro 6: Lista de municípios do norte piauiense por PIB e IDH	53
Quadro 7: Governantes Piripirienses, presidentes da Câmara ou do Conselho Municipal (1874-1889), Intendentes (1889-1912) e Prefeitos (1930-1962).....	74
Quadro 8: Governantes Piauienses entre a Proclamação da República e o Estado Novo	86
Quadro 9: Arrecadação com as exportações piauienses, entre os anos de 1908 e 1914.....	111
Quadro 10: Estradas rodoviárias construídas no início da gestão Mathias Olympio	130
Quadro 11: Rodovias piauienses em 1925-1926.....	133
Quadro 12: Comparativo ferrovia Teresina-Crateús e Ferrovia Baturité	134
Quadro 13: Demonstrativo de redução de distancias entre o Rio de Janeiro e capitais do Nordeste através da Ferrovia Petrolina-Theresina.....	137
Quadro 14: Demonstrativo de quilometragem a ser construída (1926).....	137
Quadro 15: Rodovias Piauienses em 1927.....	140
Quadro 16: Rodovias Estaduais de integração.....	142
Quadro 17: Automóveis no Piauí 1926-1935	145
Quadro 18: Ferrovias Nordestinas em 1904.....	155
Quadro 19: Ferrovias em funcionamento no Nordeste (1919).....	159
Quadro 20: Financeiro da Estrada de Ferro Central do Piauí no ano de 1921	165
Quadro 21: Ferrovias em construção no Piauí (1921)	165
Quadro 22: Horários da Estrada de Ferro Central do Piauí – 1927	167
Quadro 23: Funcionamento da Estrada de Ferro São Luís-Teresina nos anos de 1926-1928	
.....	168
Quadro 24: Funcionamento da Estrada de Ferro Central do Piauí nos anos de 1926-1928 .	169
Quadro 25: Fluxo de Transporte da E.F. Central do Piauí 1926-1928.....	169
Quadro 26: Movimento de ferrovias em 1934	172
Quadro 27: Movimento Estrada de Ferro Central do Piauí-1936-1939	173
Quadro 28 – Situação Econômica das Ferrovias Nordestinas (em milhões de cruzeiros)....	243
Quadro 29: Estrada de Ferro Central do Piauí (em milhões de cruzeiros).....	243
Quadro 30: Tráfego ferroviário no Nordeste.....	244

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1: Thomaz Rebello de Oliveira Castro	61
Imagem 2: Detalhe da legenda de mapa ferroviário 1913	105
Imagem 3: Construção da ponte metálica sobre o rio Parnaíba	139
Imagem 4: Estrada Periphery a Pedro II.....	143
Imagem 5: Ofício informando nova denominação do ramal piauiense.....	160
Imagem 6: Portarias e resoluções referentes à Estrada de Ferro Central do Piauí	161
Imagem 7: Ponte Ferroviária Benedito Leite, sobre o “estreito do Mosquito” em São Luís - Maranhão, concluída em 1928.....	163
Imagem 8: Farol na praia de Atalaia	181
Imagem 9: Capas do Almanack da Parnahyba, 1930 e 1931	183
Imagem 10: Construção de Ponte Sobre no rio Santo Antônio, próximo da cidade de Piripiri, em 1936, na estrada que seria a futura BR 343.	199
Imagem 11: José Gayoso Neves em dois momentos.....	204
Imagem 12: Capa da primeira edição do Almanaque da Parnaíba.....	213
Imagem 13: Mulheres Piripirienses.....	214
Imagem 14: Igreja de Nossa Senhora dos Remédios, construída no século XIX e demolida no início da década de 1950.	215
Imagem 15: Palácio Municipal de Piripiri.....	230
Imagem 16: Ponte de madeira sobre o rio dos Matos.....	231
Imagem 17: Usina Elétrica de Piripiri	231
Imagem 18: Fonte de distribuição de água	232
Imagem 19: Inauguração do campo de aviação em Piripiri, em 1933 para início do serviço de correio aéreo.	237
Imagem 20: Sr. Cravo no Almanaque da Parnaíba.....	240
Imagem 21: Trem Parado “no mato”.....	241
Imagem 22: Acidente Ferroviário em Piquet Carneiro-Ce.....	242
Imagem 23 – Horários dos trens no Piauí e viagem para o litoral em duas etapas	247

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Plano de transportes Ramos de Queiroz, 1874.....	43
Mapa 2: Macrorregiões piauienses atuais.....	50
Mapa 3: Estado do Piauí destacando principais cidades e estradas.....	54
Mapa 4: Legendas do mapa anterior.....	55
Mapa 5: Estrada de Ferro Central do Piauí – 1927.....	56
Mapa 6: Projetos e ferrovias em construção no piauiense – 1913.....	103
Mapa 7: Detalhe dos projetos ferroviários no Norte do Piauí, 1913	105
Mapa 8: Plano Ferroviário de 1890	125
Mapa 9 : Ferrovias dos Estados do Piauí e Ceará (1929).....	150
Mapa 10: Estrada de Ferro São Luiz-Teresina (1916)	157
Mapa 11: Rede Ferroviária Cearense (1916).....	158
Mapa 12: Projeto do porto de Amarração - 1927	179
Mapa 13: Plano Ferroviário Rebouças de 1874.....	194
Mapa 14: Mapa da Região Nordeste e seus projetos ferroviários – 1942.	250

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	16
2 DE HERANÇA DA REVOLUÇÃO INDUSTRIAL INGLESA à SIMBOLO DE MODERNIDADE NO BRASIL IMPERIAL: A CHEGADA DA FERROVIA NO PAÍS E A TENTATIVA DE IMPLEMENTAÇÃO DE UMA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES NO PIAUÍ	27
2.1 A ferrovia como a mais genuína criação da era industrial inglesa	28
2.2 Café, ferrovia e modernização: O Império Brasileiro em movimento	31
2.3 Ferrovia e imaginário no norte do Piauí: a cidade de Piripiri-PI na espera do desenvolvimento que viria através dos trilhos.....	46
2.4 Origem de Piripiri: de refúgio e fazenda do Padre Freitas à cidade ferroviária	52
2.5 Trilhos e Tradição: emancipação política e a modernização ferroviária em Piripiri (1910-1937)	61
2.6 Poder Local e estrutura familiar em Piripiri: uma análise histórica	69
2.7 O apito do trem: os primeiros projetos ferroviários no Piauí	75
3 TRILHOS E NARRATIVAS: A PERCEPÇÃO DE MODERNIDADE NOS GOVERNOS PIAUIENSES E A CRIAÇÃO DE UM IMAGINÁRIO MODERNISTA NO PIAUI (1910-1930).....	81
3.1 Governo Antonino Freire da Silva e a expectativa por uma modernização	89
3.2 As primeiras decepções: o governo Miguel Rosa e o "abandono" federal.....	99
3.3 Governo Eurípedes Aguiar: crises econômicas na virada da segunda década	112
3.4 A Gestão João Luiz Ferreira e o berço da integração rodoferroviária no Piauí 1920-1924	119
3.5 A construção da modernidade: O projeto rodoviarista de Mathias Olympio de Mello (1924-1928)	128
3.6 Governo Pires Leal e os reflexos da Revolução de 1930 no Piauí.....	143
4 MODERNIZAÇÃO NO NORTE PIAUIENSE: A PRESENÇA DO PODER CENTRAL NA IMPLANTAÇÃO DE FERROVIAS NO TERRITÓRIO DO PIAUÍ..	153
4.1 Além dos Trilhos: o porto de Amarração como elo de exportação piauiense.....	174
4.2 A disputa pelo controle ferroviário entre Piauí e Ceará	188
5 A FERROVIA CHEGA AO TERRITÓRIO PIAUIENSE: PROGRESSO REAL OU APENAS UMA PROMESSA DE MODERNIDADE? O CASO DE PIRIPIRI-PI.....	196
5.1 O Encontro entre a ferrovia e os centros urbanos do norte piauiense	199
5.2 A espera pela modernidade através dos trilhos de aço na cidade de Piripiri.....	208
5.3 Trilhos e expectativas: a ferrovia como criadora de um imaginário desenvolvimentista	221
5.4 O Progresso nos Trilhos: modernidade, expectativas e realidade	238
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	253
7 REFERÊNCIAS E FONTES.....	263
APÊNDICES	278
ANEXOS	285

1 INTRODUÇÃO

Até mesmo a associação entre cidade e locomotiva está relacionada ao ideal de progresso propagado no mundo ocidental a partir da segunda metade do século XIX-época em que Teresina foi construída e em que o transporte ferroviário se expandia mundialmente e conquistava o solo brasileiro. Nesse momento, o trem passou a ser visto e difundido como o veículo por excelência da integração territorial e como condutor do modelo de sociedade a que se deseja seguir: a sociedade moderna. Ser a locomotiva deste ideal era ser a portadora da mudança, da agilidade, do desenvolvimento. Em síntese, era tornar-se mais que o símbolo de modernidade, era assumir a condição de sua transportadora, sem a qual era impensável atingi-la.²

Uma das características facilmente notáveis com o advento da industrialização inglesa, que se espalhou pelo mundo, foi o crescente aumento na circulação de pessoas e mercadorias. Neste contexto, foi preciso desenvolver uma forma de transporte que tornasse essa circulação mais rápida, fácil, eficiente e segura. Para equacionar essa circulação, surgiu a ferrovia. A origem das ferrovias como as conhecemos ocorreu durante a revolução industrial inglesa, após o desenvolvimento de uma forma de transporte com maior velocidade e maior capacidade de transporte de carga, dispensando a tração animal. Essa relação entre velocidade e capacidade de carga foi fator de suma importância para o sucesso e expansão da ferrovia. Esse sucesso fez com que o novo modo de transporte se transformasse em um dos importantes pilares da economia do período.

Essa modernização está atrelada à construção ou desenvolvimento de uma infraestrutura desenvolvida para fomentá-la. Estradas, ferrovias, rodovias, fábricas, minas, são exemplos de elementos que podem desenvolver ou ajudar no desenvolvimento de uma região, trazendo um progresso desejável, uma modernização de toda região e, em casos mais positivos, a experiência de uma modernidade.³

Neste sentido, este trabalho se propõe a uma análise de como uma infraestrutura de transporte poderia influenciar em uma região. Como o anúncio da construção de uma ferrovia já poderia fazer surgir, em vários setores de uma sociedade, um clima de expectativa a respeito da chegada de um futuro que traria mudanças e principalmente melhorias, em um exercício de

² FONTINELES, Cláudia Cristina da Silva. *O Recinto do Elogio e da Crítica: maneiras de durar de Alberto Silva na memória e na história do Piauí*. Teresina: Edufpi, 2015. p. 201.

³ Ver BERMANN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007

imaginação coletiva ou um imaginário social⁴, com seus símbolos, sonhos e até, como diria Baczko⁵, suas utopias. Essa espera por tempos melhores já sendo criada e espalhada na sociedade por fontes oficiais, a partir do momento que o próprio governo local faz questão dessa divulgação e faz uso político dela.⁶

O estado do Piauí, durante muitas décadas, foi o único estado nordestino sem trilhos ferroviários. Ao longo das duas primeiras décadas do século XX, muitos projetos ou intenções de ferrovias surgiram e alguns não passaram de intenções ou de tentativas de conseguir financiamentos oficiais, como os projetos de Luís Soares Barbosa (1910) e Feliciano de Freitas Pinto (1891). Porém, outros projetos foram “oficializados”, anunciados e prometidos como realizáveis em poucos anos, entre eles a Ferrovia Amarração-Campo maior e a Ferrovia Petrolina-Teresina. A partir desta certeza, a expectativa de um futuro promissor se criaria no pensamento piauiense. Essa visão positiva se espalhou pelo estado, podendo ser percebida tanto em declarações governamentais como notícias na imprensa local, atas municipais das cidades beneficiadas e até em escritos individuais, como crônicas e poesias. A esperança de abandonar o atraso e viver melhores dias era enorme.

As ferrovias, surgidas na Inglaterra, se espalharam rapidamente pelo mundo, chegando ao Brasil em meados do século XIX. Um país ainda essencialmente agrário, monocultor e escravagista, onde a ferrovia se apresentaria como fator de desenvolvimento, transformando a realidade das regiões onde seus trilhos passassem. Uma dinâmica para o tradicional comércio, com ares de modernidade técnica e novo modelo nas relações de trabalho.

Simbolizando desenvolvimento e modernização, o trem levava às regiões e cidades por onde passaria muito mais do que mercadorias e pessoas, levava a ideia da inovação, da mudança, de futuro melhor. A novidade do trem logo ganhou utilidade no império tropical, ajudando, em um primeiro momento, no transporte de mercadorias entre regiões ligadas ao processo produtivo brasileiro. Não à toa, as primeiras ferrovias acontecem em área de importância econômica: o sudeste cafeeiro e o Nordeste açucareiro foram prioridades.

⁴ BACZKO. Bronislaw. A imaginação social. In: Leach, Edmund *et al.* *Anthropos-Homes*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1985.

⁵ Influente filósofo e historiador das ideias. Baczko definiu o imaginário como um sistema de representações coletivas (mitos, símbolos e utopias) que as sociedades criam para si mesmas para organizar o passado, o presente e o futuro. Esse imaginário não seria uma mera “fantasia” mas uma força política real que ajuda a estabilizar o poder ou a promover mudanças.

⁶ Usamos o verbo “poderia” no sentido de pensar o período entre o projeto anunciado e sua conclusão muitas adversidades podem ocorrer. Com o passar do tempo o sonhado às vezes chega incompleto, o imaginado não se concretiza.

As primeiras ações em relação à construção de ferrovias aconteceram ainda no período regencial, quando já se reconhecia a importância econômica e estratégica dos trilhos. Na prática, a principal função das ferrovias seria o escoamento da produção agrícola das áreas produtoras até os portos mais próximos, ou seja, o intuito era atender às demandas internas do comércio internacional. Exemplo maior seria a produção e comercialização na região cafeeira paulista.

A construção de sistemas de transportes, seja ferroviário ou rodoviário, sempre aconteceu como justificativa para aprimorar a produção e o escoamento de matérias-primas. Além destas, outras justificativas ou objetivos sempre estiveram presentes na realização de ferrovias. Com o passar do tempo e fortalecimento do meio de transporte, as ferrovias passaram a ser responsáveis pela integração de regiões mais distantes às cidades ou áreas mais desenvolvidas, ajudando a criar uma unidade nacional. Assim, surgiram ferrovias em áreas periféricas, como no Norte, Centro-Oeste e Sul do país. Um dos exemplos mais notáveis deste período foi a construção da memorável, porém infeliz, Ferrovia Madeira-Mamoré.

No Piauí, na segunda década do século passado, quatro propostas ferroviárias foram prometidas, projetadas, estudadas e tiveram construção iniciada: Estrada de Ferro Central do Piauí (Amarração a Campo Maior), Estrada de Ferro São Luiz-Therezina, Ramal da Estrada de Ferro Sobral (*Cratheús*, no Ceará a Teresina) e Ferrovia Petrolina-Therezina. Estes quatro projetos prometiam ao Estado um desenvolvimento comercial nunca acontecido na região, com a criação de uma estrutura logística de transporte de mercadorias, conectando várias cidades produtoras ao litoral piauiense, o responsável por escoar a produção para outros estados e até outros países. Era o grande sonho da elite comercial piauiense: estradas de ferro cortando o território piauiense que, juntamente com a navegação do rio Parnaíba, escoariam mercadorias por um novo porto marítimo. Na teoria, uma maravilha que faz sonhar desde o mais simples produtor até as maiores associações comerciais piauienses, incluindo também o próprio governo estadual, que, sem condições financeiras, esperava a consolidação destes projetos via governo federal.

Até então, a principal via de transporte de mercadorias era o rio Parnaíba. Vapores e embarcações menores eram os responsáveis pelo transporte de mercadorias e passageiros piauienses, principalmente entre as cidades mais desenvolvidas comercialmente, Parnaíba, Teresina e Floriano. “A navegação no rio Parnaíba efetivamente teve início na segunda metade do século XIX, quando assumira o governo da Província, João José de Oliveira Junqueira, e deu passos decisivos para sua implantação”.⁷ A Navegação nunca conseguiu se transformar em

⁷ GANDARA, Gercinair Silvério. *Rio Parnaíba...Cidades-Beira 1850-1950*. Teresina, EDUFPI, 2010. p.154.

um equipamento de integração piauiense, principalmente quando tratamos das cidades do centro-sul piauiense, e nem resolver os problemas logísticos do comércio. Assim, o cenário do Estado do Piauí, no início do século XX, ainda seria de total desconexão entre suas várias regiões, ocasionado pela falta de qualquer meio de transporte de longa distância e precariedade dos meios de comunicação.

Uma onda modernista se desenvolveria no Piauí a partir do período do Estado Novo, nos governos locais de Landri Sales e Leônidas Melo, em busca de uma maior irmandade com o governo Vargas, inclusive com intervenções urbanas na capital do Estado.⁸ Duas décadas antes, os projetos ferroviários já faziam parte do sonho da população piauiense, se não com a modernidade, conceito talvez desconhecido em sua amplitude, mas com uma modernização que incluísse o desenvolvimento das atividades comerciais, dos centros urbanos e consequentemente do cotidiano do piauiense.

As ferrovias, tidas como monumentos à modernidade, símbolos da cultura industrial, representavam o uso da máquina como fator de desenvolvimento humano em todas as suas potencialidades, temporalidades e espacialidades. O trem vai correr tanto nas grandes metrópoles europeias quanto nas pequenas cidades do Nordeste e no Norte do Brasil. A busca pelo moderno independia de local, era a busca pelo melhor que o maquinismo do século XIX poderia oferecer à humanidade, embora, às vezes, esse “melhor” fosse irreal, ou o que Hardman chamou de oásis fugazes, onde todas as convicções humanas podem, repentinamente, ser arruinadas pela cidade moderna.⁹ Nem tudo que se desenvolve, moderniza; nem todo projeto de modernização resultará numa modernidade. No fim, a expectativa pela modernidade, o momento em que o homem se impõe a tarefa de organizar o mundo – quando o homem pensa sobre si mesmo, sobre a natureza e a sociedade e procura encontrar maneiras de administrar estes três elementos e suas interrelações da melhor maneira possível, buscando um modo de vida livre e igual para todos, não passará de uma utopia.

As ferrovias eram a vanguarda da modernização no mundo. O Brasil já possuía muitas ferrovias correndo em seu território. O Piauí esperou até o início do Século XX para deixar de apenas sonhar com a ferrovia e poder ver o sonho ganhar forma, transformado em trilhos de aço que rasgariam parte de sua paisagem. Entre a promessa de um projeto e sua conclusão, muitas variáveis podem acontecer. No Piauí não foi diferente e o projeto de uma estrutura

⁸ AGUIAR JUNIOR, José de Arimatéa. *As sedução da modernização e os mecanismos normatizadores: política, instrução, propaganda e os embates no Piauí varguista (1930-1945)*. p. 18.

⁹ HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma – A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Cia das Letras, 2005. p.37.

logística de transporte, com o passar dos anos, foi perdendo o poder de impactar de forma decisiva no desenvolvimento do Estado. Muitos foram os impedimentos ou obstáculos que dificultaram o andamento dos trabalhos ferroviários no Piauí, resultando em atrasos, cancelamentos e na queda da expectativa criada anos antes.

Além das ferrovias, o porto marítimo piauiense era uma das obras aspiracionais que comporiam, junto com as ferrovias, a estrutura de transporte comercial. Pleiteado junto ao governo federal, na época, não foi construído. A Ferrovia Petrolina-Teresina, que tinha como objetivo unir o vale do rio São Francisco ao vale do rio Parnaíba, chegou a ser construída em parte, mas logo após chegar à cidade de Paulista, o projeto foi cancelado.

Os projetos concluídos tiveram reduzidos impactos na sociedade piauiense. As ferrovias São Luís-Teresina, Crateús-Teresina e Central do Piauí sofreram atrasos de décadas, sendo concluídas muitos anos depois do previsto e, conseqüentemente, já não proporcionaram os benefícios antes esperados, pois, naquele momento, as ferrovias tinham perdido a primazia do modernismo para o carro e suas rodovias.

Entendendo a importância que estes projetos ferroviários possuíam para o cenário piauiense da época, a importância no fortalecimento comercial dos produtos do estado e a expectativa criada na sociedade piauiense, defendemos a ideia de que os projetos ferroviários exerciam influência na sociedade piauiense a respeito de melhorias que seriam alcançadas com a conclusão destes. Os discursos modernizantes passaram a estar presentes em várias esferas da sociedade piauiense a partir da formalização, por parte do Governo Federal, do compromisso que dotaria o Estado do Piauí de ferrovias correndo em seu território. Mensagens governamentais, notícias na imprensa local, relatórios, anuários, atas, discursos nos legislativos estaduais e municipais, editoriais, reportagens, crônicas e até poesias, todos exaltavam a entrada do Piauí na modernidade.

Podemos perceber que, no cenário das quatro primeiras décadas do século passado, o estado experimentará uma “modernidade ainda por vir” tipicamente piauiense (*modernity-to-come*), que, diferente da perspectiva filosófica e sociológica, o projeto moderno, focado na razão, progresso e emancipação, não havia sido concluído e ainda estava em andamento, mas que criava uma modernidade que já estava presente no campo das ideias. Na prática, essa modernidade, advinda da modernização ferroviária, só chegaria no futuro, criando um imaginário *legoffiano* em pleno sertão piauiense.

Este trabalho também navegará na relação entre a promessa e o realizado. Afinal, anos de espera e o sonho da modernização no senso comum da sociedade são de suma importância, ou seja, a dicotomia entre o prometido e o entregue, o sonhado e o recebido. Perceber os

benefícios que os projetos concluídos trouxeram para a sociedade, inclusive com olhar comparativo entre o imaginado e o realizado, é fundamental. É necessário, também, perceber o transitar entre aquela modernidade sonhada, presente em tantos escritos e documentos, e a realidade piauiense pós-construções.

Em função disso, é importante para o desenvolvimento deste trabalho a relação entre cidade, ferrovia, modernidade/modernização e poderes governamentais. Do ponto de vista da cidade, perceber sua organização, principalmente no norte do Piauí, onde se concentraram a maioria dos projetos, apontando as primeiras ações modernizantes nos centros urbanos, tornando-os mais funcionais em relação aos setores econômicos e sociais. Teresina, Piripiri, Campo Maior, Piracuruca e Parnaíba são alguns destes núcleos urbanos por onde este trabalho buscará aspectos de uma ação modernizante como forma de inserir o núcleo urbano em um novo estágio de desenvolvimento. Essas ações serão percebidas através de comunicações oficiais, uma vez que, em um estado sempre mostrado como empobrecido, as ações de desenvolvimento eram quase sempre patrocinadas por recursos estatais, sendo estes municipais, estaduais ou federais.

Em relação às ferrovias, nota-se um interesse crescente da historiografia sobre este universo, em seus mais variados aspectos, desde os mais técnicos, ligados à maquinaria, funcionamento ou de aspectos da engenharia, até aqueles mais direcionados ao aspecto humano das estradas de ferro, seus construtores, ferroviários e passageiros. Dessa forma, colocando a estação ferroviária e a estrada de ferro no centro de nossos estudos, temos uma gama numerosa de aspectos interessantes a desenvolver, desde sua implantação como projeto até sua influência no cotidiano local antes e após os inícios das atividades. No antes vêm os anseios, o aguardo, a construção de uma nova realidade na mente, na imaginação, o desejo. O depois traz as ações efetivas na prática, o quanto uma ferrovia ou uma estação consegue criar ou ajudar na criação de alternativas para aquela comunidade, aquela cidade ou aquele estado. A estação significava o marco de um novo tempo, sonhado, esperado e que agora fizesse jus à modernização prometida.

A historiografia a respeito das ferrovias brasileiras está em constante desenvolvimento. Autores como Manoel Ferreira (1981), Benedito G. Ferreira (1989), Douglas Tenório (1996), Márcio R. Silveira (2007), Ana Lúcia D. Lanna (1996), Hardman (2005), entre outros, são responsáveis por obras que popularizaram os estudos ferroviários e incentivaram o desenvolvimento de novos aspectos ligados à construção de ferrovias, assim como seu funcionamento e mão de obra necessária para tais funções. No papel de incentivadores,

colaboraram direta ou indiretamente com o grande número de teses e dissertações a respeito de ferrovias nos mais variados contextos e regiões do país.

O estudo das ferrovias está diretamente ligado a conceitos como cidade, desenvolvimento, urbanização, modernização, demografia, transportes. É um campo de estudo que dá uma grande liberdade ao historiador, uma vez que as possibilidades de trabalhos são múltiplas e as ligações teóricas e metodológicas se apresentam de forma diversificada.

Neste sentido, podemos citar três autores que são de fundamental importância para entender a importância das ferrovias no Brasil, cada um em seu campo de estudo. Márcio Silveira apresenta, em seu livro *Estradas de Ferro no Brasil*, um trabalho amplo, nos mostrando um histórico das ferrovias desde a Inglaterra industrial até o século XXI, com destaque para o desenvolvimento ferroviário brasileiro no período imperial e nas primeiras décadas da República, inclusive com a “desistência” de novos incentivos ferroviários a partir do Estado Novo e as privatizações do que sobrou da antiga RFFSA. Ana Lúcia Lanna, ao mesmo tempo que nos mostra o desenvolvimento das ferrovias paulistas turbinadas com capital dos cafeicultores, com ênfase no desenvolvimento da cidade de Santos, como porto escoador, também nos mostra o aspecto humano da ferrovia paulista, descrevendo o cotidiano dos trabalhadores que por tantos anos fizeram a Companhia Paulista de Estrada de Ferro funcionar. Francisco Foot Hardman descreve o encontro entre a modernidade e a selva, em seu *Trem-Fantasma*, como um dos maiores símbolos do capitalismo, que encontra na Amazônia, um choque de realidades e de resultado catastrófico.

A construção de uma ferrovia sempre se mostrou uma epopeia, cercada de números grandiosos. Uma mão de obra numerosa, cercada de grande quantidade de trilhos, dormentes e demais materiais que formariam a futura ferrovia, isto tudo ao longo de vários anos e quase sempre em acampamentos isolados e precários. Essa realidade fez com que não raro houvesse acidentes, epidemias, evasões e mortes. Assim, é impossível não citar um dos mais trágicos e com certeza o mais famoso caso de calamidade relacionado à construção de ferrovias no Brasil, que aconteceu no norte do país, a construção da ferrovia Madeira-Mamoré. Tanto Ferreira (1981) quanto Hardman (2005) construíram relatos a respeito desta malsucedida aventura. Talvez a mais trágica, porém não a única.

Do ponto de vista temporal essa pesquisa abrange pelo menos quatro décadas da história ferroviária piauiense partindo da década de 1910 e tendo como baliza final o fim da década de 1940. Estas margens temporais foram escolhidas a partir do momento em que os projetos ferroviários piauienses se tornaram oficiais, entrando no planejamento de investimentos do Ministério das Viação e Obras Públicas, e se estendendo por três décadas, momento em que a

Ferrovia Central do Piauí já fazia ligação entre o litoral e a cidade de Piripiri e encontrava-se com os trabalhos paralisados, assim como encontrava-se a Ferrovia vindo de Crateús. Nesta mesma época, já estavam descartados o porto marítimo e a ferrovia Petrolina-Teresina. O único projeto realmente completado foi a ferrovia São Luiz-Teresina, com a inauguração da ponte férrea sobre o rio Parnaíba, fazendo com que o trem efetivamente entrasse na cidade de Teresina. Ao longo destas quase quatro décadas, os projetos de transportes passaram por várias fases, desde aquelas caracterizadas por euforia e esperança até aquelas finais com o conformismo e resignação por parte do Estado ao perceber que o grande projeto ferroviário, que transformaria a capital do Piauí em um centro logístico de ferrovias, não se concretizaria.

Como fundamento teórico, este trabalho fundamenta-se em propostas a partir das análises na relação entre as temáticas de modernidade, cidade, ferrovia e trabalho, subsidiadas por leituras que ajudaram na construção de cada um de seus capítulos, entre eles: Marshall Berman (2007), Antônio Paulo Rezende (2015), Eric Hobsbawm (2010), Márcio Rogério Silveira (2007), entre outros, fazendo com que cada um, em sua área específica, ajude a construção das narrativas que compõem os capítulos deste trabalho.

Para uma melhor compreensão quanto aos aspectos urbanos, neste trabalho utiliza-se de um conjunto de obras e estudiosos que trabalham o tema cidade, como também urbe, urbanização e modernização, entre eles: Dilma Andrade Paula (2000), Raquel Rolnik (1994), Maria Stella Bresciani (2009), Francisco Alcides Nascimento (2002), Ana Lúcia Duarte Lana (1996) e Cláudia Fontineles (2015).

Sobre a temática transporte, ferrovia e trabalho ferroviário, destacamos os pesquisadores Benedito Genésio Ferreira (1989), Francisco Foot Hardman (2005), Josemir Camilo Melo (2008), Márcio Rogério Silveira (2007), Douglas Apprato Tenório (1996) e Manoel Rodrigues Ferreira (1981), entre outros. As obras acima foram de grande importância para dar uma base concreta ao campo bibliográfico.

Este estudo concretizou-se a partir de análises de documentos governamentais, como mensagens, atas, decretos, relatórios, estatísticas no âmbito estadual, decretos, leis, ofícios, atas municipais e decretos, portarias, relatórios e estatísticas ferroviárias federais. Junta-se, a esse arcabouço governamental, matérias jornalísticas publicadas na imprensa da época, como: *O Piauí*, *O Dia*, *Jornal do Comércio*, *A Luta*; anuários, como o *Almanaque da Parnaíba*; editoriais, artigos e crônicas.

Tendo como objetivo analisar a forma com que a promessa da construção de um sistema de transportes ferroviários fez surgir um imaginário desenvolvimentista no interior do estado, a partir do anúncio de suas obras. Chega-se à tese que o Piauí viveu um progresso imaginário a

partir da promessa da construção de ferrovias, ou seja, esse progresso foi vivido, imaginado, antes dos trilhos chegarem. Essa tese destaca o poder subjetivo que o anúncio de grandes obras de infraestrutura exerce sobre toda uma sociedade, desde os mais importantes membros da política local até os mais simples moradores, passando por comerciantes e profissionais liberais, entre outros. Todos sonhando com a tão famosa e almejada modernidade, o imaginário que se desenvolveu dentro da perspectiva de um desenvolvimento capitaneado pela ferrovia. Essas obras de infraestrutura, mais especificamente, obras de transporte como ferrovias e um porto marítimo, foram sonhadas por décadas pela sociedade piauiense e que, na impossibilidade do governo local em realizá-las, buscavam e esperavam os olhares do Governo Federal em direção ao Piauí. O estado, com frágil economia baseada na agricultura de subsistência e na pecuária, sentia-se sempre preterido pelo governo da União, principalmente quando em comparação aos estados vizinhos.¹⁰ A formalização dos projetos ferroviários fez surgir uma faísca de esperança a respeito do futuro do Estado, indicando que, definitivamente, os tempos ruins seriam ultrapassados, a modernidade finalmente chegaria ao Piauí.

No entanto, observou-se que os trabalhos de construção dos projetos ferroviários foram, ao longo dos anos, perdendo ritmo, paralisados temporariamente e alguns cancelados definitivamente. Para a sociedade piauiense, que esperava os benefícios da conclusão daqueles empreendimentos, as notícias que chegavam diretamente dos alojamentos ou de forma indireta, via escritas, constituíam um profundo desapontamento, arrefecendo subitamente o entusiasmo inicial sobre os projetos. Dessa forma, podemos perceber a existência de diversos cenários: o surgimento de uma euforia celebrando a modernização e a modernidade que poderiam chegar logo ao Estado e, com o passar dos anos, a resignação pelos projetos não concluídos e conformismo de ainda perceber os benefícios do que foi entregue, que, até o meio do século, foi uma ferrovia, pela metade, e uma ponte ferroviária que proporcionava a entrada do trem, vindo de São Luís, no território teresinense.

Dessa forma, podemos simplificar o modo de organização desta pesquisa em três aspectos básicos que chamaremos de rotas. A primeira rota seria a política, que compõe a análise dos discursos nas mensagens governamentais e a percepção de modernidade em uma elite estadual. A rota humana investiga o aspecto humano, o trabalhador, as dificuldades de implantação das ferrovias e a sociedade que esperava ansiosamente pela concretização dos trilhos já sonhando com as melhorias que viriam juntas da ferrovia. Por fim, a terceira rota seria

¹⁰ Era comum em documentos oficiais e noticiosos a ideia do Piauí como um estado pobre e esquecido pelo governo federal, porém não havia questionamentos sobre este esquecimento ser ou não resultado das ações do próprio governo local.

a Urbana, onde se avalia o impacto prático e simbólico na geografia urbana das cidades piauienses do norte do estado.

Por fim, esta tese se propõe analisar a influencia dos projetos ferroviários, na formação de um imaginário de desenvolvimento no interior do Piauí, onde as promessas, anúncios oficiais e até os atrasos e lentidão das obras criaram um efeito analítico de um imaginário de desenvolvimento, implantando sonhos de modernidade e até utopias urbanas a partir de um impacto subjetivo da espera.

Essa tese está estruturada em 4 capítulos. O primeiro deles, “de herança da Revolução Industrial Inglesa à símbolo de modernidade no Brasil Imperial: a chegada da ferrovia no país e a tentativa de implementação de uma infraestrutura de transportes no Piauí”, é referente aos primórdios da ferrovia na Inglaterra e sua expansão pelo mundo como símbolo do maquinismo e da modernidade industrial inglesa, levando agilidade e capacidade para o transporte de mercadorias e integrando áreas diversas ao longo de seus trilhos. Chegando ao Brasil, ela terá terreno fecundo a partir das características da produção monocultora e exportadora brasileira, chegando rapidamente no Sudeste e Nordeste brasileiros. Enquanto isso, o Piauí, como um dos mais recentes estados brasileiros, sobrevive a partir de sua economia agrícola e da atividade da pecuária, com quase nenhuma infraestrutura de transporte e comunicação em seu território. Ainda neste capítulo, uma contextualização do norte do Piauí, com um retrato a respeito de suas poucas cidades em busca de desenvolvimento, tendo na cidade de Piri-piri um espelho da realidade das demais.

O segundo capítulo, intitulado “trilhos e narrativas: a percepção de modernidade nos governos piauienses e a criação de um imaginário modernista no Piauí (1910-1930)”, traz um olhar sobre os governos de Antonino Freire da Silva, Miguel de Paiva Rosa, Euripedes Clementino de Aguiar, João Luís Ferreira, Mathias Olympio e João de Deus Pires Leal. Reproduz o cenário piauiense da primeira metade do século XX, descrevendo um Estado essencialmente pobre e com dificuldade de se implementar uma administração, com o caixa sempre em dificuldade e quase nenhum recurso para investimentos. Neste cenário, serão projetados e prometidos pelo Governo Federal os quatro projetos ferroviários que tirariam o Estado da inércia comercial em que vivia, criando, a partir de então, um ambiente de positividade em relação ao futuro, seja comercialmente, seja socialmente. Através das mensagens governamentais, conseguimos visualizar um retrato dos governos destas duas décadas e suas euforias e desânimos na relação com o Governo Federal, além de nos apontar algumas ações vistas na época como modernizantes, em busca de um novo status para a capital piauiense.

O terceiro capítulo, “Modernização no norte piauiense: a presença do poder central na implantação de ferrovias no território do Piauí”, adota um novo ponto de vista a partir de documentação produzida por instituições ligadas ao governo federal, principalmente ao Ministério das Viação e Obras Públicas. A partir de relatórios, anuários e estatísticas, temos uma percepção diferente em relação às mensagens dos governadores piauienses. Se para o Piauí as quatro ferrovias eram de suma importância para o desenvolvimento do estado, na ótica e lógica do Governo Federal elas possuíam suas importâncias, porém faziam parte de uma engrenagem muito maior, inclusive com outros projetos ganhando status de prioritários em relação aos piauienses. Através dos relatórios temos também a percepção de quantas crises internas ou internacionais acabaram impactando no ritmo de construção de uma estrutura ferroviária brasileira, inclusive com a quase estagnação de todos os trabalhos no Norte/Nordeste na passagem das décadas de 1910 para a de 1920. Nos projetos ferroviários havia um outro aspecto que muito incomodava a sociedade piauiense: o controle administrativo e financeiro por parte da Ferrovia Cearense, controladora, a princípio, da ferrovia seria implantada no norte do Piauí. Essa disputa foi até à Câmara Federal onde, via projeto de lei, a ferrovia ganharia autonomia e, conseqüentemente, melhoraria seu ritmo de construção. Um outro projeto sonhado pela elite comercial piauiense também ficou na espera: o porto marítimo de Amarração teve seus estudos liberados, material comprado e trabalhos autorizados, mas, no fim das contas, foi cancelado, aumentando mais ainda o descontentamento piauiense com o governo federal.

O quarto e último capítulo, “A ferrovia chega ao território piauiense: progresso real ou apenas promessa de modernização? O caso de Piripiri-PI” traz uma abordagem acerca do processo do surgimento das expectativas da sociedade piauiense por um período de crescimento econômico, desenvolvimento e modernização a partir do anúncio de investimentos governamentais efetivados pelo governo central. Os sonhos e os projetos de transportes e de comunicações, uma suposta modernidade que poderia desembarcar em território piauiense. Em contrapartida, uma análise da realidade dos projetos prometidos e desejados e daquilo que efetivamente foi entregue. Entre expectativas e decepções, o contexto piauiense revela-se entre aquilo que foi sonhado e aquilo que foi concretizado a partir das obras, ou parte delas, quando entregues.

2 DE HERANÇA DA REVOLUÇÃO INDUSTRIAL INGLESA À SIMBOLO DE MODERNIDADE NO BRASIL IMPERIAL: A CHEGADA DA FERROVIA NO PAÍS E A TENTATIVA DE IMPLEMENTAÇÃO DE UMA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES NO PIAUÍ

Indubitavelmente, a razão é que nenhuma outra invenção revelou para o leigo de forma tão cabal o poder e a velocidade da nova era; a revelação fez-se ainda mais surpreendente pela incomparável maturidade técnica mesmo das primeiras ferrovias. (Velocidades de até 60 milhas – 96 quilômetros – por hora, por exemplo, eram perfeitamente praticáveis na década de 1830, e não foram substancialmente melhoradas pelas posteriores ferrovias a vapor.) A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos Romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalideceram. Provincianismo era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia.¹¹

Muitas promessas e projetos de ferrovias para o território piauiense existiram. Trilhos levando e trazendo mercadorias entre cidades piauienses ou entre o estado e seus vizinhos já eram sonhados, ainda no final do século XIX. Porém, desde sempre, a aventura da ferrovia se mostrou onerosa. Somente no início da década de 1920, o estado do Piauí pode comemorar a existência de um trecho ferroviário em seu território. Pequena, funcionando com locomotiva e vagões vindos de outras ferrovias, ligando a vila de Amarração ao município de Piracuruca. Uma década e meia depois, os trilhos chegaram à cidade de Piripiri, totalizando, neste momento, cento e cinquenta quilômetros de uma ferrovia totalmente piauiense. Na segunda metade do século XX, os trilhos vindos do litoral se somariam aos vindos do Ceará e chegariam à capital, onde já existia a ligação férrea com São Luís. A chegada a Teresina parecia a concretização de um projeto ferroviário pensado décadas antes, mesmo que em escala menor. Observando de uma análise positiva, descartando todos os problemas, podemos dizer que foi uma realização muito aguardada por parte da sociedade piauiense, principalmente aquela ligada à política e à economia, trazendo novos ares de esperanças a um dos menos desenvolvidos estados brasileiros.

Essa esperança de novos e bons dias que se instalava aqui no Piauí tinha raízes bem longe, mais precisamente na Europa. A ferrovia se transformou, ao longo dos anos, em um símbolo de modernização e desenvolvimento. Onde quer que fosse, sempre estaria atrelada à

¹¹ HOBBSBAWN, Eric. *A Era das Revoluções*, São Paulo: Editora Paz e Terra, 2010. p. 53

construção de trilhos uma esperança de dias melhores. Aconteceu tanto no Brasil quanto no Piauí.

2.1 A ferrovia como a mais genuína criação da era industrial inglesa

O surgimento da máquina a vapor e a sua aplicação aos transportes foi fator decisivo na substituição dos transportes primitivos, insuficientes para promoverem a expansão dos produtos europeus e a captação de matéria prima nas colônias. Isso só poderia ser feito por um meio de transporte mais rápido e eficiente, a máquina a vapor, adaptada a um chassi ou a um barco, deu origem à ferrovia e à navegação a vapor, transformando radicalmente os transportes, que passaram a atender compulsivamente ao capitalismo industrial.¹²

A economia inglesa possuía alguns setores produtivos já bastante desenvolvidos ou em dinâmico crescimento, com destaque para a produção do algodão. Outro setor de suma importância na economia britânica era a mineração do carvão, principal fonte de energia industrial do século XIX e importante combustível doméstico. Isso ocorria por causa da escassez de madeira para uso tanto nas indústrias como nas residências. A Grã-Bretanha era responsável por praticamente toda a produção de carvão da Europa e, nessa atividade, não foi desenvolvida nenhuma revolução tecnológica. Mesmo com o crescimento das cidades e o aumento do consumo, a forma de se obter o carvão manteve-se praticamente igual durante décadas.

Se havia uma grande demanda pelo carvão, o mesmo não acontecia com o ferro ou vigas de aço. O mercado consumidor do ferro ainda era rudimentar, com pequena demanda e sem perspectiva de aumento. A esta realidade, soma-se uma necessidade de investimentos altíssimos para sua transformação e sem garantias de lucros em um médio ou longo prazo. Era preciso buscar um uso mais efetivo para esse material. Uma aposta para deslanchar o consumo destes materiais: a ferrovia.

Esta imensa indústria, embora provavelmente não se expandindo de forma suficientemente rápida rumo a uma industrialização realmente maciça, em escala moderna, era *grande* o bastante para estimular a invenção básica que iria transformar as indústrias de bens de capital: a ferrovia. Pois as minas não só necessitavam de máquinas a vapor em grande quantidade e de grande potência, mas também de meios de transporte eficientes para trazer grandes quantidades de carvão do fundo das minas até a superfície e especialmente para levá-las da superfície aos pontos de embarque.¹³

¹² SILVEIRA, Márcio. *Estradas de Ferro no Brasil: das primeiras construções às parcerias público-privadas*. Rio de Janeiro: Interciência, 2007. p. 4.

¹³ HOBBSAWN, 2010. p.53

Aos carros rudimentares sobre trilhos, que usavam a tração animal no transporte do carvão do interior das minas, foi adicionada uma máquina a vapor, aumentando a capacidade de tracionar mais carros por viagem. Esta ferrovia, ainda rudimentar, se tornou a grande aposta da indústria do ferro ao imaginar a aplicação destes trilhos em outras atividades. A ideia foi usar a nova tecnologia nas imediações das minas, facilitando o transporte do minério destas para depósitos próximos e, em um segundo passo, estendê-la para áreas mais distantes, inclusive chegando às cidades, indústrias e portos. Para isso, haveria a necessidade de altos investimentos financeiros, mas que, com o passar do tempo e com o sucesso dos trilhos, os custos de transporte do minério reduziriam gradualmente e transformariam a ferrovia em uma atividade lucrativa.

A partir do momento em que a máquina a vapor foi adaptada ao transporte, substituindo a locomoção de tração animal, houve uma aceleração nunca vista na circulação de mercadorias e de pessoas, constituindo-se como um dos grandes motivadores do mercado capitalista de meados do século XIX, transformando a ferrovia num dos maiores legados do período industrial inglês. A ferrovia atendeu os interesses do capital comercial e financeiro das nações industrializadas ou em industrialização, principalmente na Europa. “Com a ferrovia e a navegação, o mercado mundial ganhava ao mesmo tempo concretude, o que vale dizer, nesse caso, que a forma fetiche das mercadorias estava definitivamente liberada para encantar toda a humanidade”.¹⁴

Uma das características marcantes dessa época foi o aumento gradual do movimento de mercadorias e de pessoas. Conforme aumentava a demanda por uma massa trabalhadora nas cidades, o movimento migratório para as cidades industriais da época se intensificava. Para solucionar esse complicado problema de logística criaram, desenvolveram e ampliaram as estradas de ferro. Para a ferrovia ser a grande solução de mobilidade por terra, foi preciso, antes de mais nada, se tornar real e confiável, superar diversas adversidades que se apresentavam ao novo empreendimento. Em primeiro lugar, seria preciso vencer a dificuldade financeira, encontrar financiadores para a aventura sobre trilhos, uma vez que, não havia segurança ou certeza do sucesso financeiro. Em segundo lugar, a dificuldade técnica, no aprimoramento da construção de ferrovias de longas distâncias, unindo tecnologia e rapidez de construção. Por fim, as dificuldades de construção, os obstáculos naturais que deveriam ser vencidos pela estrada, desde montanhas a rios. Para solucionar todas essas dificuldades, foi preciso uma engenharia de ponta, acúmulo de conhecimento e trabalho qualificado e braçal. A soma destes elementos tornou viável e real a construção das primeiras grandes ferrovias no território inglês.

¹⁴ HARDMAN, 2005. p. 26.

Assim, em 1825, surgiu a primeira ferrovia a vapor, a *Stockton and Darlington Railway*, ligando duas minas de carvão, com uma extensão de 40 quilômetros. Logo em seguida surgiu a primeira linha interurbana, sinalizada, de via dupla e túneis, a *Liverpool and Manchester Railway*, com pouco mais de 50 quilômetros, em 1830. Em 1837, surgiu a *Grand Junction Railway*, a primeira ferrovia de longa distância, conectando grandes centros britânicos ao longo de seus mais de 130 quilômetros.

Do ponto de vista econômico e geopolítico, a tecnologia das ferrovias tornou-se um grande negócio para a Grã-Bretanha, a partir da exportação da nova invenção para outros países. A Inglaterra era um país relativamente pequeno geograficamente, assim, poucas ferrovias já resolviam seus problemas de logística. A exportação da nova tecnologia se tornou um grande negócio para o país, pois, além da própria ferrovia, a exportação fez crescer muito a produção da indústria do ferro, do aço, do carvão e da maquinaria pesada, elevando as indústrias de bens de capital ao mesmo patamar econômico da indústria algodoeira inglesa, até então o carro-chefe da economia britânica.

O sucesso das ferrovias inglesas foi imediato. Até o ano de 1850, já existiam mais de 37 mil quilômetros de ferrovias espalhados pelo mundo, sendo a grande maioria destes construída com capital, ferro, máquinas e tecnologia britânicos. Era na Europa que se encontravam a maioria destes projetos, mas em pouco tempo já se expandiam para outras regiões do mundo, notadamente na América do Norte. Na América Latina, os primeiros países a colocar em funcionamento ferrovias foram: Cuba (1837), México e Peru (1849), Chile (1850), Brasil (1854), Colômbia (1855) e Argentina (1857). A “ideia da modernidade” sobre trilhos chega ao continente americano, tendo como principais financiadores os governos locais. O Estado representou o papel essencial no processo dessa modernização, desde as concessões até os incentivos fiscais.

No continente ibero-americano a primeira ferrovia construída foi em 1837, em Cuba, para o transporte do açúcar, onze anos antes do ocorrido na própria metrópole espanhola. Em termos gerais, o empreendimento ferroviário nessas regiões americanas representava uma ruptura jurídica, tecnológica, econômica e social em regiões até então submetidas à lógica colonial e vitimadas pelas guerras de independência.¹⁵

¹⁵ PAULA, Dilma Andrade. *Fim de Linha: A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. Niterói. 2000. Tese. (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense. 2000, p. 54.

Quadro 1 - Extensão de Redes Ferroviárias em continentes e países (1840-1860)

Década	Continentes				Países			
	Europa	América	Ásia	África	Inglaterra	E.U.A.	Austrália	Brasil
1840	2.954	4.754	-	-	1.348	1.535	-	-
1850	23.504	15.064	-	-	10.653	14.515	-	-
1860	51.862	53.935	1.393	455	16.787	49.292	367	110

Fonte: SILVEIRA, Márcio Rogério. *Estradas de ferro no Brasil: das primeiras construções às parcerias público-privadas*.

2.2 Café, ferrovia e modernização: O Império Brasileiro em movimento

Não há palavras que possam dar uma ideia adequada da grandiosidade do nosso progresso. A princípio era relativamente lento, mas logo sentimos que verdadeiramente estávamos em marcha, e então, todos aqueles para quem o veículo era novo devem haver-se dado conta de que a aplicação da força locomotora estava estabelecendo uma nova era no estado da sociedade, cujos resultados definitivos são impossíveis colocar-se ¹⁶

O século XIX se caracterizou como um período de acelerado desenvolvimento na economia imperial brasileira, notadamente no segundo império, tendo como principais fatores impulsionadores o aumento populacional e a economia cafeeira. Junte-se a essa realidade, o desenvolvimento de centros urbanos, imigração em pleno desenvolvimento, o trabalho em larga transformação no Brasil, fazendo com que praticamente nada lembre os anos de decadência e tumulto interno de períodos anteriores de nossa história, como o primeiro império e o período regencial. Comentando sobre o apogeu do segundo império, Caio Prado Junior descreve este período como “momento de maiores transformações econômicas da história brasileira, resultado de um prolongamento de fases anteriores que produziram a emancipação do país da tutela política e econômica da metrópole portuguesa”.¹⁷

Dentro desta perspectiva de desenvolvimento e, devido à economia do café, o Rio de Janeiro praticamente duplica demograficamente, passando de aproximadamente 200 mil habitantes em 1840, para 400 mil habitantes em 1860, além de transformar-se em um centro luxuoso e brilhante do império sul-americano.

Capital opulenta de uma civilização exclusivamente agrícola, mantinha a sua liderança demográfica sobre todas as cidades da América Latina. Belos palacetes no meio das folhagens dos sítios, ruas mais largas e limpas, vivendas

¹⁶ HARDMAN, 2005, p. 34.

¹⁷ PRADO JUNIOR, Caio. *História econômica do Brasil* 5ª. Ed. Ed. Brasiliense, São Paulo, 1963. p. 197.

nas praias, a urbanização e os hábitos metropolitanos chegando, prédios modernos e agradáveis substituindo os velhos casarões coloniais.¹⁸

Período próspero e que atingiria, em escala menor, as demais províncias. O desenvolvimento dos centros urbanos pedia a ampliação de novas demandas e serviços. Empresas comerciais, industriais, de navegações, de transportes, de gás, de mineração, de seguros e casas bancárias foram se instalando. Logicamente que as estradas de ferro não poderiam ficar de fora deste pujante crescimento econômico. Uma particularidade da maioria destas empresas que se instalavam nas cidades brasileiras era a origem do capital financiador, Inglaterra.

O Brasil se transformou em um dos alvos primordiais deste capital devido às suas características bem específicas, pois tratava-se de um país com um promisso mercado consumo e grande produtor de matéria-prima, ou seja, um local onde novas tecnologias seriam sempre bem-vindas e com garantias certas nos investimentos. Além disso, o fim do mercado internacional de escravos estava, aos poucos, fazendo o sistema de trabalho cativo agonizar, pelo menos nas imediações de alguns centros urbanos. Esse sufocamento do mercado de escravos não se dava apenas pelo aspecto humanitário, mas por seu viés econômico, uma vez que o mercado cativo fazia com que grande parte do capital ficasse presa à compra de novos escravos, dificultando investimentos por parte do capital interno. Assim, o capital externo livre de relações com a escravidão, estaria disponível e canalizado para investimentos mais seguros e inovadores, como as empresas de serviços e transportes. Como diz Josemir Melo, “O processo ferroviário brasileiro foi fruto da adequação do país ao modo de produção capitalista, através da divisão internacional do trabalho, cabendo ao Brasil, o papel de agroexportador de produtos primários”.¹⁹ Ainda de acordo com Josemir Melo, não só o processo ferroviário, mas todo um complexo processo de estruturação econômica brasileira teria iniciado com a chegada de empresas inglesas de serviços.

Neste cenário, um elemento foi importante para o deslanchar da economia brasileira: o café. A economia cafeeira foi a grande responsável pelo crescimento da economia brasileira do segundo reinado. O café foi, ano após ano, se tornando o principal produto da balança comercial brasileira, com crescimento contínuo por toda segunda metade do século XIX, oferecendo ao país um surto de melhorias em suas estruturas urbanas e comerciais. De um produto ainda quase exótico das regiões amazônicas que lentamente se expandiu para o Nordeste e Minas

¹⁸ TENÓRIO, Douglas Apprato. *Capitalismo e Ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD Livros editora, 1996. p.12-13.

¹⁹ MELO, Josemir. *Ferrovias inglesas e mobilidade social no Nordeste (1850-1900)*. Campina Grande, EDUEFG, 2007. p. 37.

Gerais, atingindo seu auge nas terras paulistas e fluminenses, o café foi essencial para dinamizar as exportações brasileiras através dos portos do Rio de Janeiro e de Santos. Uma afirmação é quase unânime entre os pesquisadores de transportes do Brasil imperial: “o café foi o principal financiador da construção das estradas de ferro no Sudeste brasileiro no período colonial”.

Uma das razões para o sucesso do café brasileiro no mercado internacional foi a total ausência de concorrência. Culturas como o açúcar e algodão não tiveram a mesma sorte, sofrendo, ao longo dos anos, com a concorrências europeia e americana. O comércio do café brasileiro foi hegemônico e, ao se beneficiar de sua exclusividade, aproveitou para enriquecer as regiões e os setores ligados à sua produção. Neste período, a balança comercial brasileira era formada principalmente por produtos da economia primária, como agricultura, pecuária e extrativismo, e seus principais produtos de exportação eram o café, açúcar, algodão, erva-mate, fumo, cacau, borracha, couros e peles.

Um efeito colateral surgido desta hegemonia da cultura cafeeira na organização política e econômica brasileira foi o surgimento de uma divisão abstrata do país em duas áreas de influência justificada pela diferença econômica. Uma região enriquecida e influente, concentrada no Sul/Sudeste, apoiada no café e outra, Norte/Nordeste, empobrecida, que tinha no algodão e no açúcar suas principais culturas, sofrendo com a concorrência de outros produtores internacionais, oscilando os valores de vendas e tendo, conseqüentemente, lucros menores.

Esse distanciamento entre Sul e Norte se agrava ao longo do tempo e se torna uma característica histórica do Estado Brasileiro, perpetuando-se por décadas. Essa realidade é presente nos estados nordestinos, inclusive no Piauí, onde encontramos reverberações nas primeiras décadas do século XX, nas palavras de José Euclides Miranda²⁰:

Não perde *oportunidade* para o Brasil do Norte, o estado de *cousas* que o Brasil do sul tem estabelecido para preponderar na direção do paiz.²¹ É um facto que fere ostensivamente a percepção da grande parte dos Brasileiros, estar o Sul absorvendo as energias da Nação, retendo para si, em detrimento do resto da república, a grande somma de recursos financeiros, com prejuízo evidente para toda a federação. Si na coesão das moléculas reside a força de um corpo ou de um conjunto, porque não congraçar essa força que reside na collectivade para a realização de um grande ideal, a homogeneidade na direção do paiz para com acerto se conseguir a independência financeira do Brasil, que ainda não tivemos, apesar de politicamente livre desde 1822. O Norte está

²⁰ Natural da cidade de Buriti dos Lopes-Piauí (1885-1961). Bacharel em direito, exerceu inúmeros cargos públicos. Foi promotor, delegado, Juiz de Direito. Dedicou-se ao jornalismo escrevendo crônicas nos periódicos da cidade de Parnaíba-PI.

²¹ Optamos por manter a grafia original na transcrição das fontes realizadas ao longo do trabalho, assim como nomes de empresas, pessoas e organizações.

desmoralizado no concerto federativo pela falta de solidariedade dos seus Estados componente. Ao menor aceno dos figurões da política do sul, ele submisso, ouve a palavra de ordem sem discutir, nem discernir...²²

Essa divisão teria surgido por causa das diferenças econômicas e, com o tempo, se solidificou com uma divisão política, caracterizada pela primazia econômica da região Sul em detrimento dos estados do norte. Uma relação desigual que criou no “Brasil do Norte” um descontentamento com os rumos que o governo central tomava, especificamente em relação à diferença política das duas regiões, neste desequilíbrio em que a República brasileira era praticamente controlada pelo Sul. As queixas do advogado parnaibano seriam uma tentativa de unir os políticos do norte para que pudessem tornar as disputas internas na Câmara Federal mais equilibradas e que a sensação de abandono não ficasse tão evidente dentro da sociedade política do Brasil do Norte, principalmente no que se refere a benfeitorias e obras nacionais, como ferrovias, portos, açudes etc.

Não há falta de homens, nem de idéas, há sim a inexistência de uma corrente, cujos elos unidos e consolidados cream um prestígio que imponha respeito ao septentrião do Brasil... No Congresso Nacional somos um elemento que consciente de sua força, tornar-se-hia uma barreira respeitável às diminuições que nos são impostas pelos governos... A representação do Norte constitui mais de um terço do Congresso Nacional, e, portanto, uma massa compacta que tem de influir nos destinos da pátria. É de lastimar a desagregação desse elemento de valor, causa máxima do abandono em que vivemos. Os homens públicos do Norte devem reflectir sobre o caso e enquanto não meditarem sobre tão momento o assumpto, enquanto não se dispozerem a traçar e percorrer uma recta que corte as curvas que os homens do Sul lançam para nos atrasar, perturbando assim o nosso avançado, certo pouco ou nada conseguiremos pelo bem da região septentrional no nosso caro Brasil.²³

Nessa realidade econômica da segunda metade do século XIX, as províncias do norte foram assoladas com dificuldades múltiplas, em contraste com a opulência do sul. As crises econômicas que afligiam as províncias de Pernambuco, Sergipe, Alagoas, Rio Grande do Norte, Paraíba, Piauí e Maranhão foram resultantes da depreciação dos principais produtos exportados e do clima instável tão comum na região.

Retornando à análise do cenário econômico do segundo reinado, percebemos uma tímida, mas contínua transição do trabalho escravo/servil para o trabalho livre, proporcionada pelo crescimento econômico do país e pela introdução dos novos elementos do capitalismo. Assim, o Brasil se apresentava como um mercado muito atraente para o capital estrangeiro

²² MIRANDA. José Euclides. *Em prol do bloco do norte*. Almanack da Parnahyba. Panahyba, 1929. p.31.

²³ *Ibid.*

devido às suas características sociais e econômicas. Nações enriquecidas da Europa e os Estados Unidos disputavam investimentos no país e, por meio de empréstimos, proporcionavam o surgimento das mais variadas categorias de empresas. Um exemplo clássico dessa realidade foi o domínio inglês na construção de estradas de ferro brasileiras.

As ricas nações objetivavam estreitar relações com demais países, diversificar e dinamizar as atividades econômicas, criar ou aumentar influências sobre os mercados produtores de matérias-primas e mercados consumidores de produtos industrializados e obter rendimentos compensatórios através das garantias de juros e de lucros, que eram bem maiores do que os aplicados em suas próprias terras.

Se de um lado os ingleses provocaram as maiores transformações na mentalidade tradicional, no sistema de mão de obra, nos hábitos e na cultura, como divulgadores de uma estrutura social e uma visão do mundo do oeste europeu que nem sempre era positiva para o país, por outro lado é importante assinalar a ambiguidade de seu desempenho, pois eles também estorvavam e entravavam o progresso noutros setores, trazendo soluções que, naquele momento, não eram as mais indicadas para o país.²⁴

Ainda segundo Douglas Tenório, havia uma proeminência e hegemonia das empresas inglesas no Brasil, chegando a contabilizar que, de um total de até 137 firmas estrangeiras instaladas no país, 111 eram firmas inglesas, das mais variadas áreas, como Minas (26), Estradas de Ferro (18), Seguros (31), Bancos (11), Serviços públicos (13) e Usinas centrais (8). A Inglaterra manteve-se hegemônica por todo o período imperial, uma vez que mantinha vultoso capital disponível para investimentos no desenvolvimento do império e produzia equipamentos que não eram produzidos no Brasil. Enquanto suprisse essas duas ações e o Brasil não possuísse nem capital e nem técnica de produção de equipamentos mais sofisticados, a Inglaterra não corria risco de perder esta hegemonia para nações concorrentes, como França ou Estados Unidos.

O comércio entre os dois países é movimentado pelo capital inglês, em navios ingleses e por funcionários ingleses, em formas inglesas. Os lucros... os juros sobre o capital... o pagamento dos prêmios de seguros, as comissões e os dividendos provindos das operações financeiras, tudo é carregado para o bolso dos ingleses.²⁵

Além do aspecto econômico, o número expressivo de empresas europeias no país ajudou a transformar o modo de pensar do império brasileiro, considerado muito travado e sustentado

²⁴ TENÓRIO, 1996. p. 24.

²⁵ *Ibid.*

nos pilares da escravidão, desigualdade e injustiça, criando uma percepção de evolução e civilidade ao país. Porém, nem tudo era flores nesta história, pois a dinâmica da sociedade do café e as estradas de ferro exerceram também influências negativas na permanência de características vistas como ultrapassadas pelos defensores dos novos tempos, já que ajudaram a preservar a monocultura e o latifúndio como características do período colonial. O capital inglês e as ferrovias tinham faces opostas, pois, ao mostrar uma dinâmica mais moderna nas relações comerciais e de transporte, foram, ao mesmo tempo, suporte para manutenção de velhas características coloniais. Seria preciso um bom tempo para que o Brasil conseguisse dinamizar sua economia e livrar-se das amarras de um país outrora colônia, transformado em um império ainda com raízes na antiga metrópole.

Para a construção dessa contextualização do segundo império, buscamos elementos nos textos de Douglas Apprato Tenório, Josemir Camilo de Melo e Márcio Rogério Silveira, uma vez que todos partem da narrativa dos acontecimentos do segundo império como ponto inicial para estruturarem seus trabalhos sobre as ferrovias no estado brasileiro. Outros trabalhos anteriores já rumaram nesse horizonte, mostrando que a ferrovia, como símbolo de desenvolvimento brasileiro, só se consolidou devido aos arranjos econômicos do segundo império. Entre estes autores, podemos citar Nelson Werneck Sodré (*Formação Histórica do Brasil*), Alan Manchester (*Preeminência Inglesa no Brasil*), Richard Graham (*A Grã-Bretanha e o início da Modernização no Brasil*), Heitor Ferreira Lia (*História Político-econômica e industrial do Brasil*), Gilberto Freire (*Ingleses no Brasil*), J. Gonçalves de Melo (*Ingleses em Pernambuco*), entre outros.

Do ponto de vista prático, as obras de Josemir Melo e Douglas Tenório receberam maior atenção neste trabalho, uma vez que estes priorizaram o Nordeste no desenvolvimento de seus estudos, analisando a relação entre a construção e funcionamento de ferrovias no Nordeste açucareiro e o contexto social nas suas imediações, no caso destes, Pernambuco e Alagoas, ou seja, estados do “Norte” brasileiro. De imediato, as ferrovias sempre estavam relacionadas aos aspectos econômicos de uma região, até porque havia o interesse do Estado Brasileiro em dinamizar suas economias regionais e interligar regiões do país, enquanto, para as empresas inglesas, o lucro era o principal interesse. Estes autores foram bem além da relação ferrovia-economia. Faz parte de seus estudos as ações da ferrovia como modificadoras de um contexto regional em variados aspectos como demografia, mobilidade social e econômica, integração regional, urbanização e trabalho, entre outros temas.

A ferrovia se transformou em um dos principais elementos da época industrial, ajudando a transformar profundamente os hábitos e costumes dos cidadãos, principalmente

aqueles que viviam nos grandes centros urbanos ou em centros menores, mas próximos aos trilhos. A chegada das ferrovias foi um elemento inovador na vida de comunidades, trazendo um ponto de vista de transformação material, e ajudando na formação de uma nova forma de viver, construindo um cotidiano diferente, um novo modo de pensar, novas formas de se relacionar com o trabalho e com a economia. O desenvolvimento urbano, comercial e social conhecerá uma expansão nunca vista até então. A partir da chegada do novo caminho de ferro, houve uma ligação rápida entre as regiões portuárias e as produtoras de manufaturas ou de extração de matérias-primas, em um acelerar de movimentação humana e de mercadorias. A substituição dos lombos de animais como meio de transporte de mercadorias para o trilho trouxe uma evolução nunca vista. A ferrovia também foi primordial na movimentação de processos migratórios, na redução de preços e na consequente democratização no consumo de muitos produtos que antes só existiam em cidades grandes ou portuárias. Agora um produto poderia ser consumido por uma população cada vez maior e distante do local de produção. A ferrovia também desenvolveu pequenos centros, fazendo vilas se transformarem em cidades e cidades em grandes centros cosmopolitas, além de ajudar no desenvolvimento de novas formas de trabalho, acelerando a ruína do modo escravagista. Era praticamente impossível viver nos séculos XIX e XX e não ter sua vida afetada, de alguma forma, pela expansão das ferrovias.

No Brasil, a ferrovia vai chegar em meados do século XIX como uma solução para as grandes distâncias entre as regiões produtoras e os portos de escoamento. Era uma preocupação do império brasileiro solucionar os problemas de logística no país, com dimensões continentais e grandes distâncias entre as regiões envolvidas na cadeia produtiva. As primeiras ações em relação à construção de ferrovias aconteceram ainda no período regencial, quando já se reconhecia a importância econômica e estratégica delas, que já estavam em pleno funcionamento na Europa, notadamente na Inglaterra.

Para muitos estudiosos, o pontapé inicial de uma mentalidade ferroviária no Brasil seria o ano de 1835, durante a regência de Antônio Diogo Feijó, que, através do Decreto 101, de 31 de outubro de 1835, já mostrava uma preocupação com a falta de uma estrutura de transporte no país. Alguns anos antes, em 1828, uma lei de 29 de agosto foi apontada como a primeira lei de incentivo à construção de vias de transportes no Brasil, porém seu texto trata apenas de estradas, sem mencionar “estradas de ferro”, que neste momento ainda eram novidade e davam seus primeiros passos em sua terra natal. Este detalhe fez com que durante anos especialistas discutissem a respeito de qual seria a primeira legislação de ferrovias no Brasil. A lei de 1835 é bem específica a este respeito, consolidando-se como a primeira lei voltada diretamente para a construção de estradas de ferro.

Art. 1º O governo fica *autorizado* a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Rio de Janeiro para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilégio exclusivo por espaço de 40 anos para o uso de carros para transportes de gêneros e passageiros.²⁶

Neste primeiro momento, o decreto, por si só, foi incapaz de produzir algum diferencial na infraestrutura de transporte brasileira, pois não houve interesse por parte de empresários e financiadores brasileiros, que ainda não percebiam a importância da nova tecnologia e nem compreendiam as novas possibilidades que esta poderia proporcionar, preferindo manter seus capitais empenhados na produção agrícola e na mão de obra escrava. De certa forma, o país estava pagando pelo descaso de quase três séculos de uma economia monocultora e latifundiária que se arrastava ano após ano e não conseguia vislumbrar as possibilidades que novas tecnologias pudessem proporcionar. Assim, seria preciso esperar mais alguns anos e uma nova legislação que pudesse impulsionar as vias no Brasil.

As estradas, se é que assim podemos chamar, não passavam de picadas estreitas, que não proporcionavam qualquer comodidade aos viajantes. Conservação não havia. Quando chovia, transformavam-se em atoleiros, tornando-se impraticáveis durante meses. As vias fluviais não recebiam qualquer tratamento; eram utilizadas nas condições naturais, sem maiores cuidados para facilitar a navegabilidade.²⁷

Sem capital interno para tornar realidade os projetos ferroviários e ainda com intuito de dotar o Brasil de uma vasta rede de ferrovias, o governo imperial brasileiro propôs conceder regalias ao capital estrangeiro como forma de atração para investimentos em seu território. Para isso, uma nova legislação foi publicada em 1852, a Lei 641 de 26 de junho de 1852, mais específica em relação ao conjunto de benefícios concedidos às empresas que aceitassem construir e explorar as ferrovias no Brasil, com prioridade para aquelas que ligassem a Corte às províncias mais desenvolvidas, Minas Gerais e São Paulo.

Através desta lei, as empresas estrangeiras que quisessem investir na construção de ferrovias no Brasil receberiam, como benefícios, o prazo de até 90 anos de usufruto da linha, direito de desapropriação de terras particulares e doação de terras públicas por onde a estrada passaria; concessão de uso de madeiras e outros materiais existentes nos terrenos para a construção da ferrovia; concessão de direitos de importação sobre materiais para a construção

²⁶ BRASIL. *Decreto nº 101 de 31 de outubro de 1835*. Autorisa o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Imperio para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de generos e passageiros, sob as condições que se estabelecem. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaooriginal-86906-pl.html>. Acesso em: 08 mar. 2023.

²⁷ TENÓRIO, 1996. p. 38.

(trilhos, máquinas, instrumentos) e carvão mineral; garantia de até 5% do capital empregado na construção.²⁸ Era um conjunto de benefícios que, comparado aos empréstimos comuns feitos nos países da própria Europa, tornava a oferta brasileira um negócio muito mais lucrativo. Assim, o capitalismo liberal britânico se tornaria, em um curto espaço de tempo, o principal construtor da primeira fase da aventura ferroviária brasileira, patrocinada pelo Estado Brasileiro.

Neste primeiro momento do processo de construção de estradas de ferro, o papel do governo brasileiro como garantidor dos investimentos ingleses foi primordial, pois este buscava se equiparar a outros países que já tinham iniciado projetos semelhantes e ainda retomar o desenvolvimento de uma estrutura de transporte que há muito encontrava-se paralisado. O Império brasileiro tentava recuperar o tempo perdido na construção da sua malha ferroviária. “Na década da Proclamação da República, o Brasil possuía por volta de 9 mil quilômetros de ferrovias. Só para efeito comparativo, a Austrália possuía 18,8 mil quilômetros e os Estados Unidos mais de 208 mil quilômetros.”²⁹

O Estado passou a representar papel essencial no processo de "modernização", desde as concessões até os incentivos para as construções ferroviárias. Em todos os países foram necessárias generosas concessões para que os empreendimentos se realizassem, tais como: a) cessão da exploração das vias por 50 e 99 anos; b) cessão das terras necessárias à construção, incluindo o uso gratuito de recursos naturais disponíveis nas regiões; c) isenção de taxas de importação de materiais ferroviários; d) garantia sobre o capital investido, pagos na Venezuela, Brasil e Argentina e as subvenções por quilômetro aberto pagos no México e em Honduras. Esses "incentivos" foram tão fundamentais que, no caso venezuelano, quando se eliminaram as garantias em 1892, o capital estrangeiro deixou de investir no setor. De forma geral, as ferrovias respondiam às necessidades das economias agrário-exportadoras, fazendo o trajeto áreas produtoras-portos, gerando uma rede extremamente regionalizada. Alguns países contaram com redes integradas (Argentina, México, Uruguai, Chile, Cuba e El Salvador), graças aos efeitos multiplicadores ocasionados sobre outras atividades”.³⁰

Devido à colossal dimensão do país e, conseqüentemente, às distâncias descomunais entre os principais núcleos urbanos, a construção de uma rede integrada de transportes, com ligações múltiplas entre produção e escoamento, parecia muito difícil ou mesmo impraticável. A solução mais viável foi ligar cada região produtora a um porto mais próximo, dotando o país

²⁸ BRASIL. *Decreto nº 641 de 26 de junho de 1852*. Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais companhias a construcção total ou parcial de hum cminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dpl/dpl641-1852.htm. Acesso em: 03 mar. 2024.

²⁹ PAULA, 2000, p. 35.

³⁰ TENÓRIO, 1996. p. 54.

de várias pequenas rotas comerciais independente, principalmente ferrovias. Com este modelo a ser desenvolvido, a primeira viagem ferroviária acontecida no Brasil ocorreu com a inauguração da Estrada de Ferro Mauá, que possuía pouco mais de 15 quilômetros, ligando o porto de Mauá, na Baía da Guanabara, ao pé da Serra da Estrela, na cidade serrana de Petrópolis, totalizando meros 16,1 quilômetros. Ela fazia parte de um sistema multimodal de transporte de mercadorias que saía do topo da serra em transporte terrestre de tração animal e, posteriormente, as mercadorias eram transportadas para a ferrovia que rumava ao porto, para embarque em navios. Essa ferrovia foi concluída e inaugurada em 30 de abril de 1854.

No dia 30 de abril de 1854, pouco mais de um mês depois de acesos os lampiões, boa parte das embarcações disponíveis no Rio de Janeiro foi tomada por gente bem vestida, logo no início da manhã. Todos queriam chegar cedo ao porto de Estrela, a fim de assistir ao desembarque dos convidados mais importantes. A agitação tomou de conta do lugarejo: bandas de música, coro de meninos, foguete, bandeirolas coloridas. Quando o barco que trazia o imperador chegou ao porto, formaram-se duas alas de nobres, ministros e funcionários graduados. Dom Pedro II saudou a todos e, acompanhado por Irineu, o presidente da companhia, dirigiu-se a um armazém onde tinham sido montadas arquibancadas, no centro das quais ficavam as cadeiras do imperador e da imperatriz, além do bispo, que tinha a importante função de batizar as locomotivas da primeira ferrovia brasileira. Terminada a cerimônia, a comitiva embarcou nos vagões especialmente decorados para a viagem de catorze quilômetros até o vilarejo de fragoso, feira em pouco mais de vinte minutos. Dos dois lados dos trilhos, oficiais da Guarda Nacional ficara perfilados, enquanto os menos afortunados se espalhavam pelos morros para ver o trem passar. De Fragoso o comboio retornou a Estrela, onde seria servido um banquete na estação.³¹

Foi uma pequena ferrovia, do ponto de vista da quilometragem, mas um passo enorme simbolicamente, pois em um ramo em que predominariam empresas inglesas, o pioneirismo das ferrovias no Brasil coube a Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá. Na construção de sua ferrovia, Mauá, que já era um empresário conhecido no Rio de Janeiro, não utilizou nenhum recurso estatal. Seu investimento na ferrovia tinha como objetivo direto facilitar o transporte do café para o porto e, de forma indireta, mostrar ao imperador seu potencial como empresário visionário, além de conseguir maior aproximação com D. Pedro II e quebrar a resistência de uma sociedade provinciana.

É, portanto o empreendimento pioneiro da implantação das vias férreas no Brasil. Verifica-se, também, que não foi solicitada concessão de privilégios para a estrada de ferro em causa, pois sabia Mauá que ela não possuía grande valor econômico, mas seria um excepcional instrumento político, porquanto conquistaria definitivamente os descrentes e, sobretudo, o Imperador que

³¹ CALDEIRA, Jorge. *Mauá: Empresário do império*. São Paulo: Cia das Letras, 1998. p. 291.

tinha especial predileção por Petrópolis, favorecendo outros projetos do gênero.³²

A Lei Ferroviária de 1852 se transformou no marco inicial da era ferroviária no país, atraindo investimentos para o início dos projetos ferroviários no Brasil (ou em parte dele). Após esta legislação, surgiram as primeiras ferrovias brasileiras.

Nas três primeiras décadas após a nova legislação, o país ganhou um variado número de ferrovias que se concentraram principalmente nas regiões Sudeste, Sul e Nordeste. Quase todas tinham um objetivo muito específico no aspecto econômico: o transporte da produção local para exportação.

Quadro 2: Primeiras Ferrovias Brasileiras – período Imperial (1854-1889) (exceto Nordeste)

FERROVIA	ESTADO	CAPITAL	ANO	PRODUTOS
Petrópolis	RJ	privado	1854	café
D. Pedro II (Central do Brasil)	RJ/SP/MG	inglês	1860	Café e minérios
Santos – Jundiaí	SP	Inglês	1867	Café
E.F. de Cantagalo (Leopoldina)	RJ	privado	1876	Café
E. F. Paulista (Jundiaí-Santos)	SP	inglês	1864	Café
E. F. Campos – São Sebastião – Macaé	RJ	-	-	Cana de açúcar
E. F. Teresa Cristina (Tubarão)	SC	inglês	1864	Carvão mineral
Viação Férrea do R. Grande do Sul	RS	privado	1867	
E. F. Paulista (até Rio Claro)	SP	inglês	1868	Café
E. Ferro Mogiana (Campinas-R. Preto)	SP		1872	Café

Fonte: Construído pelo autor deste trabalho com base em TENÓRIO, 1996.

Quadro 3: Primeiras Ferrovias Nordestinas - Período imperial (1854-1889)

FERROVIA	ESTADO	CAPITAL	ANO	PRODUTOS
Recife – São Francisco	PE	inglês	1858	Cana, açúcar
Bahia – São Francisco	BA	inglês	1863	Cereais, madeira
<i>Imperial Brazilian</i> Bahia Central	BA	inglês	1866	Cereais, madeira
Via Férrea Sul de Pernambuco	PE	estadual	1870	Água e alimentos
Via Férrea Cearense Baturité	CE	privado	1871	Café, água, algodão
Ferrovia de Sobral	CE	estadual	1881	Alimentos, água
<i>Great Western Brazil Railway</i>	PE	Inglês/privado	1882	Cana, açúcar, algodão
Alagoas Railway	AL	Inglês/privado	1882	Cana, açúcar, algodão

³² TENÓRIO, 1996. p. 44.

Conde D'Eu Railway	PB	Inglês privado	1882	Açúcar, madeira, água
<i>Imperial Brazilian</i> Nova Cruz	RN	Inglês/privado	1883	Água e alimentos

Fonte: Construído pelo autor deste trabalho com base em TENÓRIO, 1996.

Encerrado o período imperial, a região Nordeste já possuía uma robusta malha ferroviária, se concentrando em sua área leste, área caracterizada pela produção de açúcar, café e algodão. Os estados do Maranhão e do Piauí eram os únicos que ainda não possuíam ferrovias em seus territórios. Também não havia grandes ferrovias nas regiões Norte e Centro-Oeste, embora projetos já existissem desde meados do século XIX, como o Plano Ramos de Queiroz, que previa ferrovias no Piauí, Maranhão e no Centro-Oeste brasileiro e ainda indicava algumas integrações entre ferrovias e navegação, um conceito bem inovador para a época. Notemos que, em relação ao Piauí, se projetavam três ramais com ligações à sua capital: Teresina a São Luís (MA), Teresina a Carolina (integração com o Rio Tocantins) e Teresina a Petrolina-Juazeiro. A soma de todos os projetos transformaria a cidade de Teresina em um grande centro ferroviário, cidade que, desde sua fundação, surgira como símbolo de modernidade no território piauiense, “planejada para assumir a condição de nova capital que traria para si a função de guia do desenvolvimento da então Província do Piauí”.³³

³³ FONTINELES, Cláudia. *O recinto do elogio e da crítica: maneiras de durar de Alberto Silva na memória e na história do Piauí*. Teresina: EDUFPI, 2015, p. 200.

Mapa 1: Plano de transportes Ramos de Queiroz, 1874



Fonte: Site VFCO: Centro-Oeste: Ferromodelismo, Trens e Ferrovias do Brasil. Disponível em: vfcobrazilia.jor.br. Acesso em: 06 dez. 2024.

Em 1873, com o intuito de dinamizar e acelerar a construção de mais ferrovias em seu território, o Governo Imperial Brasileiro lançou uma nova legislação ferroviária, a lei 2.450 de 24 de setembro de 1873. Era uma legislação mais liberal que sua anterior em relação aos favores e concessões, principalmente no aspecto das garantias financeiras, que tiveram aumento em suas taxas de juros, passando de 5% para 7%, entre outros benefícios. Essa prática não foi exclusiva brasileira, era comum em toda a América latina, sendo denominada de “uma grande operação de agiotagem internacional”, por Eduardo Galeano,³⁴ pois encarcerava os países livres e suas dívidas externas abocanhavam grande parte de seus orçamentos.

O objetivo desta nova legislação era conseguir a implantação de ferrovias em áreas mais distantes dos grandes centros e com economias menos rentáveis ou, ainda, onde a geografia dificultasse a implantação. Esta nova legislação logo surtiu efeito e as construções de ferrovias a partir de sua publicação se intensificaram e, de certo modo, se tornaram mais aventureiras,

³⁴ GALEANO, Eduardo. *As veias abertas da América Latina*. São Paulo: Paz e terra, 1998. p. 215.

uma vez que seus traçados e quilometragem expandiram-se, algumas até por regiões não recomendadas pela tecnologia de construção da época.

O país chega ao fim do império somando mais de 9,1 mil quilômetros em estrada de ferro, distribuídos em 58 empresas em funcionamento ou em construção. As mais extensas eram: D. Pedro II (828 km), Mogiana (827 km), Leopoldina (763 km), Porto Alegre-Uruguaiana (378 km), Sorocabana (331 km), Alagoinhas-Bonfim (321 km) e Oeste de Minas (301 km). Este aumento no número de ferrovias foi inflacionado tanto pela nova legislação quanto pelo desenvolvimento da produção do café. O salto no número de trilhos instalados nas duas últimas décadas do século XIX foi notável, com esse número sendo multiplicado várias vezes a cada década. Este crescimento é melhor percebido no quadro a seguir:

Quadro 4: Extensão ferroviária Brasil e outros países (1840-1900), em km

Ano	Região	Inglaterra	E.U.A.	Austrália	Brasil
1840		1.348	1.535	-	-
1850		10.653	14.515	-	-
1860		16.787	49.292	367	110
1870		24.990	85.139	1.765	713
1880		28.854	150.717	7.847	2.896
1890		32.297	208.409	18.889	9.076
1900		35.198	311.094	24.014	13.981

Fonte: SILVEIRA, 2007, p. 7.

O sistema de transportes terrestre brasileiro de longas distâncias foi então iniciado, tendo como suporte principal a instalação de trilhos através de seu território. Este sistema estava atrelado à realidade econômica do país, que se caracterizava pela produção de poucos produtos agrícolas ou extrativos em enormes áreas produtivas espalhadas pelo território, uma herança ainda do período colonial. Assim, as ferrovias tinham como objetivo o escoamento da produção desde grandes fazendas até portos, onde eram embarcados para outras regiões do país e para o comércio internacional. Foi assim nas regiões produtoras de algodão, de açúcar e, principalmente, café. A expansão das ferrovias iniciou-se pelas regiões produtivas, como justificativa dos altos investimentos.

Tanto os cafeicultores como os comerciantes tinham interesse no desenvolvimento da rede ferroviária na região cafeeira. O Capital financeiro tinha interesse em financiar as ferrovias em troca de sua lucratividade e das garantias de juros oferecidos pelo governo brasileiro. Surgiam assim as “ferrovias coloniais” ou de “penetração” ligando as zonas produtoras ao porto de escoamento, sem a preocupação de criar uma rede.³⁵

³⁵ SILVEIRA, 2007, p. 11.

As Ferrovias, com o tempo, passaram a ajudar na dinâmica das economias regionais, assim como no surgimento e desenvolvimento de centros urbanos. Além do simples transporte de mercadorias, a interação, a interligação entre cidades e povoados passaram a ser função também dos trilhos. Assim, muitos povoamentos ou pequenos e médios centros urbanos foram alçados a centros econômicos regionais a partir da passagem da ferrovia por seus territórios. No Nordeste, as cidades de Recife e Salvador concentraram grande número de empresas estrangeiras, consolidando-se como centros máximos da urbanização na região. São Paulo, em pouco tempo, se transformaria em grande centro econômico brasileiro, principalmente a partir do domínio do café na balança comercial brasileira. Junto a São Paulo, o porto de Santos foi, aos poucos e de forma cadenciada, ganhando o posto de porto número um do país. Ainda no Nordeste, também se destaca a capital cearense, que iniciou a construção de sua ferrovia com base na produção do café na serra do Baturité.

A capital do Ceará consolida-se como polo econômico-social hegemônico da região na segunda metade do século XIX, a partir da grande exportação de algodão para o mercado externo (década de 1860-1870). As melhorias que se seguiram em seu porto, a implantação da estrada de ferro Fortaleza-Baturité (1873) e a multiplicação das firmas estrangeiras concorreram para esse inédito crescimento comercial e para a constituição da cidade enquanto mercado de trabalho urbano.³⁶

Em resumo, podemos afirmar que o processo de expansão das ferrovias no Brasil aconteceu a partir de meados do século XIX, em uma fase considerada como primeira no desenvolvimento ferroviário. De início titubeante, mas deslanchou a partir dos anos de 1870, tentando recuperar o tempo perdido em relação a outros países e conquistar seu espaço dentro do complexo sistema de comércio internacional da época, principalmente capitaneado pelo café, que foi a grande salvação econômica do Brasil imperial. Foi a produção que modernizou o modo de transporte de mercadorias em boa parte do país e dominou a balança comercial brasileira ao longo do século XIX. Repetia-se a característica brasileira que vinha desde o período colonial, a economia se sustentando em poucos produtos, visando o abastecimento do mercado internacional. Café, açúcar, algodão e fumo formavam a base das exportações brasileiras, representando sempre acima de 70% de todas as exportações do país. Década após década, o café foi se transformando no principal produto brasileiro, ultrapassando as

³⁶ PONTE, Sebastião Rogério. *Fortaleza Belle Époque: Reformas urbanas e Controle Social 1860-1930*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1993. p. 16.

exportações de açúcar na década de 1830 e sozinho representaria mais de 50% das exportações nas três últimas décadas do século.

Quadro 5 Principais produtos de exportação do Brasil (1821-1891), em porcentagem.

Produto	1821-30	1831-40	1841-50	1851-60	1861-70	1871-80	1881-90	1891-1900
Café	18,4	43,8	41,4	48,8	45,5	56,6	61,5	64,5
Açúcar	30,1	24	26,7	21,2	12,3	11,8	9,9	6,0
Algodão	20,6	10,8	7,7	6,2	18,3	9,6	4,2	2,7
Fumo	2,5	1,9	1,8	2,6	3	3,4	2,7	2,2
Borracha	0,1	0,3	0,4	2,3	3,1	5,5	8,0	15,0
Couros e peles	13,6	7,9	8,5	7,2	6,0	5,6	3,2	2,4
cacau	0,5	0,6	1,0	1,0	0,9	1,2	1,6	1,5
Erva-mate	-	0,5	0,9	1,6	1,2	1,5	1,2	1,3
Total	85,8	89,8	88,2	90,9	90,3	95,1	92,3	95,6

Fonte: Comércio Exterior do Brasil, nº 1, c. e. e nº 12-a, do Serviço de Estatística Econômica e Financeira do Ministério da Fazenda. In: MIRANDA, Rubens. *Dinâmica da produção agropecuária e da paisagem natural no Brasil nas últimas décadas*. Brasília: Embrapa, 2020. p. 35.

2.3 Ferrovia e imaginário no norte do Piauí: a cidade de Piripiri-PI na espera do desenvolvimento que viria através dos trilhos

Cana de canavial, dá licença de chegar
 Eu vim de Piripiri, eu vim de Piripiri
 Vim pra ver como é que é o amor que existe aqui
 Será que é como é o amor de Piripiri? Ah

Lá, não há distinção de cor
 Lá, cada amigo é um irmão
 Lá, galo canta é madrugada
 Caminhante faz parada
 Se apaixona pelo ar

Lá, vagalume enfeita as noites de amor
 Lá, violeiro faz cantiga ao luar
 Lá, sussurrando pela estrada
 Ficou minha namorada
 Uma lágrima a rolar

Eu vim de Piripiri, eu vim de Piripiri
 Eu vim de Piripiri, de Piripiri, de Piripiri
 Eu vim de Piripiri, eu vim de Piripiri
 Eu vim de Piripiri, de Piripiri, de Piripiri

(Letra e música: Paulo Diniz)³⁷

³⁷ Música composta pelo cantor, compositor e radialista Paulo Diniz, em 1970. A música se tornou um hino informal da cidade, mesmo sem comprovação a respeito da homenagem à cidade piauiense ou a uma comunidade homônima no estado da Bahia.

A ideia, sonho ou imaginário de uma sociedade moderna são elementos que estão inseridos praticamente em toda história da humanidade, mesmo quando ainda nem existia um conceito que a definia. Com o surgimento dos primeiros núcleos urbanos, verificou-se uma ligação quase inquebrável entre o urbano e o moderno, identificando-se ao mundo rural uma imagem vinculada ao atraso, aquilo que se queria ultrapassar, deixar para o passado. Através da industrialização iniciada no século XVIII, desenvolveu-se uma forma de pensar sobre o urbano e o rural como pontos opostos em relação ao desenvolvimento e ao progresso, sendo estes associados imediatamente às cidades e ao campo, o atraso. Sem dúvida, esta associação à cidade fez convergir a ela uma atração populacional constante, no que podemos associar a ideia de cidades como verdadeiros ímãs,³⁸ exercendo forte atração sobre as populações. O rápido crescimento das cidades industrializadas, com a contribuição dos grandes fluxos populacionais do campo, gerou, ao longo do tempo, e ainda gera, problemas urbanos ligados à falta de infraestrutura e de planejamento adequados ao ritmo desse crescimento. A humanidade buscou, historicamente, desenvolver melhorias técnicas que facilitassem o trabalho de produção de alimentos, enquanto, no aspecto social, as organizações de poder experimentaram diversas formas, desde o controle coletivo até a mais alta concentração de riquezas em poucas ou em uma só pessoa.

Com o avançar dos séculos, os problemas urbanos surgidos do crescimento populacional fizeram o mundo rural ganhar uma nova conotação, desta vez, romantizada, como núcleo de vida tranquila. Dessa forma, vamos experimentar olhares diferentes sobre o urbano e o rural, em que, eventualmente, um é visto de forma positiva em detrimento do outro. Nessa perspectiva, lembramos Raymond Williams, em um momento de defesa do campo:

As realidades da crise de alimentos e de população vêm sendo ampla e corretamente divulgadas. Para que possamos sobreviver, teremos de desenvolver e ampliar a agricultura. Assim, a ideia comum de um mundo rural perdido [...] está em contradição direta com qualquer visão efetiva de futuro, no qual o trabalho agrícola deverá se tornar mais importante e central, e não menos. É uma das mais impressionantes deformações do capitalismo industrial o fato de uma de nossas atividades mais centrais, urgentes e necessárias ter sido tão deslocada, no espaço, no tempo ou em ambos, que só é associada ao passado ou a terras distantes.³⁹

Os núcleos urbanos, dentro da perspectiva de modernização, foram se tornando locais mais notáveis onde aquilo que aparentava ser moderno mostrava-se mais plenamente, passando

³⁸ ROLNIK, Raquel. *O que é cidade?* São Paulo: Editora brasiliense, 1988.

³⁹ WILLIAMS, Raymond. *O campo e a cidade: na história e na literatura*. Tradução: P. H. Brito. São Paulo: Companhia das Letras, 2011. p. 488-489.

a ser apreciado e vivido, ampliando-se ainda mais, ao longo dos tempos, a dicotomia moderno/antigo como características intrínsecas às cidades (ou centros urbanos) e ao campo (zonas ruralizadas). Perceber o processo de modernização em núcleos urbanos em teoria acaba sendo uma tarefa mais simples do que em relação ao meio rural, uma vez que, a cada período, surge um modelo de processo de modernização tentando superar os anteriores, mesmo que nesta busca por uma modernização, ou, como diz Antônio Paulo Rezende, uma “materialidade urbana”⁴⁰. Assim, a humanidade encontra-se em um processo contínuo e infinito de busca de uma modernidade, que nem sempre se mostra como garantida; ser moderno não significa necessariamente encontrar a modernidade, em um processo profundamente contraditório, conflituoso e fragmentado, caracterizado por fascínio e ilusão.

A percepção que registramos é da existência de uma corrida em que a modernidade é o prêmio máximo e se mostra de forma ampla nas grandes cidades, seja séculos atrás, seja nos dias atuais. As metrópoles europeias dos séculos XIX e XX se metamorfoseiam no desejo e no modelo de grande parte do mundo, principalmente no ocidente. Grandes e largas avenidas, fábricas, estações ferroviárias, mercados, palácios e prédios foram se multiplicando em muitas cidades, em uma busca frenética pelo ápice do moderno e da modernidade, e aqueles que não mais possuíam essa perspectiva eram isolados, abandonados, deixados de lado.

Como os primitivos espetáculos de fantasmagoria, trata-se de manifestações fugazes, que desaparecem na velocidade dos novos meios de transporte, na mudança célere da paisagem industrial, no arruinamento prematuro das forças produtivas. O Palácio de Cristal, por exemplo, foi removido do Hyde Park logo depois da *Great Exhibition*. Moinhos abandonados, despojos fabris e humanos, cemitérios de trens, bairros novos já envelhecidos: são imagens como essas que preenchem o cenário da cidade-fantasma, resultante da dialética entre o aparecer e o desaparecer.⁴¹

Se a modernização, e não necessariamente a modernidade, é um elemento sempre associado ao urbano e sua percepção é um evento facilitado nas ricas e desenvolvidas cidades, como então percebê-la nas pequenas cidades da periferia mundial? Do ponto de vista arquitetônico e urbanístico, a modernização acontece principalmente em construções, reformulações, ampliações e reformas. É a modernização que salta aos olhos, mesmo a olhares não treinados, em que o comparativo está sempre na relação temporal entre o ontem e o hoje, entre o antes e o depois, um mesmo espaço em tempos diferentes. O processo de modernização é facilmente perceptível não em comparações entre centros urbanos menores e maiores, mas

⁴⁰ Para Rezende, a modernidade se materializa na mudança física das cidades (como o Recife dos anos 1920) e no surgimento de novos espaços de socialização, como cafés, cinemas e teatros.

⁴¹ HARDMAN, 2005. p. 41

dentro de um mesmo espaço em diferentes tempos. Muda-se a temporalidade, permanece a espacialidade. É de suma importância ressaltar que uma tentativa ou processo modernizante nem sempre resultará na obtenção da modernidade, uma vez que está inserida em uma realidade que vai muito além apenas do concreto, mas nos resultados obtidos ou oferecidos à comunidade. A modernidade está muito além de embelezamento, ampliação ou mesmo “aformoseamento”; ela se encontra na conclusão dos processos modernizantes e em como estes conseguem impactar no melhoramento do cotidiano social, político e econômico da população, seja ela em uma grande capital europeia no final do século XIX, em grandes capitais sul-americanas do início do século XX (São Paulo, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires e seus processos de afrancesamento), em cidades em desenvolvimento de nosso país (Salvador, Recife, Manaus, Fortaleza), ou mesmo em pequenas cidades do interior do Brasil, como Parnaíba, Piracuruca, Campo Maior ou Piripiri-PI.

Do ponto de vista espacial, este trabalho escolheu o norte piauiense e as possibilidades de uma modernização e até de usufruto de uma modernidade imaginada, sonhada e esperada ao longo da espera pela concretização dos projetos ferroviários nas cidades do norte piauiense, em especial as “cidades ferroviárias”. Esta escolha se mostrou através da relação entre os projetos ferroviários que existiram ao longo da história do Piauí e aqueles que realmente se concretizaram, dentro de uma perspectiva temporal de espera. Havia projetos ou pretensão de construção de ferrovias no centro do estado e até no Sul, porém, foi no Norte ou centro-norte do estado que as ferrovias, mesmo com muito atraso, se tornaram realidade.

Geograficamente, recorreremos à divisão regional de desenvolvimento do Piauí, denominando como região Norte do estado, as macrorregiões do Litoral Piauiense e sua subdivisão de planícies litorâneas (Luís Correia, Parnaíba, Cajueiro da Praia, Buriti dos Lopes, Cocal, Cocal da Estação, entre outros), a macrorregião do Meio-Norte, notadamente suas subdivisões denominadas de Cocalis (Barras, Batalha, Esperantina, Luzilândia, Porto, Piripiri, Brasileira, Piracuruca, Pedro II, entre outros), Carnaubais (Campo Maior, Capitão de Campos, Castelo do Piauí, São Miguel do Tapuio, entre outros) e Entre Rios (Altos, Teresina, entre outros municípios),⁴² regiões por onde passaria a Estrada de Ferro Central do Piauí ou que estariam sob influência da ferrovia.

A Estrada de Ferro Central do Piauí foi o primeiro ramal totalmente construído em território piauiense, mas ainda atrelada à Ferrovia Cearense. Com uma certa dificuldade para início de sua construção, a Ferrovia ganhou sua autonomia em relação ao Ceará e passou a

⁴² PEREIRA, Sofia. NASCIMENTO, Maria e RODRIGUES, João Vitor. *Compatibilização entre territórios de desenvolvimento e instâncias de gestão regionais*. Teresina: Fundação CEPRO, 2017. p. 08.

assentar os trilhos como uma estrada de ferro essencialmente piauiense. Em sua construção, sofreu várias paralisações em seus trabalhos e modificações em seu projeto inicial. A tão esperada ferrovia em seu projeto inicial ligaria várias cidades piauienses e tinha como objetivo a integração urbana entre os centros urbanos e dinamizar o transporte de produtos em direção ao porto no litoral, para exportação. Passaria por várias cidades e povoados, como, em sentido norte-sul, Amarração (hoje Luís Correia), Parnaíba, Cocal (ainda povoado), Piracuruca, Brasileira (ainda povoado), Piripiri, Capitão de Campos (ainda povoado), Campo Maior, Altos (ainda povoado) e Teresina. Ela iria realizar o grande sonho da sociedade comercial piauiense, ligar a capital Teresina à cidade mais importante comercialmente, Parnaíba.

Mapa 2: Macrorregiões piauienses atuais



Fonte: Fundação CEPRO. Piauí em números. Teresina. 2012, p. 15. Disponível em: http://www.cepro.pi.gov.br/download/201306/CEPRO07_8a8208d146.pdf. Acesso em: 08 mar. 2023.

O início de sua construção aconteceu em meados da década de 1910 e, em 1922, era inaugurado seu primeiro percurso, ligando Amarração a Cocal, passando pela cidade de Parnaíba, sede administrativa da Ferrovia. Em 1923, a Estrada de Ferro Central do Piauí chegou até a cidade de Piracuruca, totalizando assim quase 100 quilômetros de trilhos. Quase uma década depois, os trabalhos foram reiniciados em 1932 e em fevereiro de 1937, foram inauguradas as estações do povoado Brasileira e da cidade de Piripiri, onde os trabalhos foram novamente paralisados. A ferrovia só chegaria a Campo Maior e a Teresina quase três décadas depois, quando a ferrovia piauiense já não possuía autonomia, fazendo parte da RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima), criada no governo de Juscelino Kubitschek para unificar várias ferrovias brasileiras em uma única administração.

Feito este pequeno histórico da ferrovia que por muitos anos cortou o território norte do Piauí, escolhemos, dentro do recorte espacial, trabalhar a cidade de Piripiri como um espelho de cidade ferroviária piauiense. Essa escolha se deu por alguns motivos, entre eles, porque durante o período em que a ferrovia existiu como Estrada de Ferro Central do Piauí, ela cortava quatro cidades efetivas: Parnaíba, Luís Correia, Piracuruca e Piripiri, sendo que as três citadas passaram a fazer parte deste eixo ferroviário em sua primeira fase de inaugurações, a partir de 1922 e 1923. Com a cidade de Piripiri, sua relação se dará de forma *sui generis*, uma vez que somente quinze anos após a inauguração da estação em Piracuruca é que a ferrovia chega à cidade, criando um espaço temporal de 14 anos de expectativas e espera pela chegada do trem. Após a chegada da ferrovia a Piripiri, mais um grande período de paralisação nos trabalhos de implantação acontecerá, transformando a cidade em parada final da linha, o que muito contribui para mudanças estruturais em qualquer local que exerça essa função, criando uma relação muito mais próxima entre a ferrovia e a cidade. Por fim, a cidade de Parnaíba e Luís Correia eram cidades litorâneas, onde o comércio já exercia influencia mais pujante sobre a região, onde a ferrovia exerceria um suporte comercial, porém não na mesma intensidade, proporcionalmente, como acontecia na cidade de Piripiri. A cidade de Piripiri, surgida de fazendas no interior do Estado, tinha uma história de origem bem próxima da grande maioria das demais cidades da região. Dessa forma, buscaremos vislumbrar uma relação entre as cidades do norte piauiense, entre elas Piripiri, a expectativa pela modernização que era representada pelo trem e perceber os efeitos e os impactos desta chegada no imaginário dos núcleos urbanos.

As narrativas construídas em relação à história da cidade de Piripiri refletem a respeito da evolução de um centro urbano no norte piauiense e suas relações com uma modernização (e nem sempre uma modernidade) que se apresentava lenta e atrelada a promessas externas, principalmente feitas pelo governo federal, e um papel de impotência representado pelos

governos estaduais e locais. Com a ajuda de trabalhos anteriores publicados por Judith Santana, Cléa Melo, Fabiano Melo, monografias, dissertações e teses mais recentes produzidas por historiadores locais, documentos governamentais dos poderes executivo e legislativo e publicações locais e regionais, buscamos produzir uma narrativa a respeito da cidade de Piripiri, com o objetivo de elucidar algumas lacunas que porventura ficaram nas narrativas já produzidas, e incentivar a construção de novos trabalhos relacionados à história regional do Norte do Piauí.

2.4 Origem de Piripiri: de refúgio e fazenda do Padre Freitas à cidade ferroviária

A cidade de Piripiri localiza-se no meio norte piauiense, sendo quarta maior cidade do estado em termos demográficos e oitava em relação ao Produto Interno Bruto (PIB)⁴³, praticamente equidistante em relação a Parnaíba (sentido norte) e Teresina (sentido sul), o que lhe concedeu uma posição geográfica muito interessante do ponto de vista logístico, econômico e político. Fundada em meados do século XIX (década de 1840) e emancipada politicamente em 1910, ao longo das primeiras décadas se caracterizou por lento desenvolvimento urbano e algumas mudanças no seu status político. Economicamente, destacam-se as atividades extrativas, comércio e serviços, possuindo uma estrutura urbana organizada e superior à maioria das demais cidades de sua região geográfica imediata⁴⁴, assim como melhores índices de desenvolvimento (IDH, IDEB, PIB, taxas de urbanização e de escolarização)⁴⁵. Somente a partir de meados do século XX, notadamente a partir da década de 1930, experimentou um desenvolvimento econômico e urbano que a tornou a cidade mais desenvolvida de sua região, e terceira de todo meio norte piauiense, atrás apenas da capital Teresina e de Parnaíba.⁴⁶ O desenvolvimento de uma cidade parte de vários aspectos econômicos e sociais. No caso da

⁴³ De acordo com estimativas prévias do IBGE para 2022, Piripiri teria 65.762 habitantes, ficando abaixo das cidades de Teresina (868.523), Parnaíba (163.087) e Picos (82.028). O estado do Piauí totalizaria 3.270.000 habitantes. IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo Brasileiro 2010*. Rio de Janeiro: IBGE, 2012.

⁴⁴ Divisão regional criada pelo IBGE em 2017. A Região geográfica imediata de Piripiri é composta por dez municípios: Piripiri (município polo), Brasileira, Capitão de Campos, Domingos Mourão, Milton Brandão, Pedro II, Piracuruca, São José do Divino e São João da Fronteira.

⁴⁵ De acordo com Censo 2010 do IBGE (último finalizado), a cidade possuía PIB (produto Interno Bruto per capita de R\$ 14.159,14, 8º maior no estado do Piauí e 1º em sua região. Sua taxa de escolarização dos 6 aos 14 anos é de 97,3%, seu Índice de Desenvolvimento humano (IDH) 0,635, seu Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB) 5,4. do IBGE. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/brasil/pi/piripiri/panorama>. Acesso em: 08 mar. 2023.

⁴⁶ De acordo com números do Censo-2010, IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo Brasileiro 2010*. Rio de Janeiro: IBGE, 2012.

cidade de Piripiri, a aceleração em seu desenvolvimento urbano deu-se a partir do surgimento de uma infraestrutura de transportes, da organização da educação pública e de obras públicas, principalmente as contra as secas. Entre as principais destas obras, podemos citar a construção da primeira escola pública estadual, a inauguração da ferrovia, as estradas de rodagem e a construção do açude Caldeirão, obras consolidadas entre as décadas de 1930 e 1950.

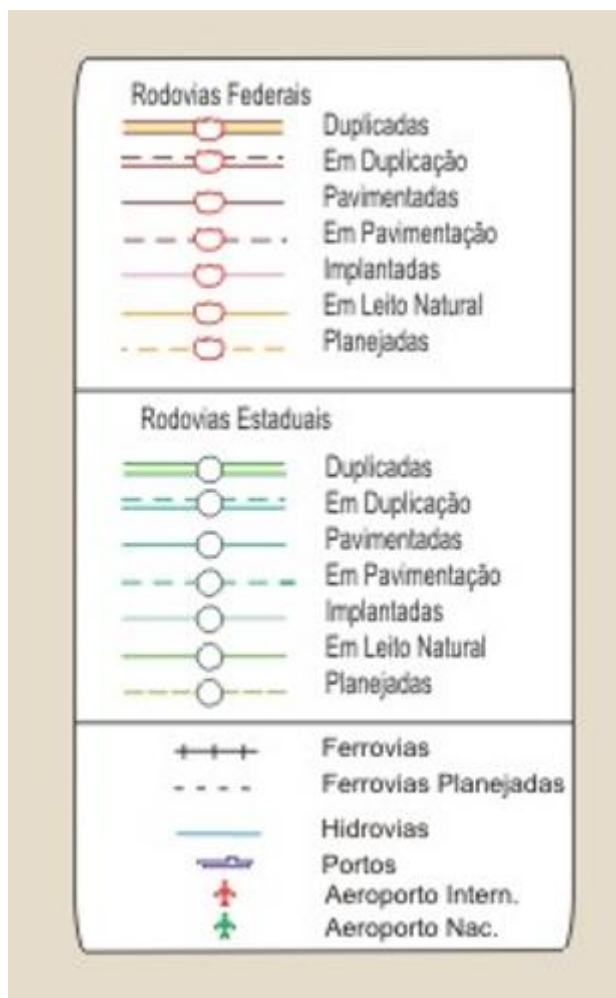
Atualmente, fazendo uma comparação entre algumas cidades do Norte Piauiense, principalmente aquelas cujos territórios foram atravessados pelas ferrovias ou próximas:

Quadro 6: Lista de municípios do norte piauiense por PIB e IDH

CIDADE	PIB (2023) em milhões	POSIÇÃO	IDH (2010)	POSIÇÃO
Teresina	23.895.000	01º	0,751	01º
Parnaíba	2.968.000	02º	0,687	04º
Piripiri	916.000	08º	0,635	11º
Campo Maior	705.000	09º	0,656	07º
Altos	537.000	16º	0,614	30º
Barras	497.000	18º	0,595	49º
Esperantina	456.000	19º	0,695	37º
Pedro II	343.000	20º	0,571	104º
Piracuruca	314.000	23º	0,596	47º
Luís Correia	313.000	25º	0,541	
Cocal	235.000	30º	0,497	221º
Batalha	207.000	36º	0,545	171º
Castelo do Piauí	178.000	42º	0,587	64º
Cap. De Campos	93.000	62º	0,583	71º
Brasileira	58.000	105º	0,577	85º

Fonte: Quadro produzido pelo autor a partir de dados IBGE 2023 e 2010

Na tabela apresentada foram listadas as principais cidades do centro-norte piauiense, registrando também a força econômica das cidades do centro e sul do estado, seja pelo desenvolvimento urbano e histórico como Picos (4º), Floriano (6º), Bom Jesus (7º), Corrente (11º), Oeiras (14º) e São Raimundo Nonato (15º), ou cidades com forte crescimento econômico nas últimas décadas e que se apresentam nas primeiras posições do PIB municipal, como Uruçuí (3º), Baixa Grande do Ribeiro (5º) e Ribeiro Gonçalves (10º).

Mapa 4: Legendas do mapa anterior

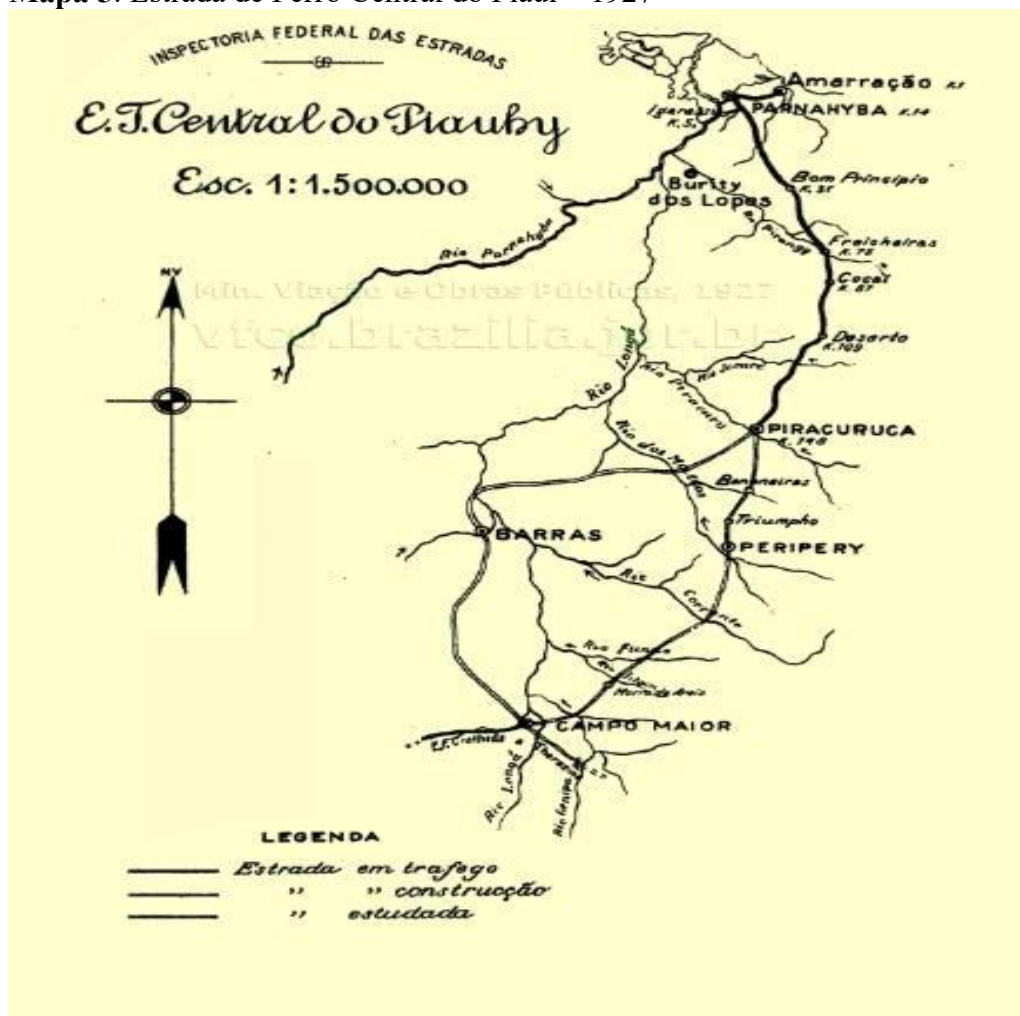
Fonte: Fonte: Disponível em: <https://www.infoescola.com/mapas/> acesso em 25 fevereiro de 2026

No mapa, em destaque as estradas federais, principalmente a BR 343, tendo ponto inicial no litoral piauiense, passando por Parnaíba, Piracuruca, Piripiri, Campo Maior, Altos, chegando a Teresina, de onde segue em direção ao sul do Estado, finalizando na cidade de Bertolândia, em um total de 738 km de estrada totalmente no território piauiense. Se formos comparar o trajeto ferroviário da Estrada de Ferro Central do Piauí, em sua extensão completa, haveria mudança significativa somente na região próxima ao litoral, onde a atual estrada rodoviária transita por Buriti dos Lopes antes de chegar a Piracuruca, enquanto a antiga estrada de ferro fazia um percurso mais ao leste, nas proximidades da fronteira com o Ceará, passando pela atual cidade de Cocal. No restante do percurso, as duas estradas percorriam trajetos muito próximos, cortando o território das mesmas cidades, inclusive com passagens de níveis em vários locais.

Fazendo uma comparação com outro mapa, com quase um século de diferença entre a produção dos dois, percebemos as semelhanças e diferenças entre a atual estrada rodoviária e a

estrada de ferro. Analisando sua legenda, verificamos que as informações relativas ao trecho entre o litoral e Piracuruca, que já se encontrava pronto e em tráfego, estão corretas; porém, a partir da cidade de Piracuruca, em direção a Piripiri, consta que se encontrava em construção, o que só ocorreria alguns anos depois, pelo menos a partir de 1932. O resto do trajeto, até chegar a Teresina, passando por Campo Maior, estava em estágio de estudos. Como também estava em estudo um ramal que sairia de Piracuruca e seguiria em direção ao rio Marataoan, tendo como ponto final a cidade de Barras. Além da própria ferrovia em si, o mapa é ricamente ilustrado com a hidrografia piauiense, principalmente aqueles rios que faziam parte diretamente da bacia do Parnaíba, como o próprio rio Parnaíba, rio Longá, rio dos Matos, rio Corrente e rio Pirangi.

Mapa 5: Estrada de Ferro Central do Piauí – 1927



Fonte: Site VFCO: Centro-Oeste: Ferreomodelismo, Trens e Ferrovias do Brasil. Disponível em: <http://vfcobrazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1927-Estrada-Ferro-Central-Piaui.shtml>. Acesso em: 06 dez. 2024.

Em meados dos anos de 1840, a região norte piauiense já possuía alguns povoamentos organizados oficialmente como vilas que se encontravam em relativo estado de desenvolvimento. Parnaíba era a grande cidade da região. Tornada Vila em 1762, ganhou emancipação política no ano de 1844. Já possuíam o status de vila os povoamentos de Campo Maior (1762), Castelo do Piauí (Marvão, 1761), Piracuruca (1832), Barras (1841) e Pedro II (1854). Já o povoamento da região que daria origem à cidade de Piri-piri teria se iniciado com a chegada do padre Francisco Domingos de Freitas⁴⁷, que se instalou na região na década de 1840, vindo de Piracuruca. Nos primeiros anos, já como fazenda, teria iniciado um processo de edificações na região, demarcando as terras da fazenda e dando início a um processo de organização dos terrenos. As primeiras edificações foram a própria fazenda do Pe. Freitas (como ficou conhecido) e uma capela que seria dedicada à Nossa Senhora dos Remédios. Por mais de uma década, estas seriam as únicas construções de relevância na região. Uma primeira tentativa de atrair moradores e incentivar o crescimento daquele reduzido povoado, em suas primeiras duas décadas, era quase nulo. O Padre Freitas teria, então, mandado lotear terras da região e feito doações a pessoas que quisessem se instalar e edificar. Esse processo foi iniciado entre os anos de 1855 e 1960.

O padre Freitas, além de ser considerado o fundador da cidade de Piri-piri, também teria participado de forma relevante na história política piauiense, uma vez que é apontado pela historiografia piauiense como um dos alferes que participou das lutas pela independência na cidade de Parnaíba, em 1822. Além disso, contribuiu de forma importante tanto, como religioso quanto como educador, uma situação que não era tão incomum no estado.

Domingos de Freitas Silva foi um desses homens que exerceu características políticas em todos os seus ofícios, seja como padre, educador ou administrador. Seu engajamento político como Brasil, participando dos movimentos que acabaram por promover o processo de desestabilização do antigo regime, fato que acarretou a independência política do Brasil... Atuou contra a *inorganicidade* da sociedade brasileira, propiciada pelo imprevisto e pela fragilidade do Estado, buscou desenvolver por meio de uma rede de solidariedade a estrutura socioeconômica educacional, religiosa e de sentimento coletivo de pertencimento patriótico que, de certo modo, contribuíram tanto para o desenvolvimento do Estado, consequentemente, para viabilização da existência plena da Nação.⁴⁸

⁴⁷ Padre Freitas, como era conhecido, nasceu no ano de 1798 na atual cidade de Parnaíba (embora existam informações contraditórias a respeito de sua origem em Pernambuco e no Maranhão), e morreu no dia 26 de dezembro de 1868. Mesmo padre, teve durante sua vida duas esposas e ao todo doze filhos. Exercia também a função de professor, principalmente portugueses e latim. Ainda segundo autores locais, o padre era famoso por sua inteligência e notável cultura humanística.

⁴⁸ LUSTOSA, Karithiane. *Percursos históricos de Domingos de Freitas Silva: Política, Religião e Educação no Piauí do século XIX. (1822-1870)*. 2016. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Centro de Ciências Humanas e Letras, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2016.

Duas décadas após sua fundação, a localidade ainda apresentava aspecto de um pequeno e sofrível povoado, sem nenhum destaque em sua estrutura urbana que possamos destacar. A partir da década de 1870 e nas quatro décadas seguintes, o povoado sofreu transformações administrativas que resultaram em evolução de seu status político, com sua elevação de distrito de paz à categoria de Freguesia, através da lei provincial nº 698 de 16 de agosto de 1870. Entretanto, a nova freguesia continuaria, política e administrativamente, subordinada à Vila de Piracuruca (de onde suas terras foram desanexadas). Quatro anos depois, a Freguesia de Nossa Senhora dos Remédios de Perypery foi elevada à categoria de Vila através da lei provincial nº 849 de 16 de junho de 1874. Esta lei provincial, assinada pelo então presidente da província do Piauí, Adolfo Lamenha Lins, trazia cinco artigos condicionantes para esta elevação se consumir, entre eles o de número quatro, que determinava que a criação da vila só aconteceria na condição de alguém oferecer um imóvel, por um prazo de oito anos, para funcionamento da Câmara Municipal, da justiça e do juizado; solicitação atendida pelos moradores Antônio Albino de Araújo e Silva e Estevão Rabelo de Araújo e Silva. Percebe-se que tanto a nova vila quanto a própria província do Piauí se caracterizavam economicamente por uma incapacidade de suprir suas necessidades, mesmo que mínimas.

Artigo primeiro. Fica elevada à categoria de Vila a povoação de Peripery com a mesma denominação. Artigo segundo. Os limites do termo da mesma Vila serão os da respectiva freguesia. Artigo terceiro. Fica no referido termo criado um tabelionato do público judicial e notas cumulativamente com os ofícios de escrivão dos órfãos, capelas e resíduos crime cível e mais anexos, Artigo quarto. Esta lei só terá execução depois que houver quem ofereça grátis, por espaço de 8 anos, uma casa com as comodidades precisas para funcionar a Câmara Municipal e o júri. Artigo quinto: revogam-se as disposições em contrário.⁴⁹

No ano seguinte, foi instalado o Conselho Municipal, com a primeira sessão ordinária acontecendo no dia 14 de janeiro de 1875. A comunicação da nova vila com a Vila de Piracuruca e a cidade de Parnaíba passou a acontecer com a chegada de seu primeiro sistema de comunicação, o telegráfico, já nos anos de 1880, um grande avanço para a época, uma vez que antes essa comunicação era feita através de viagens em lombos de animais, com um atraso enorme entre mensagens enviadas e respostas. Se as comunicações avançavam, os transportes não, pois até aquele momento nenhuma estrada de relevância ligava a vila de Piripiri a outras vilas ou mesmo a Parnaíba e Teresina. As estradas que existiam eram rudimentares, que não

⁴⁹ SANTANA, Judith. *Piripiri*. Teresina, 1972. p. 24.

passavam de pequenas veredas ou trilhas, só sendo acessíveis com cavalos, mulas ou mesmo a pé, uma realidade de praticamente todo o estado. Viajar pelo interior do território era praticamente impossível, ou, no mínimo, sofrível.

É em 1887 que surge o primeiro registro a respeito da organização espacial da então Vila de Peripery. Uma comissão organizada na cidade divulgou que em outubro naquele ano foram registradas setenta e quatro casas cobertas com telhas, uma igreja matriz, uma capela, um cemitério, uma casa que servia para a câmara, júri, quartel de cadeia, e setenta e oito casas cobertas com palha. No mesmo ano é registrado o primeiro óbito na Vila e, em 1889, o primeiro casamento civil. A Vila de PeriPery presencia a abolição da escravatura brasileira, a transformação do Império em República e a chegada de um novo século.

Álvaro Ferreira, professor e escritor piripiriense, assim descreveu o surgimento da cidade nas páginas do anuário *Almanaque da Parnaíba*, em 1934.

História-Periperí, antiga fazenda de gado de propriedade do padre Domingos de Freitas e Silva, é hoje uma importante cidade, ao norte do Estado do Piauí, banhada pelo Rio dos *matos*, que corre à oeste numa *distância* aproximada de três quilômetros. Sua origem prende-se ao ano de 1844, quando para aí se transportou o seu fundador, um piauiense valoroso e digno da nossa estima. Vinha o ilustre sacerdote das lutas empenhadas em prol da independência, nas quais fora relevante o papel por ele desempenhado, como um dos corifeus.⁵⁰

Em 1910, a vila de Peryperi é elevada à categoria de cidade pela lei estadual nº 570 de 04 de julho, assinada pelo então governador do estado Antonino Freire da Silva. Composta apenas de dois artigos, determinava a elevação da vila à categoria de cidade e mantinha os limites com as cidades vizinhas inalterados. Na época os municípios limítrofes eram Piracuruca, Pedro II, Campo Maior, Batalha e Barras. Com o passar das décadas e com os processos de criação dos municípios de Brasileira e Capitão de Campos, Piripiri perdeu seus limites com Piracuruca e Campo Maior, respectivamente. As principais vilas da região também já tinham sido elevadas à categoria de cidade nos anos anteriores, como Barras e Piracuruca (1889) e Campo Maior (1899); Pedro II receberia o título de cidade no ano seguinte, 1911.

O professor Álvaro Ferreira narra sobre a história da cidade.

Em 1860, abnegadamente, o padre Domingos de Freitas doára ao patrimônio de N.S. dos Remédios 300 braças quadradas de suas terras. Progredia assim o povoado, e a lei n. 698, de 16 de agosto de 1870, elevou-o então á paróquia com os competentes limites traçados, posto que ainda anexada de Piracuruca. Quatro anos depois, isto é, em 1874, a lei provincial sob n. 894, de 18 de junho conferia á paróquia o predicamento de vila, sendo instalada solenemente aos 18 de setembro do mesmo ano, consoante a ata daquele dia, assinada pelo dr.

⁵⁰ FERREIRA, Álvaro. PERIPERI. *Almanaque da Parnaíba*, 1934. p. 215.

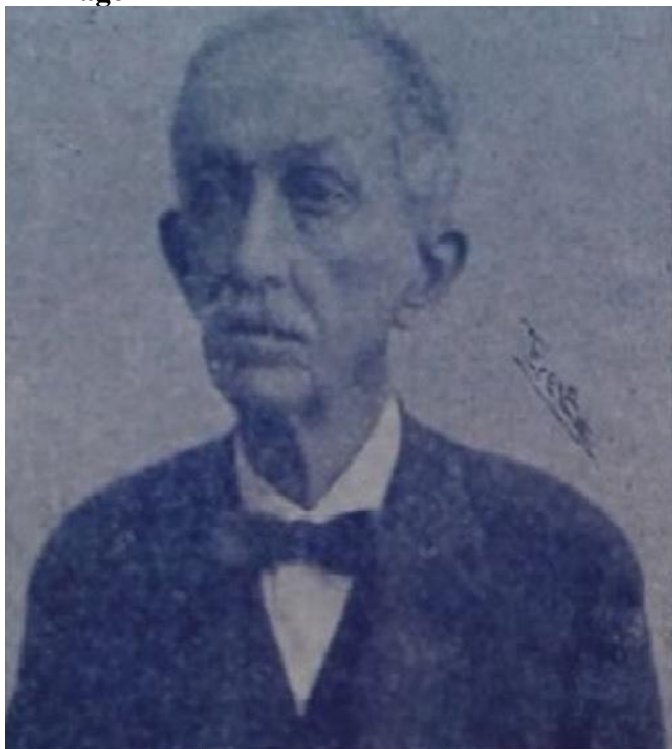
Juis de Direito da Comarca, presidente do Conselho de Piracuruca e demais pessoas gradas presentes ao ato-deste e do novél município. Aos 14 de janeiro do ano seguinte era inaugurada a câmara, dando-se posse aos vereadores em número de sete, sendo escolhido presidente o mais votado- Antonino Alves de Oliveira Lopes.⁵¹

Administrativamente, a história do município inicia em 1874, ainda com o status de vila, quando é fundado seu Conselho Municipal como elemento político administrativo, com poderes legislativos e executivo, uma vez que seu presidente exerceria também a função de executivo. Assim, a partir deste ano, pudemos rastrear os administradores que estiveram à frente do poder executivo, mesmo que com denominações diferentes. Exerceram o poder executivo, entre 1874 e 1930, seja como presidente de Conselho, Intendente ou Prefeito, os senhores: Antônio Alves de Oliveira Lopes (1875-1877), Onofre José de Melo (1877-1881), José Joaquim da Silva Rebelo (1881-1882), Estevão Rabelo de Araújo e Silva (1883-1885/ 1887-1890), Nelson Francisco de Carvalho (1891), João Paulo da Silva Rebelo (1891-1892), Antônio Coelho de Resende (1893-1896/ 1901-1904), João de Freitas e Silva (1897-1900/1917-1920/1925-1928), José Higino de Sousa (1917-1920), Domingos Coelho de Melo Resende (1925-1928) e, por fim, aquele que teve maior destaque político deste período, Thomaz Rebelo de Oliveira Castro, que ficou à frente do executivo municipal por cinco mandatos (1905-1908/1909-1912/1913-1916/1921-1924/1929-1930).

O coronel Thomaz Rebelo se transformou no político piripiriense com maior influência na região nas três primeiras décadas do século XX, ao seguir os passos de seu pai, José Joaquim da Silva Rebelo. Faleceu na cidade de Parnaíba no ano de 1932, para onde se mudou logo após sair do cenário político piripiriense. José Pires Rebelo, filho de Thomaz Rebelo, também seguiu na política, possuindo importância política tanto no cenário estadual quanto federal. Ao contrário de seu pai, nunca administrou sua cidade natal.

⁵¹ FERREIRA, Álvaro. PERIPERI. Almanaque da Parnaíba, 1934. p. 215

Imagem 1: Thomaz Rebello de Oliveira Castro



Fonte: *Almanaque da Parnaíba*, 1937, p. 69.

2.5 Trilhos e Tradição: emancipação política e a modernização ferroviária em Piripiri (1910-1937)

Os primeiros anos do século XX seriam tranquilos, praticamente com poucas modificações urbanas. A cidade crescia lentamente, em um ritmo igual a muitas cidades interioranas, praticamente sem grandes mudanças em seu espaço físico e demograficamente se caracterizando com uma população predominantemente rural. Alguns primeiros passos em relação a um modo de vida moderno eram dados com a chegada de elementos já conhecidos em cidades maiores, entre eles, um sistema de iluminação por lâmpões nas principais ruas da cidade. Até este momento, não havia em todo o Piauí um sistema de iluminação pública movido a eletricidade. Teresina e Parnaíba lutavam para tentar viabilizar os seus ao longo da década de 1910. Notícias sobre carros, a grande inovação daqueles tempos, já chegavam à cidade, porém era pouco provável sua chegada, já que a cidade era praticamente uma ilha, cercada de rios.

Geograficamente, no norte piauiense, se comparado aos dias de hoje, existiam poucas cidades emancipadas e alguns outros povoados com alguma autonomia, fazendo com que seus

territórios fossem bem amplos. Até a terceira década do século XX, possuíam autonomia na região: Parnaíba, Campo Maior, Castelo, Piracuruca, Barras, Pedro II, Batalha, Piripiri, Alto Longá, José de Freitas, Luís Correia e Buriti dos Lopes.⁵² Analisando o caso de Piripiri, ela era uma cidade quase ilha, pois se encontrava cercada por rios, que também funcionavam como limites ou divisas com cidades próximas, entre eles o rio dos Matos, rio Caldeirão, rio Piracuruca e rio Corrente, que dificultavam a chegada e saída de pessoas e mercadorias, uma vez que não havia nenhuma ponte e o trânsito só ocorria através do que chamavam na época de “passagens”, pequenas embarcações que tinham a finalidade de transportar, de uma margem à outra, pessoas, mercadorias e pequenos animais. Em resumo, nenhuma chance de carros chegarem à cidade naquele momento. Só como ilustração, para se deslocar de Piripiri a Piracuruca ou Batalha, era preciso atravessar o rio Piracuruca. Assim, era igual para chegar a Campo Maior, que tinha o Rio Corrente como divisa entre os dois municípios. Para chegar a Pedro II ou a Barras, os obstáculos eram os rios Caldeirão e rio dos Matos. Pontes ainda eram sonhos que começariam a se realizar a partir da década de 1930, na pequena e ainda pouco populosa Piripiri. Essa ação de atravessar os rios se tornava mais fácil ou difícil de acordo com o período do ano e com o volume das águas.

No que diz respeito à demografia piauiense e de suas cidades, podemos ter um panorama a partir do recenseamento feito pelo governo brasileiro e lançado em 1920, o quarto censo geral da população brasileira e a primeira pesquisa censitária da população brasileira no século XX.

O Brasil apresentava uma população total de 30.642.041, 13 milhões de habitantes a mais do que o censo anterior (feito no ano de 1900). A população do Estado do Piauí quase duplicou neste espaço de 20 anos, acompanhando o crescimento nacional, passando de 334.328 para 608.143 habitantes. Com relação aos municípios piauienses, somente a capital Teresina ultrapassava a marca de 50 mil habitantes, mais precisamente, 57.500 habitantes.

Olhando para os números piauienses, além da capital, somente outras sete cidades piauienses ultrapassavam a marca acima dos 20 mil habitantes, eram elas: Teresina (57.500 hab.), Valença (34.742 hab.), Barras (29.715 hab.), Picos (27.273 hab.), Oeiras (24.563 hab.), Parnaíba (24.152 hab.), Jaicós (22.567 hab.), União (21.435 hab.) e Pedro II (20.982 hab.).

Ainda com relação à demografia piauiense de 1920, concentrando atenção apenas nas cidades e povoados da região norte do Estado, temos as mais populosas: Barras (29.715 hab.), Parnaíba (24.152 hab.), Pedro II (20.982 hab.), Campo Maior (17.992 hab.), Buriti dos Lopes (14.497 hab.), Peripery (12.644 hab.), Piracuruca (10.565 hab.), Batalha (9.557 hab.) e

⁵² BASTOS, Cláudio. *Dicionário Histórico e Geográfico do Estado do Piauí*. Teresina: Fundação C. Monsenhor Chaves, 1994. (nomes atualizados das localidades).

Amarração (8.098 hab.). Eram cidades que, em sua maioria, possuíam estruturas acanhadas, serviços públicos quase nulos e com muitas carências, coletivas e individuais. Piripiri não fugia a regra.

Para visualizar de forma mais nítida a população de Peripery, vamos fazer uso de seu Código de Postura, um documento construído no início da década de 1920 e que teria como objetivo padronizar, organizar e controlar as ações da população do município, uma vez que, dentro de um modelo de desenvolvimento e de organização urbana, algumas cidades estavam produzindo seus códigos de posturas. Os códigos de conduta são materiais onde se vislumbra o cenário das cidades, uma vez que, por meio deles, podemos tomar noção do núcleo urbano existente, com suas necessidades, carências e serviços já disponíveis.

Os códigos de postura, em geral com um ideário modernista, visavam regular o modo de vida da população, ditando regras de comportamento, ordenando a cidade com medidas de higiene e organização dos espaços, uma espécie de “civilizar” a população, controlando desvios de conduta. Em geral, incluíam regras sobre construções, trânsito de animais, limpeza das ruas, horário de atividades comerciais etc. O código de Postura de Teresina, em 1905, é criado e substitui normas consideradas ultrapassadas do século anterior e buscou uma transformação na capital piauiense, alvo de muitas críticas por sua acanhada estrutura urbana. Esse código de postura teresinense serviria como modelo para os códigos de postura que se produziriam nas cidades do interior, inclusive em Peripery, editado no ano de 1922.

Uma época de tentativas de ordenação do espaço urbano, quando o seu ar típico de cidade “ordeira” e “pacata”, como registra a memória oficial, se altera com a instalação de novos habitantes migrantes nordestinos e do interior do Piauí, contribuindo para aumentar os conflitos sociais na cidade. Vimos, portanto, o momento em que a cidade se envolve no imaginário progressista da elite, quando se aguçavam as contradições sociais presentes em uma estrutura provinciana. O espaço urbano teresinense tornou-se, então, uma evidência da preocupação de uma elite com a manutenção da ordem, expressa nos relatórios policiais, Mensagens e Relatórios dos governantes, Códigos de Posturas, dentre outros.⁵³

Analisando a Lei nº 84, “*Código de Posturas Municipaes de Peripery*”, promulgada em 06 de setembro de 1921, temos a possibilidade de vislumbrar uma tentativa de organização na relação entre a cidade e sua população em diversos aspectos abordados, legitimando e organizando o cotidiano no município. Em seus capítulos são abordados temas como estradas

⁵³ ARAÚJO, Maria Mafalda Baldoíno. Cotidiano e Pobreza: a magia da sobrevivência em Teresina (1877-1914). Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1995. p.15

e viações, iluminação, arborização, caça, pesca, criação de animais, cuidados com nascentes de rios, comércio, pesos, medidas, matadouros, mercados, lojas, cemitérios e, por fim, normas de moralidade desejadas. A lista é bem longa e diversa.

As terras ou terrenos do patrimônio da cidade estavam divididos em três classes (prática que seria abandonada na década de 1950): terrenos urbanos eram aqueles que estavam dentro do perímetro da cidade propriamente dita; suburbanos, aqueles que excediam os limites do urbano, entretanto considerados como continuação de ruas e praças da cidade; e por fim, eram rurais todos os demais terrenos que não se encaixavam nas duas classificações anteriores. Lembrando que, todos os terrenos do patrimônio municipal que estavam devolutos poderiam ser concedidos a título de aforamento a quem os requeressem, desde que não houvesse contestação ao requerimento. A esses requerentes (citados como foreiros) havia um conjunto de obrigações ao serem atendidos, entre elas, murar a nova propriedade em um prazo de dois anos e mantê-la limpa, principalmente se esta propriedade estivesse localizada nas duas primeiras zonas. Nos demais terrenos públicos, a construção ou uso para qualquer fim era permanentemente proibido sem a devida legalização ou autorização do poder municipal.

Em um período em que o estado do Piauí estava tentando criar uma estrutura de transportes através de estradas vicinais e a estrada de ferro já se encontrava em construção e prestes a chegar à Piracuruca, a cidade de Piripiri ainda sofria com a ausência de boas estradas e, principalmente, de pontes. Devido essa realidade, foi preciso organizar, a partir de 1921, um serviço chamado na época de “passagens públicas”, que consistia em postos de travessias sobre rios compostos por pequenas embarcações cujos objetivos era disponibilizar acesso a outras cidades ou áreas mais distantes do centro municipal, uma vez que a cidade era circundada por três grandes rios, sendo necessária a existência de seis destas passagens ou postos. Eram eles: O posto “*Estreito*” o posto “*Recurso*” e o posto “*Cocal*”, no Rio dos Matos, que circunda a cidade nos sentidos sul e oeste; posto “*Vaqueijador*” e posto Sambito, no rio Piracuruca (como o próprio nome diz, rio que separava as cidades de Piripiri e Piracuruca); e por último, posto “*Montevideo*”, no rio Corrente (rio entre as cidades de Piripiri e Campo maior).

De acordo com o código de postura, todos os anos, a intendência abria concorrência para o serviço de passagens. Os proponentes apresentavam suas propostas e as mais vantajosas eram aceitas, levando-se em conta também a idoneidade do proponente. Na falta de proponentes, era responsabilidade da própria administração municipal pôr em funcionamento estas passagens. Esses postos eram de suma importância para o trânsito de pessoas entre Peripery e as demais cidades piauienses. A cidade de Peripery, do início da década de 1920, era

uma porção de terra rodeada por águas fluviais, principalmente na primeira metade do ano, quando os rios tinham seus volumes aumentados como resultado do período chuvoso.

Aos arrematantes dos postos recaíam algumas obrigações na prestação do serviço.

a) Tratar com toda a urbanidade os passageiros e a fazer-lhes a passagem, na ordem em que se apresentarem; b) Residir perto do porto da passagem, de sorte que possa ouvir qualquer chamado ou aviso das pessoas que pretendem passar o rio; c) Ter as canoas ou botes necessários para o serviço a juízo do intendente, que os poderá mandar construir para esse fim, quando julgar conveniente; d) Trazer convenientemente asseadas essas canoas ou botes; e) Só empregar no serviço canoas ou botes estanques e que ofereçam segurança; f) Não carregar excessivamente essas embarcações; g) Dar passagem a quem dela necessite, a qualquer hora do dia ou da noite; h) Receber na praia os objectos ou animais a fazer-lhes passar, sem mais dispêndio além da taxa de passagem estabelecida pela municipalidade; i) Indemnizar os danos causados, no serviço, por imperícia ou imprudência sua; j) Cobrar as taxas de passagem de acordo com a tabela fornecida pela municipalidade.⁵⁴

Em resumo, sair ou chegar à “ilha” Periphery era, antes de mais nada, uma grande aventura. Infelizmente, não foram encontrados documentos a respeito do funcionamento destas “passagens”.

Com relação à organização da zona urbana a competência era da administração municipal. Eram obrigações dela abrir ruas, praças ou estradas em terras municipais; denominá-las e instalar placas nas esquinas com seus nomes, assim como também competia à Intendência Municipal o nivelamento e o embelezamento das ruas e praças. Excetuadas as já existentes, todas as ruas instaladas a partir deste momento teriam características comuns com o intuito de harmonizar a organização central. Ter pelo menos dez metros de largura, ficando a cargo dos moradores conservar limpas as frentes de suas residências ou imóveis, sob pena de multa financeira. Também sob risco de multa financeira, era proibido obstruir ou desviar ruas e estradas ou construir imóveis nas zonas urbanas e suburbanas sem prévia licença da intendência. Ainda em relação à construção de casas, era expressamente proibida a construção de casas de palhas, cercas de palhas ou ramos, sob a alegação de materiais de fácil combustão.

Podemos identificar aqui uma grande diferença entre o que se pretendia e o que era conseguido, uma vez que essa proibição de casas de palha não surtiu efeito imediato, pois piripirienses de uma geração que tenha vivido na cidade sessenta anos depois, ainda viam bairros periféricos com maioria de casas cobertas com palhas, em plena Piripiri dos anos 1980, ou seja, seis décadas após estas determinações.

⁵⁴ PIRIPIRI. *Código de Posturas Municipaes*. 1922. p. 25-26.

Dentro da perspectiva de asseio, arborização, iluminação e conservação das matas do município, um conjunto de proibições foi lançado aos moradores das zonas urbana e suburbana. As mais significativas eram: largar lixo ou animais mortos nos terrenos vagos; criar porcos nos quintais; instalar curtumes, tinturarias, saboarias ou outros serviços que poderiam ser nocivos à saúde pública; montar hospitais ou sanatórios sem licença da intendência; morar em casas ou quartos não servidos de quintal; amarrar animais nos postes de lampiões públicos ou danificá-los de qualquer modo; apagar os lampiões de iluminação pública (a eletricidade ainda não era uma realidade na cidade); cortar árvores frutíferas ou úteis ao sustento de homens ou animais; cortar árvores nas nascentes das fontes e nas margens dos rios e riachos; extrair palhas de carnaubeiras para extração da cera fora do período permitido (setembro a janeiro), como também deixar as carnaubeiras nuas de folhas ou danificar seus frutos. Todas essas proibições eram punidas com multas financeiras entre 10\$000 e 50\$000 (dez mil réis e cinquenta mil réis).

A intendência também tentou organizar as ações de sua população em relação aos animais, rios, caça e pesca. Animais perigosos só deveriam transitar nas ruas devidamente amordaçados. Gado, ovelhas, muares e afins eram proibidos de pastar nas ruas centrais da cidade. Foi proibido a qualquer pessoa tomar banho, lavar roupa, animais e couros nas fontes, poços ou outros depósitos de água potável. As mesmas proibições eram válidas para os rios que cruzavam a cidade, principalmente nos pontos onde se coletava água para o abastecimento da população. O exercício da caça só poderia ser efetivado com pelo menos 500 metros de distância do povoado mais próximo, com uso de espingardas e rifles. Era proibido o uso de armadilhas com armas de fogo, uso de dinamite ou explosivos tóxicos nos rios, como também a matança de urubus, beija-flores e aves úteis ao homem. Além disso, em relação a animais em geral, era proibido praticar atos de crueldade, fazer trabalhar animais que estivessem excessivamente magros ou visivelmente doentes, assim como, conduzir cargas superiores às suas forças e, por fim, espancar animais de carga. Aos infratores, multa de 10\$000 (dez mil réis).

Observando as leis e proibições da época, inclusive os detalhes em suas escritas, percebemos que, apesar do cuidado com a saúde da população, no sentido de preservação de suas fontes de águas potáveis, nota-se que a cidade ainda tinha uma grande carência, uma vez que a água consumida pela população tinha origem em fontes, rios ou poços, não existindo nenhum sistema de organização, tratamento e distribuição de água. Seria preciso, a partir deste momento, esperar pelo menos mais uma década até a instalação de um primeiro sistema público, ainda rudimentar, de distribuição de água para a população.

Com relação às normativas lançadas pela administração, muitas estavam relacionadas às atividades comerciais, em uma tentativa de padronização e organização. De início, era proibido abrir qualquer casa comercial sem a licença do intendente. Também era necessário licença da intendência para exercer as profissões de açougueiro, magarefe, talhador de vísceras, de carne de porco e carneiro. Estas deveriam ser renovadas anualmente.

Um exemplo desse controle encontramos alguns anos depois, nas atas da Câmara Municipal do Município. Em 1931, o comerciante José Freire Filho entra com pedido, junto ao Conselho Consultivo da cidade de Piripiri, para abertura de uma nova farmácia na cidade, alegando, como motivação, o crescimento da população e, conseqüentemente, a necessidade de mais uma casa deste ramo. Esse conselho consultivo, em reunião, datada em ata no dia 14 de agosto de 1931, teria como função avaliar o pedido do citado comerciante, concedendo-lhe ou não a autorização para abertura dessa segunda farmácia na cidade. O resultado da consulta foi positivo à solicitação do comerciante e assim, a cidade de Piripiri ganharia mais uma farmácia.

o conselho consultivo tomando reconhecimento do requerimento, resolveu por unanimidade de votos julgar necessário a abertura de uma nova farmácia, pretendida pelo sr. José Freire Filho, de mais uma farmácia nesta cidade dado o aumento de sua população. Como nada mais há a tratar, o senhor presidente suspendeu a sessão.⁵⁵

A ata foi assinada pelos senhores conselheiros Nelson Coelho de Rezende, Oscar Alves Ferreira, Severiano Gonçalves de Medeiros, Vicente Amâncio de Assunção, Martinho José de Sousa e Francisco Vieira de Melo. Alguns destes nomes que assinam a ata são personagens conhecidos da política piripiriense que, juntos a mais alguns, dominaram a política da cidade por várias décadas e seus nomes hoje denominam algumas ruas da cidade. Placas com seus nomes podem ser vistas em um curto passeio pelo centro da cidade.

Como justificativa de cuidar da saúde pública era proibido vender gêneros alimentícios corrompidos ou deteriorados assim como gêneros alimentícios falsificados. Para isso, haveria fiscalização contínua. Fiscalização também foi prometida para o controle de gêneros importados e exportados pelo comércio local, com a cobrança dos impostos municipais.

Pesos e medidas seriam fiscalizados no comércio local como forma de normatizar as medidas e verificar o funcionamento de balanças.

Todos os proprietários ou gerentes de estabelecimentos comerciais ou industriais ou de qualquer natureza, onde se compram e vendem quaisquer mercadorias ou productos que se tem de pesar ou medir, são obrigados a ter em seus estabelecimentos balanças e tantos ternos ou coleções de pesos e

⁵⁵ PIRIPIRI. *Conselho Consultivo Municipal de Piripiri*. Ata de 14 de agosto de 1931.

medidas, quantos forem necessários, segundo a natureza e gênero de seu comércio ou indústria.⁵⁶

Há referências à necessidade do município possuir um matadouro público para melhor fiscalizar as condições de saúde dos animais e da higiene das carnes e melhoramento nos açougues da cidade, uma vez que um mercado municipal não existia e a construção de um só seria efetivada décadas depois.

Ainda no Código de Postura 1921/1922, um capítulo chama a atenção de forma muito especial, uma vez que não está relacionado com economia ou nenhum aspecto administrativo do município. Chama-se “Da moral e das conveniências e garantias públicas”, no qual se lista um conjunto de comportamentos que a população deveria seguir como sendo aqueles desejáveis a “uma pessoa de bem”, numa tentativa de moldar o modo de vida das pessoas, indicando o que fazer e, principalmente, o que evitar.

Na época, era proibido ofender a moral pública ou o decoro social com palavras ou gestos indecentes, praticar cenas imorais nas ruas, praças, estabelecimentos ou quaisquer lugares públicos; andar mascarados com trajes indecorosos; vender ou distribuir manuscritos ou impressos ofendendo a moral pública; escrever palavras obscenas ou traçar figuras imorais nos lugares públicos; chegar às portas e janelas de suas residências em trajes indecorosos ou em nudez; urinar ou defecar nos lugares públicos em que não haja cômodo para esse fim; disparar armas de fogo dentro do perímetro urbano; e permitir nas lojas, tabernas ou botequins o ajuntamento de menores.

Não fica nada definido sobre o que seriam efetivamente os atos “indecentes”, “imorais”, “indecorosos” ou “obscenos” ou quem definiria cada uma destes. Mas percebe-se a tentativa do município em controlar o cotidiano no seu território e patrocinar uma civilidade baseada em um desenvolvimento, ordem e organização social. Era o discurso importado do progresso pela elite política que tinha pretensões modernizadoras com discursos que traduziam a ideia do progresso.⁵⁷

Assim, chegamos ao fim da década de 1920, uma cidade com poucos recursos para construir uma infraestrutura de transporte e necessitando de muitas melhorias que só nas décadas seguintes alcançaria. Tratava-se de uma cidade onde o transporte de produtos ainda era dificultoso e a ferrovia estava relativamente próxima, na cidade de Piracuruca, mas sem data da continuação do projeto, assim, o transporte permanecia complexo. “Periperi, município

⁵⁶ PIRIPIRI. *Código de Posturas Municipaes*. 1922. p. 21.

⁵⁷ NASCIMENTO, Francisco Alcides. *A cidade sob o fogo: modernidade e violência policial em Teresina (1937-1945)*. Teresina: Fundação Monsenhor Chaves, 2002. p. 122.

pertencente à comarca de Pedro II, confina com os municípios de Piracuruca, Pedro II, Campo maior, Barras e Batalha. Viação: Caminhos, o transporte de cargas faz-se a dorso de animais”.⁵⁸

Peripery era uma comunidade pequena, com população de maioria rural e, de certa forma, com famílias conhecidas entre si. Suas ruas eram de terra e iluminação limitada, ainda feita com lampiões. O transporte era essencialmente feito com animais ou a pé. Comércio de produtos básicos e limitados aos produzidos na região, com pouca mercadoria vindo de áreas distantes. Socialmente, destacava-se a Igreja como local de encontros e alguns poucos bares. Economia baseada na produção agrícola e pecuária e pequenos negócios nas poucas ruas da cidade. Culturalmente, havia forte influência da Igreja no tocante ao cotidiano da população e nos modos de agir e se portar. Por fim, uma total inexistência de tecnologias; eletricidade, ferrovia, carros, água encanada, por exemplo, eram apenas notícias que os viajantes traziam em seus relatos a respeito de cidades maiores.

2.6 Poder Local e estrutura familiar em Piripiri: uma análise histórica

Piripiri, como várias cidades do Nordeste e coirmãs piauienses, se caracterizou em algum momento de sua história pela concentração do poder político nas mãos de grupos familiares. Não temos aqui a intenção de fazer um estudo específico da política no interior do Piauí, mas dada à realidade nordestina, caracterizada pelo poder político muito concentrado, em um processo que comumente chamamos de “coronelismo”, o microcosmo piripiriense nos serve de espelho para uma semelhança com um pouco mais ou menos de proximidade com as demais cidades piauienses. Afinal, praticamente todas tiveram, em algum momento de sua história, um “coronel” como chefe político. Gervásio Passos em Piracuruca, Thomaz Rebelo em Piripiri, são exemplos destes coronéis no norte piauiense. Eram “tempo em que os grupos familiares começaram a se engajar no corpo burocrático, e o Estado a retomar para si parte de suas atribuições que lhe eram comuns – ao que muitos interpretaram como redução do poder familiar – a família ampliou suas áreas de influência”.⁵⁹

Estudando a literatura regional e documentos referentes a administração direta ou indireta da cidade, percebe-se que, ainda na época de vila, alguns nomes já se destacavam na política local, e ao longo do final do século XIX e na primeira metade do século XX esse poder se torna hereditário.

⁵⁸ *Almanaque Laemmert*: Administrativo, Mercantil e Industrial (RJ), 1922. p. 3.914.

⁵⁹ SOUSA NETO, Marcelo. Nos bastidores do poder: Política e relações familiares no Piauí do século XIX. *Revista Crítica Histórica*. Ano VII, n. 13, junho/2016, p. 8.

Nesta transição de século, um nome tem enorme destaque: Tomaz Rebelo de Oliveira Castro. O coronel Tomaz Rebelo era filho de José Joaquim da Silva Rebelo e Donata Joaquina de Oliveira Castro e neto do português José Gomes e da piauiense Umbelina Rosa de Jesus (nascida em Barras). Estes últimos se estabeleceram e faleceram na cidade de Campo Maior. Seu pai, José Joaquim da Silva Rebello, nascido em Campo Maior, casou-se com Donata Joaquina de Oliveira Castro e viveram em Piracuruca antes de se estabelecerem nas terras de Peripery. Politicamente, foi o terceiro a exercer a administração da Vila, nos anos de 1881-1882. Antes dele, foram gestores Antônio Alves de Oliveira Lopes e Onofre José de Melo.

Thomaz alcançou grande destaque político na região sendo na época o político mais influente e até hoje lembrado como um dos principais políticos/administradores piripirienses. Foi deputado provincial do Império, chefe do executivo municipal como intendente/presidente do Conselho Municipal e atingiu seu auge político como vice-governador piauiense entre os anos de 1904 e 1908.

Nosso biografado, em 1860, foi aluno em Piripiri do padre Domingos de Freitas e Silva, fundador da cidade. Homem de brilhante inteligência e possuidor de visão prospectiva, logo cedo se destacou na vida pública, tendo sido, ainda no império, deputado provincial no período de 1882-1883. Proclamada a República, foi nomeado pelo então governador do Estado do Piauí, Dr. Gregório Taumaturgo de Azevedo, para o cargo de presidente do Conselho de Intendência de Piripiri, no período de 1890-1891. Exerceu o cargo de Intendente nos seguintes períodos 1909-1916; 1921-1924; 1929-1930. Foi ainda Vice-governador do Piauí no quadriênio 1904-1908. Em duas ocasiões, exerceu interinamente o cargo de Governador do Estado.⁶⁰

Thomaz Rebelo exerceu também a função de deputado estadual em seis oportunidades, ao longo das legislaturas de 1900 a 1904, 1912 a 1916, 1916 a 1920, 1920 a 1924, 1924 a 1928 e 1928 a 1930. Deixou a vida política e mudou-se para a cidade de Parnaíba, onde veio a falecer em 1932. Em 1937, por ocasião do quinto aniversário de sua morte, recebeu homenagem nas páginas do *Almanaque da Parnaíba*, publicação do litoral piauiense.

O cel. Tomaz Rebelo de Oliveira Castro, foi um dos vultos piauienses de maior atuação na política do Estado. Residindo em Periperí, onde contava com a unanimidade do colégio eleitoral, foi, desde o império, deputado á Assembleia provincial e, na Republica, em legislaturas seguidas, deputado estadual, até 1930, quando as Camaras foram dissolvidas em virtude do triunfo da revolução de outubro. Duas vezes eleito vice-governador do Estado, esteve à frente do governo em 1902 e, depois, no quadriênio Matias Olímpio, durante a ausência do insigne estadista piauiense, em viagem que empreendera ao Rio de Janeiro. Faleceu o Cel. Tomaz Rebelo, em Parnaíba, a

⁶⁰ MELO, Fabiano. *Ruas, avenidas e praças de Piripiri*. Piripiri: Ideal Editora, 2008. p.131.

13 de fevereiro de 1932, 5 filhos, entre os quaes o notável tribuno e parlamentar piauiense, senador Pires Rebelo.⁶¹

A família Rebelo continuaria em destaque na política piauiense com José Pires Rebelo, filho do cel. Thomaz Rebelo. Nascido na Vila de Peripery em 1877 e falecido no Rio de Janeiro, no ano de 1947. Estudou no Rio de Janeiro, onde se formou pela Escola Politécnica. Voltando ao Nordeste, exerceu a função de engenheiro na Estrada de Ferro de Sobral, no Ceará e chefe da comissão de Estudos da Estrada de Ferro do Piauí, sendo um de seus grandes incentivadores. No Piauí exerceu várias funções administrativas e políticas, como secretário de obras do Piauí, prefeito de Teresina (outubro de 1909 a março de 1910), deputado federal (1918-1921 e 1921-1923), quando sua atuação em favor da ferrovia piauiense ficou marcada; senador pelo Piauí (1923-1927, 1927-1930 e 1935-1937). Cassado com a dissolução do Congresso Nacional pelo Estado Novo em 1937, transformou-se em um crítico ao governo de Vargas. Enquanto parlamentar, além de incentivador do desenvolvimento ferroviário no Piauí, também buscou a autonomia da ferrovia piauiense, uma vez que, de início, a ferrovia no Piauí seria um ramal administrado pela Ferrovia de Sobral, o que gerou muitas críticas por parte dos piauienses, principalmente em relação à distribuição dos recursos, uma vez que sempre os trabalhos em território cearense eram prioridades, estagnando o projeto dos trilhos no estado do Piauí por anos.

A necessidade do projecto é indiscutível. Indispensável se torna o desmembramento da rede de viação, do ramal férreo da Amarração, porque a estrada em questão se desenvolve toda ella dentro do território piauiense; sua diretriz é quase paralela as duas linhas que constituem os limites leste e oeste do Estado do Piauí. Sendo assim, si ella corre dentro do Estado do Piauí, não se compreende, menos se justifica, que faça parte da rede de viação cearense. E sob o ponto de vista do nome – ponto de vista, aliás, de pequena importância, - o projecto é oportuno, mais relevante se torna ainda quando cogita da parte propriamente dita do serviço público.⁶²

Este recorte compõe parte do discurso do então deputado Pires Rebelo proferido em sessão da Câmara Federal no ano de 1918, em um momento de embate entre políticos piauienses e cearenses, tendo como motivo a falta de recursos para a ferrovia piauiense, que sem autonomia, ainda era gerenciada pela Ferrovia Cearense, fator que, para sociedade piauiense, explicava a falta de recursos e a demora na construção da estrada. Os piauienses reivindicavam autonomia da ferrovia piauiense. Esse movimento será detalhado mais à frente.

⁶¹ POLÍTICOS piauienses. *Almanaque da Parnaíba*, Parnaíba, 1937. p. 71.

⁶² BRASIL. Congresso Nacional. Câmara dos Deputados. *Anais da Câmara dos Deputados*. Discurso do deputado José Pires Rebelo: 1918, volume V, de 17 a 31 de julho de 1918. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919. p. 191.

Tanto Thomaz Rebelo como seu filho José Pires Rebelo se destacaram no campo político. Como Thomaz exerceu sua função prioritariamente no campo regional, o senso comum na cidade de Piripiri é que sua ação política tenha sido bem mais efetiva e por isso muito lembrada, ao contrário de Pires Rebello, que por viver pouco tempo na cidade e se destacar politicamente fora do município, com ações na política estadual e nacional, é menos lembrado.

Se formos concentrar nossa atenção no aspecto de centralização política em uma única família, nenhum exemplo piripiriense se compara à família Coelho de Rezende. Essa concentração política se inicia com o Patriarca da família, coronel Antônio Coelho de Resende, nascido em 1845, comerciante de profissão e chefe do Partido Conservador na Vila no período imperial. Exerceu a função de intendente municipal nos períodos de 1893-1896 e 1901-1904. Participou de duas legislaturas no município, nos períodos de 1917-1920 e 1921-1924. Faleceu em 1928. Seu irmão, Simplício Coelho de Resende, nascido em 1841 (antes do surgimento da cidade), formou-se em direito na cidade de Recife. De volta ao Piauí, exerceu a função de promotor público em Piracuruca, Campo Maior e Parnaíba.

Em Barras tornou-se Juiz. Foi deputado provincial e deputado geral na última legislatura do Império. Pertenceu à Academia Piauiense de Letras. Desgostoso com a política piauiense, Simplício mudou-se para Manaus (AM), onde advogou por muitos anos. Teve o privilégio de ter sido o fundador da Universidade de Manaus, em 1909. Faleceu no Amazonas, em 1915.⁶³

Dos filhos do Cel. Antônio Coelho de Rezende, aquele que mais se notabilizou nos feitos políticos e administrativos foi o cel. Nelson Coelho de Resende, que exerceu a função de vereador por três legislaturas (1913-1916, 1921-1924 e 1929-1932). Sua carreira política se destacou após a Revolução de 1930, quando foi nomeado prefeito entre os anos de 1930 e 1934; em seguida foi deputado estadual (1935-1937), e novamente nomeado prefeito da cidade por todo o período do Estado Novo (1937-1945). O cel. Nelson Rezende fazia questão de mostrar sua proximidade com o então governador Leônidas Melo, como na ocasião da inauguração da estrada de ferro na cidade, quando coube a ele representar o governador Leônidas Melo e toda sua comitiva, uma vez que este ficou impossibilitado de se deslocar à cidade devido às cheias dos rios que correm ao longo do trajeto entre Teresina e Peripery.

Até a década de 1940 Cassiano Rezende, Domingos Coelho de Rezende, João Coelho de Rezende e Diógenes Coelho de Rezende, todos filhos do Cel. Antônio Coelho de Rezende exerceram função de vereador no município em diferentes períodos, como também alguns de

⁶³ MELO, 2008, p. 130.

seus netos, como Otílio Coelho de Rezende (1929/1932), Cassiano Rezende (1947/1949) e Jaime Coelho de Rezende (1909/1912).

O Cel. Antônio Coelho de Rezende tinha cinco irmãos, entre eles, Simplício Coelho de Rezende, que se destacaria na política estadual e outros onze meios-irmãos. Seus filhos eram ao todo quinze (entre eles Nelson Coelho de Rezende, Domingos Coelho de Rezende, Cassiano Coelho de Rezende, João Coelho de Rezende e Avelino Coelho de Rezende, todos exercendo funções importantes na cidade, tanto comerciais como políticas. Contabiliza-se cinquenta e sete netos que formavam a família Coelho de Rezende na primeira metade do século XX. Dentre estes, o maior destaque foi Espedito de Freitas Rezende, bacharel em direito e diplomata, que faleceu em 1981 enquanto exercia o cargo de embaixador brasileiro no Vaticano.

Após os governos por nomeação de Nelson Coelho de Rezende (1937 a 1945), Aderson Alves Ferreira (1945-1946), Joaquim Canuto de Melo ⁶⁴ (1946-1947) e João Coelho de Resende (1947-1948), a cidade voltou a ter um prefeito eleito de forma direta com a vitória de Isidoro Machado Brito (1948-1951). Seguiram-se a ele no comando do poder administrativo municipal os senhores Aderson Alves Ferreira, eleito para o período de 1951-1955; Joaquim Canuto de Melo (1955-1957), Jerônimo Bezerra de Melo (1957-1959), assumindo após falecimento do prefeito anterior; Aderson Alves Ferreira, eleito para seu terceiro mandato (1959-1962); Antônio Monteiro Alves (1962-1966) e Aderson Alves Ferreira (1966-1970). Iniciando a década de 1970, foram prefeitos Jonatas Melo (1971-1973), Antônio Ferreira Neto (1973-1978) e Jonatas Melo, em seu segundo mandato, encerrando a década.

Além dos prefeitos acima, algumas personalidades exerceram a função de prefeito por períodos menores, em momentos de exceção, como Francisca Melo (25 de junho a 10 de julho de 1938), João Bandeira de Rezende (16 de janeiro a 21 de abril de 1948), Cícero Medeiros (12 de setembro de 1966 a 18 de janeiro de 1967) e o Cel. Antônio Poti (18 de janeiro a 31 de janeiro de 1967).

⁶⁴ Nascido em Piripiri a 3 de junho de 1901. Comerciante, exerceu também as funções de Adjunto do Promotor Público, Delegado de Polícia e Prefeito Municipal por dois mandatos. Faleceu em 13 de junho de 1957, vítima de acidente rodoviário entre a cidade de Altos e Teresina. Meses depois, através do projeto de lei número 18 de 29 de dezembro de 1957, a Câmara Municipal de Piripiri utiliza-se de Cr\$ 40.000,00 (quarenta mil cruzeiros) para pagamento das despesas funerárias e construção de um túmulo em homenagem ao ex-prefeito falecido.

Quadro 7: Governantes Piripirienses, presidentes da Câmara ou do Conselho Municipal (1874-1889), Intendentes (1889-1912) e Prefeitos (1930-1962)

Nome	Período	PRESIDENTES DA CÂMARA OU DO CONSELHO MUNICIPAL
Antônio Alves de Oliveira Lopes	14/01/1875-08/02/1877	
Onofre José de Melo	09/01/1877-07/01/1881	
José Joaquim Da Silva Rebelo	08/01/1881-07/01/1882	
Estevão Rabelo de Araújo e Silva	08/01/1883-31/12/1885	
Francisco Gaudioso de Sousa Memória	08/01/1886-31/12/1886	
Estevão Rabelo de Araújo e Silva	08/01/1887-10/02/1890	Segundo mandato
Nelson Francisco de Carvalho	07/02/1891-07/10/1891	
João Paulo da Silva Rebelo	07/10/1891-31/12/1892	Temporário
Antônio Coelho de Rezende	1893-1896	
João de Freitas e Silva	1897-1900	
Antônio Coelho de Rezende	1901-1904	Segundo mandato
Thomaz Rebelo de Oliveira Castro	1905-1908	
Thomaz Rebelo de Oliveira Castro	1909-1912	Segundo mandato
INTENDENTES		
Thomaz Rebelo de Oliveira Castro	1913-1916	Terceiro mandato
José Higino de Sousa	1917-1920	
João de Freitas e Silva	1917-1920	Substituindo José Higino de Sousa
Thomaz Rebelo de Oliveira Castro	1921-1924	Quarto mandato
Domingos Coelho de Melo Rezende	1925-1928	Não completou mandato
João de Freitas e Silva	1925-1928	Substituiu Domingos Coelho Rezende
Thomaz Rebelo de Oliveira Castro	1929-1930	Quinto mandato (incompleto)
Aderson Alves Ferreira	1929-1930	Substituindo Thomaz Rebelo
PREFEITOS		
Nelson Coelho de Rezende	24/10/1930-1934	Nomeado
Francisco Justino de Sousa	02/02/1936-27/03/1936	Nomeado
Licínio de Brito Melo	27/03/1936-20/10/1937	Nomeado
Martinho José de Sousa	20/10/1937-03/12/1937	Nomeado
Nelson Coelho de Rezende	03/12/1937-21/11/1945	Nomeado
Francisca Melo	25/06/1938-10/07/1938	Substituindo Nelson Resende
Aderson Alves Ferreira	1945-1946	Nomeado – segundo mandato
Joaquim Canuto de Melo	03/04/1946-04/05/1947	Nomeado
João Coelho de Rezende	05/05/1947-05/01/1948	Nomeado
João Bandeira de Rezende	16/01/1948-21/04/1948	Nomeado
Isidoro Machado Brito	1948-1951	Eleito
Aderson Alves Ferreira	1951-1955	Eleito – terceiro mandato
Joaquim Canuto de Melo	31/01/1955-1957	Eleito
Jerônimo Bezerra de Melo	14/07/1957-31/01/1959	Substituindo Joaquim C. Melo
Aderson Alves Ferreira	1959-1962	Quarto mandato

Fonte: Elaborado pelo autor.

Na década de 1930 a ferrovia piauiense chega a Peripery e a partir de então, os trilhos correndo no norte do Piauí por 150 quilômetros, ligando a atual Luís Correia a Piripiri. Este cenário só sofreria modificações décadas depois, quando a ferrovia adentrasse no território de Campo Maior.

A ferrovia chegaria ao Brasil em meados do século XIX e, mesmo chegando cedo em outros estados nordestinos, o caso piauiense foi diferente. Muitos projetos foram traçados, promessas foram feitas, mas no início do século XX nenhum metro de trilho corria por terras piauienses. Piripiri, Parnaíba, Teresina e Campo maior, entre outros municípios, passaram anos esperando pela sonhada ferrovia. A demora atípica da conclusão destes projetos fez com que percebêssemos um processo de mudança nos símbolos de modernidade ao longo dos anos. Nos

anos de 1930 ainda se esperava pelos benefícios imaginados da ferrovia, enquanto um novo modelo de transporte começava a ganhar terreno, o carro. Assim, a ferrovia no território piauiense se insere em um processo de modificação simbólica. Ao mesmo tempo que ainda era a inovação sonhada com todas as suas benesses em um plano regional, em um cenário nacional a inovação e a modernização agora eram características das rodovias. Para melhor entender o caso ferroviário piauiense, temos que retroceder ao período de transição entre os séculos, quando serão ventilados os primeiros projetos para o Piauí.

2.7 O apito do trem: os primeiros projetos ferroviários no Piauí

As ferrovias chegaram ao Brasil na segunda metade do século XIX e rapidamente se espalharam por regiões com economias mais vibrantes. No Nordeste, elas logo chegam no leste, nas regiões ligadas às economias baiana e pernambucana. Outros estados ganham seus trilhos ainda nas últimas décadas do século, como o Ceará, que, através da economia cafeeira, constrói a Ferrovia Baturité. Inicia-se o século XX e nenhum trilho é instalado em terras piauienses, não por falta de vontade ou de necessidade. Ainda no século XIX houve intenção, esboços, projetos, mas nada com poder de concretização. Foram pelo menos 50 anos desde as primeiras tentativas de tornar real a instalação de trilhos no Piauí. Projetos foram vários, como também foram vários os motivos destes projetos nunca saírem do papel, mas a falta de recursos financeiros sempre foi determinante.

É ainda no império que o Piauí consegue aprovação do projeto de uma ferrovia ligando Petrolina-Pe ao rio Parnaíba em Amarante-Pi. Entretanto, essa ferrovia ficou só no papel. As verbas destinadas a esse fim foram desviadas para outra província. Contudo, no início do século XX, a luta continuou de maneira mais organizada. Os agroexportadores do Piauí, num trabalho conjunto com os políticos do Estado, com a Associação Comercial e a União Caixeral de Parnaíba, lutaram a favor de uma infraestrutura para o Estado. Esta luta objetivou o incremento da navegação a vapor no rio Parnaíba, a construção de estradas e, também, construção do porto de Amarração, hoje Luiz Correia. Naquele momento, Antonino Freire e Abdias Neves, representando os interesses da sociedade piauiense, apresentaram na Câmara e no Senado, respectivamente, projetos defendendo a construção de estradas de ferro e do porto de Amarração⁶⁵

Uma das primeiras intenções oficializadas de transformar o sonho de uma ferrovia em território piauiense surgiu na década de 1910. José Luiz Soares Barbosa, empresário,

⁶⁵ NUNES, Maria Cecília. Trama e Poder: trajetória do republicano no Piauí (1870-1894). In: EUGÊNIO, João Kennedy (org). *História de vários feitos e circunstância*. Teresina: IDB, 2001.p. 96.

estabelecido na rua da Alfândega, Rio de Janeiro, envia mensagem ao governador do Piauí, Antonino Freire, revelando a possibilidade de um projeto ferroviário que poderia ser desenvolvido no estado. Informa que já havia enviado ao Congresso Nacional pedidos de concessão para construção de estradas de ferro no Piauí e solicitava apoio do governo estadual para que colaborasse na aceleração das decisões em relação ao seu pedido. A importância desta ferrovia que ligaria as cidades de Petrolina e Teresina e desta até o litoral, em Amarração, seria “com um traçado que sirva aos principais municípios do Estado e dê vida a regiões capazes de desenvolvimento”.⁶⁶

Muitas eram as ideias de estradas de ferro dentro do estado, ligando Teresina tanto a Crateús, no Ceará, como a São Raimundo Nonato, no sudeste piauiense, com o intuito de desenvolver regiões que, segundo ele, eram condenadas aos tormentos das secas e viviam na miséria, quando poderiam ser opulentas e desenvolvidas. Com a construção destas linhas e ramais de ferro, as vantagens, enumeradas por ele, eram imediatas para o Estado.

Therezina ficará a 32 horas, no máximo da capital da Bahia, a menos de 5 dias do Rio de Janeiro. O Maranhão fará suas comunicações com a capital da República através do Piauí. O Piauí terá um porto seu ligado por estrada de ferro à parte central do estado; poderá exportar por ele os seus productos e importar o que carecer. A indústria pastoril do Piauí serão acessíveis numerosos e grandes mercados, desde o Acre ao Rio de Janeiro. A indústria do algodão progredirá necessariamente com a facilidade de exportação do produto e da importação de machinismos para o seu beneficiamento. Isso bastaria para justificar a execução das linhas férreas projectadas que levarão ainda ao Piauí todos os benefícios que obras dessa natureza acarretam sempre consigo, dando trabalho a milhares de pessoas e espalhando um enorme capital por todo o Estado.⁶⁷

A indiferença⁶⁸ do governo imperial foi cruel com o Piauí e com a República a situação parecia mudar. Uma primeira concessão, em 1890, através do decreto nº 1083 de 25 de novembro, projetava uma estrada entre Petrolina e o Litoral do Piauí, passando pela vila de Amarante e pela capital Teresina. Esta ferrovia ligaria os vales do rio Parnaíba ao vale do São Francisco e ainda passaria por alguns importantes rios piauienses, como o Canindé, o Piauí e o Gurguéia. Esses rios, nas palavras de Barbosa, estão “predestinados a elevar o Piauí ao mais

⁶⁶ BARBOSA, Luiz Soares. *Carta ao governador do Piauí Antonino Freire*. 26/out/1910. Arquivo público do Piauí. Caixa Ferrovia. 2025.

⁶⁷ BARBOSA, Luiz Soares. *Carta ao governador do Piauí Antonino Freire*. 26/out/1910. Arquivo público do Piauí. Caixa Ferrovia. 2025.

⁶⁸ Em vários documentos piauienses a ideia de uma indiferença do Governo brasileiro para com o Piauí sempre foi justificativa da não conclusão de vários projetos sonhados pela classe política piauiense. Esse argumento aparecesse ao longo de várias décadas.

alto *grão* de prosperidade, dando-lhe comunicações seguras, por vias férreas econômicas e por navegação a vapor, com o majestoso Rio S. Francisco”.⁶⁹ Essa concessão de 1890 caducou dez anos depois e nada foi construído.

O caminho de ferro do valle do Canindé ligará a próspera cidade do Amarante, outrora villa de S. Gonçalo, o primeiro entreposto da província do Piauí, com Oeiras, sua antiga capital. Este caminho de ferro, seguindo sempre o valle do Canindé alcançará o Rio S. Francisco em frente ao Joazeiro, na nova povoação de Petrolina, indicada para estação terminal do caminho de ferro do Recife (Pernambuco) ao Rio. S. Francisco. Dara, pois, esta linha a máxima importância à via comercial do Joazeiro a Oeiras, talvez a mais antiga do interior do Brazil; encontrará, no seu trajecto, os esforços sucessivos, durante mais de três séculos, de todas as gerações, que nos procederam; servirá os mais antigos interesses da província, e erguerá do abatimento, em que se acha, Oeiras, a antiga capital.⁷⁰

Neste novo projeto, a estrada de ferro ganharia o vale no Parnaíba, de Amarante até Teresina, margeando o rio; e da capital do estado chegaria em Petrolina. Assim, os pontos extremos desta ferrovia seriam Amarração e Petrolina. Ainda consta no projeto um ramal que partiria de Oeiras até Jaicós e atravessaria a fronteira com o Ceará, chegando até Crato. Um segundo ramal sairia da linha principal e acompanharia o vale do rio Piauí, indo até São João do Piauí e São Raimundo Nonato.

Este projeto, com seus ramais adicionais, poderia satisfazer completamente as necessidades do Piauí, além de ser interessante para os Estados do Maranhão e da Bahia, cujas capitais ficariam diretamente ligadas. Os demais estados, como Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco, também teriam ligações com o Piauí. Do ponto de vista econômico, o projeto procurou se mostrar muito interessante tanto economicamente como também de ordem estratégica.

Barbosa encerra a carta afirmando que não pretende do Congresso Nacional favores excepcionais, somente a justa remuneração por seu esforço e capital empregado na execução das linhas férreas. Com ligações com o forte grupo financeiro disposto a dispendar vultosos valores em estradas de ferro no Brasil e outras indústrias da época, tinha pensado no Piauí que oferecia um campo virgem de iniciativas e empreendimento deste porte. Solicita, por fim, novamente, o auxílio do governador na representação do estado junto ao Congresso Nacional, para que o pedido de concessão fosse atendido o mais breve possível.

⁶⁹ BARBOSA, Luiz Soares. *Carta ao governador do Piauí Antonino Freire*. 26/out/1910. Arquivo público do Piauí. Caixa Ferrovia. 2025.

⁷⁰ *Ibid*

O signatário não pretende do congresso favores excepcionaes, nem mesmo grandes favores. Senão a justa remuneração de capitães a empregar na execução das linhas férreas. Ligado a forte grupo financeiro disposto de avultados capitães para colocar em empresas de vias férreas no Brazil e em outras industrias de futuro, pensei no Piauhhy que a meu ver oferece um campo ainda virgem tentando a iniciativa de empreendimentos pela promessa de grande sucesso. As estradas de ferro requeridas não serão no caso mais do que um elemento quer permittirá o estabelecimento de outras industrias, taes como a cultura e manufactura do algodão, a de carnes calçadas, a cultura e exploração das árvores de gomma elástica das quaes ali já existe a maniçoba e pode ser tentada a da hévea braziliensis.⁷¹

Encerra a carta em sua quinta página apresentando um forte sentimento muito comum na elite comercial piauiense em relação ao governo federal e a uma possível dívida deste para o desenvolvimento do Piauí.

Como patriota e já tendo o nome de minha família ligado à história política do Piauhhy, eu me considerei feliz e pago de esforços e sacrificios que fizer pelo seu engrandecimento com a satisfação de haver concorrido para tal resultado. Isso posto peço a V. Exa. O seu valioso *auxilio* por meio da representação desse Estado no Congresso Nacional para que o pedido de concessão que fiz seja atendido em breve prazo. Já é tempo do Estado do Piauhhy merecer alguma cousa da União. Aguardando as ordens de V. Exa. E a honra de uma resposta a estas linhas, pela vênha para subscrever-me com a mais distincta consideração- Luiz Soares H Barbosa.⁷²

O projeto foi encaminhado ao Congresso Nacional em 07 de agosto de 1910 e possuía um histórico dos investimentos federais em ferrovias e o esquecimento da província do Piauhhy nas ações da União. Barbosa justifica a necessidade de atendimento de seu projeto através das palavras de André Rebouças, proferidas ainda em 1874, quase três décadas antes.⁷³

A província do Piauhhy não tem ainda projecto algum de caminho de ferro geral; mesmo na categoria de caminhos de ferro provinciaes só se projectou um pequeno caminho de ferro de oito quilômetros de extensão, da cidade de Parnahyba à barra do rio Iguarassú, que é em rigor um caminho de ferro de subúrbio e não um caminho de ferro provincial. Tem apenas a Provincia do Piauhhy 33 kilometros de costa marítima e um só porto de mar, o de Amarração, que precede o porto de Parnahyba, situado sobre o rio Iguarassú. Desta circumstancia, principalmente, provem ser o Piauhhy uma das províncias menos conhecidas do Brazil. No Emtanto poucas províncias do Imperio

⁷¹ BARBOSA, Luiz Soares. *Carta ao governador do Piauí Antonino Freire*. 26/out/1910. Arquivo público do Piauí. Caixa Ferrovia. 2025.

⁷² *Ibid.*

⁷³ André Pinto Rebouças, baiano de Cachoeira, engenheiro, inventor, empresário e intelectual abolicionista. Em 1874, André Rebouças projetou o "Plano Rebouças", que consistia de uma extensa rede ferroviária nacional para integrar províncias brasileiras, conectando o império através de eixos ferroviários norte-sul, central-norte e central-sul, visando o desenvolvimento econômico.

reúnem tão boas condições topográficas para o estabelecimento de uma rede de vias férreas.⁷⁴

O projeto, encabeçado pelo comerciante Luiz Barbosa, não virou realidade e, infelizmente, não foram encontrados documentos que esclarecesse até que ponto este projeto tramitou ou esclarecendo motivos de sua não realização. De concreto somente sua carta de intenção.

Retrocedendo alguns anos na cronologia das tentativas de dotar o Piauí de uma ferrovia, encontramos o nome do engenheiro Feliciano de Freitas Pinto. Sua intenção era a construção de uma estrada de ferro na região do extremo sul do Piauí, como descreve em uma correspondência, datada de 08 de março de 1891, endereçada ao então governante da época, Álvaro Moreira de Barro Oliveira Lima, requerendo concessão para uso e gozo por sessenta anos de uma ferrovia. Esta ferrovia partiria do lugar mais apropriado nas proximidades da Serra do Piauí, na comarca de Corrente e passaria pela vila de Corrente, pelos povoados Matto-grande, na mesma comarca e Espírito Santo, já na comarca de Santa Filomena. Um outro ramal sairia de Corrente até a povoação de Gilbués, terminando no rio Uruçuí-mirim, próximo ao Parnaíba. Além dos 60 anos de uso, pedia também garantia de juros de 6% ao ano sobre o capital empregado.⁷⁵

O engenheiro justificava suas pretensões pela fertilidade e clima ameno que constituíam os planaltos do interior e pelas possíveis produções a serem desenvolvidas na região, como café, cacau, cana de açúcar, borracha da seringueira, fumo, vegetais oleaginosos. Informava ainda que

Nenhuma outra parte do nosso território melhor remuneram o trabalho humano e a abundância de frutas ou materiais industriais e extrativos. A regularidade do clima era outro ponto positivo, comparável ao da Europa meridional, com as estações chuvosas bem regulares, com temperaturas também regulares ao longo do ano. “A causa única ponderável pois, porque essa vasta região não tem sido explorada convenientemente até nossos dias é a dificuldade de transporte”.⁷⁶

⁷⁴ REBOUÇAS, André. *Garantia de juros: estudo para sua aplicação às empresas de utilidade pública no Brasil*. 1874. In: BARBOSA, Luiz Soares. *Carta ao governador do Piauí Antonino Freire*. 26/out/1910. Arquivo público do Piauí. Caixa Ferrovia. 2025.

⁷⁵ PINTO, Feliciano de Freitas. *Carta ao governador do Piauí Álvaro Moreira de Barro Oliveira Lima*. 08/mar/1891. Arquivo público do Piauí. Caixa Ferrovia. 2025.

⁷⁶ PINTO, Feliciano de Freitas. *Carta ao governador do Piauí Álvaro Moreira de Barro Oliveira Lima*. 08/mar/1891. Arquivo público do Piauí. Caixa Ferrovia. 2025.

A construção daquela estrada objetivava ainda resolver a situação de isolamento daquela região, cuja ferrovia lhe daria várias possibilidades de pontos de ligação, tanto no Maranhão, como no Pará, Amarração e ainda ligação com o São Francisco, já que a ferrovia ligaria três importantes rios, o Tocantins, o São Francisco e o Parnaíba. A Ferrovia cortaria, segundo Feliciano Pinto, “a parte mais fértil do território piauiense”, ligando em uma só ferrovia as cidades e vilas de Corrente, Gilbués, Uruçuí e Santa Filomena. Esse rascunho de projeto tinha como diferencial dos demais seu aspecto geográfico, pois intencionava ligações ferroviárias no extremo sul do Estado, sem nenhuma grande cidade ou porto como ponto de segurança próximo. A ideia era juntar a produção da região e embarcá-la através dos rios até os pontos de exportação. Assim como o projeto de Luiz Barbosa, este projeto não chegou a nenhuma etapa mais avançada, como também não recebeu um estudo oficial ou qualquer autorização para seu prosseguimento.

Essas duas intenções de dotar o Piauí de alguma ferrovia falharam muito provavelmente por imaginar a ferrovia como uma difusora de uma economia a ser explorada futuramente. Os dois projetos se encontram cronologicamente nas imediações da passagem do século XIX para o XX e, politicamente, tanto no nível nacional quanto no estadual, não havia uma estabilidade que pudesse servir de suporte para projetos como estes. A República estava se consolidando e, portanto, a prioridade era organizar e consolidar a nova forma de governo no país.

No Estado do Piauí, o problema era sobretudo de caixa, pois, segundo os governantes, não havia orçamento para encabeçar ou auxiliar a realização de projeto ferroviário. Por fim, nos dois projetos, separados por quase duas décadas, há uma característica comum: construir a estrada de ferro e só depois iniciar produções nas regiões por ela alcançadas, sem apresentar qualquer garantia de que realmente seria possível e viável algum tipo de produção que suprisse as despesas de uma ferrovia. Como ações de um governo que visasse a integração e outros objetivos além do econômico, ainda poderia ser viável; mas, tendo como base apenas uma promessa econômica futura, os dois projetos se mostraram, aparentemente, inviáveis.

O Piauí teria que esperar um pouco mais pela gentileza do governo central para, a partir de meados da década de 1910, começar a sonhar com projetos realizáveis, que focassem na economia local e na integração regional, patrocinada pelo governo federal em outras regiões. A vez do Piauí finalmente se apresentava na segunda década do século XX.

3 TRILHOS E NARRATIVAS: A PERCEPÇÃO DE MODERNIDADE NOS GOVERNOS PIAUIENSES E A CRIAÇÃO DE UM IMAGINÁRIO MODERNISTA NO PIAUI (1910-1930)

O estado do Piauí, como região administrativa e organizada a partir de um poder central, nasceu décadas depois de seus vizinhos mais próximos. Enquanto parte das demais províncias nordestinas foi imediatamente inserida no comércio colonial com as terras da futura província do Piauí permanecendo um grande vazio administrativo entre as províncias do Maranhão, Bahia, Pernambuco e Ceará. Nos primeiros séculos da colonização portuguesa no Brasil a primeira grande riqueza se concentrava nas terras nordestinas próximas à costa, o açúcar. A economia açucareira instalada transformou o Nordeste brasileiro em região altamente lucrativa e com uma sociedade nova e original surgida em volta dos engenhos de açúcar, possibilitando o surgimento de atividades auxiliares e complementares em seus arredores.

Somente nos anos finais do século XVII, surgem as primeiras informações a respeito da consolidação de uma nova província. Oficialmente, as primeiras ações na organização política da região acontecem com a implantação da Freguesia de Nossa Senhora da Vitória, no “sertão do Peauhy” e posterior regularização da nova Capitania em 1718, porém não consumada de imediato. A Capitania de São José do Piauí se consolidaria em 1759 como área de economia de pecuária atrelada à economia açucareira. Desenvolver a pecuária, suprir a economia açucareira, ocupar os territórios e lutar contra os povos originários que aqui residiam eram as tarefas a serem executadas na nova província.

No século seguinte, a capitania do Piauí tentou se desenvolver e diversificar suas atividades, porém as características da pecuária eram quase impeditivas do desenvolvimento urbano e do surgimento de outros meios econômicos. Ao fazendeiro cabia todo o poder na região, pois a fazenda era o centro do sistema econômico piauiense, onde nada lhe escapava aos olhos, não apenas nas zonas rurais, mas também nos diminutos núcleos urbanos.

São as mais populosas e com melhores condições de desenvolvimento: Valença, Marvão, Campo Maior, São João da Parnaíba, Jerumenha e Parnaguá. Pobres, casas muito modestas, sem ruas, somente pedaços de ruas, sem outros logradouros públicos, perdidos nos sertões imensuráveis, esses núcleos ignoram-se completamente. Falta-lhes qualquer forma de intercâmbio. Nem mesmo os de cada região se comunicam.⁷⁷

⁷⁷ BRANDÃO, Wilson de Andrade. Formação social. In: SANTANA, R. N. Monteiro (org.). *Piauí: Formação, desenvolvimento, perspectivas*. Teresina: Halley, 1995. p. 19.

A pecuária permaneceu como atividade econômica principal do Piauí ao longo de muitos anos e suas características singulares acabaram moldando os elementos produtivos e, como consequência, suas raízes acabam se tornando profundas nos aspectos sociais e urbanos. A pecuária implantada aqui era extensiva com economia primitiva e tradicional, sem força dentro do sistema econômico brasileiro. Exigia pouco capital, pouca mão de obra e nenhuma preocupação tecnológica de melhora do rebanho. Como resultado tínhamos um produto final com pouco valor no mercado externo. Essa pecuária ainda inviabilizava o desenvolvimento de outras atividades que não fossem diretamente ligadas à subsistência interna das fazendas, assim, a agricultura e o extrativismo piauiense sempre tiveram pouca importância na economia de exportação e coexistiam como atividades agregadas e complementares.

Durante a segunda metade do século XIX, novos produtos surgem para agregar-se aos demais já trabalhados no interior da província, entre eles a cana de açúcar, algodão e maniçoba. Na economia açucareira, Teresina, Amarante, Batalha e Barras eram as principais cidades produtoras da cana de açúcar, produto de forte apelo no mercado, porém muito frágil em relação à queda na colheita por questões naturais ou variações de preços no mercado internacional. A produção de algodão ganhou importância nas exportações e abre caminho para a exploração de outras atividades, como o extrativismo da maniçoba nos anos iniciais do século XX. A concorrência norte-americana e a evasão de escravos para o sul evitaram que a produção algodoeira piauiense crescesse continuamente. “Em 1872, muitas casas comerciais faliram, em virtude da má colheita do algodão”⁷⁸. Ainda neste período, as atividades produtivas extrativistas da cera de carnaúba e babaçu eram destaques da economia piauiense.

O Piauí continuará exportando algodão, em estado bruto ou em pluma, tanto para a Inglaterra como para as manufaturas do sul do País, entretendo, outro produto assumirá o primeiro plano, de modo a permanecer o Estado participando do comércio mundial. Trata-se da borracha, como no caso do algodão, em posição secundária.⁷⁹

Em 1898, surgiram as primeiras notícias sobre a produção de borracha no Piauí através de uma exploração de forma rudimentar, mas com bons resultados devido aos preços altos atingidos no mercado internacional. A nova produção necessitava de investimentos e mão de obra, pois a insuficiência de braços era característica do Piauí e ajudou na decadência da

⁷⁸ SANTANA. R.N. Monteiro. *Evolução Histórica da Economia Piauiense*. Teresina: Academia Piauiense de Letras. 2001. p. 89

⁷⁹ WALLE, Paul. *Etats de Piauhy et de Maranhão*, Librairie Orientale e americaine, 1912. In: SANTANA. R. N. Monteiro. *Evolução Histórica da Economia Piauiense*. Teresina: Academia Piauiense de Letras. 2001. p. 90

agricultura e da indústria têxtil, “por causa da vertiginosa emigração para as regiões amazônicas”.⁸⁰ A partir do novo século, esperava-se que a exportação da borracha de maniçoba fosse numerosa, levando o governo estadual a tomar medidas para garantir esse crescimento. Em 1911, a borracha da maniçoba já era considerada a segunda mais importantes produção de exportação piauiense, se concentrando inicialmente nas cidades de Canto do Buriti, São Raimundo Nonato e Simpício Mendes, com Floriano se transformando em seu principal centro comercial.

Neste momento em que a economia piauiense experimenta uma diversificação econômica, planeja-se uma estrutura de transporte no estado, somente feita, até aquele momento, através do rio Parnaíba. A navegação do Parnaíba era a rota de escoamento de produtos em direção ao litoral, porém, nem sempre o rio estava disponível para a navegação, que sofria com as intempéries da natureza.

A produção do extrativismo vegetal piauiense entrou em desenvolvimento, com tímida participação no mercado internacional, demandando maiores investimentos em seu escoamento. Faltavam à província estradas de ferro e estradas carroçáveis, que já eram realidade na maioria das províncias do Nordeste. O sonho da elite comercial piauiense era possuir uma estrada de ferro cortando o interior do território piauiense, um dos símbolos da modernidade, ligando as principais cidades comerciais do estado, Floriano, Teresina e Parnaíba.

Muitas estradas e muitos ramais⁸¹ foram construídos até o final do século XIX e muitos outros seriam ainda construídos na primeira metade do século XX, porém nenhum no Piauí. O piauiense sonhava com uma ferrovia que cumprisse o objetivo comercial, em primeiro lugar, mas que também ajudasse na integração entre cidades e regiões, o que até aquele momento não era possível pelas poucas estradas existentes no estado e praticamente nenhum meio de transporte de longa distância. O Piauí ainda era um estado que viajava no lombo de mulas. Seu comércio exportador, concentrado em produtos agropastoris, não possuía condições financeiras de realizar, sozinho o sonho ferroviário. A economia piauiense não oferecia ao estado os fatores essenciais e indispensáveis para o patrocínio de uma aventura ferroviária em seu solo. Só como comparativo, o estado do Ceará já possuía duas ferrovias desde a década de 1870.

No período republicano já não existia a política de busca de capital externo e nem a associação com empresas inglesas para a construção de ferrovias, que foi *o modus operandi* de

⁸⁰ SANTANA, 2001. p. 91.

⁸¹ Parte constituinte de uma ferrovia. Ligação menor entre dois pontos ou duas cidades, fazendo parte um de um trajeto maior.

construção de ferrovias no período imperial. As ferrovias agora construídas eram todas patrocinadas por capital nacional, fosse ele privado, estadual ou federal.

Vejamos algumas informações cronológicas sobre o processo de implantação da Estrada de Ferro Baturité. Em 1870 (5 de março) foi formado um pacto associativo com fins à construção de um caminho no trecho Fortaleza-Pacatuba, com ramal até Maranguape, assinado pelos senhores Senador Pompeu, Barão de Aquiraz (Gonçalo Batista Vieira), Barão de Ibiapaba (comerciante coronel Joaquim da Cunha Freire), o negociante inglês Henrique *Broclehust*, sócio da R. *Singlehust* & Cia e o engenheiro Civil José Pompeu de Albuquerque Cavalcante...Os primeiros trilhos do trecho: Fortaleza-Parangaba foram assentados a 1º de julho de 1873, circulando um mês depois a primeira locomotiva do Ceará: a “Fortaleza”.⁸²

Além da Estrada de Ferro Baturité, que ligava a cidade de Fortaleza ao maciço do Baturité, local de produção de café, a província do Ceará também construiu a Estrada de Ferro Sobral ligando as cidades de Camocim (litoral cearense) à Sobral (centro). Ao longo dos anos, as duas ferrovias cearenses foram recebendo ampliações, ligando cada vez mais cidades, inclusive cidades do sul cearense, na região do Cariri, com forte influência nas regiões de fronteira entre o Piauí e o Ceará. O plano era, construir uma ligação entre as duas ferrovias, tornando-as um só sistema. Outro projeto já ventilado referente à Ferrovia de Sobral era realizar uma ligação com a cidade de Teresina-PI através do ramal de Crateús.

Primeiramente, retomam uma justificativa apresentada desde 1910: a linha de ligação da EFB à EFS traria a Fortaleza direta e imediatamente a produção do Estado do Piauí. Além disso, encontram novas áreas de atração :a Chapada de Ibiapaba, a serra da Meruoca, a região de criação entre os rios Aracatis, para não falar na zona Norte do Estado e na costumeira região de Uruburetama.⁸³

Economicamente, o Piauí partiu muito em desvantagem em relação a seus vizinhos. Buscou lentamente construir uma produção voltada para o exterior que pudesse, ao mesmo tempo, tornar a balança comercial mais competitiva e produzir elementos com melhores qualidades. A pecuária piauiense, com suas características históricas, não se mostrou essa atividade que pudesse fazer frente ao mercado internacional. Assim, na segunda metade do século XIX, surgiram outras alternativas que pudessem colaborar com as exportações piauienses. Já citamos aqui a borracha da maniçoba, a cera de carnaúba e o babaçu como produtos do extrativismo vegetal local que acabaram tendo uma boa recepção fora. “Os

⁸² FERREIRA, Benedito. *A Estrada de ferro de Baturité: 1870-1930*. Fortaleza: Edições UFC/Stylus, 1989.p.32.

⁸³ *Ibid.* p.46

principais mercados consumidores era a Inglaterra, os Estados Unidos e a França. A Alemanha e a Bélgica eram mercados de menor expressão”.⁸⁴ Dentro do contexto da província, o final do século XIX marca um crescimento econômico atrelado a esses produtos que se estenderia até o período entre as duas grandes guerras mundiais, período próspero que desencadeará os primeiros incentivos na produção e no desenvolvimento de estradas. Para Felipe Mendes, esse período perdurará por quase um século, iniciando com a mudança da capital para Teresina e encerrando-se no pós-Segunda Guerra Mundial.

Da segunda metade do século XIX até por volta de 1950 a economia piauiense procurou organizar-se tendo como eixo o rio Parnaíba. A mudança da capital para Teresina (1852) e o início da navegação a vapor (1859), foram os principais fatores para o início de um processo de desenvolvimento com participação ativa no comércio internacional, que demandava os produtos derivados do extrativismo vegetal do Piauí.⁸⁵

Uma província surgida muito tempo depois do início do período comercial colonial, contando com uma economia voltada para a pecuária extensiva e sem prática no mercado internacional, seriam fatores que tornariam um desenvolvimento pujante uma grande utopia. O poder nas mãos de fazendeiros e concentrado no mundo rural não ajudou em nada a jovem província. Para complementar esse cenário de dificuldades, o Piauí quase sempre passou por turbulências políticas, principalmente a partir de meados do século XIX, com rodízio intenso de governantes. Assim, um projeto de desenvolvimento de longo prazo quase nunca foi posto em prática. “De 1829 a 1889, o Piauí teve 92 pessoas à frente do governo, entre presidentes da província e vice-presidentes em longas interinidades.”⁸⁶ O período republicano concedeu ao Estado um pouco mais de estabilidade, apesar de um início tumultuado. Estrutura administrativa frágil, capacidade de recolhimento diminuta e possibilidade de investimentos escassa, essa era a realidade do Piauí nas primeiras décadas da República, que ganha estabilidade administrativa a partir da eleição de Coriolano de Carvalho Silva, em 1892, com algumas turbulências pontuais nas primeiras décadas do novo século.

⁸⁴ QUEIROZ. Teresina. Economia Piauiense: da pecuária ao extrativismo. Teresina: Editora UFPI, 2006. p.35.

⁸⁵ MENDES, 1995. p. 68.

⁸⁶ *Ibid.*, p. 70.

Quadro 8: Governantes Piauienses entre a Proclamação da República e o Estado Novo

Governante	Período	Tempo de governo
Gregório Taumaturgo de Azevedo	26/12/1889-04/06/1890	Nomeado – 6 meses
Joaquim Nogueira Paranaguá	04/06/1890-23/08/1890	Vice que assumiu – 2 meses
Gabino Besouro	23/08/1890-19/10/1890	Nomeado – 2 meses
João da Cruz e Santos	19/10/1890-27/12/1890	Nomeado – 2 meses
Álvaro Moreira de Barros O. Lima	27/12/1890-28/05/1891	Nomeado – 5 meses
Gabriel Luís Ferreira	28/05/1891-21/12/1891	Eleito – 7 meses
Francisco Gomes Muniz	21/12/1891-29/12/1891	Vice assumiu – 8 dias
Álvaro Lopes Machado	29/12/1891-11/02/1892	Nomeado – 2 meses
Coriolano de Carvalho Silva	11/02/1892-01/07/1896	Eleito – 4 anos e 5 meses
Raimundo Artur de Vasconcelos	01/07/1896-01/07/1900	Eleito – 4 anos
Arlindo Francisco Nogueira	01/07/1900-01/07/1904	Eleito – 4 anos
Álvaro de Assis Osório Mendes	01/07/1904-05/12/1907	Eleito – 2 anos e 2 meses
Areolino Antônio de Abreu	05/12/1907-31/03/1908	Vice assumiu – 3 meses
José Lourenço de Moraes e Silva	31/03/1908-01/07/1908	Nomeado – 4 meses
Anísio Auto de Abreu	01/07/1908-05/12/1909	Eleito – 1 ano e 5 meses (falecimento)
Manuel Raimundo da Paz	05/12/1909-15/03/1910	Eleito indiretamente – 3 meses
Antonino Freire da Silva	15/03/1910-01/07/1912	Vice assumiu – 2 anos e 4 meses
Miguel de Paiva Rosa	01/07/1912-01/07/1916	Eleito – 4 anos
Euripedes Clementino Aguiar	01/07/1916-01/07/1920	Assumiu lugar do eleito – 4 anos
João Luís Ferreira	01/07/1920-01/07-1924	Eleito – 4 anos
Matias Olímpio de Melo	01/07/1924-01/07-1928	Eleito – 4 anos
João de Deus Pires Leal	01/07/1928-04/10/1930	Eleito – 2 anos 3 meses
Humberto de Areia Leão	04/10/1930-29/01/1931	Vice assumiu – 4 meses
Joaquim de Lemos Cunha	29/01/1931-01/05/1931	Nomeado – 4 meses
Landry Sales Gonçalves	21/05/1931-05/05/1935	Nomeado- 4 anos
Leônidas de Castro Melo	03/05/1935-09/11/1945	Nomeado – 10 anos e 6 meses

Fonte: Tabela produzida pelo autor deste trabalho.

Mesmo com essa estabilidade, a possibilidade de investimentos internos por conta própria ainda era pequena. Em relação aos investimentos do Governo Federal na região Nordeste, o estado quase sempre estava ou se achava à margem. Ao longo das primeiras décadas, acabou se transformando em uma marca dos governos piauienses queixar-se contra este contínuo esquecimento do Piauí pelo governo central sempre que se projetavam obras e serviços na região.

A ação dos órgãos federais com atuação específica no Nordeste pouco resultou em decisões autônomas para a solução dos problemas piauienses. A criação do atual Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS), em 1909, também não contribuiu para o desenvolvimento dos nossos hídricos. Com a vantagem de possuir a segunda maior bacia hidrográfica do Nordeste, poucos açudes foram construídos, nem as águas superficiais tiveram um aproveitamento adequado, chegando-se até mesmo à mistificação desses recursos para justificar a não construção de açudes e barragens em função de características geológicas que recomendavam a alternativa de perfuração de poços, como se fossem opções excludentes. Mas o Piauí também não se importava, satisfazendo-se com a abertura de estradas e a construção de

pequenos açudes, estes totalizando apenas 1,1% da água represada em todo o Nordeste.⁸⁷

Dentro desta realidade, os esforços para construção de uma malha viária alternativa ou complementar ao rio Parnaíba e que pudesse aproximar as cidades piauienses pareciam impossíveis, mesmo que projetos existissem. Neste momento, reapareciam as principais promessas de desenvolvimento da economia piauiense, entre elas, uma ferrovia piauiense cortando seu território.

A percepção da natureza da relação entre os diversos governantes piauiense e suas tratativas com o governo central é feita, principalmente, a partir do uso das mensagens governamentais, com o intuito de entender como se comportava o relacionamento político e institucional entre os governos locais e o governo federal ao longo dos anos, marcado por alternâncias entre um alinhamento governamental e momentos de um desalinhamento relacionado à não efetivação de compromissos tomados, em especial, durante as décadas de 1910 e 1940. Nosso objetivo é perceber como, na ótica do governo piauiense, o Piauí foi compreendendo a importância de uma malha de transporte para o desenvolvimento interno, juntando ao rio Parnaíba, um conjunto de estradas de rodovias e uma possível ferrovia, que, em conjunto, criariam uma estrutura de produção e transporte visando desenvolver a economia piauiense tanto internamente quanto em relação ao comércio externo, e ainda fazendo surgir um imaginário desenvolvimentista tanto na classe política como na sociedade em geral, que esperaria, governo após governo, a consolidação desse conjunto de vias. Para essa análise, usamos como fio condutor todas as mensagens governamentais dos governos piauienses do período.

A partir de uma tradição republicana, as mensagens governamentais enviadas pelos chefes do Poder Executivo (Presidente, Governadores, Prefeitos) e encaminhadas ao Poder Legislativo (Congresso Nacional, Assembleias Legislativas, Câmaras Municipais) na abertura das sessões legislativas anuais, se transformaram em uma excelente fonte de análise do governante e de suas percepções do cenário da época. Elas representam um instrumento de prestação de contas, transparência e alinhamento político entre os poderes. As mensagens governamentais constituem documentos de alto valor histórico e institucional no Brasil e, em particular para este trabalho, no Piauí, representando um ritual de prestação de contas que remonta ao Império. Elas servem como um "mapa" das prioridades, políticas públicas e ideologias de cada governo, uma verdadeira radiografia da realidade percebida por determinado

⁸⁷ MENDES, 1995. p. 70.

governo, em que ficam evidentes suas realizações, seus anseios, suas pendências e necessidades; um bom espelho de cada governo piauiense.

Dentro das mensagens governamentais, que são de grande utilidade para entendimento e compreensão dos processos políticos, econômicos e sociais, demos prioridade para narrativas e informações relacionadas diretamente às tentativas de dotar o Piauí de um projeto de vias pelo interior do estado, observando ações tanto do governo estadual, quanto dos municípios e da União na tentativa de melhoramento estrutural, econômico e político, que eventualmente reverberaria no modo de vida do povo piauiense. Nosso foco principal encontra-se nas narrativas sobre vias de transporte e comunicação (fluviais, ferroviárias e rodoviárias), mesmo que abordemos também elementos que na época estivessem inseridos no contexto de uma modernização, se transformando em símbolos de um novo período, como a eletricidade, o abastecimento de água, serviços de urbanização, escolas, hospitais e construções diversas.

O aspecto financeiro está sempre muito presente nestas narrativas. Um cenário comum a quase todas as mensagens governamentais é a preocupação com a situação financeira do governo, no qual o caixa quase sempre é descrito como deficitário, muito aquém das necessidades que por ventura se apresentassem. As finanças piauienses quase sempre são mostradas como insuficientes ou sem sobras, insuficiente para cumprir os incentivos primordiais de um Estado: transportes, instrução, saúde e segurança. Os governos do Piauí apresentam-se frequentemente incapazes de sozinhos suprir ou resolver as necessidades da administração, o que justifica os muitos pedidos feitos à União e a espera por soluções ou simples promessas de atendimento das súplicas piauienses. Os governos do piauienses eram incapazes de resolver seus problemas sozinhos e nas mensagens governamentais sempre se dá ênfase na pobreza do estado, como forma de justificar internamente as não providências tomadas e, externamente, compadecer o Governo Federal em relação à situação econômica piauiense. Há uma constante ênfase na falta de recursos do estado: não bastava ser um estado pobre, era preciso sempre se mostrar, enfatizar sua pobreza. Neste contexto, a única mensagem governamental do curto governo de Manoel Raimundo da Paz,⁸⁸ mostra um exemplo claro do quanto as dificuldades financeiras do estado estavam presentes e só com grande esforço se reverteria a situação.

Um regime de severas economias pode, entretanto, dentro dos nossos próprios recursos, estabelecer o nosso equilíbrio financeiro. Para isso, preciso, porém, contar com a vossa alevantada e patriótica cooperação. São de Imediata

⁸⁸ Assumiu o governo piauiense por aproximadamente quatro meses após falecimento do titular Anísio de Abreu e licenciamento do vice Antonino Freire.

necessidade a supressão de cargos cuja existência a administração dispensa perfeitamente e a reorganização de alguns departamentos do serviço publico, com redução de despesas. O governo confia que sabereis agir e que encontrareis boa vontade em todos os bons piauienses.⁸⁹

3.1 Governo Antonino Freire da Silva e a expectativa por uma modernização

Antonino Freire da Silva foi eleito de forma indireta após o falecimento do governador anterior, Anísio de Abreu, sucedendo Manuel Raimundo da Paz, então presidente do Legislativo estadual e governador interino, em um processo assim descrito por Thiago Silveira:

O governador Anízio Auto de Abreu, citado ao longo das últimas páginas como correligionário de Gil Martins, veio a falecer em 6 de dezembro de 1909, tendo ainda o vice governador Antonino Freire da Silva se afastado do cargo sob o argumento de que sua ocupação seria inconstitucional. Então, Manuel Raimundo da Paz, que presidia o legislativo estadual, assume o cargo de governador até que fosse promovida uma eleição indireta. Uma vez eleito, Antonino Freire da Silva passa a ocupar o cargo até a conclusão do quadriênio iniciado por Anísio Auto de Abreu que findaria em 1912. Essa troca de governantes implica em certo grau de instabilidade na política piauiense, sobretudo com a escolha sucessória não sendo realizada pelo sufrágio universal que, se de um lado atendia aos interesses de certos grupos oligárquicos, de outro podia convulsionar outras facções na disputa pelo poder.⁹⁰

Antonino Freire, ao invés de só assumir o poder após a morte de Anísio de Abreu, pediu licença para tratamento de saúde e esperou por uma eleição indireta na Assembleia Legislativa, buscando uma legitimidade política diante do cenário que se apresentava na política piauiense, em “uma cartada perigosa que, felizmente teve um final feliz para ele”.⁹¹ Sua equipe de governo constava de nomes tradicionais da política piauiense como Mathias Olímpio de Melo (Governo), João Augusto Rosa (Fazenda) José Pires Rebelo (Obras Públicas), entre outros. Neste momento o Piauí possuía uma economia frágil e dependente do extrativismo, tendo como principais produtos de exportação a maniçoba, o algodão, a carnaúba e o gado.

Em sua primeira mensagem governamental, destacam-se os elogios ao governo federal, com ênfase ao “rápido desenvolvimento do nosso sistema ferroviário” e o ataque sistemático ao flagelo das secas no Norte do país. Outro ponto marcante é a contínua preocupação com os

⁸⁹ PIAUI. Governo 1909-1910. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí*, a 10 de março de 1910 pelo Exmo. Sr. Governador Manoel Raimundo da Paz. Teresina: Typ. do Piauí, 1910. p. 10.

⁹⁰ SILVEIRA, Thiago Coelho. *Nos rastros de Gil Martins: Comércio, política e industrialização na primeira república brasileira (1889-1930)*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Vale dos Sinos, São Leopoldo, 2019. p. 184.

⁹¹ SANTOS, Gervásio; KRUEL, Kenard. *História do Piauí*. Teresina: Editora Zodiaco, 2009. p. 158.

“bandos armados” nos limites com a Bahia, que ameaçavam a segurança dos municípios de Corrente, Santa Filomena e Bom Jesus. Já nos demais municípios, a paz reinava devido à “índole pacífica” do povo *piauihyense*. Cria-se uma imagem piauiense de um estado pobre, mas pacífico, que enfrenta seus problemas, confia no governo central e se sente ameaçado por movimentos armados vindos de fora, afinal, ainda segundo a primeira mensagem de Antonino Freire, o piauiense era, essencialmente, um povo pacífico⁹². Ao longo de toda esta década, como veremos, o centro-sul piauiense será cenário de vários momentos de preocupação com relação a levantes, revoltas, cangaço e conflitos, uma realidade muito presentes no sertão nordestino.

A tentativa de construção de ferrovias e rodovias ao longo da década de 1910 caracterizou-se por promessas e realizações pontuais, quase exclusivamente por parte do governo federal, uma vez que as finanças estaduais e municipais pouco podiam realizar. Ao longo dos governos de Antonino Freire (1910-1912), Miguel Rosa (1912-1916) e Euripedes Aguiar (1916-1920), foram períodos de grande euforia e esperança com relação às realizações federais para a organização de vias de transporte no território, como também períodos de enorme descontentamento, nos quais a descrença e o desalento estão diretamente ligados à falta de ação do Governo Federal em relação ao prometido. No geral, constata-se que existiram mais momentos de desânimo, criando ou fortalecendo um sentimento de desmerecimento do Piauí em relação aos demais estados, principalmente os mais próximos, com os quais a comparação era sempre mais forte.

A análise comparativa da última mensagem governamental do governo de Manoel Raimundo da Paz com a primeira do governo de Antonino Freire nos mostra a representação de um contexto temporal piauiense com diversas disparidades, como se, em alguns pontos específicos, fossem dois estados bem distintos. A descrição da administração pública estadual, da saúde, dos transportes, da segurança, da educação, entre outros, tinham visões até certo ponto antagônicas em um período de pouco mais de um ano. As mensagens governamentais, como a maioria dos documentos oficiais, nos dão uma interpretação de uma realidade com base nos princípios daqueles que estão à frente dos governos. Assim, temos, em um espaço de apenas alguns meses, uma descrença na visão de quem sai, em contrapartida ao ânimo e à esperança de quem chega.

Em seu estudo da situação piauiense, Antonino Freire da Silva dá ênfase a aspectos administrativos, reconhecendo os principais problemas e as ações a serem efetivadas ao longo

⁹² Característica atribuída por vários governantes ao povo piauiense em suas mensagens.

dos próximos dois anos. Um exemplo desta análise temos no reconhecimento da precariedade da Diretoria de Saúde Pública.

É com pezar que vos digo que no Piauihy ainda não existe siquer um simulacro dos serviços de defesa sanitária. A repartição que existe com o nome de Directoria de Saúde Pública, completamente desaparelhada de meios de acção nenhum embaraço pode oppor à invasão de qualquer epidemia no nosso território. É tempo de lançardes a vista para este ramo do serviço publico e dar-lhes o desenvolvimento compatível com as nossas necessidades o os nossos recursos.⁹³

Em relação aos transportes e, mais especificamente, às ferrovias, encontramos um otimismo nas palavras do novo governo, que apresenta notícias sobre a construção de um ramal da Estrada de Ferro Sobral em direção ao Piauí, que se tornaria realidade em breve, com trabalhos prometidos para logo iniciarem. Também havia a promessa de uma estrada totalmente piauiense ligando o litoral à capital e seguindo em sentido sul “para além”. Essa ferrovia, ainda um sonho, havia sido solicitada ao governo federal para que se tornasse realidade, embora existissem estudos contrários, assim como a oposição de políticos de outros estados.

Naquele momento, a única realidade de transporte de longa distância era a navegação do rio Parnaíba entre a cidade litorânea de Parnaíba e Floriano, com futuros projetos de extensão até Santa Filomena e de lá, por rodovias, até Gilbués, Corrente e Parnaguá. “Estou convencido de que, conseguida a navegação regular para Santa Philomena, uma boa parte da exportação de Goyaz se fará pelo Parnahyba, em demanda do Atlântico, com o que lucrará consideravelmente o commercio piauihyense.”⁹⁴

Vários parágrafos desta mensagem governamental são usados no intuito de mostrar a importância da construção de ferrovias no Piauí e o quanto este tipo de transporte seria valioso para a modernização do sistema econômico e integração entre as regiões do estado, com ligações diretas entre as principais cidades e várias outras ligações indiretas com povoados mais distantes. Ou seja, naquele momento, o sonho da ferrovia piauiense significava a modernização da economia e a integração entre suas cidades.

O governo federal, atendendo finalmente aos justos reclamos da população do norte do Brasil, tem ordenado a construção de varias linhas férreas nos Estados dessa parte do paiz. Ao Piauihy coube uma parte destes favores, sendo contractada com a poderosa companhia Sounth American Railway, a

⁹³ PIAUI. Governo 1910-1914. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauihy*, a 01 de junho de 1910 pelo Exmo. Sr. Governador Antonino Freire da Silva. Teresina: Typ. do Piauihy, 1910. p. 15.

⁹⁴ *Ibid.* p. 21

construção do prolongamento da linha de Sobral a Therezina, que cortará no Piauí, os municípios de Castello, Campo Maior e o desta capital.⁹⁵

Em referência ao ramal do litoral à capital, o governo piauiense cobra sua realização, uma vez que esta ferrovia significaria para as cidades do norte do estado, integração, comércio, desenvolvimento, povoamento, urbanização e circulação de bens. Todos estes benefícios seriam imediatos caso a ferrovia fosse construída em sua totalidade e em curto espaço de tempo. Na prática, não foi bem isso que aconteceu, e a construção dessa ferrovia prolongou-se fazendo com que, ao ser concluída seus efeitos já não fossem mais tão efetivos devido ao desenvolvimento de rodovias.

O governo do Estado não tem se descuidado de insistir com os da União para que seja também ordenada a construção do ramal de Campo Maior a Amarração, já explorado e com estudos aprovados. Por um erro de apreciação, que os imperfeitos mapas do Piauí justificam e defendem, a construção daquele ramal tem sido julgada desnecessária actualmente, sob o fundamento de que o seu traçado pouco se afasta da direção geral do rio Parnahyba, de cujos portos, as cidades e villas, que devem ser cortadas por aquelle ramal, ficam apenas a quinze leguas de distancia, o mesmo se dando para o lado cearense, servido pela estrada de ferro de Sobral. Entretanto o conhecimento do terreno demonstra quão infundado é semelhante conceito. Não somente as distancias daquelas villas e cidades aos portos do Parnahyba são, em regra, superiores a cem quilômetros, como também o acesso a estrada de ferro de Sobral é dificultado pela extensa cordilheira da Ibiapaba, que faz a divisa entre este e aquelle Estado.⁹⁶

Entre os projetos governamentais desejados e solicitados, surge aqui um novo elemento: o Porto Marítimo de Amarração. Durante muitos anos, na transição entre os séculos XIX e XX, o porto desponta como complemento necessário para organizar o transporte comercial piauiense. Uma vez construída uma estrada de ferro que ligaria a capital, passando por Campo Maior, Piripiri e Piracuruca, até chegar a Parnaíba — e que indiretamente beneficiaria também cidades como Barras, Pedro II e Batalha, entre outras —, havia a necessidade de um novo porto para as exportações piauienses, uma vez que o já antigo porto de Parnaíba, nas águas do rio Igaraçu, se mostrava insuficiente e, com a chegada da ferrovia, em tese, o volume comercializado deveria aumentar consideravelmente.

Accresce que a construção deste ramal virá trazer considerável importância ao porto de Amarração, escoadouro natural dos productos do Piauí, e em

⁹⁵ PIAUI. Governo 1910-1914. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1910 pelo Exmo. Sr. Governador Antonino Freire da Silva. Teresina: Typ. do Piauí, 1910. p. 15.

⁹⁶ *Ibid.* p. 21 e 22.

condições de ser mais facilmente melhorado, que o de Camocim, no Ceará, por onde jamais poderá ser feita, com vantagem, a exportação piauiense. Convencido de que sem a construção desse ramal-ferreo, cujo projecto deve ser logo lançado, em condições de permitir o seu prolongamento para os sertões do sul do Estado, é impossível o progresso do Piauí, não deixarei de solicitar do governo federal o cumprimento da promessa que a lei nº 1347 de 4 de julho de 1905 nos assegurou.⁹⁷

Mas nem só de elogios ao Governo Federal é feita esta mensagem. As críticas são direcionadas principalmente aos meios de comunicação, principalmente em relação aos correios e às redes de telégrafos, áreas de competência federal. A comparação feita entre os serviços de correios prestados em 1910 em relação aos do ano de 1850 aponta como serviços com “pouca diferença”, mesmo separados por seis décadas. Segundo o governo, as comunicações piauienses pouco evoluíram, “embaraçando” as comunicações entre os diversos municípios piauienses. Apesar do clamor dos correios locais, os “poderes da União” estariam sendo surdos aos seus reclamos. Já o telégrafo piauiense possuía uma única linha em expansão, de Simplicio Mendes a S. João do Piauí. O projeto idealizado pelo governo piauiense era que, juntamente com a navegação, o telégrafo também chegasse a Santa Filomena, Gilbués, Corrente e Parnaíba, ligando estas cidades à capital. Ficava claro que um dos grandes gargalos econômicos piauienses era a ligação/comunicação entre o centro-norte e o extremo sul do estado, que praticamente não existia. Estas quatro cidades ficavam praticamente isoladas do restante do estado.

Por fim, havia uma grande euforia do novo governo e uma percepção de excelentes relações com o governo federal, que tudo faria para atender as demandas piauienses.

Alenta-me a esperança de que o Exm. Sr. Dr. Nilo Peçanha, com o largo descortino que tão superiormente tem norteado o seu patriótico governo não deixará de *atender* aos justos reclamos do povo *piauiense*, que já lhe é devedor de inestimáveis serviços, entre os quaes avulta o *contracto* para a *construção* da sua primeira via-ferrea.⁹⁸

Um ano se passa e um passo à frente foi dado nos sonhos ferroviários. Em maio de 1911 era assinado contrato para a construção da Rede Ferroviária Ceará-Piauí, tendo como linha principal Teresina-Crateús. Retratado como um “fato auspicioso” para o estado, o citado contrato continha ainda a promessa da construção do ramal de Campo Maior até Amarração,

⁹⁷ PIAUI, Governo 1910-1914. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1910 pelo Exmo. Sr. Governador Antonino Freire da Silva. Teresina: Typ. Do Piauí, 1910. p 21.p 22.

⁹⁸ *Ibid*

uma vez que, em 1905, essa construção já havia sido aprovada, porém nunca realizada, com sua concessão caducara.

O Presidente da *Republica* dos Estados Unidos do Brazil: Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a resolução seguinte: Art. 1º Fica o Governo autorizado a prolongar a Estrada de Ferro de Camocim até Therezina, lançando um ramal do ponto mais conveniente em direção á Amarração. Art. 2º O pagamento dos trabalhos para execução desta estrada será feito por meio de títulos que o Governo emitirá, vencendo os juros de 4 %, ouro, com amortização de 1/2 % ao anno. Paragrapho. Os títulos a que se refere esta lei serão entregues ao contractante á proporção que forem recebidas as secções da estrada concluídas, com o material fixo e rodante. Art. 3º O Governo providenciará sobre o tráfego da estrada pelo modo que julgar mais conveniente. Art. 4º Revogam-se as disposições em contrario.⁹⁹

Novo compromisso feito ao governo do Piauí, contrato assinado e faltando pequenas correções e alterações no traçado da ferrovia. O governo piauiense considerou resolvidos os problemas de viação junto ao governo federal e à *South American Railway Company*, empresa responsável por iniciar os trabalhos. Para o futuro, já havia planos para pequenos ramais que iriam abastecer a ferrovia principal que, por terem custos menores, poderiam ser construídos com recursos do próprio estado.

Resolvido o problema da ferrovia no Norte, pensava o governo, faltava agora resolver o problema da viação no sul do Piauí, ou seja, a navegação do rio Parnaíba até a cidade de Santa Filomena, que até então não era realidade, apesar da existência de um contrato já assinado com a empresa *Oliveira, Pearce & Cia* em 06 de junho de 2011.¹⁰⁰ Esse contrato possuía 32 cláusulas de obrigações da empresa junto ao governo do estado, entre elas, as mais relevantes para a época: fazer no mínimo doze viagens entre Floriano e Santa Filomena, pelo menos uma por mês; o serviço devia iniciar, no máximo, nove meses após assinatura do contrato; a empresa deveria dispor de pelo menos dois vapores para desenvolver as viagens; dois anos após assinatura do contrato, não iniciando as viagens, a empresa perderia o direito à subvenção dos serviços; as tabelas de preços de passagens e fretes de mercadorias ficariam sujeitas à aprovação do governo; sementes e plantas para distribuição gratuitamente, gêneros enviados pelo governo

⁹⁹ BRASIL. *Decreto nº 1.347, de 4 de julho de 1905*. Autoriza o Poder Executivo a prolongar a Estrada de Ferro de Camocim até Therezina, lançando um ramal em direção á Amarração, e dando outras providencias. Rio de Janeiro: LexML, 1905. Disponível em: <https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:1905-07-04;1347>. Acesso em: 20 dez. 2024.

¹⁰⁰ PIAUI, Governo 1910-1914. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauihy*, a 01 de junho de 1911 pelo Exmo. Sr. Governador Antonino Freire da Silva. Teresina: Imprensa Oficial, 1911. p. 32.

em caso de calamidade pública, somas e valores pertencentes ao estado, malas dos correios e funcionários deste ou do governo estadual teriam transportes livre nos vapores.

Essa navegação do alto Parnaíba era de grande importância logística para o governo piauiense na tentativa de assegurar parte dos transportes de mercadorias entre os estados do Piauí, Maranhão, Goiás e a região do alto Tocantins, garantindo também transporte e comunicação para parte do sul piauiense. A intenção era que a navegação no Parnaíba fosse regularizada.

Os projetos ferroviários federais para o Piauí, intenções e primeiros movimentos efetivos para suas realizações já haviam iniciados. Já em relação às rodovias, nesta época ainda não se tinha pretensões de rodovias de longa distância no estado. As rodovias pensadas eram de curta distância e normalmente ligavam dois pontos específicos, como duas cidades ou povoados próximos. Isto porque, em primeiro lugar, o automóvel era uma novidade ainda distante da maioria das localidades e não se tinha modelos que pudessem fazer transporte de cargas no interior; em segundo, a ferrovia já era uma realidade posta em prática e aprovada como elemento transportador por excelência. Assim, somente estreitas estradas por terra faziam pequenas ligações entre cidades ou regiões. Um agravante a mais em relação as rodovias piauienses era o grande número de rios existentes e, como consequência, a dificuldade técnica e financeira de construir pontes por todo o interior do estado. Dessa forma, ainda era presente na mentalidade da população que as ferrovias continuavam como opção primeira para aproximar cidades e regiões distantes.

Considero indispensável a construção de vias férreas estaduais que venham servir aquella região certamente, a mais rica e futura do Estado. O problema não me parece insolúvel, nem acima dos nossos recursos actuaes. Tudo depende do critério com que forem feitas as combinações para a construção de taes estradas. No meu entender, o systema mais conveniente é o estabelecido pela lei federal n. 1125 de 15 de dezembro de 1903 e ainda agora posto em pratica no contracto da rede ferroviaria Ceará-Piauhhy... Também não poderemos fazer grandes construcções de uma vez, mas considero suportável para os nossos recurso uma média de trinta quilômetros por anno, tanto bastará para, dentro de poucos anos, termos ligado a Floriano ou a outro porto mais conveniente do Parnahyba, alguns dos nossos ricos municípios do sul.¹⁰¹

Estudos e solicitações a respeito de rodovias eram feitos e patrocinados (quando possível) por municípios ou pelo governo estadual. Cidades piauienses que se localizavam longe dos projetos ferroviários buscavam desenvolver rodovias para transporte e comunicação,

¹⁰¹ PIAUI, Governo 1910-1914. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauhhy*, a 01 de junho de 1911 pelo Exmo. Sr. Governador Antonino Freire da Silva. Teresina: Imprensa Oficial, 1911. p.40.

pelo menos dentro de suas regiões e dentro das possibilidades dos poderes municipais. Aos governos estadual e federal, eram feitas solicitações de estradas maiores e mais custosas, impossíveis de serem cumpridas pelas arrecadações municipais.

Torna-se cada vez mais indispensável o concurso dos municípios para a execução de certas obras de caracter local, fáceis de levar a efeito quando empreendidas em comum com o Estado ou a União. Dentre as obras dessa natureza salientam-se as estradas de rodagem e as perfurações de poços. As primeiras são consideravelmente facilitadas com os favores que o Governo Federal concede, em virtude do regulamento que baixou com o decreto federal nº 8324 de 27 de outubro de 1910; as segundas também o são com os auxílios concedidos pelo Governo federal e pelo decreto estadual, que expediu regulamento para as obras contra as secas. Mandeí editar esses regulamentos, e fiz distribuí-los pelas municipalidades. Duas destas, as de Regeneração e Amarante, já se dirigiram ao governo do Estado pedindo que este mandasse pela repartição competente, proceder aos estudos exigidos no primeiro daqueles regulamentos, para que ellas possam solicitar do Governo da União, o auxílio para a construção de uma estrada de rodagem ligando a sede daqueles dois municípios.¹⁰²

Nesta relação entre governo estadual e as municipalidades, nem sempre havia harmonia e, de tempos em tempos, sobrram críticas em relação às informações econômicas, ou à falta destas, tornando difícil para o Governo Estadual identificar as carências e o uso das verbas arrecadadas por cada município, motivando críticas explícitas nas comunicações oficiais de 1911.

Do modo porque os Conselhos Municipaes usam da plena autonomia que a Constituição Estadual lhes outorgou, daria idéa perfeita uma notícia das obras publicas empreendidas pelos municípios e um estudo das aplicações que dão ás receitas que arrecadam. Infelizmente são por demais deficientes os dados conhecidos sobre isso. Os orçamentos municipaes só ultimamente começaram a ser regularmente publicados, por força da disposição do art. 2 da lei nº 579, de 9 de julho do anno passado, que obriga a publicação de todas as leis dos municípios, mas os balanços de receita e despesas, bem como os relatórios dos Intendentes são, em geral, completamente ignorados.¹⁰³

Antonino Freire produziu um diagnóstico detalhado da situação econômica piauiense, principalmente em relação às produções voltadas para a exportação, uma vez que o Piauí continuava sendo caracterizado como um estado pobre e comercialmente atrasado; sua produção na agricultura, pecuária, indústria e comércio era praticada com total ausência de

¹⁰² PIAUI, Governo 1910-1914. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1911 pelo Exmo. Sr. Governador Antonino Freire da Silva. Teresina: Imprensa Oficial, 1911. p. 46

¹⁰³ *Ibid.* p. 45.

modernização e organização do trabalho, impossibilitando a manutenção de uma prosperidade econômica e planejamento para anos seguintes. A produção da borracha da maniçoba era o principal produto piauiense, porém o próprio governador já receava que em poucos anos essa atividade estaria seriamente comprometida caso nada fosse feito para dinamizá-la. Seu receio se concentrava na desvalorização do produto no mercado internacional, na reutilização da borracha, uma prática que estava em desenvolvimento nos Estados Unidos e, por fim, a forte concorrência da borracha produzida no Oriente, que seria, em poucos anos, concorrente da borracha brasileira. Naquele ano, 1910, a produção da maniçoba piauiense mantinha-se em condições vantajosas e com boa cotação, porém com perspectivas menos favoráveis para os anos seguintes. Acreditava-se, contudo, que essa produção fosse maior do que a registrada, uma vez que parte dela era encaminhada para exportação por outras cidades, como Petrolina, Juazeiro, Tutóia e Camocim, de onde “seguiram para as capitais de Pernambuco, Bahia, Ceará e Maranhão, sendo então exportada como produto natural dessas unidades”.¹⁰⁴ Como solução para manter o extrativismo piauiense em condições competitivas no mercado internacional, seria necessário adotar medidas “salvadoras” para a produção. Eram elas:

A) Construção de estradas de ferro ligando os municípios produtores ao rio Parnahyba, para diminuir o custo de produção com a facilidade dos transportes e o barateamento da vida. B) Concessão gratuita de terras publicas, nas zonas de maniçoba com as obrigações de demarca-las e de cultiva-las racionalmente com maniçoba e cereaes. C) perfusão de poços, de maneira a permitir, industrialmente, a exportação de grandes extensões onde a água não existe e é adquirida, para bebida, a preços fabulosos. D) premios aos cultivadores, nos termos do regulamento que, para esse fim, for expedido. E) fixação da população adventícia que se emprega na extracção da maniçoba.¹⁰⁵

Observemos que, tanto aqui como em vários momentos desta e de demais mensagens, há uma preocupação com o desenvolvimento de ferrovias no território, buscando de imediato uma forma de viabilização destas como solução dos problemas econômicos do estado. A ferrovia era o primeiro elemento para solucionar o principal gargalo das atividades exportadoras: a logística do transporte.

A maniçoba era a principal atividade econômica de exportação piauiense. A produção em toneladas estava em desenvolvimento, com produção de 627 toneladas em 1908, 1,12 mil toneladas em 1909 e 1,64 mil toneladas em 1910, uma produção que mais que duplicou em

¹⁰⁴ SILVA, Raimundo Fernandes. A maniçoba Piauiense, Rio de Janeiro, 1912 in. SANTANA. R.N. Monteiro. *Evolução Histórica da Economia Piauiense*. Teresina: Academia Piauiense de Letras. 2001. p. 97.

¹⁰⁵ PIAUI, Governo 1910-1914. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1911 pelo Exmo. Sr. Governador Antonino Freire da Silva. Teresina: Imprensa Oficial, 1911. p. 54.

pouco mais de três anos. A cera de carnaúba ocupava a segunda posição nas exportações piauienses, também em expansão, mas com valor comercial bem abaixo da maniçoba. O algodão, até então terceiro produto nas exportações piauienses, sofreu forte queda na produção nos anos de 1910 e 1911, causada por “irregularidade do inverno e abundância de chuvas torrenciais na ocasião da abertura das cápsulas do algodoeiro”¹⁰⁶. Sua produção se concentrava em vários municípios espalhados pelo território do estado, sendo os mais produtivos Campo Maior, *Castello*, Oeiras, Piracuruca, *Peripery*, Baixo Longá e Itamaraty. Em contrapartida, aqueles que pouco ou nada produziam na estrutura exportadora piauiense eram Bom Jesus, Belém, São Raymundo *Nonnato*, *Urussuhy* e Amarração.

No Piauí a produção da borracha concentrou-se principalmente em suas regiões semi-áridas e, em menor escala, em faixas definidas como de transição semi-áridas, que constituíam as principais áreas de ocorrência nativa das plantas e também sediavam o maior número de culturas. As maniçobas, entretanto, ocorriam em todo o Estado.¹⁰⁷

Fechado o período de dois anos do governo Antonino Freire, podemos pontuar que, através de suas mensagens, o governo do Piauí tinha uma clara visão de suas necessidades e de suas possibilidades. Projetos para o desenvolvimento do estado existiam em várias áreas e soluções mais pontuais ou mais específicas eram conhecidas. A economia piauiense, no encerramento do governo Freire, tinha como principal característica a dependência externa, em que as modificações do mercado internacional acarretavam crises com fortes consequências ao estado, “de profundas apreensões sobre a estabilidade de sua situação econômica”¹⁰⁸. O grande empecilho era a falta de recursos próprios e a demora no atendimento das demandas piauienses pelo governo federal. Assim como foi o governo de Freire, nos governos seguintes características eram semelhantes, nos quais a “falta” sempre será maior do que a “sobra” e nunca haverá recursos suficientes para investimentos. Para complicar um pouco mais os problemas piauienses, temos as intempéries climáticas, que eventualmente estão rondando o sertão nordestino e também o Piauí, principalmente com longos períodos de estiagem. Para um estado cuja economia sofria forte influência da natureza, nunca é possível fazer planos a longo prazo.

¹⁰⁶ PIAUI, Governo 1910-1914. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1911 pelo Exmo. Sr. Governador Antonino Freire da Silva. Teresina: Imprensa Oficial, 1911. p. 56.

¹⁰⁷ QUEIROZ, Teresinha. 2006, p. 33.

¹⁰⁸ SANTANA, 2001. p. 101.

3.2 As primeiras decepções: o governo Miguel Rosa e o "abandono" federal

Ano novo, novo governo. O período eleitoral para o sucessor de Antonino Freire foi bastante conturbado, marcado por uma divisão no Partido Republicano Conservador no período pré-eleitoral, motivada pela escolha do nome que seria lançado ao governo para sucedê-lo. Descrevendo a situação de forma simplificada, ao lado do governador ficaram os coronéis e grandes proprietários de terra; já o grupo oposicionista era composto por comerciantes enriquecidos. As duas alas lançariam candidatos para a disputa de 1912. Além da questão política, as questões religiosas também reverberaram nos grupos políticos piauienses, criando disputas entre clericalistas e anticlericalistas, que ganharam os jornais da época e também se infiltraram nos discursos, basicamente patrocinados pela Igreja Católica e pela Maçonaria.¹⁰⁹ Essa cisão foi assim comentada por Silveira.

Esse cenário não encontrou sustentáculo por muito tempo. Pouco meses depois nos deparamos com uma cisão no Partido Republicano Conservador, tendo Gil Martins como um dos principais dissidentes. Em 12 de outubro de 1911 se noticiou que no dia 10 daquele mesmo mês e ano havia tido uma reunião convocada por Leocádio Santos para abertura da divisão partidária e, no dia seguinte, haveria uma outra reunião com aqueles que permaneciam em apoio a Antonino Freire da Silva.¹¹⁰

Em um período eleitoral caracterizado por denúncias e ameaças de lado a lado, inclusive com a promessa do uso da força como forma de impor resultado, os grupos políticos se organizaram. O candidato apoiado pelo governo foi o jornalista Miguel de Paiva Rosa, enquanto o grupo oposicionista se concentrou no nome de Coriolano de Carvalho e Silva. Acontecido o pleito, Miguel Rosa saiu vencedor com ampla margem. Apesar de uma tentativa de tomada do governo por parte do Coronel Coriolano de Carvalho e Silva, Miguel Rosa toma posse em 1912 e governa o estado pelos próximos quatro anos. Seu governo seria marcado por forte embate contra uma oposição organizada e graves problemas econômicos.

Com o governo consolidado, envia-se ao Poder Legislativo sua primeira mensagem governamental, em 1913. Como regra, trata-se de uma primeira análise da situação piauiense. De acordo com o ponto de vista do novo governo, na qual temas importantes, como política, economia e sociedade, são analisados, apresenta-se um cenário das eleições realizadas no ano anterior em todos os municípios, no qual o Partido Republicano Conservador teria sido o grande

¹⁰⁹ PINHEIRO, Áurea. *O Desmoronar das utopias: Abdias Neves e o anticlericalismo e política no Piauí nas três primeiras décadas do século XX*. Tese (Doutorado em História) – Unicamp, Campinas, 2003.

¹¹⁰ SILVEIRA, 2019. p. 187.

vencedor. Na capital, o Partido conseguiu dois terços do Conselho Municipal, além de eleger o intendente e o vice-intendente. À oposição, restou o último terço de conselheiros. Quase todos os municípios seguiram o mesmo cenário partidário, com a eleição de partidários do governo estadual quase por unanimidade, tendo como exceção a cidade de Amarante, onde cada partido proclamou sua vitória, acusando o opositor de fraude.

Do ponto de vista de serviços estruturantes para o estado, pouca evolução. Foi um governo que atravessou grave crise financeira causada por eventos externos, principalmente a I Guerra Mundial, que dificultava o processo comercial de exportação dos produtos piauienses no mercado internacional. Além dos problemas econômicos, o governo de Miguel Rosa foi marcado por problemas políticos internos, sofrendo fortes ataques da oposição ao longo de sua gestão, acusando-o, entre outras coisas, de autoritário.

Miguel Rosa foi capaz de tomar atitudes duras, autoritárias e desrespeitosas com os adversários políticos. É o mesmo Miguel Rosa que manda empastelar o jornal católico *O Apóstolo*, que lhe fazia oposição, e que persegue Higino Cunha, exonerado por ele do cargo vitalício de Procurador dos Feitos da Fazenda Estadual, de Professor do Liceu e da Escola Normal, vindo-se mesmo obrigado a migrar temporariamente para o Acre em busca de melhores condições de vida.¹¹¹

A instrução (como era descrito o setor da educação) era um serviço que chegava a uma parcela mínima da população. Havia poucas escolas tanto na capital quanto no interior, com reduzido número de alunos. Na capital se destacavam o Liceu Piauiense e a Escola Normal. De um total de aproximadamente 150 escolas em todo o estado, entre estaduais, municipais e particulares, a Secretaria de Instrução Pública pouco tinha de informações a respeito daquelas que não estavam diretamente sob sua coordenação. “É triste que não tenhamos informações mais completas, pois, nestas condições, é impossível organizar a estatística da população escolar do Estado”.¹¹²

No que diz respeito às obras públicas, o principal destaque são as obras para o prosseguimento do serviço de iluminação e energia elétrica na cidade de Teresina, já bastante atrasadas devido a origem de boa parte do material ser importado da Europa. Além deste detalhe, também faltava transporte entre o porto de Parnaíba e a cidade de Teresina, dificultando ainda mais a chegada deste material na capital. O sistema de distribuição de água se encontrava

¹¹¹ CASTELO BRANCO, Pedro Vilarinho. *Famílias e escritas: a prática dos literatos e as relações familiares em Teresina nas primeiras décadas do século XX*, Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife: UFPE, 2005. p. 138.

¹¹² PIAUI, Governo 1910-1912. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1913, pelo Exmo. Sr. Governador Miguel de Paiva Rosa. Teresina: Typographia Paz, 1913. p. 23.

ainda incompleto. Teresina lutava para ter o mínimo de serviços condizentes com seu status de capital de estado.

Quanto aos serviços da alçada federal, entre eles as ferrovias, a mensagem projeta de forma positiva a participação do governo federal no território piauiense, embora não deixe de lembrar o período em que o Piauí fora deixado sem auxílio e preterido em relação a outros estados próximos.

Até bem poucos anos, o Piauíhy foi inteiramente esquecido pelos favores *federais*, aliás prodigamente distribuídos a outros Estados da Federação. Entretanto, parece já não haver, presentemente, motivo para as nossas queixas, então justas. Ultimamente a partilha desses favores nos tem cabido, senão com a mesma liberalidade com que outros são aquinhoados, pelo menos o bastante para satisfazer as nossas mais urgentes necessidades.¹¹³

Projetos para melhorar a infraestrutura interna do Piauí existiam. No centro-sul do estado projetava-se uma rodovia entre as cidades de Floriano e Oeiras. Essa obra, sob coordenação técnica do engenheiro piauiense João Luiz Ferreira, era de responsabilidade do Governo Federal e tinha boas perspectivas de ser iniciada em breve. Seu objetivo principal era ser uma ligação entre Oeiras e arredores diretamente ao Rio Parnaíba. Como complemento da ferrovia Campo Maior-Amarração, iniciaram-se estudos para construção de um porto marítimo em Amaração e “tudo faz acreditar que autorizará os trabalhos definitivos de fixação de dunas e outros indispensáveis, para que, de futuro, por ali se faça todo o commercio piauihyense”.¹¹⁴

No setor fluvial, a informação era a continuidade dos trabalhos de vapores que “sulcavam” o Parnaíba. As rotas Tutoya-Parnahyba e Parnahyba-Floriano foram prorrogadas pelo Ministério da Viação para a Companhia de Navegação a Vapor Piauihyense. Já a Empresa Fluvial piauihyense, em acordo com os governos piauiense e maranhense, lançava seus vapores do delta até Santa Filomena, extremo sul do estado, com escalas também em portos na margem esquerda, indo até Santo Antônio de Balsas, no estado vizinho. Essa rota no alto Parnaíba era um problema crônico, uma vez que, além de economicamente pouco rentável, a natureza do rio dificultava uma navegação mais regular com datas e períodos determinados. A natureza era quem determinava as condições de navegação naquela região.

No que concerne às ferrovias, havia uma perspectiva que pelo menos algum dos três projetos destinados ao estado saísse do papel em curto espaço de tempo, como forma de resolver

¹¹³ PIAUI. Governo 1910-1912. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauíhy*, a 01 de junho de 1913 pelo Exmo. Sr. Governador Miguel de Paiva Rosa. Teresina: Typographia Paz, 1913 p. 31.

¹¹⁴ *Ibid.* p. 32.

um dos principais problemas do estado e estimular o comércio e a economia. Estes projetos já eram conhecidos e continuavam os mesmos, ano após ano as promessas eram renovadas e as esperanças também. Eram eles: ferrovia ligando o Piauí ao Ceará (Ferrovia Sobral-Teresina) a partir da cidade cearense de Crateús, com ramal no sentido leste adentrando o território piauiense até Teresina. Encontrava-se em construção, ultrapassando o território da cidade de Crateús e, em pouco tempo, deveria transpor a fronteira em direção ao Piauí. A Ferrovia Campo Maior-Amarração estava prestes a iniciar os trabalhos de construção no litoral piauiense, pois seu projeto já havia sido aprovado com seus cem primeiros quilômetros. A Estrada de Ferro Petrolina-Teresina ainda se encontrava em estudo, mas com forte possibilidade de ser iniciada brevemente. Em seu projeto inicial, constava como início a cidade de Petrolina e cruzaria o território piauiense de leste a oeste até a cidade de Floriano e desta, em direção norte até Teresina. O objetivo principal desta ferrovia era possibilitar uma ligação por terra entre as bacias hidrográficas do São Francisco e do Parnaíba. Lembremos que o projeto ferroviário no território maranhense estava em curso e em pouco tempo a ligação entre sua capital, São Luiz e a cidade de Caxias estaria concluída, facilitando que produtos e pessoas piauienses chegassem à capital maranhense.

Com todos estes projetos em estudo e em andamento sendo concluídos futuramente, a capital do Piauí se tornaria um centro ferroviário regional, com ligações diretas por trilhos com as cidades de São Luís, Parnaíba, Sobral, Fortaleza, Petrolina e desta até Recife. As expectativas para as realizações ferroviárias no Piauí, neste ano de 1913, eram excelentes.

A esperança de dias melhores não vinha apenas das mensagens governamentais atreladas às promessas de vários projetos federais no território piauiense. Em documentos do próprio governo federal havia referências sobre investimentos futuros no Piauí. Um exemplar deste tipo de divulgação encontramos em material gráfico divulgado pela Inspetoria Federal das Estradas, ligada ao Ministério da Viação e Obras Públicas, que oferecia maiores esclarecimentos a respeito da real situação de algumas ferrovias que futuramente correriam no território piauiense.

Mapa 6: Projetos e ferrovias em construção no piauiense – 1913



Fonte: Acervo da Biblioteca Nacional

A Ferrovia Sobral já era uma realidade e, juntamente com a Ferrovia Fortaleza-Baturité, somavam as duas ferrovias já existentes no Ceará. Esta ferrovia agregava cidades do litoral oeste do Ceará, Sobral e chegara a Crateús. A estação ferroviária de Crateús seria o ponto inicial de integração com o Piauí, com a construção futura de um ramal que chegaria na capital piauiense.

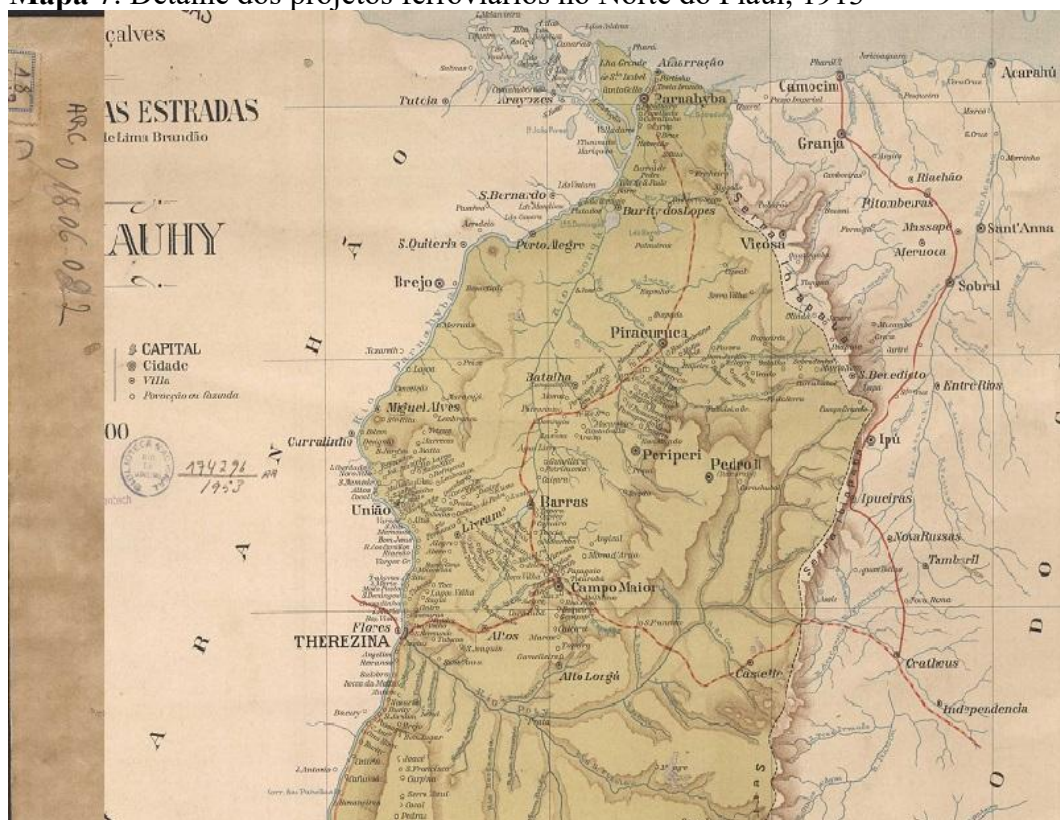
A Ferrovia maranhense, até então conhecida como São Luiz-Caxias, já possuía trilhos até Flores (atual Timon). Para fazer a ligação completa entre Teresina e São Luís, faltavam duas grandes pontes nas proximidades de cada capital. Para chegar a Teresina, era preciso uma ponte sobre o rio Parnaíba e uma segunda ponte para ligar a ilha de São Luís ao restante do território maranhense.

A Ferrovia Petrolina-Teresina, que se encontrava ainda em estudo e futuramente ligaria os Estados do Piauí, Pernambuco e Bahia, através das cidades de Petrolina e Juazeiro, cortando o sertão nordestino e chegando à Recife e Salvador em outros ramais. A ferrovia teria ponto inicial na cidade Petrolina, adentraria o território piauiense em Paulista (atual Paulistana), cortaria o território piauiense de oeste a leste, passando em Oeiras até chegar em Amarante (e não mais Floriano, como no primeiro traçado projetado); de Amarante seguiria no sentido norte, margeando o Parnaíba, passando em cidades como Belém (atual Palmeirais), até chegar à Teresina.

O ramal ainda chamado Campo Maior-Amarração, embora conste na legenda como “em construção”, na realidade ainda estava longe disto, afinal até mudanças no trajeto ainda seriam efetuadas futuramente. Na imagem, percebemos no traçado original que o ramal iniciaria em Campo Maior, passando por cidades como Barras, Piracuruca, Parnaíba e Amarração. O trajeto sofreu uma pequena modificação, quando a ligação entre as cidades de Campo Maior e Piracuruca, que originalmente chegaria mais próxima do rio Marataoan, na cidade de Barras, foi substituída por um novo traçado, mais ao centro do estado, cortando o território de Piripiri. Um ramal extra ligando Piripiri até Barras foi posteriormente prometido.

Ainda de acordo com as legendas indicadas no mapa, a situação das ferrovias piauienses e sua quilometragem estavam assim projetadas: os ramais na região norte já estavam contratados junto a empresa “*South American Railway Construction Company Limited*”. O percurso entre Amarração e Campo Maior, passando por Barras totalizaria 304 quilômetros. O ramal *Cratheus-Therezina*, totalizaria 246 quilômetros de extensão dentro das terras piauienses. Somando os dois ramais, teríamos aproximadamente 550 quilômetros de trilhos “piauienses”. O projeto mais ao sul, ainda em estudos pela Inspeção Federal, possuía duas divisões. A primeira entre as cidades de Petrolina e Amarante, que possuía uma extensão nas terras piauienses de 455 quilômetros; e a segunda, totalizando 200 quilômetros, entre as cidades de Amarante e Teresina. Se todos os projetos fossem realizados o estado do Piauí teria, em poucos anos, um total de 655 quilômetros de trilhos em suas terras, interligando dezenas de cidades e transformando Teresina em um centro ferroviário regional.

Mapa 7: Detalhe dos projetos ferroviários no Norte do Piauí, 1913



Fonte: Acervo da Biblioteca Nacional

Imagem 2: Detalhe da legenda de mapa ferroviário 1913

Estradas de Ferro:		Escala 1
1. Linhas cuja construção se acha contratada com a "South American Railway Construction Company Limited"		
a) Amarração a Campo Maior	Km. 304.468	
b) Cratheus a Teresina, (extensão neste estado)	246.000	
Total	550.468	
2. Linha cujos estudos definitivos estão feitos pela Inspectoria		
a) Petrolina a Amaranthe, (extensão neste Estado)	455.500	
b) Amarante a Teresina (apenas reconhecimento)	200.000	
Total	655.500	

Fonte: Acervo da Biblioteca Nacional

A segunda mensagem governamental do governo Miguel Rosa, impressa no Rio de Janeiro em 1914, apresenta de início um contexto nacional a partir da eleição para a presidência brasileira que definiu Wenceslau Braz Pereira Gomes como vencedor, logo assumindo o principal cargo político do país para o período de 1914-1918. No Piauí, as votações teriam ocorrido em ambiente calmo e com total liberdade para a oposição fiscalizar os trâmites eleitorais. “Momentos anormais” fizeram o Governo Federal decretar estado de sítio no Rio de Janeiro, Niterói e Petrópolis. Regionalmente, no Ceará surgiu o movimento classificado pelo governo piauiense como a “cruenta e lamentável guerra civil” ensanguentando o solo do estado vizinho¹¹⁵. O estado do Piauí, fiel ao governo federal, manteve a mais “rigorosa e leal neutralidade” que tinha um só interesse, “ver terminada a luta fratricida que tanto se prolongou, roubando vidas tão caras e preciosas”.¹¹⁶

Com relação a assuntos piauienses que possuíam alguma ligação com os serviços de modernização da capital, as primeiras informações são a respeito do novo serviço de luz e força da cidade de Teresina que se aproximava da conclusão e com inauguração anunciada pelo governador. A iluminação elétrica finalmente chegaria ao Piauí, pelo menos na capital. Quanto ao abastecimento de água, a região mais populosa da cidade já era servida, restando em futuros próximos estender o abastecimento para ruas e bairros mais afastados do centro de Teresina.

Para a iluminação publica foram instaladas 350 lampadas de 120 volts de 100 velas cada uma. Algumas praças e largos serão servidas por lampadas de arco e o Governo, bem cedo conta que os principaes logradouros públicos possam receber a iluminação de arcos voltaicos...Mais de 100 kilometros de fios de cobre estão esticados na zona urbana, acima das 10 torres de que vos dei noticia, 100 postes de ferro e 380 de madeira, que conto substituir o mais breve possível.¹¹⁷

Quanto aos serviços federais, percebe-se uma grande diferença em relação ao ânimo dos atos do governo central. Diferente do ano anterior em que o clima era de entusiasmo e esperanças, nesta mensagem percebemos sentimentos generalizados de angústia e pessimismo, com impacto direto nos planos de desenvolvimento do governo piauiense. Se em sua primeira mensagem havia entusiasmo, agora a palavra mais propícia para caracterizar este momento é

¹¹⁵ Sedição de Juazeiro ou Revolta de Juazeiro, foi uma revolta política e messiânica que ocorreu no interior do Ceará, marcando o enfrentamento entre o poder federal e as oligarquias locais durante o governo do Marechal Hermes da Fonseca.

¹¹⁶ PIAUÍ. Governo 1912-1916. *Mensagem apresentada à Câmara legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1914 pelo Exmo. Sr. Governador Miguel de Paiva Rosa. Rio de Janeiro: Oficinas gráficas Liga marítima Brasileira, 1914. p. 06.

¹¹⁷ *Ibid.* p. 23-24.

desapontamento. Um grande desânimo relacionado principalmente ao ritmo ou à falta deste nas construções federais, como também no cancelamento de alguns projetos que haviam sido prometidos no ano anterior.

Não me é possível reproduzir, hoje, as expressões alviçareiras com que, na minha mensagem última, vos dei conta da acção federal no Piauí. Por um momento, apenas, tive a ilusão de se haver rasgado para nós uma nova era, quebrando-se a continuidade do esquecimento em que nos deixaram os governos da República. Partilhando favores que são communmente concedidos a todos os outros Estados tínhamos em perspectiva: Uma via férrea logando-nos ao Ceará e cujos trabalhos se avisinhavam de Castello; outra, ligando Amarração a Campo Maior, e da qual tinham sido atacados os primeiros cem quilômetros, uma terceira que devia ligar as bacias do Parnahyba e S. Francisco; uma estrada de rodagem entre Floriano e Oeiras; estudos do porto da Amarração; construção de rampas e taludes na cidade da Parnahyba; uma inspetoria de proteção à borracha, servida por uma estação experimental; a criação de uma inspetoria veterinária; duas comissões uma ao norte e outra ao sul, de obras contra as secas. Tínhamos, ainda, funcionando a Escola de Aprendizes Artífices, a Inspectoria Agrícola, além, da colônia David Caldas, em começos de execução, que já constituíam bem fundadas esperanças. Havia, pois, razões, para prever acção mais efectiva dos poderes públicos federaes sobre o Piauí e eu me apressei em congratular-me com os representantes do Estado.¹¹⁸

A ilusão do ano anterior dava lugar, agora, ao não cumprimento das promessas feitas para o território piauiense. Ferrovias, porto marítimo, rodovias e a instalação de inspetorias ainda eram apenas promessas e, ao olhar do poder estadual, mais uma vez o Piauí havia sido preterido no jogo político da República. Os doze últimos meses do governo de Miguel Rosa se caracterizam por uma transformação brusca que foi da euforia ao desânimo. O lamento continua.

Não sem proposito, srs. Deputados, enumero os serviços que estavam em andamento ou em via de serem atacados. Relembro-os, para melhor acentuar a nossa presente situação ao noticiar-vos que foram quase todos suspensos. A tal ponto que um periódico local, disse com justificado pessimismo, que quase nos ficaram, apenas, as estações arrecadadoras e o travo da injustiça sofrida. E o que mais é para lamentar é que, tendo sido isso feito como medida de economia, só incidiram ellas sobre nós, porquanto os mesmos serviços e outros mais dispendiosos e quiçá adiaveis, foram conservados em outros Estados.¹¹⁹

¹¹⁸ PIAUI, Governo 1912-1916. *Mensagem apresentada à Câmara legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1914 pelo Exmo. Sr. Governador Miguel de Paiva Rosa. Rio de Janeiro: *Officinas gráficas Liga marítima Brasileira*, 1914. p. 41-42.

¹¹⁹ *Ibid.*

As lamentações aumentam quando há comparação com os estados vizinhos, a velha e sempre sensação de ser preterido aflora no texto. São citados os benefícios recebidos pelo Maranhão, que, segundo a mensagem, foi agraciado com nove projetos ligados ao Ministério da Agricultura enquanto ao Piauí a negação foi o verbo mais conjugado. Foi negado ao Piauí, um estado essencialmente criador, uma inspetoria veterinária, assim como também foi negado um campo de estudo para a proteção da maniçoba, fonte principal de sua economia, enquanto ao estado vizinho foi concedido mais um campo para demonstração do algodão.

Da agricultura para o transporte, a situação era idêntica. O diagnóstico da situação momentânea dos projetos ferroviários piauienses não era nada animador. De acordo com os dados explicitados pelo governo Miguel Rosa, assim se encontravam os três principais projetos: a *via-ferrea Crathéus-Therezina* encontrava-se com seus trabalhos já na cidade de Castelo-Pi, quando a situação financeira da Concessionária *South American Railway* levou à suspensão dos trabalhos; a ferrovia Amarração-Campo Maior, também já iniciada, foi suspensa pela falta de pagamento por parte da União. A falta de pagamentos por parte do Governo Federal, além de paralisar os trabalhos, também levaria a própria companhia construtora à dissolução. Por fim, os estudos referentes à ferrovia que ligaria o São Francisco ao Rio Parnaíba, partindo de Petrolina até Teresina, a cargo do engenheiro Messias Lopes, foram concluídos, porém a passagem para uma segunda fase foi cancelada por falta de verbas antes mesmo de qualquer início.

O prejuízo foi completo e, abalada pelas contantes exigências do Governo Federal, pela imposição de multas, mais, talvez, do que pela própria falta de pagamentos, a companhia está em via de dissolução. E, assim, ainda agora, se adia a antiga aspiração dos piauienses de ver a locomotiva lhe varar os sertões, despertando-os da apathia em que se estiolam para uma actividade fecunda de vida intensa e progressos acelerados.¹²⁰

O único projeto de rodovia no estado, a estrada de rodagem Floriano-Oeiras, cujos estudos foram feitos pelo engenheiro e futuro governador do estado João Luiz Ferreira, não foi contemplado com verbas federais e seu orçamento era “impossível a este governo”¹²¹, pois este projeto possuía um enorme obstáculo que muito o encarecia: a construção de uma ponte sobre o rio Piauí. Também foi dissolvida a comissão que objetivava estudar a possibilidade de um Porto em Amarração, justificada por ocasião da conclusão do cais de Parnaíba e a dragagem do

¹²⁰ PIAUI. Governo 1912-1916. *Mensagem apresentada à Câmara legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1914 pelo Exmo. Sr. Governador Miguel de Paiva Rosa. Rio de Janeiro: Oficinas gráficas Liga marítima Brasileira, 1914. p. 43.

¹²¹ *Ibid.* p. 44.

rio Igaraçu e, portanto, obras que dispensavam um novo porto marítimo. Como resposta, o governo estadual contestava estas informações, apontando inconsistências nas informações, uma vez que o cais de Parnaíba apenas tinha sido iniciado e já era visto como uma obra “imprestável”, abandonada com apenas 20 metros. Quanto à dragagem do rio Igaraçu, não tinha dado nenhum resultado prático devido à falta de capacidade dos equipamentos empregados no serviço.

Finalizando a mensagem de 1914, também não lograram sorte a Inspetoria de Proteção à Borracha e as duas comissões de obras contra as secas. A primeira não chegou a ser instalada e as duas comissões de obras contra as secas não deixaram nenhum açude feito, apenas alguns poços tubulares nas cidades de Altos, Campo Maior, Piripiri e Piracuruca, antes de serem transferidas para o Ceará. Mais uma vez, uma ênfase nos benefícios que eram encaminhados aos estados vizinhos e que, segundo o governo piauiense, deveriam ficar em seu território.

A segunda metade do governo de Miguel Rosa festeja um dos pilares da modernidade finalmente chegando a Teresina. É inaugurado o sistema de iluminação pública da capital que, segundo o próprio governo, é comparável aos melhores sistemas de todo o Norte do Brasil, mesmo que ainda apresente deficiência no tempo de funcionamento, uma vez que a energia só estava disponível por algumas horas.

sou o primeiro a confessar muito limitadas, o que se justifica com a atual falta do óleo mineral bruto, que utilizamos, e com o preço exagerado porque ele nos chega. Terminada, porém, a guerra, o que faço votos suceda em breve, com o comércio de importação franco, reduzidos os preços da matéria prima ao seu justo valor, a iluminação publica se prolongará por todas as noites, e a força se offerecerá aos consumidores durante o dia.¹²²

Destaque para as lamentações em relação ao baixo consumo de energia por parte do comércio e de indústrias, além da falta de interesse em solicitar ligações e consumir a energia, mesmo que entendendo a situação econômica frágil advinda em parte da Guerra Mundial que dificultava qualquer tipo de investimento e exercia forte influência no comércio internacional, nacional e local.

Insisto, porém, na necessidade da proteção das industrias para a energia electrica de que dispomos. Até agora, em quase um anno de funcionamento, é irrisório o seu consumo, apesar do preço irrisório porque é fornecida. Bastaria, porém, uma grande fabrica empregal-a, aliás com economia na despesa do

¹²² PIAUI. Governo 1912-1916. *Mensagem apresentada à Câmara legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1915 pelo Exmo. Sr. Governador Miguel de Paiva Rosa. Teresina: Typ do Piauí, 1915. p. 11

combustível, para animar as pequenas indústrias a encomendal-a. Acredito que aos interessados no assumpto não passam desapercibidas as vantagens pecuniárias na utilização de energia eléctrica, e torno responsável pelo facto a crise financeira que affecta todos os interesses e não permite uma relativa pequena despesa de momento, mesmo com a certeza de larga compensação futura. Normalisadas, porém, as nossas condições económicas, estou certo de que as minhas previsões se vão realizar e teremos somado ao nosso progresso mais esse, decorrente da energia servida a esta cidade.¹²³

O ano de 1915 também é um ano de más notícias ao governo piauiense. Igualmente à mensagem anterior, o pessimismo em relação às ações federais no atendimento das necessidades piauiense continuou e não trouxe nenhuma novidade, ainda mais no contexto econômico influenciado pelo agravamento da I Guerra Mundial. Esse pessimismo acaba transparecendo intensamente porque as expectativas piauienses eram altas no início do governo. Com base na nova realidade, as palavras do governo piauiense desesperançado são diretas: “não exagero ao vos noticiar que o governo da união só mantém entre nós as suas estações arrecadadoras”¹²⁴. Foram extintas a Inspetoria Agrícola, suprimida a Companhia de Caçadores, as verbas da colônia David Caldas foram eliminadas, foram dissolvidas a Escola de Aprendizes Marinheiros e a Comissão de Obras do Porto de Amarração.

Todas essas más notícias em um momento em que o Estado sofria mais um período de estiagem, a terrível seca de 1915, que ameaçava as lavouras e todas as etapas da indústria da pecuária. “Quando, portanto, mais carecíamos do amparo da União, sucedeu quanto registro, privando o Estado das fontes indirectas dessas pequenas receitas, que beneficiavam principalmente o *commercio*”.¹²⁵

Pedidos foram feitos aos altos poderes da república e reclamações contra a injustiça que se fazia contra o Piauí, “pedi trabalho para a população faminta, acrescida com a *imigração* de Estados vizinho, ainda mais gravemente *affectados* pela *secca*”.¹²⁶ Em resumo, os anos de 1914 e 1915 foram praticamente iguais nesta relação entre os governos piauiense e federal.

Por fim, após tantas reclamações, percebemos um certo amenizar nas críticas à União, ao contextualizar o período de crise internacional, uma vez que os tempos ruins gerados pela Guerra Mundial e a redução do comércio internacional não pouparam também o Governo Federal, que insistia na reprise de suas promessas de auxílio aos estados flagelados pela seca. Assim, as construções das estradas de ferro que ligariam o Piauí ao Ceará, o ramal de

¹²³ PIAUI. Governo 1912-1916. *Mensagem apresentada à Câmara legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1915 pelo Exmo. Sr. Governador Miguel de Paiva Rosa. Teresina: Typ do Piauí, 1915. p. 12

¹²⁴ *Ibid.* p. 25

¹²⁵ *Ibid.*

¹²⁶ *Ibid.*

Amarração, a estrada de rodagem de Floriano a Oeiras, o porto de Amarração, a Inspetoria Agrícola e a Colônia David Caldas, até então os sonhos piauienses, voltariam a ser elementos dos pedidos e cobranças para os próximos anos. Enquanto isso, restava também esperar que as economias local e nacional se recuperassem, pois, no caso do Piauí, seja pela guerra mundial, pela seca, pela falta de competitividade do comércio piauiense ou por uma soma desses fatores, observou-se uma queda na arrecadação em quase todas as áreas econômicas. Se limitarmos nossa análise às exportações, a percepção é de que, a partir de 1913, houve uma queda acentuada nos volumes ou nos valores arrecadados, o que não era comum na ausência de fatores externos, já que a arrecadação piauiense, com base em suas exportações, vinha apresentando um crescimento tímido, porém estável, até 1912.

Quadro 9: Arrecadação com as exportações piauienses, entre os anos de 1908 e 1914

ANO	ARRECADAÇÃO
1908	356.040\$427
1909	568.195\$536
1910	795.565\$110
1911	649.129\$762
1912	640.295\$762
1913	491.348\$049
1914	440.113\$453

Fonte: Mensagens governamentais (1908-1914)

Além dos tradicionais produtos atrelados à pecuária e à agricultura que dominaram a economia piauiense durante décadas, há de se destacar o extrativismo da maniçoba, que se transformou no principal produto de exportação piauiense no início do século XX, principalmente entre os anos de 1901 e 1914. “No conjunto das exportações do Piauí, a borracha da maniçoba atingiu um alto nível de participação, sobretudo durante os primeiros treze anos do século, quando a tendência das exportações foi por ela determinada”.¹²⁷ A partir do ano de 1915, a importância da maniçoba declina devido à crise mundial e à desvalorização do produto no mercado internacional.

De todos esses males, senhores, o Piauí compartilhou. Ao crack da maniçoba, seguiu-se a falta de consumidor externo para o nosso gado... Também a nós afligiu a seca e, tanto como ella, a guerra, ainda mais porque o nosso

¹²⁷ QUEIROZ, 2006, p. 37.

commercio de exportação se fazia, quase todo, para os portos alemães e justamente não temos a mais remota relação comercial com os Estados Unidos, que se abrem aos povos que negociavam com os países conflagrados. Na catalogação de nossas dificuldades econômicas, não é para desprezar a circunstância do Governo Federal suspender todos os seus trabalhos, aqui, suprimir repartições, verbas e dotações, de onde provinham rendimentos pequenos, porém seguros para as actividades piauienses.¹²⁸

Miguel Rosa finaliza seu governo cercado pelas crises econômicas encabeçadas pela queda na produção da maniçoba, tentativas de invasão por grupos de cangaceiros e longos períodos de secas. Como agravante, as relações políticas que lhe davam algum apoio ruíram, principalmente após o rompimento com seu antecessor Antonino Freire. Completa-se o quadro de caos político com suas características pessoais, “Miguel Rosa era um homem de gênio irascível, brigão, malcriado, rancoroso, uma negação em relações públicas, de poucos amigos e muitos inimigos”.¹²⁹

3.3 Governo Eurípedes Aguiar: crises econômicas na virada da segunda década

Meados de 1916 e um novo governo assume o gerenciamento estadual após um complexo e confuso processo eleitoral, que por muito pouco não provocou um conflito nas ruas de Teresina. “Na segunda quinzena de maio, começam a chegar a Teresina os deputados eleitos e diplomados. A cidade foi invadida por mercenários, vindos de diversas localidades do Piauí, aliciados por Miguel Rosa”.¹³⁰

Resolvido o conflito político/eleitoral, o novo governo, capitaneado por Eurípedes Clementino Aguiar, derrotado no pleito eleitoral, mas legitimado pela Assembleia Legislativa, assume o poder. A situação das finanças deixada pelo governo anterior é descrita como um verdadeiro estado de desastre. Serviços públicos desorganizados, excesso de dívidas, “uma verdadeira anarquia”. O mandato anterior do governador Miguel Rosa destruiu a mínima organização que existia no governo do estado, impossibilitando qualquer lampejo de desenvolvimento nos anos anteriores, informa a mensagem governamental de 1917. Não era de se esperar nada diferente em relação ao governo anterior, muito menos elogios.

Não vos é estranha a situação triste em que encontrei o Estado, com todos os serviços públicos desorganizados, sob o peso de uma dívida excessiva para os nossos fracos recursos, fora da lei, em verdadeira anarquia. Reintegrar a nossa

¹²⁸ PIAUI. Governo 1912-1916. *Mensagem apresentada à Câmara legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1915 pelo Exmo. Sr. Governador Miguel de Paiva Rosa. Teresina: Typ do Piauí, 1915. p. 27

¹²⁹ PINHEIRO FILHO, Celso. Nogueira Tapety. Teresina: 1990, p. 12. In: SANTOS, Gervásio; KRUEL, Kenard. *História do Piauí*. Teresina: Zodíaco, 2009. p. 172.

¹³⁰ SANTOS, 2009. p. 208.

terra no regimen da moralidade, restabelecendo as boas normas republicanas, que a situação descabida desprezara, reconstruir o que foi destruído, restaurar as finanças, gravemente comprometidas por quatro anos de imprevidências e desperdícios, reorganizar os serviços públicos, preparar, enfim, o terreno para futuros empreendimentos, eis o programma de governo que tracei e venho executando há um anno, esperando leval-o a bom termo, com o apoio eficaz, franco e decidido que me tendes dispensado.¹³¹

Comparando com os dois governos anteriores, o roteiro é sempre igual nos anos iniciais em relação ao poder central. Os primeiros relatos demonstram uma relação de cordialidade e proximidade descrita como de inteira cordialidade, com considerações e interesses pelo bem-estar da população deste estado.

Como justificativa destas boas relações, é feita a descrição de algumas obras prometidas anos antes e que estavam em desenvolvimento. As obras da estrada de rodagem de Oeiras a Floriano prosseguiram com a inauguração dos primeiros 50 quilômetros até o povoado Nazareth, onde a estrada encontrava o rio Piauí, que contou inclusive com a presença do governador. Agora seria necessário esperar a segunda etapa até a cidade de Oeiras e a ponte sobre o rio.

Percorri detidamente todo esse trecho, que foi entregue ao trafego e posso vos assegurar que trouxe das obras realizadas e da forma por que está sendo conduzido o serviço, a melhor impressão possível. Cumpro, pois, um dever, consignando aqui os meus louvores ao distinto engenheiro civil dr. João Luiz Ferreira, diretor do serviço de construção da estrada, a cuja capacidade técnica, amor ao trabalho e critério, vamos dever a realização de um melhoramento de grande importância para uma vasta e rica zona do sul do Estado.¹³²

As obras da estrada de ferro de Amarração a Campo-Maior, agora já dirigidas pelo engenheiro civil Miguel Bacelar, prosseguiram, apesar dos atrasos causados pela escassez de verbas e falta de material, com o trecho entre Amarração e Parnaíba prestes a ser concluído. Neste momento já se mostrava nítido o desinteresse da administração cearense pela construção deste ramal.

As tentativas de solucionar as dificuldades de navegação do rio Parnaíba continuavam. Entrava governo e saía governo e a navegabilidade do rio e a frequência de vapores eram complicadores para o transporte e a comunicação no estado. Um estado que tinha o rio Parnaíba

¹³¹ PIAUI. Governo 1916-1920. *Mensagem apresentada à Câmara legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1917 pelo Exmo. Sr. Governador Eurípides Clementino de Aguiar. Teresina: Imprensa Oficial, 1917.p. 03.

¹³² *Ibid.* p.04

como único elo entre o Sul e o Norte, ferrovias construídas lentamente e rodovias sem certeza de conclusão. O cenário para uma modernização piauiense ainda era muito desanimador.

É certo que a navegação desse rio está se fazendo e continuará a ser fazer, mas por força das *circumstancias* e a custa de inauditos sacrifícios. Não temos estrada. A estrada de ferro de Amarração a Campo Maior, já iniciada, marcha vagarosamente, à mingua de recursos, de sorte que tão cedo não poderá nos prestar serviços. A estrada de rodagem de Floriano a Oeiras está em meio, mas há sérios receios de que o serviço de sua *construção* seja suspenso, ficando destituídas de utilidade, as obras já *effectuadas*.¹³³

Do ponto de vista de rodagens, constava nos planos do novo governo construir ligações entre os núcleos populacionais às margens dos rios navegáveis através de boas e largas estradas, para circulação de automóveis. Era preciso construir um novo porto marítimo e melhorar a navegação do Parnaíba e de alguns afluentes. Todas estas obras eram gigantescas e demandavam tempo e muitos recursos. Obras caras demais para um estado que, segundo o próprio governo, conseguia mal custear sua administração. Eram todas obras de longo prazo e, quanto mais postergadas, mais demorados seus benefícios seriam usufruídos pela população piauiense, tanto em sua estrutura de transportes e comunicações como nos ganhos econômicos.

No interior do Estado as vias de comunicação são representadas, exclusivamente, por veredas irregulares, traçadas a casco de burro, através de atoleiros, rios e riacho sem pontes, cheias de buracos e ladeiras. Por falta de caminhos, o uso dos *vehiculos* de rodas é quase desconhecido no sertão, fazendo-se todos os transportes em costas de *animaes*. Para que o Piauí se desenvolva, para que possamos aproveitar as riquezas *naturaes* do nosso solo, faz-se preciso que melhoremos as nossas vias de comunicação.¹³⁴

A receita para o desenvolvimento já era conhecida. Sua realização e principalmente seu preço eram os grandes impedimentos. Ações foram explicitadas no encerramento da mensagem, tópicos foram enumerados, soluções apresentadas. O desenvolvimento e a modernização estavam traçados. O tempo e o futuro diriam se seriam realizáveis ou não. “É uma utopia pensar no momento atual, na realização *dellas*; somos, pois, forçados a *adial-as*, apelando, com resignação, para um futuro melhor”.¹³⁵

Também era quase obrigatório dar ênfase às relações com a União, que continuavam cordiais, assim como apresentar uma avaliação a respeito de todas as obras federais no estado.

¹³³ PIAUI. Governo 1916-1920. *Mensagem apresentada à Câmara legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1917 pelo Exmo. Sr. Governador Eurípides Clementino de Aguiar. Teresina: Imprensa Oficial, 1917. p.04

¹³⁴ *Ibid.* p. 24.

¹³⁵ *Ibid.*

Continuavam e até encontravam-se adiantadas as obras da rodagem Floriano-Oeiras, após medo de sua paralização no ano anterior; as obras do açude Anajás, no município de Peripery estavam em via de conclusão; a estrada de ferro Amarração-Campo Maior continuava com seus trabalhos continuados, embora com andamento lentíssimo, sendo a falta de verbas e de trilhos seus principais estorvos.

Com relação aos serviços internos, destaque para o serviço de iluminação de Teresina que já se encontrava em funcionamento, porém sendo um serviço doloroso aos recursos do estado, situação ocasionada pelo aumento dos valores dos materiais e equipamentos, assim como do óleo bruto, que foi substituído por querosene, mais barato e fácil de encontrar no mercado. Outra cidade que concluiu seu sistema elétrico foi Parnaíba, cidade também elogiada devido ao ajardinamento de praças e outras melhorias efetuadas com recursos próprios.

Euripedes Aguiar destaca como a grande dificuldade do ano de 1919 a falta de chuvas regulares. Além dos problemas produtivos, a estiagem fazia surgir inúmeros flagelados piauienses, assim como de outros estados que para o Piauí migravam em busca de sobrevivência. Para agravar o quadro, a gripe espanhola chegou em todo território piauiense. O Piauí transformou-se em um triste cenário de calamidades em cadeia.

Como possibilidade de atenuar o cenário, foi solicitada ajuda ao Governo Federal. A principal solicitação foi a tomada de medidas para acelerar as obras federais, tanto as obras contra as secas quanto as vias férreas que, ocupando boa parte de mão de obra local, amenizaria os efeitos da seca. Para isso, seria preciso acelerar a ferrovia Amarração-Campo Maior, concluir a rodovia Floriano-Oeiras e estendê-la até a fronteira com o Ceará, passando pelo território do município de Picos. Outras obras pedidas: estrada de rodagem ligando Campo Maior a Livramento (atual José de Freitas) e ao município de União; rodovia de Barras ao Porto de Marruás (atual Porto) e de Valença à Amarante.

A migração de flagelados cearenses ao território piauiense era intensa e histórica em épocas de estiagem, segundo notícias que eram encaminhadas à Teresina pelos municípios próximos das fronteiras com aquele estado. Também ocorria a travessia de gado dos campos cearenses para os piauienses, pondo em risco as pastagens insuficientes deste lado da fronteira. Desta forma, descrevia-se o quadro completo de dificuldades que caracterizavam o estado do Piauí naquele momento. A estiagem fez com que o governo recorresse aos ministros da agricultura e da viação, expondo a situação que se abatia sobre o Piauí, com especial prejuízo na criação de gado e cultura de gêneros comuns da agricultura

Como resposta às solicitações, recebeu do ministro da Viação resposta curta e objetiva:

Respondendo vosso telegrama de 3 do corrente, lembrando diversas medidas em *benefício* da zona flagelada, comunico-vos que as devidas providências serão tomadas logo que sejam abertos os necessários créditos. Saudações-Afranio de Mello Franco- Ministro da Viação.¹³⁶

Uma resposta mais efetiva viria do Ministério da Agricultura, que entrou em contato direto com o diretor do Centro Agrícola David Caldas, dando-lhe instruções para seu aparelhamento, com objetivo de, em caso de necessidade, receber o maior número de famílias de retirantes. Não deixava de ser um alento.

Em relação aos flagelados que faziam a travessia Ceará/Piauí, Edilson Cunha traduziu em um conto todo o sofrimento desta população que, ao longo de várias grandes secas, cortava o território nordestino, atravessando fronteiras em busca de sobrevivência. Foi uma tentativa de transformar em palavras toda a tragédia em que se transformava a vida de levas de migrantes no sertão nordestino.

Não é possível continuar, Maria. Não há mais promessas. E depois das criações, iremos nós também, si ainda aqui permanecermos emburrados em morrer de sede e fome, por causa desta terra ingrata. Assim falou Aniclero, caboclo cearense à sua companheira de infortúnio. Não tinha mais para quem apelar. Foram-se todas as esperanças. Passou São Sebastião, Passou São José. As pedrinhas de sal, postas ao sereno da noite, amanheciam invariavelmente inalteráveis, terrivelmente secas, hirtas. Nem a mais leve humidade a prometer chuva em janeiro, ou fevereiro, ou março... ou junho! O céu, tão lindo nos outros anos, era, agora, uma abóboda desértica, o manto do desespero, à noite, a torturar a alma do sertanejo prolífero e trabalhador. Sombrio! -Além de nós, aí estão os meninos, chorando e chorando sempre, esqueléticos e mirrando cada vez mais. Vamos, temos que partir. Destino incerto ao Deus-dará. Iremos a Sobral, e si lá não formos felizes, continuaremos para o Piauí ou o Maranhão, ou mesmo para o inferno. Que mais nos resta fazer? Não vês aquela ronda de urubus, qualhando o céu em toda vasta amplidão. Eles corvejam cadáveres em toda extensão da flagiciada terra do Ceará...¹³⁷

Encerrando a década e seu governo, a última mensagem do governo de Eurípedes Aguiar foi elaborada em forma de um balanço de suas ações, obras e atitudes tomadas. Eurípedes desenvolveu sua narrativa em relação aos quatro anos de governo, desde o momento em que assumiu, com a economia do governo em migalhas herdada do governo anterior, até aquele momento em que entregava o governo em situação muito melhor do que recebeu.

¹³⁶ PIAUI. Governo 1916-1920. *Mensagem apresentada à Câmara legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1919, pelo Exmo. Sr. Governador Eurípedes Clementino de Aguiar. Teresina: Typografia do Piauí, 1919. p. 07.

¹³⁷ CUNHA, Edison. Lágrimas Secas: cenas da vida real. *Almanaque da Parnaíba*. 1933. p. 66.

Em 1916, quando foi apresentada minha candidatura para governador do Estado, os meus correligionários e também os meus adversários perguntaram-me o que eu pretendia fazer, pediram o meu programma de governo. Os primeiros queriam, certamente, promessas que lhes servisse de balsamo para as velhas feridas e ao mesmo tempo de encorajamento para a dura peleja em que me empenhar-se. Os outros esperavam, talvez, que, delineando o meu programma, eu errasse a medida para mais ou para menos, insto é, ou prometterse pouco, esfriando, assim, imediatamente, o entusiasmo dos meus adeptos, ou de mais, de sorte que, do consequente não pagamento da *divida*, se originassem desgostos.¹³⁸

O ano de 1920 foi o momento da prestação de contas, “de consciência limpa” e sem disfarces sobre os atos da administração encerrada. Assim começa a prestação de contas de seu governo. Eurípedes Aguiar traz um cenário da economia e administração do estado, totalmente diferente de como teria recebido, quatro anos atrás, do governo de Miguel Rosa.

Em um primeiro momento, demonstra que uma organização do quadro econômico foi efetivada ao longo dos quatro anos, verificando a real situação governamental, mostrando os números preocupantes para a nova administração, ao receber o governo. Essa situação foi creditada à responsabilidade da administração anterior. Miguel Rosa seria o responsável por este quadro e por todos os futuros sacrifícios necessários para a organização das finanças. “Fácil é de ver-se a quem cabe a responsabilidade dessa *divida* injustificável e excessiva, que tão grandes embaraços está causando à administração dos negócios públicos e que tem exigido e há de exigir ainda, por largo tempo, pesados sacrifícios do povo piauiense”.¹³⁹

Para a execução de seu governo algumas modificações no programa foram feitas, dando ênfase principalmente a uma rigorosa economia, em que os serviços públicos ficaram restritos ao indispensável; fiscalização e arrecadação de impostos, corrigindo os erros da administração anterior; aplicação do dinheiro arrecadado exclusivamente no custeio do serviço público e serviços mais urgentes; restabelecendo a confiança de todos no governo estadual.

Como resultados destas ações, são citados o aumento das rendas públicas, com destaque aos últimos dois anos do governo; atualização dos pagamentos da administração, inclusive dos servidores da capital e do interior; redução significativa da dívida estadual; normalização dos serviços públicos com melhoria em muitos deles; restauração do crédito do estado “profundamente abalado, nos quatro anos de imprevidência e desperdício”¹⁴⁰; e por fim, construção do edifício para a Diretoria de Obras Públicas e conclusão do edifício da Assembleia

¹³⁸ PIAUI. Governo 1916-1920. *Mensagem apresentada à Câmara legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1920 pelo Exmo. Sr. Governador Eurípedes Clementino de Aguiar. Teresina: Typografia do O Piauí, 1920. p. 04.

¹³⁹ *Ibid.* p. 05.

¹⁴⁰ *Ibid.* p. 06

Legislativa. Também deu início à construção do prédio da Escola Normal e reparos nos prédios públicos da capital e do interior, “muitos dos quaes se achavam em estado de ruína”.¹⁴¹

Na cidade de Teresina dois serviços eram temas constantes nas mensagens dos governos. O abastecimento de água na cidade, com mais de uma década em funcionamento, necessitava de reparos sérios, revisão e expansão para áreas ainda não atendidas. A Usina Elétrica regularizou suas despesas no período pós-guerra e sua receita já era suficiente para manutenção do sistema, ainda restando pequeno saldo para investimentos. A iluminação pública chega ao fim da década com aumento de mais dois quilômetros de fios, aumentando tanto o número de ruas atendidas quanto o tempo, com fornecimento se prolongando até as 23 horas.

Eis, senhores deputados, ao lado da narração synthetica das principaes ocorrências do *ultimo* anno da minha gestão administrativa, as medidas que julgo convenientes sejam tomadas, para a boa marcha dos negócios públicos e que submeto ao vosso esclarecido critério. Na esfera das minhas atribuições, terei grande satisfação em fornecer vos quaesquer outros esclarecimentos que julgardes necessários, para os vossos trabalhos legislativos. Saude e Fraternidade- Eurípides Clementino Aguiar.¹⁴²

É dessa forma que ocorre a transição para uma nova década. Ao longo dos últimos dez anos e três governos, o estado do Piauí enfrentou turbulências políticas internas com disputas acirradas entre governo e oposição, dificultando projetos e ações mais duradouras no tocante ao desenvolvimento a partir de atos internos. As dificuldades climáticas típicas do sertão foram constantes nesta década, sempre um empecilho para um estado cuja economia está totalmente apoiada em atividades agrícolas, extrativismo e na pecuária. Externamente, o destaque foi a Grande Guerra, influenciando negativamente a economia em quase todo o globo com forte efeito nas economias mais frágeis, que se sustentavam do comércio de exportação como era a realidade da economia piauiense. Estruturalmente o estado pouco evoluiu em melhorias internas ao longo da década. Energia elétrica era realidade apenas em Teresina e Parnaíba. A capital lutava para se modernizar, a navegação do rio Parnaíba continuava sendo um problema sem solução, com décadas de tentativas e poucos resultados. As rodovias engatinhavam em poucas distancias e as ferrovias, transformadas na grande esperança de mudança da realidade de várias cidades piauienses, pouco ou nada avançavam em direção às suas conclusões. Foram

¹⁴¹ PIAUI. Governo 1916-1920. *Mensagem apresentada à Câmara legislativa do Estado do Piauhuy*, a 01 de junho de 1920 pelo Exmo. Sr. Governador Eurípides Clementino de Aguiar. Teresina: Typografia do O Piahuy, 1920. p. 06

¹⁴² *Ibid.* 67-68

dez anos de expectativas que foram transmitidas à sociedade piauiense, criando um imaginário de que o apito de trem, um dia chegando nas cidades, representaria a chegada não só do trem em si, mas de um conjunto de novidades que estavam atrelados à ferrovia. Encerrada a década ainda não era possível comprovar os benefícios da ferrovia, mas a esperança continuava e a espera parecia ser logo encerrada, pelo menos no ramal do norte do estado e nos trilhos de São Luís, que estavam próximos de Teresina. Tudo indicava que, na nova década, o trem correria em território piauiense e com isso a tão sonhada modernidade finalmente se faria presente no estado. Essa era a grande esperança do imaginário que a ferrovia criava na população.

Os próximos dez anos seriam tempos de acreditar, de esperar e torcer para que aquelas promessas não cumpridas na década anterior finalmente se tornassem realidades. Nesta última década, que marcaria o fim da República Velha no Brasil, a política piauiense seria marcada por três governos, que tinham à frente os senhores João Luiz Ferreira (1920-1924), Matias Olímpio de Melo (1924-1928) e João de Deus Pires Leal (1928-1930). É através do olhar destes governos que vamos vislumbrar o desenrolar de um processo de tentativa de modernização iniciado na década anterior.

3.4 A Gestão João Luiz Ferreira e o berço da integração rodoferroviária no Piauí 1920-1924

O início do governo de João Luiz Ferreira foi marcado pela renovação dos compromissos de obras federais no estado com novas esperanças percebida já em seu primeiro ano do governo. A promessa agora era de uma grande integração do Norte e Nordeste através de um projeto ferroviário que iria beneficiar toda a região, sendo o Piauí o centro de ligação deste sistema entre o leste nordestino e a região norte, com Teresina ganhando destaque e sendo transformada em um grande entroncamento ferroviário. O projeto, ou a soma de todos os projetos pensados pela União, ligaria desde Belém até Salvador, com ligações diretas com todas as capitais da região. As notícias vindas do Rio de Janeiro acendiam novamente a euforia entre os governantes piauienses.

Reafirmando o nosso reconhecimento ao benemérito sr. Presidente da República e ao seu digno Ministro da Viação, começo a falar vos dos serviços federaes no Piauhy anunciando com o mais vivo contentamento que a construção da nossa rede ferroviária, problema substantivo da nossa própria dignidade como existência autônoma no seio da comunhão

brasileira, vai sendo agora encaminhada na conformidade dos dos projectos aprovados para a finalidade das soluções eficientes.¹⁴³

A descrição feita pelo Governo Federal era de um projeto de integração nacional, detalhando cada passo a ser dado nos anos seguintes. Em sua mensagem ao Congresso Nacional, o governo do então presidente da República Epitácio Pessoa traz uma descrição bem detalhada da expansão do sistema ferroviário. A integração Norte-Nordeste teria seus extremos nas cidades de Belém-PA e Salvador-BA, sendo a capital do Piauí um elo entre todos os ramais.

Da cidade de Belém, procurando a fronteira do Maranhão, sahe uma linha férrea, propriedade do governo do Pará, com 395 km, quase todos os caminhos que servirá à ligação de S. Luiz a Belém. Cumpre realizar este objetivo, tanto mais depressa quanto já estamos construindo a estrada de ferro entre S. Luiz e a cidade da Bahia. As capitães do maranhão e do Piauí ligam-se agora pelos trilhos da Estrada de Ferro de S. Luiz a Caxias (com 379 km) e da de Caxias a Cajazeiras (com 78 km), que chega à beira do rio Parnahyba, defronte de Therezina. Até o fim deste anno é possível que se possa estabelecer o tráfego via férrea entre S. Luiz e Therezina. Prosseguem activamente os trabalhos de estudo, projecto e construção da Estrada de Ferro de Petrolina a Therezina; fazem-se esforços para que na passagem do primeiro centenário da independência haja serviço de construção ao longo de todo o caminho entre Joazeiro, na Bahia e Flôres, no Maranhão.¹⁴⁴

Ainda na mesma mensagem encontramos referências aos demais projetos ferroviários em território piauiense, tanto aqueles que já se encontravam em construção quanto aqueles que ainda eram só projetos. A esperança renasce mais uma vez e o sonho de ver o território piauiense cortado por várias ferrovias se renova.

As linhas férreas da Viação Cearense, cujos prolongamentos se estão construindo não só a partir de lavras para o Crato, como de Cratheus para Therezina, contam já 891 km, em tráfego e tem 156 em construção activa. No Piauí, a contar de Amarração, os trabalhos já se fazem ao longo de 60 km, quase promptos para assentamento de trilhos.¹⁴⁵

A intenção do governo federal naquele momento era interligar por estradas de ferro todas as capitais da república, construindo estradas de ferro menores e, em um médio prazo, ligando-os a ferrovias maiores. O Rio de Janeiro já possuía ligações ferroviárias com outras seis capitais do Sul do país e os trilhos já estavam próximos de Goyas, Florianópolis e Cuiabá. Em

¹⁴³ PIAUI. Governo 1920-1924. *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1921 pelo Exmo. Sr. Governador João Luiz Ferreira. Teresina: Typ. do Piauí, 1921. p. 16.

¹⁴⁴ BRASIL, Governo 1918-1922. *Mensagem Apresentada ao Congresso Nacional*, a 03 de maio de 1920. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1920. p.176.

¹⁴⁵ *Ibid.* p.176.

futuro próximo, os trilhos da capital da República chegariam até Salvador e, através da ferrovia São Francisco-Bahia, chegariam a Aracaju, Maceió, Recife, Parahyba¹⁴⁶ e Natal, que já se comunicavam por via férrea. A ligação com Fortaleza seria através da ferrovia Baturité, que iniciava na capital cearense e chegaria até o sul do estado, na região do Crato, onde um ramal seria construído em direção leste até a cidade de Cajazeira, na Paraíba. Uma futura linha quase reta de aproximadamente 1.500 quilômetros de trilhos estaria ligando às cidades de Salvador, Teresina e São Luís, e desta última a Belém.

Pelo olhar do governo piauiense, o início deste projeto de transformar Teresina em um grande centro ferroviário já estava iniciado com o andamento dos trabalhos na ferrovia que ligaria a capital do Piauí à capital do Maranhão.

Foi para facilitar a conclusão dessa grande estrada, Bahia-São Luiz, de que parte considerável muito mais de metade, está construída, e já estudado e projectado o resto, que se faz agora a encampação da estrada de Caxias a Cajazeiras, com 78 kilometros, entre as cidades de Caxias à beira de Itapicurú e Flores à margem do Parnahyba, defronte a Theresina. A linha férrea que vae do porto da Bahia às margens do S. Francisco, em Joazeiro, deante de Petrolina, cidade pernambucana, assim como a estrada de ferro que parte do porto de S. Luiz e chega à margem do Itapicurú, na cidade de Caxias, já pertencem ao governo federal, que está construindo actualmente a estrada de Petrolina a Theresina.¹⁴⁷

Com a posse do trecho Caxias-Cajazeiras e a construção da ferrovia São Luiz-Caxias o tráfego direto entre São Luiz e Teresina foi inaugurado em 05 de março de 1921 (sem considerar os acessos sobre os rios nas duas cidades) com a nova denominação de Estrada de Ferro São Luís-Teresina. A partir deste momento, já seria um desafogo no intercâmbio comercial de Teresina com a capital maranhense. Restava agora esperar o andamento dos demais projetos de trilhos em direção a Teresina, vindos de Amarração, de Crateús e de Petrolina.

Um conjunto de obras federais era executado em território piauiense como nunca antes. Em Teresina, havia pontes sobre os rios Parnaíba e Poti, estação ferroviária, armazéns, oficinas e obras complementares, além de trilhos, pelo menos dez quilômetros de duas ferrovias, Teresina-Petrolina e Teresina-Crateús. No norte do estado, a Ferrovia iniciada em Amarração, a Estrada de Ferro Central do Piauí (desligada da Ferrovia Sobral e agora ferrovia autônoma piauiense), que se arrastava devido aos minúsculos orçamentos liberados nos últimos anos da década anterior, agora livre do controle cearense e das dificuldades de aquisição de trilhos,

¹⁴⁶ Atual João Pessoa.

¹⁴⁷ PIAUI. Governo 1920-1924. *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1921 pelo Exmo. Sr. Governador João Luiz Ferreira. Teresina: Typ. do Piauí, 1921. p. 18.

poderia alcançar a cidade de Piracuruca naquele mesmo ano (1922). No final do ano anterior foram inaugurados os vinte e seis primeiros quilômetros ligando Parnaíba ao Portinho, em um sentido, e Parnaíba ao povoado Cacimbão, no sentido oposto. Estes dois trechos marcaram o passo inicial do tráfego ferroviário em território piauiense.

E documento vivo de esforçada operosidade do seu antigo e digno chefe engenheiro Miguel Bacelar. Modificado o seu traçado de conformidade com o inteligente plano delineado pelo ilustre senador Antonino Freire esta via férrea se constituirá para um largo tracto do sertão piauiense, em uma espécie de espinha dorsal, logar geométrico dos pontos equidistantes das nossas fronteiras maranhenses e cearenses e servirá com rara felicidade de dreno central por onde os nossos productos se escoarão para o nosso porto natural, que é o de Amarração.¹⁴⁸

A citação ressalta outro elemento muito desejado pela elite comercial e política piauiense, em particular as associações comerciais de Parnaíba, Teresina e Floriano: o porto marítimo de Amarração. Equipamento para futuras embarcações de mercadorias transportadas pelo rio Parnaíba ou pela Ferrovia Central do Piauí, o porto de Amarração já era projeto no início do século e estudos para sua implantação já haviam sido autorizados e, para desânimo de todos interessados, cancelados logo em seguida. O pensamento dominante na época era que o porto de Parnaíba já se encontrava esgotado em sua capacidade de movimentação de mercadorias e sem possibilidades de ampliação ou modernização devido à sua localização em um rio.

A administração de João Luiz Ferreira reafirma o bom relacionamento entre as instâncias políticas federais e estaduais, com reconhecimento de apoio moral e assistência às causas estaduais por parte da União, em um momento de aspirações progressistas, que só seriam alcançadas com forte participação de investimentos externos vindos do Rio de Janeiro. Havia uma certeza nas mensagens do governo piauiense, de que os tempos de procrastinação dos serviços federais no Piauí tinham ficado para trás. A ferrovia Petrolina-Teresina encontrava-se com seus trabalhos de construção em andamento e a ligação de São Luiz a Salvador, passando pelo território piauiense, seria realidade em pouco tempo. A ferrovia baiana já chegara ao rio São Francisco, em Juazeiro, ao lado de Petrolina, enquanto a Ferrovia São Luiz-Teresina atingiu a margem do rio Parnaíba, em frente a capital piauiense. Faltava então a conclusão do trecho “Petrolina-Teresina” para a conclusão do projeto “São Luís-Salvador”.

¹⁴⁸ PIAUI. Governo 1920-1924. *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1921 pelo Exmo. Sr. Governador João Luiz Ferreira. Teresina: Typ. do Piauí, 1921. p.19.

Muito mais significativo do ponto de vista de político será ligar-se o Nordeste, - de Pernambuco ao Maranhão - ao sul do Paiz, do que cuidarmos de levar os trilhos de Pernambuco à cidade de Belém, porquanto 1ª ligação traz o contacto com a capita da Republica de uma região incomparavelmente mais povoada. Não tenho duvidas a respeito do trabalho de conclusão da estrada de ferro da Bahia a S. Luiz... Para o Estado do Piauhv a estrada de S. Luiz representa a emancipação do commercio do alto Parnahyba e da sua capital navegação relativamente precária entre Theresina e Tutoya ou Amarração. O povo piauihyene entretanto aspira um directo accesso ao mar por estrada de ferro e dahi o seu empenho para que seja realizada a construcção da E.F. Central do Piauihy cujos trabalhos estão adiantados e já foram iniciados de Theresina para Campo Maior.¹⁴⁹

Em um momento em que a construção de estradas de ferro era a principal ação política do governo federal no sentido de uma integração nacional, vários projetos estavam em estudo ou mesmo em andamento pelo país, “para enriquecimento do país, seu progresso e sua civilização”. As ferrovias piauienses estavam em pleno andamento, com materiais adquiridos e trilhos já em implantação. O otimismo nunca foi tão grande, inclusive no projeto mais complexo, a Ferrovia Petrolina-Theresina.

A respeito deste projeto, uma modificação foi anunciada em seu trajeto com objetivo agilizar sua chegada à cidade de Teresina. Nos novos planos, abandona-se a passagem por Amarante e a margem do Parnaíba. Da cidade de Oeiras, os trilhos seguiriam em direção à capital piauiense praticamente em uma linha reta, encurtando o trajeto, o tempo de construção e os custos.

Emquanto isso serão procedidos os estudos necessários de modificações oportunas no traçado, parecendo felizmente vencedor o critério da substituição da directriz primitiva, que marginava o Parnahyba de Therezina ao Amarante, pela solução mais lógica e racional de uma variante central que rumando que Oeiras em procura de uma passagem conveniente do valle do Canindé ao do Poty, por este se encaminhasse, num percurso provavelmente mais curto e de execução menos dispendiosa em direcção a Therezina. Neste sentido já foram dados os passos iniciais com o reconhecimento que vem de mandar proceder a Inspetoria Federal de Estradas. Um ramal para regiões Picos e Jaicós resolveria então as necessidades destas regiões sertanejas e permitiria futuramente, por uma ligação complementar com o ramal de Poços de Paus, um precioso contacto com a E. de Ferro Baturité.¹⁵⁰

¹⁴⁹ PIAUI. Governo 1920-1924. *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauihy*, a 01 de junho de 1922 pelo Exmo. Sr. Governador João Luiz Ferreira. Teresina: Typ. do Piauihy, 1922. p. 07.

¹⁵⁰ *Ibid.* p. 08.

Confirma-se a importância que a capital piauiense ganharia com a conclusão do projeto federal de integração: ela seria um dos maiores centros ferroviários do Norte/Nordeste brasileiro, desempenhando a função de confluência ferroviária. Imaginando que este sistema tivesse sido concluído em toda sua totalidade a partir de todos os projetos divulgados durante a década de 1920, a cidade de Teresina teria ligação direta com São Luiz, e desta com Belém; com Fortaleza, através da ferrovia Crateús-Teresina, passando por Sobral, onde, através de novos ramais, acessaria a Ferrovia Baturité, que levaria à capital cearense. Esta mesma ferrovia, possuía planos para seus trilhos chegarem à Paraíba e ao Rio Grande do Norte; por fim, através da ferrovia Teresina-Petrolina, a capital piauiense teria acesso a Recife e Salvador. Através desta última, seria possível partir em direção ao sul do país, chegando até a capital federal. Todas estas ligações, além de possíveis para pessoas e cargas, aconteceriam em um tempo nunca antes imaginado. Era a evolução máxima dos transportes no país, que estava criando sua malha de transporte abrangendo quase todo seu território, recuperando o tempo perdido e efetivando uma verdadeira integração nacional, na qual Teresina e o Piauí teriam relevância.

Essa relevância ferroviária teresinense não era uma novidade do governo de Eptácio Pessoa. Nas últimas décadas do século anterior já se pensava em uma expansão ferroviária brasileira que incluísse áreas até então não contempladas com trilhos. Piauí, Maranhão, região Norte e Centro-Oeste faziam parte de uma expansão projetada anteriormente. Com o fim do império brasileiro e instalação da República foi gestado mais um plano de integração, utilizando as ferrovias como forma principal de integração. Conhecido como Plano Ferroviário de 1890¹⁵¹, o projeto da nova república objetivava levar ferrovias a todas as regiões do país.

¹⁵¹ O Plano Ferroviário de 1890, elaborado por uma comissão do Governo Provisório logo após a Proclamação da República, visava integrar regiões, escoar produção agrícola e conectar portos. Apesar de técnico e arrojado, o plano não foi aprovado pelo Congresso e caiu no esquecimento, sufocado pelas disputas políticas da época. Pontos principais do Plano de 1890: intermodalidade, foco na conexão entre ferrovias e hidrovias; integração, proposta de um entroncamento central no planalto goiano; expansão, incluía o prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil até Pirapora e o lançamento do Tronco Sul; contexto, foi concebido no início da República, em um cenário de intensa agitação política entre a antiga oligarquia e o novo regime. Embora o plano em si não tenha sido formalmente adotado, as concessões ferroviárias do período refletiam um ímpeto de modernização, com destaque para a linha de Vitória a Peçanha (atual EF Vitória a Minas).

Mapa 8: Plano Ferroviário de 1890

Fonte: Site VFÇO. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/Planos-Ferroviiarios/1890-Plano-da-Comissao-ferrovias.shtml>. Acesso em: 06 dez. 2024.

Assim como alguns outros planos de integração, este acabou esquecido pelo governo federal em função de outras demandas para consolidação da nova forma de governo recém-instalada e também pela falta de recursos para implementá-lo em curto espaço de tempo.

De volta à ferrovia piauiense, a Central do Piauí seguia sua caminhada em direção à capital, embora contasse neste momento somente com pouco mais que $\frac{1}{4}$ de quilômetro de seu total projetado. Neste momento, ela alcançaria a marca de seu centésimo quilômetro de trilhos instalados, com a construção de mais duas estações ferroviárias, Bom Princípio (quilômetro 51) e Frecheiras (quilômetro 75). Em pouco tempo chegaria à cidade de Piracuruca. Juntamente à ferrovia, também eram instaladas a linha telegráfica e algumas outras pequenas obras que ajudavam no funcionamento da linha de ferro.

A linha telegráfica já se desenvolve numa extensão de 68 km e há seis estações já construídas, sendo apenas uma de caracter provisório e foram adquiridas duas mil toneladas de trilhos e acessórios, faltando apenas 65 kils. desse material, aliás já encomendado para atingir Piracuruca estando a plataforma

do leito inteiramente prompta entre a ponta dos trilhos e aquella cidade, excepção de um pequeno trecho em que se faz precisa uma variante para melhorar o traçado. Os estudos de campo ficaram concluídos entre Piracuruca e Rio dos Mattos, além de Peripery e outrosim os trabalhos de um novo reconhecimento entre Peripery e Campo Maior mandados proceder pela Inspectoria Federal de Estradas, tendo em vista resolver a escolha do traçado mais conveniente sob o duplo ponto de vista technico e econômico.¹⁵²

Os dois primeiros anos do governo João Luiz funcionaram como um “verão” político: a sensação geral era de que o estado havia finalmente engatado a marcha do progresso e superado o atraso histórico com um desenvolvimento palpável. Contudo, essa percepção de bonança logo encontrou seu limite. Os anos seguintes frustraram as expectativas, substituindo o crescimento acelerado por um cenário de incerteza econômica e arrefecimento dos investimentos públicos.

Resultado de uma crise financeira de ordem geral, decorrente da instabilidade comercial da época, o período 1922-1923 não foi produtivo em relação ao desenvolvimento de obras no Piauí. Internamente, o governo estadual e os municípios pouco podiam fazer. No cenário nacional, além da economia ainda abalada pela I Guerra, o novo governo de Artur Bernardes inicia com problemas internos a resolver: a revolta iniciada no Forte de Copacabana, conhecida como Revolta dos 18 do Forte de Copacabana, que, embora controlada rapidamente, lançou bases de um movimento mais organizado, o tenentismo, iniciando um processo de declínio da velha republica.

Em território piauiense, aquelas obras que já estavam em construção, permaneciam, porém em ritmo cada vez mais lentos, enquanto outras, que estavam em estágio de projeto, seriam paralisadas. Esse cenário é descrito com mais detalhes a partir da mensagem governamental do ano de 1923 que previa tempos ruins para os sonhos piauienses e com sérias dificuldades financeiras no tesouro estadual e redução da ajuda federal.

Fui, assim, obrigado a deixar para mais tarde, para dias melhores, a execução de obras urgentes e da maior necessidade. E até construcções em andamento foram, por momento, paralizadas na espectativa de situação de maior folgança do Thesouro, como aconteceu com as obras do prédio para a Escola Normal. Poderia, se o quizesse, sem encarar conseqüências futuras, lançar mão do appello ao credito, servindo-me, para isso, das autorisações contidas nas leis ns. 991 de 24 de julho de 1920, e n. 1000, de 30 de julho do mesmo anno. Mas, essa prática, que seguiria, sem temores e vãos receios, noutras occasiões, reconhecida, por ventura, estável a arrecadação, não seria bôa, nem louvável, em tal momento. Não quis, portanto, acertadamente, lançar o Estado aos

¹⁵² PIAUI. Governo 1920-1924. *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauhy*, a 01 de junho de 1921 pelo Exmo. Sr. Governador João Luiz Ferreira. Teresina: Typ. do Piauhy, 1922. p. 09.

azares de uma incerteza, que lhe poderia trazer, no porvir, dificuldades de grande monta e toda espécie.¹⁵³

Finalizando seu governo, João Luiz Ferreira lamenta não ter implementado um porto marítimo para o estado junto ao governo federal. O porto marítimo de Amarração, dentro de um sistema de transportes idealizado no norte do Piauí, funcionaria como ligação entre as vias de transportes de mercadorias fluviais e ferroviárias e o embarque para exportação para outros estados ou países dos produtos piauienses. Além do rio Parnaíba, até então única via de transporte de mercadorias, surgia a passos lentos a ferrovia piauiense como elemento de transporte de produção para exportação. O rio e a ferrovia faziam a função de transporte até o mar, faltava então um porto marítimo para complementar essa estrutura. As obras, que iniciariam em 1922, foram suspensas, mesmo com grande quantidade de material já depositado no local escolhido. Ainda não era o momento do estado do Piauí ganhar um porto marítimo.

Havia probabilidade de serem atacadas as obras no corrente anno, para aproveitamento imediato do vultoso material que já se achava no local da construção, desde o começo da execução do contracto. Infelizmente, porém, ainda não desta vez não foi possível ao Governo Central satisfazer os seus e nossos desejos. Deve, entretanto, a velha aspiração piauiense continuar a ser objecto de nossa constante preocupação, quer trabalhando junto aos poderes federaes para directamente a solucionar, quer estudando os meios de levalla a effeito sob responsabilidade própria.¹⁵⁴

A falta de um sistema de transporte dentro do estado é apontada como o maior problema em seu final de mandato, cuja solução acontece muito lentamente. O que temos até então são poucas estradas ligando algumas cidades, pensadas apenas em âmbito municipal. Um sistema de rodovias com uma visão mais macro, de integração estadual, ainda não existia e as rodovias mais largas e de melhor qualidade eram poucas. Enquanto não solucionar este aspecto, o desenvolvimento econômico do estado continuará em um lento processo. A modernização vem através do trânsito de pessoas e mercadorias, seja através de rios, rodovias ou ferrovias. O ideal é que seja em todos os modais ao mesmo tempo.

O retardamento da sua expansão econômica provém, na maior parte, da falta de vias de comunicação. O que produz a mais do que lhe baste ao sustento, só a muito custo, vencendo dificuldades de toda espécie, consegue lançar aos centros consumidores e, quase sempre, passada a época oportuna à boa venda. Por outro lado, o que lhe falta á provisão das necessidades mais urgentes só com sacrificio enorme consegue receber. Tem sido, assim, um

¹⁵³ PIAUI. Governo 1920-1924. *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1923 pelo Exmo. Sr. Governador João Luiz Ferreira. Teresina: Typ. do Piauí, 1923. p. 23.

¹⁵⁴ *Ibid.* p. 05.

organismo em que, defficiencia do systema arterial, muitos dos principaes orgaos se atrophiam á mingua de circulação. Felizmente começa a tornar-se em realidade tangível a grande aspiração piauihyense.¹⁵⁵

Com relação aos caminhos carroçáveis, vários estavam sendo efetivados por ação do governo estadual ou dos municípios. O município de Pedro II estava construindo ligações com várias comunidades do Ceará através da Serra da Ibiapaba e também com a cidade de Campo Maior. Estavam em trabalhos adiantados as ligações de Teresina a União e Altos. Em Campo Maior havia a campanha para uma ligação com Altos. Somando todos os trechos em construção, em breve seria possível ir de Teresina até Pedro II por estradas melhores. Nestes trabalhos, o estado entrava com auxílio aos municípios e, em especial, tomava a iniciativa em relação às estradas Teresina-União, Teresina-Altos e Teresina-Livramento (atual José de Freitas). Estes caminhos eram vistos como marcos para o desenvolvimento de todas as regiões e, do ponto de vista regional, o início de um sistema viário que se anexaria às ferrovias para finalmente dotar o estado do Piauí de um verdadeiro sistema de transporte de pessoas e cargas, contando com modais fluviais, ferroviários e agora, rodoviários (mesmo que ainda precários). Essas eram as esperanças do governo que encerrava. No setor ferroviário, houve a entrega de parte da Estrada de Ferro Central do Piauí, ligando Amarração até a cidade de Piracuruca; os trabalhos na ferrovia Petrolina-Teresina estavam em andamento, mesmo que lentamente (já se tornando um problema crônico nos últimos anos).

3.5 A construção da modernidade: O projeto rodoviário de Mathias Olympio de Mello (1924-1928)

Penúltimo governo piauiense na década de 1920, Mathias Olympio de Mello publica sua primeira mensagem em 1925, contendo um balanço das ações de seu primeiro ano de governo e informando à Assembleia Legislativa seus planos para todo o período de 1924 a 1928. Em relação à temática dos transportes, encontra-se um longo relato sobre a importância das vias de transporte como ligação entre a produção e o consumo final de alimentos e outros produtos. Apresenta um histórico da importância que as estradas tiveram na evolução da história humana, partindo dos povos da Antiguidade, com destaque para o Império Romano e suas estradas que cortavam continentes, passando pela descoberta da máquina a vapor e pela evolução das ferrovias e, por fim, pelos motores a explosão e o aparecimento do automóvel.

¹⁵⁵ PIAUI. Governo 1920-1924. *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1924 pelo Exmo. Sr. Governador João Luiz Ferreira. Teresina: Typ. do Piauí, 1924. p. 27.

A descoberta da máquina a vapor e a consequente invenção de Stephenson mudaram, por completo, a orientação até ali seguida na construção e abertura das vias de comunicação. De facto, os caminhos de ferro trariam mais rapidez ao tráfego e estabeleciam a permuta, mais intensiva, em maior volume, mediante tarifas relativamente reduzidas... Com a descoberta do motor de explosão e o resultante aparecimento do automóvel, esse modo mais se firmou, atraindo as vistas dos de pensar profissionais administradores às velhas estradas, com o fim de melhorá-las e adaptá-las à nova espécie de veículo.¹⁵⁶

Em uma comparação simples, trata-se do texto que mais apresentou evidências e argumentos em defesa da importância do desenvolvimento de estradas para a modernização da economia do estado, defendendo, inclusive, a unificação entre rodovias, ferrovias e rios como impulsionadores dos transportes, ao reconhecer as vantagens de cada modal e a utilidade de uma organização em que esses estes atuassem de forma integrada, em um sistema de cooperação. Ainda como resultado de seu tempo, de certa forma, ao defender a união dos moldais, também reconhece a importância das ferrovias na história recente do país, mas já consegue vislumbrar uma redução na relevância delas devido aos inúmeros projetos paralisados, tanto do Piauí quanto em outras regiões do país, e trouxe, para o centro das atenções, o carro, o novo símbolo da modernidade no mundo que começava a ser conhecido em terras interioranas piauienses.

Operou-se, pôde dizer-se, um verdadeiro renascimento. Os caminhos de automóveis com características técnicas menos exigentes, de mais fácil e menos dispendiosa construção, desenvolveram-se rapidamente, e, ao invés de diminuir o movimento das ferrovias, deram-lhes vida mais activa, fornecendo-lhes superior volume a transportar. E sem reduzir, antes elevando o valor dessas, apresentam a vantagem do transporte "com independencia de horário, com velocidade, a grande distancia; fácil comunicação entre residencias, diminuição de transbordos, conduzindo o vehiculo ao ponto de de carga e descarga", representando tudo isso, grande economia e proventos extraordinarios.¹⁵⁷

O Piauí, assim como o Brasil, sofria de um problema grave relacionado ao seu território, que era extenso e não havia ainda nenhum sistema de integração de toda sua extensão. Como via de ligação, até aquele momento, somente o rio Parnaíba unia as cidades de Parnaíba e Teresina às demais cidades próximas ao seu leito, porém quanto mais ao sul, maior era o isolamento imposto pelas condições naturais e falta de vias adequadas. Até mesmo em cidades

¹⁵⁶ PIAUI. Governo 1924-1928. *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1925 pelo Exmo. Sr. Governador Mathias Olympio de Mello: Teresina, 1925. p. 44-45.

¹⁵⁷ *Ibid.* p. 45.

do sul do estado, ribeirinhas ao Parnaíba, não havia tanta facilidade de comunicação com a capital, pois o alto Parnaíba sempre foi de difícil navegabilidade. O Piauí era muito extenso para fazer uso somente da via fluvial. Eram necessárias outras opções, talvez as ferrovias. Aqueles poucos projetos que chegavam à etapa de construção ainda sofriam pela desconfiança em suas conclusões. Restava atacar essa integração com o uso de diversas vias, sempre com a mais adequada a cada região, lançando mão de novas tecnologias em desenvolvimento no mundo na busca de uma verdadeira e funcional unificação de todo o território.

Com essa forma de pensar, o governo piauiense, juntamente com os governos municipais e com o apoio de particulares, teria ultrapassado os 1.000 km de estradas de rodagem construídas somente no ano de 1924, além de todo o complemento exigido para sua liberação (acostamentos, pontes, manilhas, bueiros etc.). Eram estradas funcionais que, de acordo com o modo de olhar e o viés político, eram classificadas ora como grandes estradas, ora como vielas rústicas.

Quadro 10: Estradas rodoviárias construídas no início da gestão Mathias Olympio

Estrada	Km	Ano	Auxílio do Governo Estadual
Teresina-União	74	1924	1 Bueiros, pontilhões, 1 pontes de madeira
Teresina-Altos	44	1924	1 pontilhão
Teresina-Livramento	68	1924	1 ponte, 3 pontilhões e 16 bueiros
Teresina-Natal	63	1924/25	Construída pelo Estado
Pedro II-S. Benedito (CE)	132	1924	Sem indicação
Pedro II-C. Maior	88	1924	Sem indicação
Jerumenha-Floriano	54	1924	2 bueiros e 1 ponte
Piracuruca-Pedro II	54	1924	Sem indicação
Piracuruca-Peripery	24	1924	Sem indicação
Peripery-C. Maior	-	1924	Sem indicação
Piracuruca-S. José	18	1924	Sem indicação
Campo Maior-Altos	42	1924/25	Sem indicação
Parnaíba-Buriti dos Lopes	41	1924/25	5 pontes
Livramento-Barras	60	1924/25	Sem indicação
Barras-Marruás	5	1924/25	1 ponte de madeira e 6 bueiros
Alto Longá-Altos	54	1924	Sem indicação
Porto Alegre-B. Esperança	-	1924	Sem indicação
Picos-Paulista	160	1924	Sem indicação
Amarante-Regeneração	20	1924	Sem indicação
São Pedro-Belém (Palmeirais)	30	1924	Sem indicação
Valença-Natal (Mons. Gil)	-	1924	Sem indicação

Fonte: Produzido pelo autor com base em mensagem governamental de 1925.

Do ponto de vista do governo piauiense, tínhamos um quadro animador no desenvolvimento de vias internas, embora fossem estradas relativamente simples, carroçáveis,

com condições técnicas ainda desfavoráveis, mas agilizariam o transporte e as comunicações. Nessa junção de esforços dos municípios e do estado, muito lentamente o Piauí estava sendo dotado de estradas que fariam as ligações cidade a cidade, num esforço de sanar o problema de logística que aqui existia. Em contrapartida, a União seguia lentamente na tentativa da construção de seu projeto ferroviário para o Nordeste.

Em sua segunda mensagem, o governo de Mathias Olímpio de Mello destaca com muita ênfase, as reverberações no território piauiense das muitas crises que o Governo Federal de Arthur Bernardes enfrentou, tendo como principais impulsionadores a crise da República Oligárquica, o Movimento do Tenentismo e a Coluna Prestes, fazendo com que seu governo fosse marcado quase em sua totalidade por estado de sítio, o que indiretamente influenciava nos investimentos federais no Estado.

No Piauí, os acontecimentos mais marcantes desta época se concentraram na região de Uruçuí, onde forças estaduais tentaram impedir a entrada da Coluna Prestes que havia chegado à cidade maranhense de Benedito Leite, cidade vizinha na outra margem do Parnaíba. Este “evento”, no final do ano de 1925, mexeu com o cotidiano não só da cidade de Uruçuí como também em cidades próximas como Jerumenha, Floriano e São João do Piauí, envolvidas no evento, direta ou indiretamente. Teresina foi centro de organização de tropas enviadas por coronéis do centro-norte do Piauí para serem enviadas ao sul. Na capital chegaram grupos de “patriotas” enviados por coronéis de várias partes do Estado.

De Caracol, neste Estado, se arregimentaram cinquenta patriotas e para esta capital vieram vários grupos enviados pelos coronéis Gervasio Costa, de Barras, Antônio Freitas, de Livramento, José Martins, de Valença, Francisco Protá, de Picos, Luis Miranda e Ovidio Bona de Campo-Maior, Hermelino Cardoso e Antonio José Alves Vieira, de Castello, Augusto Daniel, de União, Simplicio de Aguiar Mello de Corrente de São Benedicto, dr. Simplicio de Sousa de Mendes e coronel Erasmo Rocha, de Miguel Alves. Por não ter havido necessidade, deixou o Governo de aceitar o oferecimento do pessoal que lhe fizeram os coronéis José Narciso e Epaminondas Castello Branco de Parnahyba, Thomaz Rebello, de Peripery, Lauro Cordeiro e Tertuliano Brandão, de Pedro II, Francisco Santos, de Picos, Joaquim Santos, de São João Piauhy, Manoel Emiliano da Silva Costa, de Marruás e José Maria Ribeiro Gonçalves, de Amarante. Em Parnahyba, foi creado o “Centro de Defesa pró Piauhy” prontificando-se o deputado estadual dr. Nestor Veras a lhe prestar os necessários serviços.¹⁵⁸

¹⁵⁸ PIAUI. Governo 1924-1928. *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauhy*, a 01 de junho de 1926 pelo Exmo. Sr. Governador Mathias Olympio de Mello: Teresina, 1925. p. 07.

Mesmo em momento de crise política e com conflito armado iminente, não nos escapa o descuido e a desorganização da logística utilizada na época, evidenciando o quanto era difícil o transporte de mercadorias pelo interior do território. O transporte escasso e a logística precária geravam, em primeiro lugar, grande demora na conclusão dessas operações. Em outros momentos, além da demora, erros também eram cometidos. Equipamentos e armas destinados a auxiliar a barreira na cidade de Uruçuí acabaram sendo enviados para bem longe do destino original, Tutóia (MA).

Mais de lamentar, porém, é que a munição, solicitada por mim e que embarcára a bordo do vapor “Macapá”, apesar de dirigida ao Governo do Piauí, com a indicação de via São Luís, houvesse sido desembarcada em Tutóia, atrasando-se em chegar até nós impossibilitando um rápido socorro às forças de Urussuhy, o que nos foi profundamente desastroso.¹⁵⁹

Os conflitos e a organização armada no estado duraram até o início de 1926, com ameaças de invasão a Floriano, Teresina e Campo Maior. Decorridos os meses iniciais, o movimento dito rebelde foi, segundo notícias da época, visto nos territórios cearense e potiguar. Restava ao governo contabilizar os prejuízos desta “guerra” em território piauiense.

São, de certo, avultados esses prejuízos, principalmente se os considerarmos em relação com os poucos bens do patrimônio geral do Piauí. Saques e roubos, incêndios e depredações à fortuna pública e à particular, por toda parte se verificaram, em maior ou menor escala, segundo a situação econômica de cada localidade. A hoste rebelde ficou, aqui, bem caracterizada, na sua transformação em grupo de bandoleiros. O apregoado respeito aos lares, de que se dizia possuir, desapareceu, na constatação de desvirginamentos, até em menores de quinze anos, forçadas a acompanhá-los na sua mobilidade rapace.¹⁶⁰

Na visão de Mathias Olympio, a construção de estrada era um projeto desenvolvimentista sem volta. Um projeto iniciado no último ano do governo de João Luiz Ferreira e que se tornara uma de suas principais bandeiras e, futuramente, uma marca de seu governo. As rodovias (ou estradas carroçais) tomavam quase todo o território piauiense, em suas mais variadas direções. Era um abrir de novos olhares sobre o sertão do Piauí. Matias Olímpio lembrava que quanto mais estradas se abrissem no Piauí, mais auxílio seria dispensado à agricultura e ao comércio.

¹⁵⁹ PIAUI. Governo 1924-1928. *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1926 pelo Exmo. Sr. Governador Mathias Olympio de Mello: Teresina, 1925. p. 08.

¹⁶⁰ *Ibid.* p. 27.

A rede de rodovias carroçáveis piauiense quase dobra em pouco mais de três anos, chegando a meados de 1926 com um pouco mais de 1.800 quilômetros de rodovias contabilizados e comemorados pelo governo, entre as quais se destacam, a seguir:

Quadro 11: Rodovias piauienses em 1925-1926

Rodovias	km
Theresina-União-Miguel Alves	134
Theresina-Livramento (José de Freitas) – Barras - Boa Esperança (Esperantina) – Buriti dos Lopes-Parnaíba	300
Porto Alegre (Luzilândia)- Boas Esperança (Esperantina)	50
Marruás (Porto) – Barras	5
Theresina-Altos-Campo Maior-Peripery-Piracuruca	206
Altos-Alto Longá-Castelo	206
Campo Maior - Pedro II - São Benedito (CE)	220
Theresina – Natal (Monsenhor Gil) - Valença	213
Amarante – Regeneração – São Pedro	70
São Pedro – Belém (Palmeirais)	30
Floriano – Jerumenha	54
Floriano – Oeiras – Picos	207
Picos – Paulistana	160
Piracuruca – Pedro II	54
TOTAL QUILOMETROS	1862

Fonte: Quadro elaborado pelo autor deste trabalho, com base em Mensagem governamental de 1926

Estas rodovias já são uma evolução das primeiras, que de ligações simples entre duas cidades, agora eram várias pequenas rodovias que foram se conectando e formavam rodovias maiores que atravessavam o território de várias cidades e povoados tornando possível, por exemplo, transitar de Teresina até Parnaíba via Barras só por rodovias, ou de Teresina até Piracuruca via Campo maior ou mesmo viajar de Teresina até São Benedito, no Ceará. Outro detalhe que devemos perceber é que, mesmo com o aumento do número de rodovias no território piauiense, quase todas elas se concentravam no centro-norte do estado. As rodovias mais ao sul do estado passam por cidades como Floriano, Picos, Oeiras e Jerumenha. Nenhuma cidade no extremo sul contava com alguma estrada notável.

Se podemos dizer que, no aspecto das rodovias, o Piauí estava, de certa forma, em uma evolução, não podemos dizer o mesmo no campo das ferrovias, pois estas pouco evoluíram no prazo de uma década em termos nacionais, menos ainda no território piauiense, tendo como justificativa principal a dificuldade financeira do Governo Federal.

A Estrada de Ferro Central do Piauí surgiu atrelada à Rede Cearense em 1912 e, até o ano de 1918, não tinha conseguido abrir nenhum trecho para funcionamento. Segundo o

governo, foram seis anos de improdutividade em que os trabalhos de implantação dos trilhos se arrastaram, resultado da falta de recursos, sendo os cearenses, na visão do governo piauiense, os grandes culpados.

Foram seis annos de absoluta improdutividade. O menospreso pelos interesses do Piauí chegou a tal extremo que, tendo o Congresso Nacional votado, para 1918, uma pequena verba de setecentos contos para a construção das estradas “Amarração a Campo Maior” e “Crateús-Theresina”, a direcção da Rêde Cearense encontrou meios e modos de desviar-a totalmente quasi tota para aquisição de material rodante da “Camocim-Crateús”, sob o pretexto de que esse material serviria para a estrada do Piauí, quando construída.¹⁶¹

Segundo Miguel Bacellar engenheiro responsável pelos serviços ferroviários no norte do Piauí, a situação, ao invés de melhorar, estava cada vez pior, pois as verbas destinadas ao Piauí eram desviadas de sua verdadeira utilidade. Somente após a obtenção da autonomia em relação ao Ceará é que a Estrada de Ferro Central do Piauí conseguiu desenvolver os trabalhos e inaugurou sua primeira estação em Parnaíba, em 19 de novembro de 1920 e atingiu, em 19 de novembro de 1923, a cidade de Piracuruca, totalizando 147 quilômetros. Após este momento, os trabalhos foram paralisados.

A linha Teresina-Crateús passou dois anos totalmente estática (1918 e 1919). Após a inauguração da Estação de Crateús em 1912, a ferrovia contava com 337 km, desde seu ponto inicial, na cidade de Camocim. A partir do momento em que esta deveria seguir em direção ao Piauí, os trabalhos se tornaram lentos. As próximas inaugurações foram: de Crateús à Estação de Poty, com cinco quilômetros de trilhos construídos em quatro anos (1912-1916) e da Estação Poty à Estação Ibiapaba, com sete quilômetros de trilhos construídos em dois anos. Por fim, de Ibiapaba em direção a Teresina, nenhum trilho foi assentado ao longo de sete anos seguintes (1918-1925).

Uma comparação simples de construção entre as ferrovias piauienses e cearenses para justificar os argumentos do governo piauiense está condensada no quadro a seguir:

Quadro 12: Comparativo ferrovia Teresina-Crateús e Ferrovia Baturité

FERROVIA	1912-1918	1918-1925
Ferrovia Crateús-Teresina	37 km	0 km
Ferrovia Baturité	94 km	185 km

Fonte: Produzido pelo autor com base na mens. Governamental de 1926.

¹⁶¹ PIAUI. Governo 1924-1928. *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1926 pelo Exmo. Sr. Governador Mathias Olympio de Mello: Teresina, 1926. p. 63.

Quadro igualmente desanimador era o da Ferrovia Petrolina–Teresina. Trata-se de uma ferrovia de grande importância para a integração regional, cujos trabalhos se iniciaram em 1919 e chegaram, em 1923, à cidade de Messias Lopes-PE, totalizando 88 quilômetros, todos em território pernambucano. Em quatro anos de construção, sua lentidão era notável, contrastando com a rapidez de vários ramais também em construção no sul do país.

É um erro gravíssimo que se está cometendo. A “Petrolina-Theresina” não interessa mais ao Piauí do que ao Brasil. É a Nação Brasileira que lucrará sobretudo, com a construção dessa grande via-ferrea, cujo traçado nos deixaram os bandeirantes e sertanistas que primeiro descobriram o caminho ligando o norte ao sul do Paiz, pelo interior. Nenhuma outra estrada oferece caracter tão eminentemente nacional quanto a “Petrolina-Theresina” nenhuma estabelece elo mais solido entre os Estados da União.¹⁶²

Essa ferrovia era um sonho piauiense desde meados do século XIX, quando já representava uma ligação direta e rápida entre os vales dos dois maiores rios nordestinos, Parnaíba e São Francisco. Para sua realização, várias tentativas foram feitas e várias concessões foram cedidas. A primeira tentativa data de 1874, quando a ferrovia sairia de Amarante-PI, passando por Oeiras e chegaria em Juazeiro-BA. Em 1880, essa concessão caducou sem nenhum metro de trilho instalado. Oito anos depois, uma nova concessão foi solicitada, porém, dois anos depois foi declarada irrealizável, entre outros fatores, pela incompetência do estado em realizá-la. Já no período republicano, uma terceira tentativa foi feita; dessa vez, o projeto ligaria a cidade de Parnaíba a Petrolina, passando por Teresina. Em 1899, por problemas financeiros, a companhia responsável por sua construção desistiu da empreitada.

Por fim, em 1913, surge um projeto crível, em que o governo federal resolve encabeçar um projeto ferroviário no território piauiense. Através da Lei nº 2.738, de 4 de janeiro de 1913, que fixava as despesas gerais da República para o exercício de 1913, autorizava, no Artigo 56, a contratação do “prolongamento da Estrada de Ferro de Alagoinhas a *Joazeiro* (Estado da Bahia) á cidade de *Therezina*, passando por Paulista, Jaicós e Oeiras (estado do Piauí), despendendo no presente exercício até 500:000\$ (quinhentos contos de réis)”.¹⁶³ Os estudos foram realizados rapidamente e os trabalhos de assentamento dos trilhos iniciaram em bom ritmo. Era um projeto interessante para o estado do Piauí, pois, além de ser uma saída direta para Recife ou Salvador, o estado ganharia um corredor de ligação entre várias cidades do

¹⁶² PIAUI. Governo 1924-1928. *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1926 pelo Exmo. Sr. Governador Mathias Olympio de Mello: Teresina, 1926. p. 65.

¹⁶³ BRASIL. *Decreto Lei 2.738 de 04 de janeiro de 1913*. Autoriza prolongamento da Estrada de Ferro de Alagoinhas a Joazeiro (estado da Bahia) à cidade de Therezina, passando por Paulista, Jaicós e Oeiras (Estado do Piauí). Rio de Janeiro, 1913.

centro de seu território. Com o avançar dos anos, os trabalhos foram se tornando lentos até sua paralização completa nos primeiros anos da década de 1920.

Mesmo com esse quadro de desânimo, o governo de Matias Olímpio volta a ter confiança em uma retomada dos trilhos a partir da possibilidade de o governo estadual cooperar com a Inspetoria de Federal de Estradas, em uma junção de esforços para que esses projetos finalmente se tornem realidade.

Impressionado com essa excessiva lentidão, numa via férrea cuja necessidade vem sendo insistentemente reclamada por todos os profissionais e homens publicos do Paiz, foi que o dr. João Luiz Ferreira enviou ao Governo Federal uma proposta para a construção da referida estrada, cooperando o Estado nas responsabilidades financeiras com a União. A proposta enviada em março de 1924, teve parecer favoravel da Inspectoria Federal das Estradas, em dezembro do mesmo anno, e depende, para sua acceitação definitiva, de autorização por lei federal.¹⁶⁴

Era novembro de 1925 quando as obras reiniciaram, reacenderam-se as esperanças de que esta ligação ferroviária seria finalmente concluída, uma vez que sua importância era constantemente evidenciada e seu caráter eminentemente nacional sempre lembrado. Esse projeto foi gestado para ajudar na integração regional e tinha objetivos relacionados à integração política, transporte de mercadorias e pessoas, por isso, era importante acelerar os trabalhos e buscar sua conclusão o quanto antes.

Como forma de comprovar os benefícios da ferrovia Petrolina-Teresina, o governo de Mathias Olímpio nos traz dados comparativos entre as possibilidades de ligação férrea entre a capital do Rio de Janeiro e as cidades de Fortaleza, Teresina e São Luiz, com ampla vantagem com o uso do ramal Petrolina tanto em economia de construção quanto em tempo de viagem. Estes dados estão condensados no quadro a seguir.

¹⁶⁴ PIAUI. Governo 1924-1928. *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1926 pelo Exmo. Sr. Governador Mathias Olympio de Mello: Teresina, 1925. p. 67

Quadro 13: Demonstrativo de redução de distancias entre o Rio de Janeiro e capitais do Nordeste através da Ferrovia Petrolina-Theresina.

Trajeto	SITUAÇÃO DAS ESTRADAS (em KM)				TOTAL
	Em tráfego	Em construção	Estudadas	Por estudar	
Rio de Janeiro a Fortaleza (via Great Western)	3.088	665	681	-	4.434
Rio de Janeiro a Fortaleza (via Petrolina)	2.109	335	710	253	3.407
Rio de Janeiro a Teresina (via Rede Cearense)	1.383	623	748	643	3.397
Rio de Janeiro a Teresina (via Petrolina)	1.634	439	1.100	-	3.173
Rio a São Luís (via rede Cearense)	2.034	623	748	643	4.048
Rio a São Luís (via Petrolina)	1.442	439	1.100	643	3.624

Fonte: Quadro construído pelo autor a partir da Mensagem Governamental 1926.

Para consolidar a visão otimista sobre a ferrovia Petrolina-Theresina, somam-se ao cenário os argumentos sobre o custo-benefício de obras restantes. A conclusão desse eixo Leste-Oeste no Piauí reduziria drasticamente as distâncias, agilizando o transporte em diversos trechos estratégicos.

Quadro 14: Demonstrativo de quilometragem a ser construída (1926)

Trajeto	Percurso total	Em funcionamento	A construir
Rio-Fortaleza (via <i>Great-Western</i>)	4.434	3.088	1.346
Rio-Fortaleza (via Petrolina)	3.047	2.109	1.298
Rio-Theresina (via Cearense)	3.397	1.583	2.014
Rio-Theresina (via Petrolina)	3.173	1.634	1.539
Rio-São Luís (via Cearense)	4.048	2.034	2.014
Rio-São Luís (via Petrolina)	3.624	2.085	1.539

Fonte: Quadro construído pelo autor a partir da Mensagem Governamental 1926.

Considerando somente dois fatores, a distância a ser percorrida e o percurso a ser construído, a ferrovia partindo de Petrolina era muito mais vantajosa do que qualquer outra

ferrovia alternativa, principalmente em relação às estradas cearenses. O governo de Mathias Olympio utilizou estes números não somente para tentar persuadir o Governo Federal, mas também para mostrar aos deputados piauienses a importância logística da estrada de ferro que sairia do sertão pernambucano até a capital piauiense. Além dos fatores econômicos, essa estrada de ferro traria grande vantagem para a integração piauiense, já que era um dos poucos projetos que estavam em planejamento no centro-sul do estado, região carente de projetos similares, tanto no quesito de rodovias, como de ferrovias e comunicações.

Em relação a outro projeto de interesse da capital piauiense, o governo Mathias Olympio nos informa que, na Estrada de Ferro São Luís-Theresina, fora concluído o trecho de sete quilômetros entre a margem do Parnaíba e as obras da futura estação ferroviária de Teresina, com instalação de trilhos novos e com o aproveitamento dos trilhos antigos na implantação de uma primeira linha de bondes no centro da capital piauiense.

Em virtude do accordo já firmado entre o Governo Federal e a municipalidade de Theresina, a linha de bondes servirá também ao publico, iniciando-se por esta forma o serviço regular de transportes urbanos nesta Capital. Dentro de pouco tempo, —com satisfação vol-o digo, melhoramento novo terá sua realização, reclamada, na capital piauihyense, pela sua crescente densidade população e espraimento da cidade, já com distancias, facilmente vencíveis com a introdução daquelles vehiculos. Para melhor servir aos interesses públicos, a linha de bondes poder-se-há estender, de acordo com a conveniências, num traçado circular que venha abranger toda a cidade, pelos pontos indicados como mais necessários e uteis.¹⁶⁵

As obras da estação ferroviária de Teresina estavam em andamento e já contava com as partes de alvenaria e teto concluídos. Na cobertura, faltavam as telhas que atrasaram com a suspensão das atividades da Ferrovia São Luís-Theresina, motivada pelo período chuvoso e consequentemente, pelas inundações na região. A cúpula também já estava concluída, chegando a uma altura de trinta e cinco metros do solo, um marco para a engenharia em Teresina. Para a conclusão de todo o projeto faltava apenas a construção da ponte sobre o rio Parnaíba, já projetada, mas sem data para início de sua instalação.

Essa ponte sobre o Parnaíba era a principal obra a ser executada para o pleno funcionamento da ferrovia na cidade de Teresina. Sua construção ainda não havia sido iniciada, mesmo com parte do material já adquirida, devido ao período de cheia do rio. A expectativa era iniciar as obras ainda naquele ano, a partir dos meses secos, quando o rio atingiria seu nível

¹⁶⁵ PIAUI. Governo 1924-1928. *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1926 pelo Exmo. Sr. Governador Mathias Olympio de Mello: Teresina, 1925. p. 70-71

mínimo. Em meados do ano anterior, 1925, o contrato de construção era assinado entre a Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão e o Estado do Piauí, e entre este último e a empresa Firmo Dutra & Companhia Ltda., do Rio de Janeiro, tendo como objetivo a construção, por essas empresas, dos trechos finais da Estrada de Ferro entre São Luís e Teresina, além da implantação de trilhos nas ferrovias Petrolina–Teresina e Crateús–Teresina. Além disso, previa-se também a construção de pontes sobre os rios Poti e Parnaíba, de um trapiche fluvial à margem do Parnaíba e de seu respectivo ramal, bem como de estação, oficinas e demais dependências em Teresina, além do fornecimento de materiais fixos e rodantes necessários ao completo aparelhamento dessas obras férreas.

Imagem 3: Construção da ponte metálica sobre o rio Parnaíba



Fonte: *Almanaque de Parnaíba*, 1937. p. 233

Um ano depois, as novidades nas vias piauienses eram vistas como empolgantes pelo governo, uma vez que em pouco mais de quatro anos muitas vias carroçáveis foram abertas no interior, um projeto que precisou de quase duas décadas para ser iniciado, e que possuía, como principais impeditivos, a condição financeira do estado e a dificuldade técnica no desbravamento, construção e manutenção destas vias, finalmente agora estava em pleno desenvolvimento.

Do segundo semestre de 1926 até meados de 1927, mais alguns quilômetros de estradas foram inaugurados, passando de 1.800 para 2.600 quilômetros de estradas construídas, na contabilidade do governo, inclusive com aparecimento de estradas no centro-sul do estado, quase inexistentes no levantamento do ano anterior. Foram inauguradas as estradas Pedro II-

Peripery (60 km), Barras-Peripery (40 km), União-Barras (84 km) e Barras-Batalha (46 km), Barras-Piracuruca (72 km), Piracuruca-Ibiapina (CE) (60 km) e São Raymundo-Remanso (BA) (54 km).

Quadro 15: Rodovias Piauienses em 1927

	Rodovias	km
01	Theresina – União – Miguel Alves	134
02	Theresina – Livramento (José de Freitas) – Barras – Boa Esperança (Esperantina) – Buriti dos Lopes-Parnaíba	300
03	Porto Alegre (Luzilândia) – Boas Esperança (Esperantina)	50
04	Marruás (Porto) – Barras-Peripery	115
05	Theresina – Altos – Campo Maior – Peripery – Piracuruca – Ibiapina (CE)	266
06	Altos-Alto Longá-Castelo	206
07	União – Barras – Batalha – Piracuruca	202
08	Campo Maior – Pedro II – São Benedito (CE)	220
09	Theresina – Natal (Monsenhor Gil) – Valença – Picos – Paulista (Paulistana)	463
10	Amarante – Regeneração – São Pedro	70
11	São Pedro – Belém (Palmeirais)	30
12	Floriano – Jerumenha	54
13	Floriano – Oeiras – Picos	207
14	Picos – Jaicós	25
15	Piracuruca – Pedro II	70
16	Floriano – São João do Piauí	205
17	Pedro II – Peripery	60
18	São Raymundo – Remanso (BA)	54
	TOTAL DE QUILOMETROS	2.665

Fonte: Quadro elaborado pelo autor, a partir de mensagem governamental de 1927.

A situação dos trabalhos ferroviários também foi descrita nesta mensagem de 1927. Um ano após a assinatura do governo do estado com a firma Firmo Dutra & Cia, as obras estavam sendo desenvolvidas de forma satisfatória e deveriam ser intensificadas nos meses seguintes. Especificamente, a situação das obras era: a ponte sobre o rio Parnaíba foi iniciada em 21 de setembro de 1926, com a abertura das cavas para as fundações da ponte e paralisadas até a chegada das primeiras barras de ferro para os pilares centrais, já encomendados; o trecho Petrolina-*Theresina*, aprovado para reinício de obras, foi paralisado por ordem da *Inspectoria* Federal das Estradas; prosseguiram os trabalhos de conclusão da estação ferroviária de Teresina; tendo como justificativa as grandes enchentes da época, o ramal *Cratheus-Theresina* também foi paralisado em virtude de modificações no projeto da ponte sobre o rio Poty; a Ferrovia Central do Piauí tinha chegado a Piracuruca há três anos e não havia nenhum movimento para reinício dos trabalhos em direção a Piripiri e Campo maior. Em resumo, pouca novidade neste período em que o governo de Mathias Olympio se aproximava do fim.

Não me arreceio, senhores membros da Camara Legislativa, ao chegar ao cimo da minha montanha de dever e sacrificio, de volver os olhos para traz, numa percuciente retrospecção pelos actos, serviços, emprehendimentos e suggestões do meu governo. Ouso até afirmar, a esta altura do meu árduo mandato, que preciso mesmo de tornar atraz, no consciente exame da minha tarefa administrativa, para colher *dahi*, sem entono de vaidade, mas com razão de orgulho, a intima consolação de haver cumprido meu dever, servido com dedicação, esforço e desassombro, o meu Estado e o meu Paiz, por cujo destino, passageiramente, me obrigou a vontade *electiva* do povo *piauihyense*.¹⁶⁶

O governador enumerou como prioridade primeira de seu governo o crescimento e solidificação das finanças do estado, através de uma organização tanto da arrecadação quanto da responsabilidade no gasto dos recursos estaduais: “reformei o necessário, aumentei o indispensável, criei a responsabilidade rigorosa e imediata, observei as falhas para as suprir, corriji os erros para melhorar e consegui um aparelhamento funcional capaz de socorrer a urgência do nosso problema financeiro”.¹⁶⁷

A construção de estradas foi lembrada como marco de sua administração, cujo governo encerrava contabilizando quase três mil quilômetros de estradas ligando as cidades piauienses, processo este iniciado no governo anterior de João Luiz Ferreira, ex-governador recém-falecido. Essas estradas garantiriam o processo econômico da oferta e da procura de produção e consumo, regulando e diminuindo as distâncias e tornando reais as ações e serviços administrativos do governo por todo o estado. Incentivos na instrução, o combate ao cangaço, integração do sul ao norte, também foram ações lembradas na mensagem.

Foi festejado o equilíbrio econômico do estado do Piauí, não só nos quatro anos de Mathias Olympio, mas também nos anos de João Luiz Ferreira, em que a arrecadação cresceu continuamente e com despesas dentro do programado, não havendo nenhum momento de crise, como a do tempo da grande guerra. Como ponto a festejar, o número das exportações piauienses do ano de 1927, até então o maior de todos os tempos, que foi de 27.412:695\$226 (vinte e sete mil, quatrocentos e doze contos, seiscentos e noventa e cinco mil, duzentos e vinte e seis reis), sendo os produtos de maior peso na balança comercial piauiense a cera de carnaúba, coco babaçu, peles diversas, couro de gado, algodão, gado vacum, borracha e sal.

No último ano do governo de Mathias Olímpio, o ritmo de entregas de rodovias diminuiu, sendo inaugurada somente a Estrada Simplicio Mendes-São João (75 km); com essa

¹⁶⁶ PIAUI. Governo 1924-1928. *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1928 pelo Exmo. Sr. Governador Mathias Olympio de Mello: Teresina, 1928. p. 3.

¹⁶⁷ *Ibid.* p. 4.

rodovia, a malha de estradas piauienses chegava a 2.741 quilômetros. A justificativa para a redução na construção de novas estradas foi para que o estado se voltasse para as obras já realizadas e fizesse melhoramentos naquelas que fossem mais necessárias e com maior volume de tráfego, além da elaboração de um projeto de estadualização de algumas das ferrovias, que se tornariam grandes vias de penetração no interior do Piauí. Neste momento, o governo piauiense dá sinais de não mais acreditar na conclusão ou expansão de ferrovias no estado, uma vez que já nem considerava o traçado destas como integração no interior, pois estas continuavam em ritmo de construção cada vez mais lento. Para a integração com o interior do território piauiense, o governo escolheu as seguintes rodovias que passariam a ser consideradas Rodovias Estaduais, com prioridade sem seu melhoramento e manutenção, eram elas:

Quadro 16: Rodovias Estaduais de integração

N	RODOVIA	KM
01	Teresina – Valença – Picos – Jaicós - Paulistana	450
02	Teresina – Altos – Alto Longá - Castelo	160
03	Teresina – José de Freitas – Barras – Piripiri – Pedro II (ramal Piripiri-Piracuruca)	290
04	Floriano – Oeiras – Picos	202
05	Oeiras – Simplicio Mendes – São João do Piauí – São Raimundo Nonato	260
06	Bom Jesus – Gilbués – Santa Filomena – (ramal Gilbués – Corrente)	220

Fonte: Produzido pelo autor com base na mensagem governamental de 1928

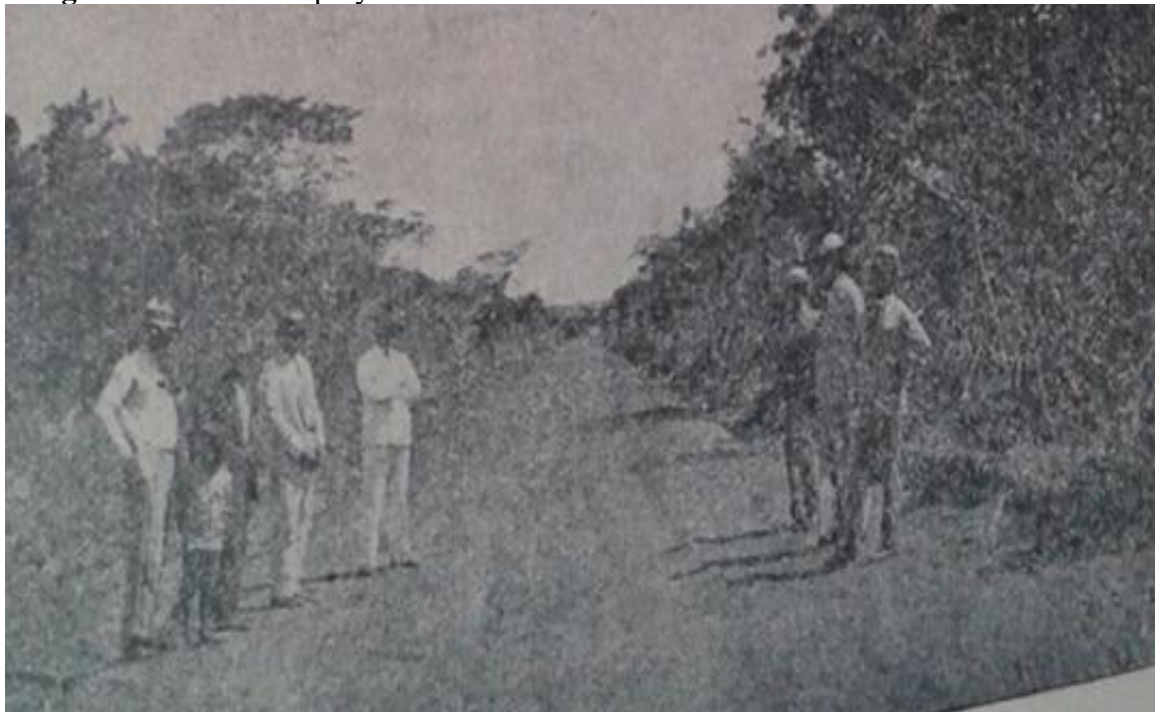
Taés as vias de transporte que, na hora presente, no meu entender mais necessárias ao desenvolvimento economico e financeiro do Estado. Formam uma rede de circulação, tendo como artérias principaes o rio Parnahyba e estrada de Ferro Central do Piauhy. Ligam, além disso, o extremo sul ao extremo norte, ficando, como ponto de entroncamento, Theresina. Ao mesmo tempo, facilitam as trocas e a administração publica, que poderá, assim, melhormente, exercer a sua fiscalização sobre a fronteira oeste do territorio piauihyense. Caminhos outros poderiam ser mencionados, ligando dois ou mais municípios entre si. Mas esses devem ser construídos e conservados pelas municipalidades interessadas. Escapam ao presente plano.¹⁶⁸

Os estudos, construção e conservação destas estradas seriam feitos pelo Governo do Estado com a colaboração dos municípios beneficiados por elas. A ideia era criar um caixa especial na qual cada município teria uma cota de contribuição que, juntamente com o estado, acumularia uma verba voltada exclusivamente para esse fim, ficando também a cargo do estado a fiscalização e a recepção de denúncias a respeito da boa conservação das rodovias. Também

¹⁶⁸ PIAUI. Governo 1924-1928. *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauhy*, a 01 de junho de 1928 pelo Exmo. Sr. Governador Mathias Olympio de Mello: Teresina, 1928. p. 71.

constava nesse projeto a cobrança de taxas para passagens em pontes de grandes vãos, que seria recolhida à Caixa Especial de Estrada.

Imagem 4: Estrada Periphery a Pedro II



Fonte: *Almanaque da Parnaíba*, 1933, p. 181.

Também são citadas como grandes obras do final deste governo: reformas no sistema de água e luz de Teresina; construção dos colégios João Luiz Ferreira e Mathias Olympio, nos bairros “Por enquanto” e “Vermelha”; e pequenas reformas em prédios públicos, como ações finais do governo que se encerrava.

3.6 Governo Pires Leal e os reflexos da Revolução de 1930 no Piauí

O fim da década se aproxima, toma posse o novo governador João de Deus Pires Leal com nova e diferente forma de perceber o contexto piauiense da época e novas possibilidades narrativas. No contexto político-administrativo, se torna interessante analisar a forma com que os discursos podem ser tão distintos, em tão pouco tempo, a respeito de um mesmo objeto. Se o encerramento do governo de Mathias Olímpio de Melo tinha um tom otimista e encorajador sobre o trabalho feito a respeito do desenvolvimento de estradas no Piauí, o primeiro olhar do governo Pires Leal segue em sentido contrário.

Em sua primeira mensagem o ponto de partida foi uma crítica ao cenário político piauiense, principalmente em relação aos municípios, onde o poder era concentrado nas mãos

de poucos que governam em proveito próprio, dominando todas as esferas regulatórias, desde o poder executivo, passando pelas polícias e pela justiça. Cada família que chegava ao poder objetivava, principalmente, criar estratégias para não mais deixar cargos de mando municipais. Essa realidade causava momentos de conflitos de ideias e até violência entre partidários. Amarante, Oeiras e Livramento são cidades citadas nominalmente como municípios onde políticas obscuras de interesses familiares se misturavam aos interesses públicos, ou, pior ainda, o poder público agir em favor de interesses particulares. Sobre a situação de Livramento, temos:

Allegavam que de outra forma não seria possível haver eleições em Livramento, que o senhor coronel José de Almendra Freitas transformara, em quasi meio século, num feudo de família. Assim é que ele próprio fora ali intendente durante sucessivos quadriennios e só deixara o governo municipal para passal-o às mãos de um filho, que o exercera durante dois quadriênios e desejava ser sucedido por um irmão.¹⁶⁹

Alguns coronéis exerciam o poder nos municípios piauienses em que podiam legalizar qualquer fraude, bastando para isso fazer uso dos cargos que eram ocupados por apadrinhados e familiares, principalmente aquelas fraudes relacionadas aos pleitos eleitorais. O novo governo usou o exemplo de Livramento por quase todas as vinte primeiras páginas como forma de mandar um recado direto a outros municípios, onde outros coronéis, não aliados ao seu governo, ainda exerciam forte influência.

Fazendo referências à sua administração ainda iniciante, destaca o surgimento do Gabinete de Identificação e Inspetoria de Veículos, cuja instalação estava diretamente atrelada a um expressivo número de automóveis já existentes no estado, principalmente no município de Teresina. Se em algum momento do passado não havia necessidade de controle, o crescimento do número de automóveis e o aumento de estradas em direção ao interior abria essa necessidade de organização deste novo meio de transporte, afinal, era um movimento síncrono: quanto mais veículos, mais estradas eram necessárias; quanto mais estradas, maior a vinda de automóveis, em um movimento lento, mas constante, conforme vemos nos dados a seguir, no espaço temporal de uma década.

¹⁶⁹ PIAUI. Governo 1928-1930. *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1929 pelo Exmo. Sr. Governador João de Deus Pires leal: Teresina, 1929. p. 12.

Quadro 17: Automóveis no Piauí 1926-1935

CIDADES	1926 ¹⁷⁰		1935 ¹⁷¹	
	automóveis	caminhões	automóveis	caminhões
Teresina	41	9	51	52
Parnaíba	18	7	40	10
Floriano	-	-	13	14
J. Freitas	7	2	3	2
C. Maior	5	6	6	5
Oeiras	-	-	3	4
Piracuruca	1	-	1	-
Barras	4	1	2	4
Pedro II	-	-	2	2
Piripiri	2	1	-	2
outros	14	16	2	12
TOTAL	92	42	124	107
	134		231	

Fonte: Tabela construída a partir de *Anuário Estatístico do Piauí*, 1926 e 1935.

Outro destaque festejado neste primeiro ano de governo foi a arrecadação do estado, que pela primeira vez passou da casa dos cinco mil contos, mais precisamente 5.151:041\$255 (cinco mil, cento e cinquenta e um contos, quarenta e um mil, duzentos e cinquenta e cinco réis) no ano de 1928. Arrecadação que vinha numa crescente, acompanhando a expansão do comércio piauiense, beneficiado tanto do aumento da produção interna quanto pela valorização de produtos, com destaque para a cera de carnaúba, coco babaçu, e algodão. Mesmo com o crescimento das exportações, a estrutura de transporte ainda aparece como gargalo a ser superado no processo de produção e exportação, afinal, o Piauí ainda era um estado sem porto marítimo e com rodovias e ferrovias deficitárias ou incompletas.

Dahi o interesse capital que nos deve merecer o problema da viação, mais premente para o Piauí do que para qualquer outro Estado da Federação. Sem porto e sem vias de transporte, fora absurdo pretender nelle criar industrias, que não teriam mercados consumidores internos nem possibilidade de conquistar os extranhos, pelos custos excessivos dos fretes e irregularidade nos transportes para o porto de embarque.¹⁷²

Neste gargalo estrutural encontrava-se também a navegação do rio Parnaíba que, durante décadas, foi a única via de comunicação e escoamento dos produtos piauienses, mesmo

¹⁷⁰ PIAUI, Governo. *Anuário Estatístico do Piauí*. Teresina: Imprensa Oficial, 1926.

¹⁷¹ PIAUI, Governo do Piauí 1935: *Dados históricos, recursos, possibilidades, desenvolvimento e estatísticas*. Teresina, 1935.

¹⁷² PIAUI. Governo 1928-1930. *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1929 pelo Exmo. Sr. Governador João de Deus Pires Leal: Teresina, 1929. p. 38.

com suas dificuldades de navegação nos períodos de falta de chuvas. Com essa deficiência, uma parte considerável da produção escoava por outros estados, sem controle e sem fiscalização, lesando o fisco piauiense. Os municípios do centro e sul eram os que mais sofriam com essa falta de comunicação/transporte, sendo considerados “pesos mortos” pelo governo, pela pouca contribuição na economia do estado, uma vez que seu comércio era executado através das fronteiras com estados vizinhos. O litoral piauiense era uma realidade impraticável para eles.

Esse mal dificilmente poderá ser removido, dada a extensão das nossas fronteiras e a distancia em que as zonas produtoras ficam do nosso litoral. Dalli é natural que o commercio procure, fora do territorio pianhyense, as estradas de ferro de outros Estados, menos distantes de que os pontos mais próximos servidos por nossa navegação fluvial, já não falando no nosso litoral; e o pequeno comercio, sobretudo o de cera, pelles e couros, até mesmo o de gado, seja feito, em via de regra, clandestinamente, por cargueiros, em condições onerosíssimas.¹⁷³

Se a navegação do alto Parnaíba era um problema histórico, o projeto rodoviário, tão festejado no governo Mathias Olympio, era visto com ressalvas pela nova administração. Apontando falhas e dificuldades na manutenção destas estradas já existentes, a visão depreciativa do novo governo aos caminhos abertos pelo interior do Piauí indicava os poucos resultados em relação à uma integração e desenvolvimento econômico. As estradas foram descritas como simples caminhos que funcionavam somente no verão, que se encontravam em péssimo estado de manutenção e que foram divulgadas somente na tentativa de introduzir o automóvel no estado. Em apenas um único ponto encontramos consenso entre os dois governos: a dificuldade financeira que impossibilitava o governo de acelerar a abertura de novas estradas e mantê-las em bom estado ao longo de todo o ano.

Simplees caminhos destocados, sem obras d’arte, sinão raras e insignificantes, prestam serviços durante o verão, mas em condições onerosíssimas para a produção do Estado, dado o péssimo estado conservação em que se encontram e a imperfeição da construção. Até o hoje, porém, taes caminhos só têm servido para o transporte de passageiros e de alguns gêneros, que pela alta cotação obtida nos nossos mercados, podem supportar os excessivos fretes cobrados, em conssequencia das difficuldades com que se faz o trafego.¹⁷⁴

¹⁷³ PIAUI. Governo 1928-1930. *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1929 pelo Exmo. Sr. Governador João de Deus Pires leal: Teresina, 1929. p. 39.

¹⁷⁴ Ibid. p. 49.

Destaque apenas para a estrada de rodagem Floriano a Oeiras, construída pelo Governo Federal e considerada a única que realmente poderia ser chamada de estrada rodoviária no território piauiense, mas que, por falta de conservação, já sofria as ações do tempo e das cheias, uma vez que a ponte sobre o rio Piauihy havia desmoronado, fazendo com que a rodovia agora fosse composta de dois trechos separados, não podendo ser trafegada por completo em períodos chuvosos. A importância dessa estrada era estratégica, pois ligaria as regiões fronteiriças com os estados do Ceará, Pernambuco e Bahia à cidade de Floriano e ao rio Parnaíba, escoadouro natural de nosso estado. Uma segunda estrada federal aqui no Piauí deveria ser a de ligação entre as cidades de Barras e Marruás (atual Porto). Deveria ter os mesmos parâmetros da rodovia de Floriano, porém, ainda não havia saído do papel.

O plano do novo governo era instalar, a partir de 1929, a Estrada Teresina-Picos, como uma das cinco estradas troncos a serem construídas e conservadas pelo governo estadual para servir à produção e ao comércio, principalmente como ligação entre regiões mais distantes. Melhoramentos nas estradas de ligação entre Teresina e as cidades de Pedro II e Parnaíba eram urgentes. Mais urgente ainda parecia ser a estrada entre Santa Filomena e Gilbués, pois no Sul, entre as cidades de Corrente, Parnaguá e Gilbués, não havia nenhuma forma de ligação, inviabilizando qualquer tipo de comércio entre estas três cidades. A ideia era construir uma estrada unindo as principais cidades do extremo sul piauiense, Corrente, Parnaguá e Gilbués, e que chegasse até a cidade de Santa Filomena, onde havia ponto de embarque no rio Parnaíba, embora com frequência muito irregular de vapores na região.

Nesse primeiro ano, o governo de Pires Leal iniciou a construção da estrada entre São Raimundo Nonato e São João do Piauí, planejada para ser executada por engenheiros dos telégrafos, mas que, em razão de mais uma estiagem, exigiu o emprego de mão de obra não especializada como forma de ocupar flagelados.

Infelizmente, porém, fui forçado, pelas circunstâncias, a mandar atacal-a por leigos. É que a secca assolava aquellas regiões e ao clamor levantado pelos flagelados, que imploravam socorro, não pude atender de outra maneira. Mandeí iniciar a construção, mesmo sem assistência de technicos, no intuito de proporcionar trabalho aos necessitados. Está prestes a ser concluída; e creio, pelos informes recebidos, que está em condições satisfatórias para o trecho terminal, em territorio piauihyense, da futura grande estrada que, partindo de Floriano, ligará o valle do Parnahyba ao do S. Francisco.¹⁷⁵

¹⁷⁵ PIAUI. Governo 1928-1930. *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauihy*, a 01 de junho de 1929 pelo Exmo. Sr. Governador João de Deus Pires Leal: Teresina, 1929. p. 52.

Ao contrário do governo de Mathias Olímpio, que planejava escolher seis estradas e transformá-las, no período de quatro anos, em “estradas estadualizadas”, o atual governo reduziu este número a cinco. Estas cinco estradas prioritárias passariam por um processo de melhoramento e se transformariam em modernas estradas que ligariam várias regiões. As eleitas foram: 1) Floriano-Oeiras-Vale do São Francisco (até a fronteira do Piauí com Pernambuco ou Bahia); 2) São Raimundo Nonato-São João do Piauí (em períodos de verão até já era possível fazer o percurso Teresina a São João de automóvel, mesmo que com muito esforço); 3) Corrente-Parnaguá-Gilbués (com ligação a Santa Filomena para aproveitar a navegação do Parnaíba); 4) Teresina a Parnaíba; 5) Teresina a Picos.

Dois outros pontos relacionados à transportes foram também mencionados nesta mensagem governamental, o porto de Amarração e a navegação do Parnaíba, dois pontos de interesse do estado, mas que não encontravam solução ao longo dos muitos anos e governos. Em resumo, o governo era novo, mas com muitos e velhos projetos nunca realizados.

Em sua segunda e última Mensagem governamental — o governo Pires leal seria deposto em agosto de 1930 em função dos eventos e consequências da Revolução de 1930 — as dificuldades foram lembradas, principalmente as técnicas e financeiras, que, segundo o governo, não permitiram melhorar as estradas carroçáveis e nem iniciar novas. A única exceção foi a Estrada de S. Raimundo Nonato a São João do Piauí, implementada com recursos federais. A pedido do governo estadual, a Inspeção Federal de Obras Contra as Secas iniciou estudos de viabilidade da rodovia Teresina-Valença-Picos, considerada de grande importância para o futuro de estado, pois atravessaria áreas com boas perspectivas econômicas, porém isoladas geograficamente. Foi proposta a colaboração do governo de estado em sua empreitada, caso fossem iniciados os trabalhos, porém o próprio governo reconheceu que essa obra estava acima das possibilidades de seus cofres.

As obras ferroviárias da União no Piauí, a cargo da empresa Firmo Dutra e Cia, se encontravam mais uma vez lentas e com várias etapas paralisadas por determinação do Governo Federal. Único alento foi o telegrama recebido do Ministro da Viação, comunicando que a Companhia Melhoramentos do Maranhão “já recolheu tesouro saldo juros que será aplicado prosseguimento obras ferroviárias a cargo deste Estado, já tendo sido expedidas nesse sentido necessárias ordens à Inspeção de Estradas”.¹⁷⁶ Em resumo, nova promessa de reinício das obras, algo que o Piauí vivia constantemente ao longo das últimas duas décadas.

¹⁷⁶ PIAUI. Governo 1928-1930. *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1930 pelo Exmo. Sr. Governador João de Deus Pires leal: Teresina, 1930. p. 64.

Fica perceptível a total inexistência de qualquer entusiasmo com relação à conclusão dos projetos ferroviários no Piauí. Essa demora, ano após ano, fez que com que os últimos governos piauienses já não relacionassem às ferrovias nenhum papel relevante no desenvolvimento comercial local, produzindo quase que exclusivamente estudos de rodovias carroçáveis, pois o problema ferroviário do Piauí já se arrastava por décadas e, até aquele momento, somente cento e cinquenta quilômetros de trilhos haviam sido instalados em todo o território piauiense, ligando Piracuruca a Amarração, o que era muito pouco para uma verdadeira integração e desenvolvimento econômico. As ferrovias que viriam do Ceará e de Petrolina se encontravam paralisadas e sem nenhum sinal de mudança neste status. Para complementar este quadro, a situação nacional já demonstrava uma transição de investimento, em que, pouco a pouco, o rodoviarismo ganhava corpo em detrimento do sistema ferroviário. Mesmo assim, havia uma mínima esperança.

Como complemento a respeito de todo o cenário das estradas e ferrovias piauiense no final da década, e ajudando a entender o pessimismo em relação às ferrovias, temos um mapa de viação do Piauí e Ceará impresso e publicado em 1929 pela Inspetoria Federal das Estradas, subordinada ao Ministério da Viação, sob o comando do ministro Victor Konder, no qual se percebe a ligação de cidades através de rodovias e ferrovias, ao mesmo tempo em que percebemos o isolamento em outros municípios. Estradas concluídas e projetos futuros são assinalados nesta publicação.

Mapa 9 : Ferrovias dos Estados do Piauí e Ceará (1929)



Fonte: Acervo da Biblioteca Nacional

Com base neste material, a região Norte do Piauí já possuía ligações através de estradas em várias cidades, inclusive ligando o litoral piauiense (Amarração e Parnaíba) à capital Teresina, incluindo neste trajeto as cidades de Buriti dos Lopes, Piracuruca, Peripery e Campo Maior. As cidades de Peripery e Pedro II já estavam ligadas ao Ceará através da Serra da Ibiapaba, com estradas chegando à cidade de Ibiapina. Campo Maior ligava-se a Castelo e a Crateús, também no Ceará. De Castelo também havia uma ligação a Teresina, passando por Alto Longá. União e Barras estão interligadas. Por fim, aparecem isoladas, neste material, as cidades de Livramento, Miguel Alves, Marruás e Porto Alegre.

A capital Teresina ligava-se a Valença, e desta outros ramais seguiam em direção aos municípios de Regeneração e Amarante; estavam assinaladas também as estradas Oeiras-Floriano; Picos, Jaicós e fronteira com o Ceará e Pernambuco. De Oeiras partia uma rodovia passando por Simplicio Mendes, São João do Piauí e São Raimundo Nonato até adentrar o

território baiano, chegando à cidade de Remanso. No extremo sul constava a estrada ligando as cidades de Uruçuí, Corrente e Parnaíba, cortando também o território de vários povoados. As cidades de Gilbués e Santa Filomena ainda se encontravam isoladas de estradas; para esta segunda, havia a alternativa de navegação no Parnaíba. O mapa destaca também as ferrovias em seus três estágios: funcionamento, construção e estudo, tanto no território piauiense quanto no cearense.

A Estrada de Ferro São Luiz-Teresina já está em pleno funcionamento, faltando à capital piauiense a conclusão da ponte sobre o rio Parnaíba. No estado do Ceará, havia duas ferrovias em funcionamento. A mais antiga, Estrada de Ferro Baturité, ligava a capital Fortaleza à cidade de Crato, no extremo sul cearense, com ramal adentrando o território paraibano até as cidades de Souza e Cajazeiras. Estudos para estender essa ferrovia pelo território paraibano até a cidade de Patos e no território pernambucano até Petrolina estavam em produção.

A outra ferrovia cearense, cortando a região oeste do estado no sentido norte-sul, Ferrovia Sobral, iniciava em Camocim e até aquele momento terminava em Crateús, de onde deveria sair um ramal em direção ao território piauiense. Seus trabalhos estavam ainda em território cearense e marchavam lentamente em direção ao território piauiense.

A Ferrovia *Petrolina-Theresina* está assinalada como “em construção”, com os trabalhos chegando próximos a Paulista (Paulistana), já em território piauiense. O restante do caminho, de Paulistana a Oeiras, passando por Amarante e margeando o Parnaíba, até Teresina, constava como “ferrovia em estudo”. Por fim, a Ferrovia Central do Piauí, também em sentido norte-sul, já estava em funcionamento do litoral (Parnaíba e Amarração) a Piracuruca, assinalado como “em construção” o trajeto até a cidade de Peripery, e em estudo, até a cidade de Campo Maior e Teresina, onde se juntaria à ferrovia vindo de Crateús.

Observando e comparando os projetos da Inspetoria Federal das Estradas e suas realizações, publicados em mapas em 1913 e 1929 (Mapas 6 e 9), vamos perceber que, ao longo dos dezesseis anos que separam as duas publicações, pouco foi efetivamente construído. Em 1913, a ferrovia já existia entre as cidades de Flores (Timon) e Caxias, no Maranhão. No Ceará, a Ferrovia de Sobral também já funcionava entre as cidades de Camocim e Crateús. Estavam em construção, ou já estavam contratadas junto a empresas, a Ferrovia Amarração-Campo Maior e a *Crateus-Theresina*. Já a Ferrovia *Petrolina-Theresina* era apenas um projeto em estudo.

Do ponto de vista de realização no território piauiense, apenas o trajeto entre Amarração e Piracuruca havia sido concluído. Em projeto, constavam, em 1913, aproximadamente 1.200 quilômetros a serem construídos. Em 1929, tínhamos pouco mais de 110 quilômetros de trilhos

instalados. Enquanto isso as rodovias, mesmo que tecnicamente inferiores, já passavam de três mil quilômetros. A lentidão da construção das ferrovias fez com que estas fossem perdendo importância econômica dentro do sistema de transporte piauiense, sendo paulatinamente substituídas pela rodovia. O trem, que já perdia a primazia da modernidade para o carro em áreas mais desenvolvidas, começava também a sofrer concorrência no interior do Nordeste.

Se o piauiense encerrara a década de 1910 com bastante otimismo em relação às suas realizações ferroviárias, a década de 1920 caracterizou-se por um pessimismo institucional. Em quase 20 anos, o Piauí possuía pouco mais de cem quilômetros de um projeto que previa mais de 300, não tendo sido realizada nem metade da Ferrovia Central do Piauí. Os demais projetos estavam em marcha lenta ou paralisados. A promessa da ponte ferroviária sobre o Parnaíba arrastava-se ao longo dos anos. Nesse contexto, em paralelo ao processo ferroviário, surgia o rodoviário como uma opção possível de ser estruturada pelos governos locais, e as expectativas de várias ferrovias cruzando o território piauiense praticamente desapareceram.

4 MODERNIZAÇÃO NO NORTE PIAUIENSE: A PRESENÇA DO PODER CENTRAL NA IMPLANTAÇÃO DE FERROVIAS NO TERRITÓRIO DO PIAUÍ.

Mas às ferrovias agregou-se a imagem do progresso, da modernidade, da velocidade. Máquinas resfolegantes cruzando campos cultivados, levando e trazendo mercadorias e passageiros, criando novos edifícios e programas arquitetônicos: as ferrovias e seus equipamentos foram em todo o mundo símbolo das transformações e das novidades instituídas a partir da revolução industrial. Em todo o mundo a ferrovia criará um novo vocabulário e uma relação inédita entre máquina e civilização, antes restrita ao mundo do trabalho.¹⁷⁷

As ferrovias chegaram ao Brasil em meados do século XIX e continuaram em constante desenvolvimento até as primeiras décadas do século XX, quando os investimentos foram transferidos para o transporte rodoviário, relegando as ferrovias brasileiras a uma constante e lenta desintegração ao longo das décadas seguintes. Muitas ferrovias e ramais foram implementados com a justificativa de oferecer uma nova dinâmica nas atividades econômicas e acelerar a integração entre as regiões que compunham o território nacional, unindo localidades distantes e menos desenvolvidas às regiões ou cidades maiores ou portos no litoral. A força de uma ferrovia era importância para o desenvolvimento econômico e um dos principais fatores de desenvolvimento no interior. Muitos povoados ou pequenos agrupamentos urbanos se transformaram em cidades importantes devido à cadeia produtiva e de transporte que se constituíam com a chegada de uma ferrovia. Santos, a cidade portuária paulista, talvez seja o melhor exemplo.

Porém, a velocidade da realização de um projeto ferroviário não era igual para todos. Havia uma dependência de recursos financeiros, características do terreno a ser desbravado, dificuldades de construção e a importância econômica da região. O Piauí foi um estado que sofreu com a demora na concretização de seus projetos. O estado sempre se mostrou incapaz de bancar sozinho uma empreitada destas e por isso passou décadas esperando pela boa vontade do Governo Federal para consolidar trilhos em seu território. Demora com repasses financeiros, adiamentos no início dos trabalhos, promessas nunca cumpridas e até uma polêmica rivalidade com o estado do Ceará foram algumas das situações que colaboraram para a demora da chegada das ferrovias no Piauí.

¹⁷⁷ LANNA, Ana Lúcia. *A Brazil Railway Company: ferrovia, territórios, modernidade no início do século XX*. XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, 2013.

Esse panorama de morosidade é facilmente perceptível a partir das mensagens dos governantes piauienses nas primeiras décadas do século XX, nas quais os sentimentos de euforia e pessimismo se alternavam em poucos meses. Promessas foram feitas e nunca cumpridas, estudos elaborados, projetos propostos, trabalhos contratados e até iniciados, porém, com paralisações e cancelamentos posteriormente. Todas essas ocasiões são claramente perceptíveis no espaço temporal das duas décadas entre os governos de Antonino Freire da Silva (1911) e João de Deus Pires Leal (1930), como apontado no capítulo anterior.

Analisando as narrativas guiadas pelas publicações dos governos piauienses e contrapondo com uma perspectiva diferente, oriunda de relatos da perspectiva externa ao estado, existe olhar histórico comparativo contrastante em alguns momentos a respeito da aventura ferroviária piauiense. O governo federal brasileiro por meio do Ministério das Viações, nos possibilita uma contraposição documental em seus anuários ferroviários, que objetivavam sistematizar e fiscalizar a malha ferroviária do país. Os principais anuários lançados pelo Ministério eram o *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União* e o *Relatório apresentado ao Ministro da Viação e Obras Públicas pela Inspeção Federal das Estradas*. Enquanto o primeiro detalhava a infraestrutura, tráfego, receita e despesas de ferrovias federais e concessionadas com publicação entre os anos de 1903 e 1955, o segundo representava um documento mais analítico focando na fiscalização, no estado das obras e no cumprimento de concessões. Ambos são essenciais para a compreensão do período em que o governo federal era o principal fomentador, operador e fiscalizador das ferrovias no Brasil e para a percepção da relação entre governo federal e governo piauiense no que diz respeito ao olhar analítico de cada um em relação ao contexto dos estudos, construção e implementação ou não das ferrovias em território piauiense.

O objetivo principal destes anuários era mapear todas as ferrovias brasileiras pertencentes integral ou parcialmente à União, além de relacionar as demais ferrovias — cedidas pela União, estaduais e privadas —, que fossem fiscalizadas pelo governo federal. Nestas publicações existe um panorama da situação de cada ferrovia do território brasileiro, segundo o ponto de vista federal, desde o funcionamento destas de projetos propostos em cada estado e de estudos para futuras ferrovias. Com base em análises destes relatórios podemos perceber o avançar das ações federais no tocante às ferrovias no Brasil e, consequentemente, apontar para o Nordeste e para o Piauí observando a evolução dos trabalhos ferroviários e listar os motivos destes não seguirem conforme os cronogramas originais.

No caso específico do Piauí através de comparação das estatísticas ao longo de vários anos, pudemos vislumbra-se uma realidade em que a morosidade é a principal característica,

principalmente em relação aos três principais projetos prometidos e assegurados oficialmente: as ferrovias Amarração-Campo Maior, Cratheús-Theresina e Petrolina-Teresina.

Olhando para a primeira década do Século XX, através da *Estatística das Estradas de Ferro da União e das Fiscalizadas pela União*, referente ao ano de 1904, encontramos um panorama das ferrovias no território nordestino onde Bahia e Pernambuco eram hegemônicos na quantidade tanto de ferrovias quanto de quilômetros de trilhos, hegemonia justificada pela importância econômica dos dois estados. Ceará, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte também já possuíam suas ferrovias. O Maranhão já dispunha de poucos trilhos e Sergipe, embora não tivesse uma ferrovia para chamar de sua, havia planos de um ramal da ferrovia baiana Timbó-Propriá, que cruzaria seu território cortando sua capital, Aracaju¹⁷⁸. Com base nos dados apresentados neste ano, pudemos construir um quadro comparativo de trilhos nordestinos no início do século XX.

Quadro 18: Ferrovias Nordestinas em 1904

	ESTADO	FERROVIA/RAMAL	QUILOMETROS
01	Bahia	09	1.310
02	Pernambuco	12	792
03	Ceará	2	513
04	Alagoas	3	265
05	Paraíba	1	243
06	Rio Grande do Norte	2	154
07	Maranhão	1	78
08	Sergipe	0	100
09	Piauí	0	0

Fonte: Produzido pelo autor com base em *Estatística das Estradas de Ferro da União e das Fiscalizadas pela União*, 1904.

A publicação referente ao ano seguinte, 1905, ressalta pequenas modificações perceptíveis neste espaço de um ano referente ao Piauí, que aparece beneficiado pelo prolongamento da Ferrovia de Sobral, que passaria a ser citada como Ferrovia Camocim-Therezina. Os estudos deste prolongamento encontravam-se ainda pendentes de aprovação.

Três anos depois, encontramos o mesmo trecho (Camocim-Therezina), já cancelado pelo decreto 7.185, de 10 de novembro de 1908, como trecho a ser construído e com seus estudos já aprovados de 323 quilômetros, suficientes para chegar à capital Piauiense. Consta

¹⁷⁸ BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspeção Federal das Estradas. *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1904*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional: Editora, 1905.

também como “em construção” a ferrovia “São Luiz-Caxias”, com 393 quilômetros.¹⁷⁹ No ano seguinte, a ferrovia Camocim-*Therezina* já consta com quilometragem em três estágios: tráfego (277 quilômetros), construção (58 quilômetros) e estudos (233 quilômetros). Os dois primeiros estágios totalmente em território cearense.¹⁸⁰ Doze meses depois, o total de quilômetros em tráfego, ou seja, já em funcionamento é acrescido para 305, porém todos ainda no lado leste da Serra da Ibiapaba. Neste momento, seja pela sua propagada e até certo tempo questionada pobreza economia ou pela sua falta de importância política, o estado do Piauí ainda não contava com trilhos em seu território. Até o fim da primeira década, os possíveis trilhos que correriam em território piauiense viriam de duas ferrovias de estados vizinhos, Maranhão e Ceará.¹⁸¹

Somente no anuário referente ao ano de 1912 (publicado em 1915), observa-se modificações importantes para as futuras ferrovias que correriam no solo piauiense. Em primeiro lugar, as ferrovias cearenses, agora chamadas de Baturité e Sobral, foram reunidas em uma só administração, com a denominação de Rede Ceará-Piauí. Além da ferrovia Baturité, que iniciava em Fortaleza, e da Ferrovia Sobral, com o futuro trecho Camocim-*Therezina*, a principal novidade seria a construção de uma nova ferrovia totalmente em território piauiense, denominada temporariamente de ferrovia Amarração-Campo Maior, que já constava em construção com 19 quilômetros nas imediações da cidade de Parnaíba.¹⁸²

Completados dez anos do Decreto 1.347, publicado em 04 de julho de 1905, assinado pelo então presidente Rodrigues Alvez, que autorizava o “Poder Executivo a prolongar a Estrada de Ferro de Sobral, desde Camocim até *Therezina*, lançando um ramal em direção à Amarração e dando outro as providências.”¹⁸³, nenhum resultado prático e efetivado foi visto. Este anuário referente a 1912 trouxe ainda o decreto de caducidade e, portanto, agora nula, de uma concessão do século passado (1898) para construção de uma ferrovia entre as cidades de

¹⁷⁹ BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspeção Federal das Estradas. *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1908*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910.

¹⁸⁰ BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspeção Federal das Estradas. *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1909*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1911.

¹⁸¹ BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspeção Federal das Estradas. *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1910*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1913.

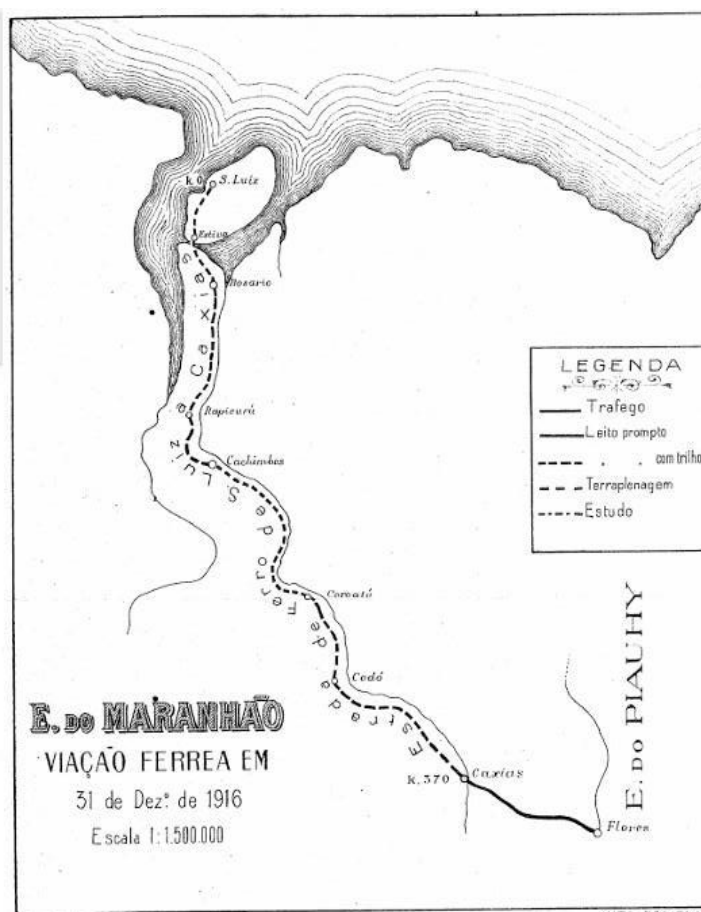
¹⁸² BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspeção Federal das Estradas. *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1912*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1915.

¹⁸³ BRASIL. *Decreto nº 1.347, de 04 de julho de 1905*. Autoriza o Poder Executivo a prolongar a Estrada de Ferro Camocim até *Therezina*. Rio de Janeiro, 1905.

Petrolina e Teresina.¹⁸⁴ Este projeto logo seria posto novamente em estudo e planejado para construção futura.

E comum nestes anuários haver ilustrações de mapas mostrando a situação de projetos de construção das estradas de ferro em várias partes do Brasil. Em geral, os mapas traziam legendas classificando os projetos sempre em três categorias, de acordo com a situação de época, em “uso/em tráfego”, “em construção” e em “estudo/planejamento”. Um mapeamento detalhado das ferrovias no Maranhão, Piauí e Ceará pode ser visto no *Estatísticas das Estradas de Ferro da União-1915*, mostrando o planejamento para as estradas nos três estados. De acordo com estes mapas, o Estado do Piauí consta como complemento de rotas dos dois estados vizinhos, sem indicação de nenhuma ferrovia totalmente piauiense.

Mapa 10: Estrada de Ferro São Luiz-Teresina (1916)

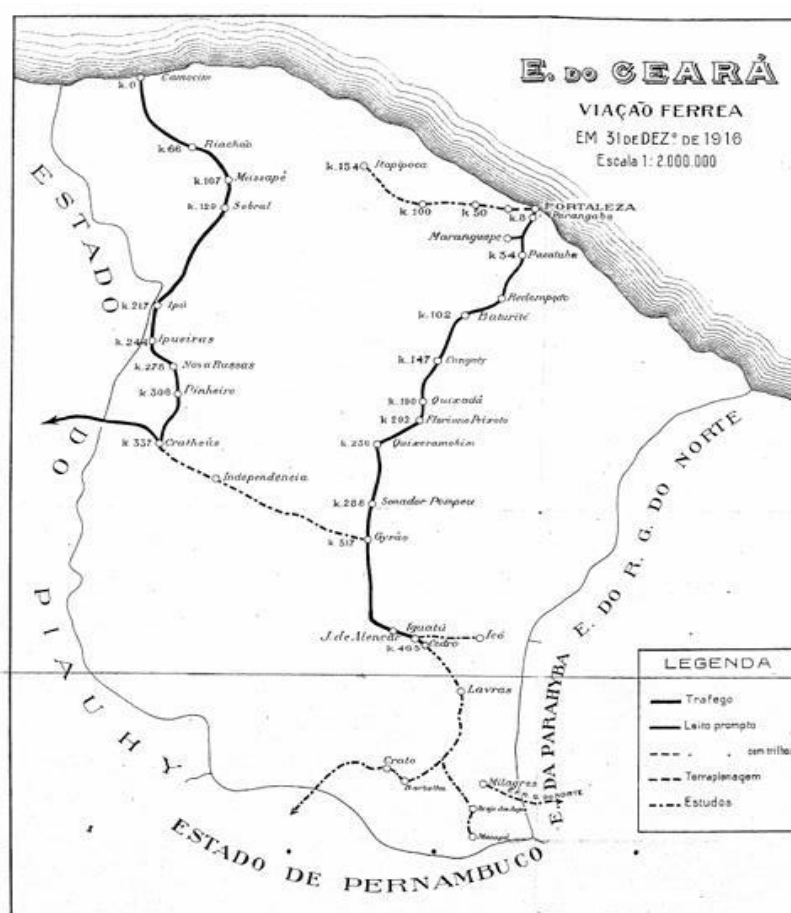


Fonte: *Estatística das Estrada de Ferro 1915*, p. 22.

¹⁸⁴ BRASIL. Decreto nº 8.408, de 2 de dezembro de 1910. Declara caduca a concessão para construção da Estrada de Ferro de Petrolina ao Estado do Piahy. Rio de Janeiro, 1910.

O que seria a futura “Ferrovia São Luís-Teresina” existia efetivamente apenas entre os municípios de Flores, na margem do Parnaíba, até Caxias. Sua maior distância, entre Caxias e São Luís, estava em processo de instalação de trilhos e demais acabamentos necessários para seu funcionamento. É sempre bom lembrar que esta ferrovia, que no futuro ligaria as duas capitais (São Luís e Teresina), ainda tinha um desafio a cumprir, uma vez que seus trilhos não chegavam diretamente a nenhuma das duas cidades, sendo necessário no futuro a construção de duas pontes, uma sobre o Parnaíba e outra sobre o Estreito do Mosquito, que separava a ilha de São Luís do continente.

Mapa 11: Rede Ferroviária Cearense (1916)



Fonte: *Estatística das Estrada de Ferro 1915*, p. 23.

Passados quinze anos, entre os anos de 1904 e 1919, o Piauí continuou sendo o único estado nordestino sem uma estrada de ferro ou ramal regularmente funcionando em seu território. Embora ferrovias ainda não existissem no território piauiense, havia projetos e

assentamentos de trilhos ocorriam lentamente e o objetivo era um dia transformar Teresina e o Piauí em um grande centro ferroviário. Restava aos piauienses esperar por essas ações.

Quadro 19: Ferrovias em funcionamento no Nordeste (1919)

	ESTADO	FERROVIA/RAMAL	QUILOMETROS
01	Bahia	10	1.728
02	Pernambuco	11	832
03	Ceará	2	891
04	Alagoas	3	326
05	Paraíba	6	328
06	Rio Grande do Norte	2	323
07	Maranhão	2	178
08	Sergipe	2	298
09	Piauí	0	0

Fonte: Produzido pelo autor com base em *Estatística das Estradas de Ferro da União e das Fiscalizadas pela União* de 1920, publicada em 1924.

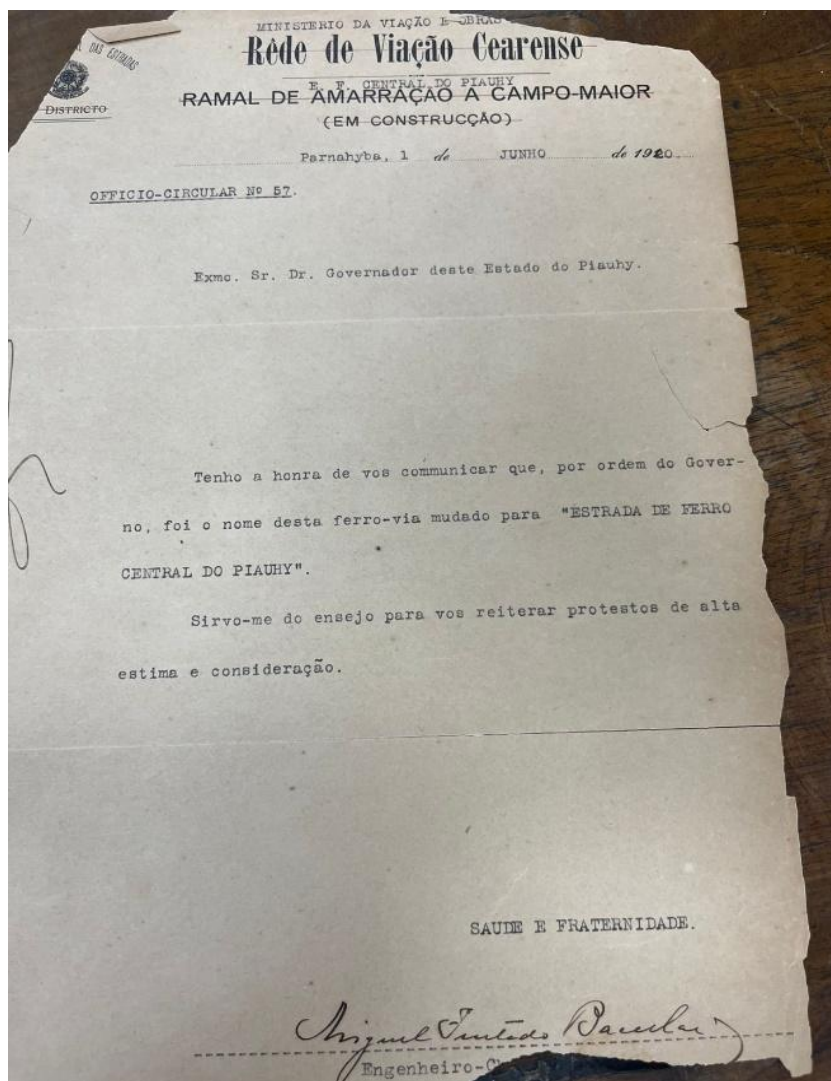
No *Estatísticas das Estradas de Ferro-1920* (publicado em 1924), constam algumas observações a respeito de trilhos em solo piauiense. No litoral, os primeiros trilhos entre Amarração, Parnaíba e o povoado Cocal eram instalados lentamente. Na Serra da Ibiapaba, o ramal em direção ao Piauí, saindo de Crateús, encontrava-se com os trabalhos paralisados. Igual quadro é informado a respeito da ferrovia iniciada em Petrolina e que deveria adentrar o Piauí na região da atual Paulistana. Com respeito às denominações, duas modificações são oficializadas neste anuário: a ferrovia vinda da capital maranhense recebe a denominação definitiva de “Ferrovia São Luiz-Theresina”, agora com autorização dos trilhos chegarem à capital do Piauí;¹⁸⁵ e o antes ramal Amarração-Campo Maior ganhou a denominação de Estrada de Ferro Central do Piauhí, simplificado com as iniciais E.F.C.P.

Através do ofício-circular 57, o então diretor Miguel Furtado Bacelar comunica ao governador do Piauí a novidade acerca da nova denominação da ferrovia, que representava muito mais do que somente uma nomenclatura, representava sua independência da gestão cearense. “Tenho a honra de vos comunicar que, por ordem do Governo, foi o nome desta ferrovia mudado para ‘Estrada de Ferro Central do Piauhy’. Sirvo-me de ensejo para vos reiterar protesto de alta estima e consideração.” O ofício com data de 01 de junho de 1920, exatamente

¹⁸⁵ BRASIL. Decreto 14.823 de 24 de maio de 1921. Aprova o contracto assignado entre o Ministério da Viação e Obras publicas e o Estado do Piahy para a construção de trechos da Estrada de Ferro São Luiz a Therezina. Rio de Janeiro, 1921. In: BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspeção Federal das Estradas. *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1920*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1924, p. 88.

um mês para o encerramento do governo de Eurípedes Aguiar, que em 01 de julho de 1920 passaria o posto para o engenheiro João Luiz Ferreira.

Imagem 5: Ofício informando nova denominação do ramal piauiense



Fonte: Acervo do Arquivo Público do Piauí

No final do ano de 1920, o Piauí poderia dizer que já possuía uma ferrovia em funcionamento em suas terras: eram 26 quilômetros que uniam Amarração, Parnaíba e o porto de Igaraçu. Uma ferrovia pequena, mas totalmente piauiense.

Com a autonomia da Estrada de Ferro Central do Piauí, ela agora estava subordinada somente à Inspeção Federal de Estradas, o que, em teoria, resultaria em uma relação mais direta e dinâmica, inclusive com a esperança das solicitações piauienses serem atendidas mais rapidamente. Ações e resoluções vinham direto à administração no Piauí. Entre estas resoluções, podemos citar: aprovação do quadro de pessoal titular e respectiva tabela de

vencimentos para a Estrada de Ferro entre Amarração e Campo Maior, através da Portaria 22 de janeiro de 1920; desligamento da Ferrovia Amarração-Campo Maior da administração da Rede Cearense e passando à administração direta da Inspetoria de Estradas, através da portaria de 24 de janeiro de 1920; aprovação das instruções regulamentares para a construção do restante dessa estrada, através da portaria 28 de maio de 1920; aumentando em mais dois o número de engenheiros, através da portaria 02 de junho de 1920; autorização e aplicação de 3:000\$ (três contos de réis) na assistência médica e hospitalar dos empregados da estrada, através da portaria 02 de junho de 1920, conforme imagem a seguir.

Imagem 6: Portarias e resoluções referentes à Estrada de Ferro Central do Piauí

Central do Piauí.....	1920—22 de Janeiro..	Portaria aprovando o quadro do pessoal titulado e respectiva tabella de vencimentos para a Estrada de Ferro de Amarração a Campo Maior. (Diário Oficial de 28 de Janeiro de 1920).	5
	1920—24 de Janeiro..	Portaria desligando para todos os efeitos a linha de Amarração a Campo Maior da rede Cearense, passando-a para a administração directa da Inspetoria das Estradas. (Diário Oficial de 27 de janeiro de 1920.)	30
	1920—28 de Maio....	Portaria aprovando instruções regulamentares para a construção dessa estrada. (Diário Oficial de 30 de maio de 1920.)	24
	1920—2 de Junho....	Portaria alterando a portaria de 22 de janeiro ultimo, e augmentando de mais dous o numero dos engenheiros residentes. (Diário Oficial de 3 de junho de 1920.)	25
	1920—23 de Outubro	Aviso n. 630 — Autorisa a applicação de 3:000\$ a assistencia medica e hospitalar dos empregados desta estrada. (Diário Oficial de 26 de outubro de 1920.)	11
	1921—3 de Abril,....	Aviso n. 1.073 — Pede ao Ministro da Fazenda que seja entregue ao director desta estrada a quantia de 2.000:000\$, em adiantamentos de 500:000\$ de cada vez. (Diário Oficial de 13 de abril de 1921.)	
	1921—10 de Setembro	Decreto n. 14.988 — Abre o credito de 1.000:000\$ em apolices para attender ás despesas com a construção desta estrada. (Diário Oficial de 22 de setembro de 1921.)	
	1921—31 de Dezembro	Decreto n. 15.236 — Autorisa a emissão de apolices da divida publica no valor de 9.855:000\$ para attender ás despesas de construção de diversas estradas de ferro. entre as quaes a Central do Piauí. (Diário Oficial de 12 de janeiro de 1922.)	

Fonte: Estatísticas das Estradas de Ferro da União, 1920, p. 96

Finalizada a década 1911-1920, a economia do leste nordestino, tendo o açúcar como produto principal e outras atividades auxiliares que giravam em torno do engenho, desenvolveu uma malha ferroviária que abrangia quase toda região, do Rio Grande do Norte à Bahia. Os projetos pioneiros surgiram ainda no século XIX, e continuavam em crescimento no novo

século. Esse crescimento pode ser conferido a partir dos quadros apresentados (21 e 22), nos quais todos os estados tiveram acréscimos em suas malhas ferroviárias, exceto o Piauí. Possíveis explicações para este vácuo férreo no estado estão relacionadas à sua economia. Uma produção baseada em produtos agrícolas e extrativismo, pulverizada pelo grande território do estado, inviabilizava um aporte financeiro necessário para a construção de uma ferrovia ligando o litoral às áreas produtivas. Ainda devido às características e tamanho de sua economia, não permitia que esse mesmo aporte financeiro fosse efetuado internamente, pois nem o governo estadual nem as associações comerciais tinham lastro para esse gasto. Por fim, uma menor importância da economia piauiense, frente às demais na região, resultava em investimentos mais vultosos em outros estados, restando ao Piauí pequenas somas anuais que lentamente eram transformados em trilhos.

Seguindo análise dos relatórios federais, inicia-se agora a década de 1920, quando as informações mais específicas a respeito dos trilhos piauienses constam no *Estatística-1921*. A Ferrovia São Luiz-Theresina chegava aos seus metros finais, faltariam então as pontes sobre o rio Parnaíba e sobre o “estreito dos Mosquitos”. Na capital maranhense, a ponte ferroviária “Benedicto Leite” seria inaugurada em 1928. Levando em conta apenas os trilhos, pode-se dizer que esta ferrovia se encontrava concluída.

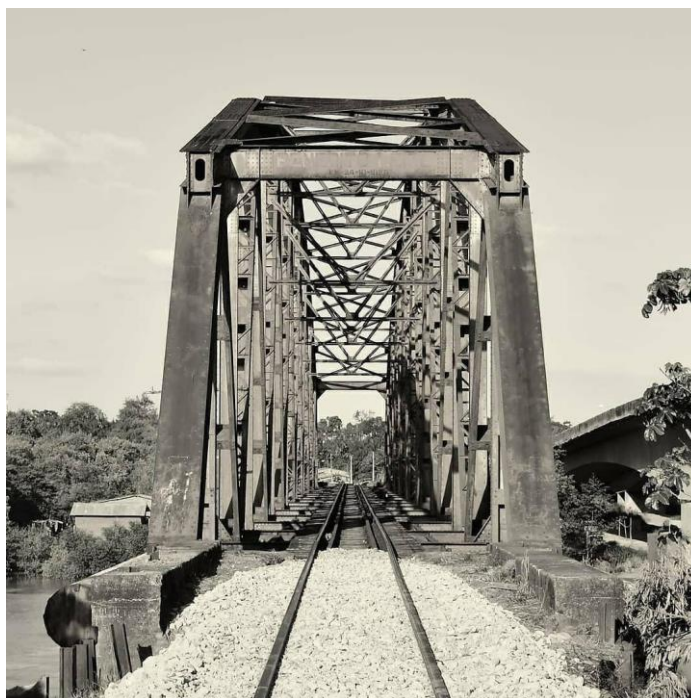
Em 14 de março de 1921 foram inaugurados os ultimos 38 km que faltavam, na ilha de S. Luiz, para que a estrada podesse ser entregue ao tráfego em toda a sua extensão de 450 km, pondo em comunicação rapida as capitaes dos Estados do Maranhão e Piauihy. O trafego, desde logo inaugurado a titulo provisório entre quellas duas afastadas capitaes, tem sido mantido com alguma dificuldade; não só devido á falta de consolidação dos novos aterros construidos em região de intensas precipitações pluvias e a velhos defeitos de construcção...Entretanto, após concurrencia administrativa, a que foram convidadas a comparecer muitas e importantes emprezas, confiou o Governo o fornecimento e montagem da ponte “Benedicto Leite”, sobre aquelle canal, à firma Bromberg e Companhia, que está em actividade, devendo a viga encomendada na Allemanha aportar no Maranhão dentro de alguns mezes.¹⁸⁶

O plano de transformar Teresina em um centro ferroviário já fora divulgado e estava em andamento, mesmo que a passos lentos. A cidade seria o centro ferroviário onde se encontrariam as ferrovias São Luiz-Theresina, Cratheús-Therezina e Petrolina-Therezina, já contratadas junto à Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão. “A Companhia já tem executado parte dos serviços de terraplanagem e se prepara para emprehender as duas

¹⁸⁶ BRASIL. Inspeção Federal das Estradas. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas anno 1921. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1923. p .08

importantes obras constituídas pelas grandes pontes metálicas a serem lançadas sobre os rios Parnahyba e Poty”.¹⁸⁷

Imagem 7: Ponte Ferroviária Benedicto Leite, sobre o “estreito do Mosquito” em São Luís - Maranhão, concluída em 1928.



Fonte: Disponível em: www.maranhaohoje.com. 26 nov. 2007. Acesso em 07 jan. 2025.

A estrada de Ferro Petrolina-*Therezina* apresentava, até o final daquele ano, uma extensão de mais de quarenta quilômetros de trilhos assentados, preparando o assentamento dos próximos dezessete. Já havia planejamento para outros 110 quilômetros a serem “atacados” no ano seguinte. Suas obras foram autorizadas pelo decreto 14.823 de 24 de maio de 1921, assinado com a Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão. Em 18 de outubro de 1921 foram iniciados os trabalhos de preparação do terreno e terraplanagem.

Em relação à Estrada de Ferro Central do Piauí, no norte do Estado, constava a promessa de chegar em breve às cidades de Piracuruca, Piripiri e Campo Maior.

Prosseguiram regularmente os trabalhos de construção, estando muito adiantado o preparo do leito até Piracuruca, kilometro 148, esperando o Governo poder levar o tráfego da estrada até aquela cidade ainda no decurso do corrente anno, o que depende do assentamento de 65 kilometros de trilhos.

¹⁸⁷ BRASIL. Inspetoria Federal das Estradas. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas anno 1921. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1923. p .08

Procede-se ao reconhecimento de uma variante entre aquele ponto e Campo Maior, passando por Peripery.¹⁸⁸

Foram iniciados os estudos do trecho Piracuruca-Peripery-Campo Maior, em substituição ao trecho original Piracuruca-Barras-Campo Maior, aprovado pelo Decreto 10.156, de 02 de abril de 1913. Até aquele momento, todos os trabalhos de assentamento de trilhos ficaram completos dentro do espaço entre Amarração e Piracuruca, incluindo também o vão central da ponte do rio Portinho. Ao todo, foram concluídas três pontes, uma de 25 metros, outra de 16 metros e uma última de 08 metros, e alguns pontilhões e bueiros. Estavam prontas três estações: Amarração, Bom Princípio e a do ramal Igarassú. Assim, os 148 quilômetros da ferrovia estariam prontos até o fim do ano de 1921 e a ferrovia assim ficaria, caso escolhessem descontinuar ou não sua extensão até Campo Maior, pois havia projeto, mas nenhuma garantia de orçamento. Até aquele momento, os trilhos e demais equipamentos para a construção eram custeados pela Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (1.531 toneladas de trilhos) e por verbas em operação de crédito (2.179 toneladas).¹⁸⁹ Havia projeto, havia necessidade, faltava definição.

Ainda sobre a ferrovia e sobre suas carências,

O material de tracção e de transporte existente é bastante exíguo, não permitindo a inauguração do trafego em novos trechos. O de tracção consta apenas de duas locomotivas que atendem, simultaneamente, as necessidades da construção e do trafego. Impõe-se, por conseguinte, a aquisição de outras unidades, assim como um maior número de vehiculos, para que se possa inaugurar o trafego na extensão já concluída da linha-tronco.¹⁹⁰

Financeiramente, a recém-construída ferrovia mostrava bons resultados no aspecto receita x despesas. Mesmo que seu movimento tenha ocorrido apenas nos 26 quilômetros já em funcionamento, os números se mostraram promissores para a pequena e recém inaugurada ferrovia:

¹⁸⁸ BRASIL. Inspetoria Federal das Estradas. *Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas anno 1921*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1923, p. 09.

¹⁸⁹ BRASIL. Inspetoria Federal das Estradas. *Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas anno 1921*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1923, p. 32.

¹⁹⁰ *Ibid.* p. 32.

Quadro 20: Financeiro da Estrada de Ferro Central do Piauí no ano de 1921

DISCRIMINAÇÃO	RECEITAS	DESPESAS	SALDO
Passageiros	14:676\$100		
Bagagens e Encomendas	393\$800		
Aluguel de locomotivas e vagões	400\$000		
Diversos e eventuais	76\$800		
TOTAL	15:546\$700		
Pessoal		4:245\$100	
Lubrificantes e combustíveis		1:954\$600	
TOTAL		6:199\$700	
SALDO			9:347\$000

Fonte: Construído pelo autor com base no Relatório apresentado ao ministro da Viação em 1921.

O Brasil encerra o ano de 1921 contabilizando 58 ferrovias em funcionamento e 28.827 quilômetros de trilhos. Nas ferrovias relacionadas ao Piauí, havia trilhos com status de funcionamento e construção, alguns com um pouco mais de celeridade, outros em estado de paralisação. Quase uma década de estudos e projetos formais para os caminhos de ferro chegarem ao Piauí, e estes ainda em lenta marcha em direção a Teresina.

A Ferrovia São Luiz-Terezina era aquela em melhores condições para conclusão, afinal os trilhos estavam assentados, as estações em acabamento e a ponte sobre o Parnaíba prometida. A Central do Piauí, depois de quase uma década de início e paralizações, já possuía um pequeno trecho em funcionamento e se aproximava da cidade de Piracuruca, o que seria realizado nos meses iniciais de 1923. A Ferrovia Petrolina-Therezina, saindo de Petrolina, e que prometia ligar os rios São Francisco ao Parnaíba, ainda não possuía nenhum trecho em funcionamento e com trabalhos em desenvolvimento ainda em território pernambucano. Por fim, a Ferrovia Sobral, que ligaria a cidade de Camocim a Teresina, encontrava-se em funcionamento no território cearense, porém os trabalhos foram se tornando morosos até paralisarem quando estes se aproximaram da fronteira com o Piauí.

Quadro 21: Ferrovias em construção no Piauí (1921)

Ferrovia.	tráfego	construção	projeto	total	
São Luiz-Therezina	450	-	-	450	concluída
Central do Piauí	26	152	126	305	Atrasada
Petrolina-Therezina	-	169	593	761	Atrasada
Sobral (Camocim-Therezina)	373	-	268	642	paralisada

Fonte: Inspetoria Federal das Estradas, 1921.

No relatório de dois anos à frente, poucas mudanças registradas. O maior destaque de 1923 é a inauguração da Ferrovia Central na cidade de Piracuruca. Em 19 de janeiro, foi liberado o trecho de Bom Princípio a Frecheiras; em 13 de maio, o trecho Frecheiras a Cocal;

em 01 de junho, Cocal a Deserto; e, no dia 19 de novembro, do povoado Deserto a Piracuruca, totalizando assim a abertura de 96 quilômetros no ano, completando 152 quilômetros. Na Ferrovia Petrolina-Therezina foram liberados dois trechos dentro do território pernambucano, Petrolina-Pau Ferro (01 de maio) e Pau Ferro- Messias Lopes (10 de dezembro).¹⁹¹

Enquanto isso, a capital do Piauí esperava as vias férreas chegarem em seu território. O trecho de ligação com a ferrovia vinda de São Luiz estava em preparo de terra nos sete quilômetros que separam sua futura estação à margem do rio Parnaíba. A ponte sobre o rio Parnaíba, cujo projeto recebeu aprovação em 1923, através do decreto n. 15.937, de 24 de janeiro de 1923, ainda não tinha construção iniciada.¹⁹² A Ferrovia de Petrolina se aproximava da fronteira de Pernambuco com o Piauí, o que também ocorria com a ferrovia Sobral. A Ferrovia Central Piauiense encontrava-se com sua extensão máxima, até então, de 152 quilômetros. Após sua chegada a Piracuruca, foi adotada a nova orientação do traçado, em direção a Campo Maior, passando por Piripiri, com seus estudos aprovados e início de terraplanagem dos primeiros 12 quilômetros. Os trabalhos no Piauí eram visualmente lentos e era preciso recuperar o tempo perdido e buscar um crescimento que deveria ter sido implantado desde o século XIX, época em que o trem “passou a ser visto e difundido como o veículo por excelência da integração territorial e como condutor do modelo de sociedade a que se desejava seguir: a sociedade moderna”.¹⁹³

A partir da liberação do trecho até Piracuruca para o tráfego, foi elaborado um novo quadro de horários da Central do Piauí, que passava a operar, duas vezes por semana, entre Amarração e Piracuruca.

¹⁹¹ BRASIL. Ministério da Viação e Obras *Públicas*. Relatório apresentado ao presidente da república dos Estados Unidos do Brasil no ano de 1923. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1925. p. 05.

¹⁹² BRASIL, Decreto 15.937 de 24 de janeiro de 1923. *Approva os projectos* das pontes sobre os rios *Parnahyba* e Poty, a serem *construidas* pela Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão para ligação, em *Therezina*, das linhas *ferreas* que entroncam com a Estrada de Ferro, São Luiz a *Therezina*, e bem assim os orçamentos das respectivas alvenarias e montagens. Rio de Janeiro, 1923.

¹⁹³ FONTINELES, 2015. p. 201.

Quadro 22: Horários da Estrada de Ferro Central do Piauí – 1927

PARA O INTERIOR (TERÇAS E SEXTAS)			DO INTERIOR (QUARTAS E SÁBADOS)		
Estações	chegadas	Partidas	Estações	chegadas	partidas
Amarração		6:30	Piracuruca		8:00
Floriópolis	6:46	6:47	Deserto	9:40	9:50
Parnahyba	7:00	7:30	Cocal	10:40	11:10*
Bom Princípio	9:00	9:10	Frecheiras	11:40	11:50
Frecheiras	10:10	10:20	Bom Princípio	12:50	13:00
Cocal	10:50	11:20*	Parnahyba	14:30	16:50
Deserto	12:10	12:20	Floriópolis	17:03	17:04
Piracuruca	14:00		Amarração	17:20	
*Parada para Almoço					

Fonte: Adaptado pelo autor de *Almanaque da Parnaíba*, 1927. p. 43.

Havia também horários diferenciados para outros dois ramais menores, entre Parnaíba, Floriópolis e Amarração, que aconteciam nas segundas, terças, quintas, sextas e domingo, e entre Parnaíba e Igarassú, ambos com viagens em torno de 30 minutos.¹⁹⁴

Com o funcionamento da ferrovia, as atenções voltam-se a outro dos grandes sonhos do comércio piauiense na época: o início das obras do Porto de Amarração, uma vez que, ano a ano, estas eram adiadas.

A administração das obras do porto de Amarração ficou a cargo da firma Norton Griffiths, como complementares das obras contra as seccas. Em princípio de 1923 adiaram-se os serviços desse porto: não se iniciou, portanto, obra alguma, conservando-se em depósito o material importado para os trabalhos. Reduziu-se o pessoal da Comissão, que ficou subordinada à Fiscalização do Porto do Maranhão, e, em meados de 1923, na dependência da fiscalização dos Portos do Ceará. O pessoal da Comissão do Porto de Amarração com o transporte, conservação e guarda dos materiais adquiridos pela firma administradora, por não ter esta verba com que effectuar taes serviços.¹⁹⁵

Como a dinâmica dos trabalhos ferroviários e portuários não era ágil, vamos utilizar o relatório da Inspectoria Federal das Estradas, referente ao ano de 1928, em um comparativo temporal de cinco anos, para verificar alterações que porventura tenham ocorrido no contexto das ferrovias e portos piauienses. Em termos de abertura de tráfego, somente uma modificação: vinte e três quilômetros de trilho na Ferrovia Petrolina-Therezina, entre as estações Afrânio e Mafrense, cruzando a fronteira Pernambuco/Piauí. Na Rede Cearense, mais especificamente no

¹⁹⁴ ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUI-Horário dos Trens. Almanack da Parnahyba: Belém, Livraria Clássica, 1926.

¹⁹⁵ BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório apresentado ao presidente da república dos Estados Unidos do Brasil no ano de 1923*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1925. p. 203.

trecho Camocim-Teresina — classificada como ferrovia de segunda categoria pela União —, os trilhos continuavam paralisados em direção ao Piauí

Sobre a Estrada de Ferro São Luiz-Therezina e especialmente o problema referente às pontes para acessar as duas capitais.

Para que a estrada em tráfego do ponto inicial em São Luiz, possa atingir Therezina, aguarda-se a construção da grande ponte sobre o Parnahyba, cujos trabalho de alvenaria, já começados, se acham paralisados por falta de verba, estando, entretanto, o custoso vigamento das superestructuras metálicas de há muito adquirido. A São Luiz-Therezina, juntamente com o projectado ramal de Coroatá ao Tocantins, tem por escopo a ligação da grande rede de rios navegáveis que servem aos sertões do Piauí e do Maranhão e o norte de Goyaz ao porto de São Luiz.¹⁹⁶

Mesmo com o obstáculo da falta das pontes, o movimento de passageiros e mercadorias se mantinha constante no final da década. A possibilidade de aumento de passageiros e mercadorias era uma certeza quando superadas as dificuldades de acesso.

Quadro 23: Funcionamento da Estrada de Ferro São Luís-Teresina nos anos de 1926-1928

Descrição	1926	1927	1928
Passageiros em 1ª. Classe	15.833	18.604	16.261
Passageiros em 2ª. Classe	25.673	40.124	39.312
Animais	3.332	3.179	2.432
Mercadorias	20.618	23.279	20.134
Total Receitas	722:424\$380	1.204:275\$170	1.224:351\$930
Total Despesas	3.194:448\$501	3.535:254\$857	2.933:643\$622
Déficit	2.472:024\$121	2.330:979\$687	1.709:291\$692

Fonte: Elaborado pelo autor, 2025.

Havia uma esperança de que esse quadro econômico se modificasse nos anos seguintes, uma vez que a ponte Benedicto Leite, sobre o Estreito do Mosquito, fora concluída naquele ano (1928), fazendo com que o trem chegasse à capital São Luiz, atraindo mais público interessado no transporte férreo e aumentando a quantidade de mercadorias transportadas. Com a nova ponte, fora extinta a limitação de 70 kg por volume transportado que existia devido ao serviço de “baldeação” no estreito do Mosquito. O fim desse limite e o embarque de mercadorias na própria estação de São Luís seriam fundamentais para o aumento das receitas, uma vez que, mesmo com os limites ainda existentes, cerca de 60% da receita da ferrovia era oriunda do transporte de mercadorias. Agora, o trem tinha capacidade de transportar grande quantidade de algodão, arroz e babaçu, que não utilizavam a ferrovia por ultrapassar o limite máximo imposto

¹⁹⁶ BRASIL, Inspectorial Federal das Estrada. *Relatório do anno de 1928 apresentado ao exmo. Sr. Ministro de Estado dos negócios de Viação e Obras Públicas anno 1928*. volume 1. Rio de Janeiro, Typ. Da E. F. Goyaz, 1930. p. 40.

anteriormente. “Com a entrega ao tráfego da grande ponte que separa do continente a ilha de São Luiz, ponte cuja superestrutura metálica ficou assentada no *anno* ultimo, é de esperar, com todo fundamento, que a renda da estrada se eleve muito”.¹⁹⁷

Já em relação ao movimento da Estrada Central do Piauí, cinco anos após a inauguração da estação de Piracuruca, contando com 147 quilômetros e 9 estações, apresentava um quadro econômico de leve crescimento na arrecadação, mas que ainda não cobria seus custos.

Quadro 24: Funcionamento da Estrada de Ferro Central do Piauí nos anos de 1926-1928

Descrição	1926	1927	1928
Passageiros	60:378\$120	70:570\$005	75:430\$000
Animais	5:648\$590	10:309\$330	5:751\$900
Mercadorias	128:623\$430	162:574\$680	151:131\$140
Total Receitas	207:337\$521	257:383\$395	276:593\$410
Total Despesas	636:944\$301	1.540:620\$661	1.223:441\$398
Déficit	429:606\$780	1.283:237\$276	946:847\$988

Fonte: Construído pelo autor com base em Relatório da Inspectoria Federal de Estradas, ano 1928.

O movimento de 1928, em confronto com os dois anos anteriores, mostra que tanto o número de passageiros quanto o de animais e mercadorias decresceram consideravelmente. Para atenuar a perda na receita, foi necessário aplicar acréscimo nas tarifas. As novas tarifas, juntamente com os efeitos de uma suposta seca no ano de 1928, explicariam a queda tão repentina de movimento entre os anos de 1927 e 1928, conforme conta no Relatório da Inspectoria referente a este ano.

Quadro 25: Fluxo de Transporte da E.F. Central do Piauí 1926-1928

Descrição	1926	1927	1928
Passageiros	43.749	51.023	39.350
Animais (cabeças)	3.207	3.998	1.616
Mercadorias (toneladas)	9.496	12.197	9.369

Fonte: Construído pelo autor com base em Relatório da Insp. Federal das Estradas, 1928.

Essa redução no transporte de mercadorias é confirmada quando buscamos os principais produtos embarcados entre os anos de 1927 e 1928, quando a maioria acompanhou o cenário de redução. São eles, em toneladas: cera de carnaúba (de 1.070 para 913 toneladas); querosene (de 153 para 122 toneladas); goma de mandioca, (de 122 para 78 toneladas); farinha de mandioca (de 339 para 154 toneladas); mamona (de 114 para 23 toneladas); rapadura (de 154

¹⁹⁷ BRASIL. Inspectoria Federal das Estrada. *Relatório do anno de 1928 apresentado ao exmo. Sr. Ministro de Estado dos negócios de Viação e Obras Públicas ano 1928*. volume 1. Rio de Janeiro, Typ. Da E. F. Goyaz, 1930. p. 43.

para 78 toneladas); açúcar (de 58 para 32 toneladas); babaçu (de 191 para 103 toneladas); e frutas em geral (de 316 para 262 toneladas). As exceções foram: couros (de 99 para 112 toneladas); tucum (de 563 para 785 toneladas); e sal (461 para 502 toneladas). A seca de 1928 seria a principal explicação para a redução de produtos transportados pela ferrovia, quase todos ligados a agricultura.

Mudando o foco do norte para o sudeste do Piauí, o movimento da Ferrovia Petrolina-Therezina, em um pequeno trecho, o tráfego ligando Petrolina a alguns povoados ainda dentro do estado de Pernambuco, era minúsculo, tanto em passageiros como mercadorias. Em todo o ano de 1928, houve o transporte de 5.518 passageiros nas duas classes, 492 animais e 1.007 toneladas de mercadorias. A seca de 1928, o pequeno trecho em funcionamento e a ausência de cidades maiores ou áreas produtivas ao longo da via explicam seus números.

O decréscimo da receita em 1928 proveio, principalmente, da menor safra em algodão, borracha, café e madeiras, cujos transportes baixaram, respectivamente, em relação ao ano anterior: de 410 toneladas para 43; de 238 toneladas para 65; de 115 toneladas para 53; e de 270 para 8, conquanto tenha havido aumento no transporte de cereais, sendo que o feijão subiu de 29 toneladas para 109 e farinha de 65 toneladas para 131.¹⁹⁸

A respeito de seu prolongamento em direção ao Piauí, com o projeto de passar em Paulista, Campo Grande, Oeiras, e Amarante, até chegar em Teresina, totalizando 776 quilômetros, os trabalhos, iniciados em 1919, seguiam sob responsabilidade da Inspetoria de Estradas, e durante todo o ano de 1928 encontravam-se suspensos. Em nove anos, foram entregues 164 quilômetros, muito pouco para uma ferrovia que se completa possuiria 771 quilômetros.

Por fim, o anuário de 1928 nos traz informações a respeito da cidade de Teresina no contexto ferroviário, e no projeto de transformar a capital do Piauí em um grande entroncamento, com o cruzamento de quatro ferrovias vindas de São Luiz, Amarração, Crateús e Petrolina. Esse projeto, com quase uma década de lançamento, chega aos anos de 1930 com bastante descrença por parte do governo piauiense, que, devido às paralizações ou demora nos assentamentos de trilhos, já não vê mais com tanta expectativa sua realização.

No trecho de ligação com a E.F.S. Luiz a Caxias acha-se entregue ao tráfego o trecho que vae do km 442 dessa via férrea à margem do rio Parnahyba com 6 km. A ponte sobre o rio Parnahyba, cuja construção foi iniciada pelo encontro da margem direita, lado do Piauhy, achava-se por ocasião da

¹⁹⁸ BRASIL, Inspectorial Federal das Estrada. *Relatório do anno de 1928 apresentado ao exmo. Sr. Ministro de Estado dos negócios de Viação e Obras Públicas ano 1928*. volume 1. Rio de Janeiro, Typ. Da E. F. Goyaz, 1930. p. 71

suspensão dos serviços em 1926 em andamento vagaroso devido a não terem ainda chegado todos os pranchões “Larsen” e para as ensacadeiras e as madeiras encomendadas para as provisórias. A ponte é tipo “Cantilever”, com um vão central de 120 metros e 2 vãos laterais de 75 metros cada um. Ficou pronto o encontro da margem direita, não prosseguindo o serviço suspenso em 1926 pelo motivo exposto e pelo disposto no aviso ministerial, já citado, de 21 de maio de 1927.¹⁹⁹

Já os demais trechos, vindos de Petrolina e Crateús,

O trecho de ligação com a E.F. de Petrolina a Therezina tem 3 km com serviços feitos, sendo trilhos assentados, A extensão total desse trecho é de 11 quilômetros. Estão compreendidos no mesmo a estação da cidade, dois armazéns e casa para o agente, edifícios quase prontos. O trecho de ligação Crateús-Therezina tem a extensão de 11 km, estando com trilhos assentados e com leito prontos para assentamento 6 km. Achava-se em construção suspensa como as demais obras, em maio de 1927, a ponte sobre o rio Poty, cujo vão principal é de 100 metros, seguindo-se três de cinquenta metros cada um.²⁰⁰

Chegamos à década de 1931-1940, marcada pelo fim da República Velha e início de governo Vargas, época em que se buscaram ações para organizar as ferrovias em termos nacionais. As ferrovias brasileiras foram classificadas em três categorias, de acordo com renda bruta arrecadada. Na primeira categoria contavam aquelas com rendas brutas superiores a 20.000 contos de réis. As ferrovias desta categoria concentravam na região sudeste, como a E.F. Central do Brasil, Rede Mineira de Viação, Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, Cia. Paulista de Estradas de Ferro. Da região Nordeste somente duas ferrovias faziam parte desta categoria, a *Great Western of Brasil Railway* (Recife-São Francisco) e a Ferrovia Este Brasileiro da Bahia (Bahia-São Francisco).

Na segunda categoria composta por ferrovias de renda bruta entre 20.000 e 5.000 contos de réis, somente a Rede de Viação cearense (Baturité e Sobral) representava a região Nordeste. Todas as demais quarenta ferrovias do sistema brasileiro eram classificadas em uma terceira categoria, com renda bruta anual inferior a 5.000 contos de réis. Nesta categoria, estavam a São Luiz-Therezina, a Petrolina-Therezina e a Central do Piauí; além da maioria das ferrovias brasileiras onde predominavam pequenos trechos com ligações regionais em áreas de economia limitada.

¹⁹⁹ BRASIL, Inspectorial Federal das Estradas. *Relatório do anno de 1928 apresentado ao exmo. Sr. Ministro de Estado dos negócios de Viação e Obras Públicas anno 1928*. volume 1. Rio de Janeiro, Typ. Da E. F. Goyaz, 1930. p. 71

²⁰⁰ *Ibid.* p. 132.

Através do relatório da *Inspeção* Federal de Estradas referente ao ano de 1934, percebemos que a única mudança acontecia na Central do Piauí, referente ao trecho em construção entre as cidades piauienses de Piracuruca e Piripiri, que aumentaria sua extensão em mais 43 quilômetros. O trecho *Cratheus-Therezina* continuava paralisado e no Petrolina-*Therezina* constava a construção de 40 quilômetros, chegando os trilhos na cidade de Paulista.²⁰¹

Nestes primeiros anos da década, podemos realizar um comparativo entre todos os troncos ferroviários que interessavam ao Piauí, em relação a movimentos de pessoas, animais e mercadorias, para termos um cenário a respeito de seus funcionamentos, rentabilidades e integrações. A receita cearense, em suas duas ferrovias, já era consolidada desde o final do século anterior, com trilhos que ligavam o litoral do estado ao seu interior, ligando várias cidades importantes e com comércio ativo. A *São Luiz-Teresina* era a única no grupo que ligava diretamente duas capitais de estado, aumentando sua importância econômica e política. A Central do Piauí chega nesta década com menos da metade de sua totalidade planejada e figurando como a menor em extensão. Por fim, a Ferrovia saindo de Petrolina possuía os números mais tímidos, pois, além de Petrolina, a linha cortava somente o território de vários e pequenos povoados.

Quadro 26: Movimento de ferrovias em 1934

Ferrovia	extensão	pessoas	animais	Bagagens e encomendas
Rede Cearense – Baturité	870	579.000	71.500	813.000
Rede Cearense – Sobral	394	71.000	1.739	95.760
E.F. São Luis-Teresina	450	44.300	4.145	102.100
E.F. Central do Piauí	147	35.680	3.189	8.640
E.F. Petrolina-Teresina	164	3.626	105	7.077

Fonte: Relatório da Inspeção Federal das Estradas, ano 1934.

O ano de 1937 marcou a entrega de mais uma extensão ferroviária no Piauí, o trecho Piracuruca-Piripiri. Os trilhos chegam à estação da cidade concluem os 43 quilômetros que separavam as duas cidades. Também foram entregues 24 quilômetros na ferrovia Petrolina-Teresina. Estavam em construção 84 km de ramais no interior do território do Maranhão que iriam se unir à ferrovia São Luís-Teresina e 87 km na ferrovia cearense Baturité.

²⁰¹ BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspeção Federal das Estradas. *Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1934*. Rio de Janeiro. Gráficas da E.de F. Goyaz. 1936.

Com relação à Estrada de Ferro Central do Piauí, recém-ampliada, encontramos neste anuário um pequeno histórico da ferrovia.

Esta estrada, de propriedade da União e administrada por intermédio da Inspetoria das Estradas, parte do porto de Amarração em direção a Teresina. Sua construção foi iniciada em julho de 1913, pela “*The South America Railway Construcion*”, então arrendatária da Rede de Viação Cearense. Por decreto n. 11.692, de 25 de agosto de 1915, foi rescindido o contrato entre a União e a Companhia, continuando a construção em janeiro de 1916, sob administração do Governo. Em 19 de novembro de 1919 foi entregue ao tráfego o primeiro trecho desta estrada, com extensão de 26 quilômetros e em 19 de novembro de 1923 foi inaugurada a estação de Piracuruca, no quilometro 147, onde ficou a linha em tráfego até 11 de fevereiro de 1937, quando foi inaugurado o trecho Piracuruca-Periperi com extensão de 43 km, ficando s Estrada com uma extensão de 191 km entre as Estações de Amarração e Periperi.²⁰²

Com a conclusão da estação na cidade de Piripiri, a Ferrovia Central ganhou 43 quilômetros de trilhos e passou a atender duas comunidades a mais: a própria cidade de Piripiri e a estação do povoado que, no futuro, se emanciparia com a denominação de Brasileira.

Nos anos seguintes, em condições normais de produção e colheita (sem estiagens), as atividades na ferrovia apresentaram incremento em seus números; porém, do ponto de vista estritamente comercial, a ferrovia continuava sendo deficitária, embora seus objetivos de sua estivessem relacionados a aspectos que iam muito além do simples lucro.

Quadro 27: Movimento Estrada de Ferro Central do Piauí-1936-1939

	1936	1937	1938	1939
Receita	427:125\$400	553:215\$400	455:171\$900	521:618\$000
Despesas	1.041:029\$000	1.070:334\$200	1.137:337\$200	1.258:024\$000
Passageiros – n°	54.512	70.883	73.029	84.090
Animais - cabeças	5.317	5.360	3.880	4.330
Mercadorias – ton.	20.299	22.865	14.999	20.670

Fonte: Inspetoria Federal das Estradas, 1937

O cenário até o final da década de 1930 não se modificou tanto. Esta década foi a pior em termos ferroviários para o Piauí. A única ferrovia totalmente pronta, conforme os projetos do início do século era a São Luiz-Teresina com todo o percurso coberto por trilhos e as duas pontes ferroviárias nas duas capitais, prontas — a ponte metálica sobre o Rio Parnaíba sendo entregue em 1938. O ano de 1939 marcou o primeiro ano não deficitário da ferrovia. As

²⁰² BRASIL, Inspetoria Federal das Estradas. *Relatório apresentando ao exmo.sr. ministro da Viação e Obras Públicas*, referente ao ano de 1937. Rio de Janeiro, 1939. p. 61.

ferrovias vindas de Crateús e Petrolina possuíam cenário idêntico, obras paralisadas e nenhum movimento de reinício dos trabalhos. E a Ferrovia Central do Piauí marcou a metade de seu projeto, alcançando a cidade de Piripiri. A década se caracterizou pelo setor rodoviário, em detrimento do ferroviário, uma política oficializada no país embora documentos governamentais tentassem dizer exatamente o contrário.

A política ferroviária d governo de Getúlio Vargas era divulgada como momento de restaurar e organizar as ferrovias existentes, inserindo melhorias em suas condições técnicas. A *Inspeção* Federal das Estradas, classificada como inoperante naquele momento, foi substituída pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro, novo órgão com função de reorganizar a malha ferroviária e administrar (não somente fiscalizar) as muitas ferrovias brasileiras, um primeiro passo para a criação da futura Rede Ferroviária Nacional (RFFSA), nos anos de 1950.

De resto, a preocupação do sr. Getúlio Vargas, em matéria de política ferroviária, tem sido a de restaurar o parque existente, melhorar-lhe as condições técnicas, e só lançar trilhos novos dentro do plano da rede nacional, a que se tem muitas *vêzes* referido, ao invés de continuar as construções dispersivas do passado. Isso é um propósito consciente, firme e lucidíssimo de s. ex., para objetivar o qual já mandou elaborar o projeto de órgão novo, o Departamento Nacional de Estradas de Ferro, destinado a substituir a velha e inoperante organização da Inspetoria Federal das Estradas, útil quando o *governo*, em matéria ferroviária, se limitava a fiscalizar a exploração particular, mas imprópria para esta nova fase de nacionalização forçada das nossas estradas.²⁰³

4.1 Além dos Trilhos: o porto de Amarração como elo de exportação piauiense

Juntamente à ferrovia, que teria uma de suas extremidades na vila de Amarração, outro elemento sempre foi lembrado como fator essencial para o desenvolvimento da economia exportadora piauiense: o porto marítimo de Amarração. Surgida ainda no século XIX, a ideia de um porto marítimo era vista como essencial para as exportações piauienses que chegavam ao litoral do Piauí pelo rio Parnaíba e que, futuramente, também chegariam por ferrovia, substituindo o porto fluvial de Parnaíba, que, ano a ano, demonstrava dificuldades em abarcar atividades comerciais em constante crescimento e que, mesmo com sucessivas reformas,

²⁰³ BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. Comunicações, transportes e obras públicas no decénio 1930- 1940 conferência realizada no palácio Tiradentes, pelo ministro da Viação e Obras Públicas João de Mendonça Lima em 3 de dezembro de 1940. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio Rodrigues e Cia. 1941.

apresentava capacidade aquém do esperado. Um outro problema que foi se intensificando com o tempo está relacionado com sua localização, pois se o rio *Igarassú* foi uma via fluvial funcional no passado, os novos tempos mostravam sua limitação em receber embarcações modernas e normalmente maiores. Assim, a solução seria a construção do Porto marítimo em Amarração, ou continuar refém do Porto de Tutóia, para onde estes eram desviados.

Nas duas primeiras décadas do século XX, projetos de construção de um novo porto surgiram, inclusive com uma comissão de estudos do projeto *in loco*, porém, sempre em algum momento do processo surgia um impedimento e o cancelamento vinha logo a seguir. A impressão deixada pelos documentos da época é que o projeto do porto de Amarração foi semelhante aos das ferrovias, havia necessidade, havia urgência, porém os custos de construção eram proibitivos, tanto para os governos locais quanto para o governo estadual. A esperança era recorrer à boa vontade da União. A morosidade e a indefinição marcaram o desenvolvimento deste projeto, desde seu início, para o inconformismo da sociedade comercial piauiense, principalmente do centro-norte, e mais ainda da pequena Amarração.

A pitoresca villa, cujo nome serve de epigraphe a estas linhas, distante desta cidade apenas 16 kilometro, está destinada a um grande futuro. Durante longos anos, pesou sobre ella, esmagadoramente, a mão rude do mais feroz perseguição da própria natureza. A semelhança dum pequeno sahara, as areias movediças impelidas pelo vento impetuoso e forte soterravam os prédios erguendo sobre eles imensas pyramides de areia ou de ouro, que emprestavam aquella pobre terra, uma belleza sinistra e aterradora.²⁰⁴

Para a vila de Amarração, o porto marítimo significaria um marco no desenvolvimento do litoral piauiense com benefícios diretos à sua comunidade. Amarração se caracterizava por seu isolamento, ocasionado pela natureza das dunas e rios que dificultavam sua integração ao comércio estadual, mesmo com Parnaíba. A expectativa era que o porto e a ferrovia mudassem esse panorama.

Em 1911, porém o eminente e boníssimo piauiense, o então deputado federal dr. Joaquim de Lima Pires Ferreira, voltou as vistas para a infeliz Amarração e obteve do Governo Federal uma comissão de melhoramento para seu porto que valiosíssimos serviços tem prestado àquella villa, distinguindo-se e salientando-se a paralisação das dunas, levado a efeito durante um trabalho tenaz e perseverante de doze annos. Com a construção do Porto, que está sendo providenciada, Amarração, como a phenix da fábula, ressurgirá de suas próprias cinzas. Um futuro grandioso aguarda a sympathica villa, já possuidora de um clima adorável e suavemente bafejada pela mena brisa do mar.²⁰⁵

²⁰⁴ AMARRAÇÃO. *Almanack da Parnahyba*. Parnaíba, 1924, p. 9.

²⁰⁵ *Ibid.*

Um destacado incentivador da construção do porto do litoral piauiense foi Jonas de Moraes Correia, comerciante e político parnaibano. Em um longo discurso do poeta parnaibano Jonas da Silva, em homenagem ao coronel Jonas de Moraes Correia, lido na Academia Piauiense de Letras e posteriormente publicado em 1926, encontra-se um retrato da relação da região com o transporte e o comércio nos primeiros anos do século XX. Político influente no litoral piauiense, exerceu a intendência de Parnaíba entre os anos de 1901 e 1904, foi deputado estadual e presidente da Assembleia Legislativa piauiense (1912-1913) e patrono da Academia Piauiense de Letras, descrito como “o grande político do norte”.

Filho do coronel e político Francisco Severiano de Moraes Correia, Jonas Correia se tornou comerciante e político na cidade. Famoso por suas ações de filantropia e caridade, sempre ajudava aqueles que o procuravam, sempre em silêncio e sem ostentação. Um marco de seu espírito bondoso e caridoso aconteceu durante o flagelo do ano 1900, que assolou o nordeste todo, principalmente o Ceará.

Entre as vezes inúmeras em que se revelou o seu espírito de philantropia e caridade, pode aqui ser lembrada a acção benemérita que exerceu por ocasião do terrível flagelo da secca de 1900, que assolou o Nordeste, especialmente o vizinho estado do Ceará, de onde continuas levas de imigrantes procuravam o território piauihyense, especialmente o littoral, ou seja, o município de Parnahyba. Compreendendo Jonas Correia que insuficientes eram os socorros prestados aos míseros flagelados pela Intendência Municipal, a cuja frente estava naquela época o seu honrado genitor, coronel Francisco Severiano de Moraes Correia, organizou uma comissão de socorros da qual foi o mais esforçado diretor. Essa comissão conseguiu de diversas praças do paiz valiosos donativos de gêneros de primeira necessidade e dinheiro cuja distribuição sempre se fez com a mais rigorosa equidade.²⁰⁶

O discurso dá ênfase à fase de Jonas Correia como administrador, quando muitas de suas ações se direcionaram ao comércio e aos transportes, iniciando com a navegação e depois com as ferrovias. Sua campanha para o desenvolvimento da navegação piauiense pelo Parnaíba era constante, em especial através da imprensa, em que lutava pela escala de vapores de Companhias Maranhense, Pernambucanas e Baianas em Amarração, “por deste cedo compreendido ser este o porto que melhor *convém* aos interesses do comercio piauihyense”.²⁰⁷

²⁰⁶ SILVA JONAS. Discurso a ser lido na Academia Piauiense de letras. *Almanack da Parnahyba*, Belém: J.B. dos Santos e Cia., 1926. p. 9.

²⁰⁷ *Ibid.* p. 10.

Jonas Correia trabalhou nas colunas do *Nortista*, semanário parnaibano nos anos de 1901 e 1902, editado por seu irmão Francisco Moraes Correia, demonstrando que os limites entre o Piauí e o Maranhão seriam através do braço Santa Rosa, que forma a baía de Tutoia. De acordo com seu pensamento, dezenas de ilhas que constituem o Delta do Parnaíba deveriam pertencer ao estado do Piauí. Seus esforços, nesse sentido, não surtiram efeito.

Ainda em 1899, foi incentivador e prestou ajuda aos concessionários da Estrada de Ferro Petrolina-Parnahyba, cuja construção se iniciaria no litoral piauiense naquele ano, mas logo este projeto seria interrompido por uma decisão do Ministério da Viação. Este projeto ferroviário ligaria o litoral piauiense à cidade pernambucana, passando por Teresina, Amarante e Oeiras. Anos depois, em 1910, um projeto semelhante seria cogitado pelo comerciante Luiz Soares Barbosa, sem sucesso.

Uma década depois, os projetos ferroviários voltavam ao litoral piauiense, através do projeto da Ferrovia Amarração-Campo Maior, subordinada à Rede Cearense.

Somente três lustros depois, ou seja, em 1913, voltou o governo de novo suas vistas para a viação férrea do Piauí, incluindo no traçado da Rede Cearense o Ramal Amarração-Campo maior, que ficou a cargo da South American Railway Company. O coronel Jonas Correia, querendo prestar seu concurso directo a tão importante melhoramento para a terra piauiense, contractou em Londres, em começo daquelle anno, com a supra-citada companhia, juntamente com o ilustre engenheiro piauiense dr. João Cabral, a construção de parte daquelle ramal, ou seja, o extenso trecho da villa de Amarração á cidade de Piracuruca, cerca de 150 kilometros.²⁰⁸

No início de 1913 festividades foram realizadas em Amarração, comemorando o início dos trabalhos de construção do ramal contratado. Entretanto, mais uma vez, por “desinteligências entre a companhia contratada e o governo federal, os trabalhos foram suspensos”²⁰⁹. Essa suspensão acarretou grandes prejuízos ao coronel Jonas Correia, que levantou capital para auxiliar na preparação dos trabalhos iniciais. O reinício das obras só aconteceria em 1916, um ano após o falecimento do coronel.

Ao coronel Jonas Correia semelhante imprevisto offereceu ensejo não só de por em destaque o seu credito e a sua comprovada honradez deante de compromissos assumidos, como patenteou mais uma vez o *animo* forte com que sabia enfrentar e vencer as dificuldades e os embaraços que surgiam no seu caminho. Reencetados que foram, mais tarde, em 1916, os ditos serviços, não foi dado ao coronel Jonas Correia, falecido no anno anterior, a satisfação

²⁰⁸ SILVA JONAS. Discurso a ser lido na Academia Piauiense de letras. *Almanack da Parnahyba*, Belém: J.B. dos Santos e Cia., 1926. p. 9.

²⁰⁹ *Ibid.* p.9.

que por tanto tempo antegosára de ver a locomotiva cortando os primeiros palmos da terra piauihyense.²¹⁰

Outro defensor do porto marítimo foi João Vieira Pinto, empreiteiro e construtor, responsável pela construção da estrada carroçável que ligava Parnaíba a Amarração. Na visão de Vieira Pinto, Amarração era um dos mais fecundos municípios do Piauí e só continuava pobre porque as suas grandes riquezas naturais estavam abandonadas e esquecidas, igualmente a todas as demais riquezas piauienses.

A comissão de melhoramentos do Porto, creada em 1912 por influencia do então deputado Dr. Joaquim de Lima Pires Ferreira, conseguiu a paralisação das dunas que tantos prejuízos causaram à villa. Em 1922, o grande presidente Eptácio Pessoa, decretou a construção do porto de Amarração, tendo effectuado a compra dos materiaes precisos, dos quaes grande parte já estão depositados em Amarração. Infelizmente esse grande melhoramento que imensas vantagens traria ao Piauihy, ainda não foi siquer iniciada.²¹¹

A principal riqueza da vila de Amarração era a indústria salineira. Único município produtor de sal no estado, cuja produção era quase totalmente natural, com pouca ou nenhuma ação humana, concentrada principalmente nos lagos de Sobradinho e de Santana. O município também tinha, como economia complementar, a produção em viveiros de peixes, produção de cereais e produção de coqueiros em toda a zona do litoral. Entretanto, na realidade, Amarração ainda era uma vila não próspera e com comércio decadente, reinando desânimo na população, que àquela época já estava desiludida com a construção do porto.

Este, porém há de ser feito, hoje ou amanhã, o povo piauihyense não pode prescindir desse melhoramento do qual depende a sua grandeza futura. E quando se converter em realidade essa sua formosa aspiração, a villa de Amarração, como a phenix da fabula, ressurgirá de suas próprias cinzas e se tornará uma das mais ricas e opulentas do Piauihy.²¹²

²¹⁰ SILVA JONAS. Discurso a ser lido na Academia Piauiense de letras. *Almanack da Parnahyba*, Belém: J.B. dos Santos e Cia., 1926. p. 9.

²¹¹ O MUNICIPIO de Amarração. Trecho de conferencia de João Vieira Pinto. *Almanack da Parnahyba*. J.B. dos Santos e cia: 1927. p. 31.

²¹² *Ibid.*

Mapa 12: Projeto do porto de Amarração - 1927



Fonte: *Almanaque de Parnaíba*, 1927. p. 30.

O mesmo João Vieira Pinto voltou a escrever sobre o porto de Amarração, ou melhor, sobre os efeitos da inexistência de um porto marítimo na economia piauiense. Naquele ano de 1928, a navegação do Parnaíba ainda era importante dentro do contexto de transportes piauienses, a ferrovia já chegara a Piracuruca e algumas estradas de rodovia começavam a cortar o estado, ligando as principais cidades. O porto era o único equipamento sobre o qual não se via nenhuma notícia animadora.

João Vieira Pinto exaltava o vasto território do estado do Piauí, dotado de várias riquezas naturais e advindas do trabalho humano, outras tantas ainda não exploradas e com futuro próspero na indústria, criando expectativas para seu crescimento nos anos e décadas futuras.

Para isso, era preciso, urgente, a construção de seu porto em Amarração, um porto genuinamente piauiense, por onde escoaria as riquezas resultantes do trabalho do povo piauiense, expandindo o comércio do estado para todo o Brasil e até para outros continentes. Era a mais fagueira esperança e a mais justa aspiração do povo piauiense.

Amarração, além de ser o único porto piauihyense, é também, pela sua posição topográfica o único que serve em todas as duas necessidades ao commercio do Piauihy; colocado a 30 minutos de Estrada de Ferro do principal emporio comercial do Estado, acha-se também ligado por via férrea á cidade de Piracuruca a centenas de quilômetros de sertão ingrato e rico do sólo piauihyense.²¹³

Em seu texto, João Vieira Pinto narra minuciosamente um histórico das ações prometidas à comunidade desde o início da ideia de um porto, em 1912. À época, o deputado Joaquim de Lima Pires Ferreira, que gozava de influência junto ao governo do marechal Hermes da Fonseca, levantava constantemente a voz na Câmara Federal, conseguindo a criação de uma comissão de estudos e melhoramentos para avaliar a possível construção do porto. Essa comissão durou pouquíssimo tempo e, como resultado, obteve apenas a fixação das dunas que circundavam a vila. Uma década depois, em 1922, o deputado Armando Cesar Burlamaqui conseguiu que o governo decretasse a continuação dos melhoramentos do referido porto, cujos estudos e plantas haviam sido realizados no período entre 1912 e 1915.

Os serviços foram contratados junto a uma companhia estrangeira que conseguiu a compra de materiais que logo foram depositados em Amarração. Nunca as esperanças de que as obras comessem imediatamente foram tão altas. “Uma aurora redentora de progresso e trabalho, surgia por *detrás* dos *coqueiraes* de Amarração, estava de parabéns o povo e o *commercio* do Piauihy”.²¹⁴

Durante o governo de Arthur Bernardes (1922-1926),²¹⁵ uma “desastrosa” medida foi tomada, suspendendo quase todas as obras em construção no Norte do país, que atingiu também o Piauí e o porto na vila de Amarração. “Uma nuvem veio toldar os horizontes de nossas esperanças.” Quanto ao material já depositado no futuro canteiro de obras, meses depois uma parte foi retirada; o que ficou, estragou-se exposto ao sol e à maresia. Em Atalaia, um pequeno farol, que lá funcionava para direcionar as embarcações, acabou desabando e, naquele

²¹³ O PORTO de Amarração. João Vieira Pinto. *Almack da Parnahyba*. Parnaíba: J. B. do Santos e Cia. 1928. p. 35.

²¹⁴ O PORTO de Amarração. João Vieira Pinto. *Almack da Parnahyba*. Parnaíba: J. B. do Santos e Cia. 1928. p.35

²¹⁵ O governo de Artur Bernardes se caracterizou por uma economia em crescimento, mas sofrendo com inflação elevada, depreciação da moeda nacional e o baixo preço do café no mercado internacional, além da crise política que ia destruindo aos poucos a velha república.

momento, não havia nenhuma cogitação de reconstruí-lo, o que significaria a exposição a sérios riscos dos poucos vapores que se aventuravam à barra de Amarração. “Amigos de Amarração, onde passei a quadra mais risonha de minha existência, confio ainda que nova era há de surgir, e que, Amarração como a phenix da lenda, ressurgirá das próprias cinzas para o progresso dos povos e o trabalho da vida piauihyense”.²¹⁶

Imagem 8: Farol na praia de Atalaia



Fonte: *Almanaque da Parnaíba*, 1928, p. 36.

Mais uma faísca na lenha da disputa entre o Brasil do Norte e o Brasil do Sul. Uma forma de pensar o Brasil tendo como ponto de explicação a sensação de descaso dos estados do norte e do nordeste por parte do Governo Federal. Essa percepção é demonstrada em vários documentos, mensagens, cartas, relatórios e discursos. Escreveu José Euclides de Miranda, em Parnaíba, no ano de 1929.

Não perde oportunidade para o Brasil do Norte, o estado de cousas que o Brasil do Sul tem estabelecido para preponderar na direção do Paíz. É um facto que fêre ostensivamente a percepção da grande parte dos Brasileiros, estar o Sul

²¹⁶ O PORTO de Amarração. João Vieira Pinto. *Almanack da Parnahyba*. Parnaíba: J. B. do Santos e Cia. 1928.p. 37

absorvendo as energias da Nação, retendo para sim, em detrimento do resto da República, a grande somma de recursos financeiros, com prejuízo evidente para toda a federação. O norte está desmoralizado no concerto federativo pela falta de solidariedade dos seus /estados componentes. Ao menor aceno dos figurões da política do Sul, ele submisso ouve a palavra de ordem sem discutir, nem discernir.²¹⁷

As esperanças do agora deputado João Vieira Pinto se renovam com a posse do novo governador do estado João de Deus Pires Leal ocorrida em julho de 1928. Depois de mais de vinte anos de esperanças e decepções, nova possibilidade surge no contexto político do Piauí. A perspectiva de finalmente ter abertas as gloriosas portas do Atlântico, por onde “há, de, certamente, penetrar, no seio piauiense, a alavanca poderosa do progresso e do engrandecimento”. Havia a esperança de que com novo governo a construção do porto de Amarração seria uma realidade até o término do mandato. Com os levantes políticos de 1930, o governo de João de Deus Pires Leal não completaria seu mandato, chegando ao seu final dois anos depois de sua posse.

Tenho razões poderosas para crer e afirmar que o Dr. João de Deus Pires Leal, governador do Piauí, hoje solenemente empossado nesse elevado cargo, levará governamental, a construção do porto de Amarração, realizando, desse modo, o formoso sonho da alma piauiense, sanando assim a mais viva, palpitante e dolorosa necessidade que sente o Piauí para crescer, prosperar e progredir.²¹⁸

Dentro desta perspectiva de progresso, o *Almanaque da Parnaíba* sempre foi um veículo cujas páginas ofereciam espaço para discursos de caráter desenvolvimentistas. Em suas páginas, os valores modernistas, progressista e de desenvolvimento eram constantes. Em relação ao porto marítimo, não só textos e palavras retratam sua saga, mas, por uma coincidência de ações, temos as ilustrações da capa dos anuários referentes aos anos de 1930 e 1931, um caso que resume bem as expectativas e anseios do litoral piauiense, que logo em seguida eram encobertos por uma enorme decepção. Na ilustração da edição referente ao ano de 1930, do artista/ilustrador J. Adonias mostra um porto de amarração em pleno funcionamento, recebendo diversas embarcações dos mais variados estados brasileiros. Tudo o que o comércio piauiense desejava, naquele momento, um comércio vivo e dinâmico, com a

²¹⁷ EM PROL DO BLOCO DO NORTE. José Euclides de Miranda. *Almanaque da Parnahyba*. Parnaíba: J. B. do Santos e Cia., 1929. p. 31.

²¹⁸ O PORTO de Amarração. João Vieira Pinto. *Almanaque da Parnahyba*. Parnaíba: J. B. do Santos e Cia., 1929. p. 17.

vila de Amarração finalmente chegando ao seu apogeu, com navios chegando e saindo abarrotados de mercadorias. Esse era o imaginário comercial de um porto em funcionamento.

Um ano depois, o mesmo artista e o mesmo anuário retratam uma ideia exatamente antagônica em sua capa. Sentimentos opostos, que no espaço de um ano se transfiguraram. De uma alegria esperançosa em um futuro que agora estava bem próximo para cair em uma melancolia de mais uma vez ter seus sonhos cortados quando pareciam tão próximos. Era a sina do piauiense no início do século XX.

É uma alegoria projetada pelo lápis consagrado de J. Adonias em que vemos o Piauí desolado com a carga à praia, no porto de amarração, ouvindo o bezourar do avião que lhe traz as novas do progresso dos outros irmãos da República, por possuírem amplos ancoradouros para a navegação de cabotagem e de importação estrangeira...É que não apareceu ainda, no Brasil, quem o libertasse definitivamente da tutela dos seus vizinhos.²¹⁹

Imagem 9: Capas do Almanack da Parnahyba, 1930 e 1931



Fonte: *Almanack da Parnahyba*, edições dos anos de 1930 e 1931.

Ao longo dos anos 1930 ainda havia a esperança na construção de um porto marítimo em Amarração, consequentemente atrelando esse porto ao desenvolvimento do estado como

²¹⁹ NOSSA CAPA, *Almanack da Parnahyba*, Typografia Gadelha, 1931. p. 02.

elemento complementar de uma estrutura maior de transporte, comunicação e comércio, juntando-se ao rio Parnaíba, à ferrovia em construção e às incipientes rodovias em desenvolvimento. O discurso do desenvolvimento piauiense passou por vários momentos ao longo das primeiras três décadas do século XX, uma vez que o governo do estado não se achava capaz, financeiramente, de patrocinar as grandes obras vistas como desenvolvimentistas na época: o porto, a ferrovia, a navegação e as estradas. Entretanto, o discurso governamental apontava para essa direção, entre outros motivos, para se distanciar dos governos anteriores, do período da velha república.

O momento seria o mais propício a propaganda da necessidade de ser aparelhado o porto afim de atender aos nossos desejos de progredir. Há quarenta anos que gritamos dentro do Brasil, expondo aos homens de governo, o que será para o desenvolvimento do Estado, a abertura à navegação franca, da enseada de Amarração, ancoradouro adaptável aos navios, aos vapores. As nossas solicitações continuam surdas a atenção dos poderes públicos federais. Infelizmente o Estado ainda não pode sobrepor-se as recusas para fazer o serviço que continua ser questão fechada aos interesses do seu povo. Este mantenha coeso as suas forças ativas e fomenta as suas riquezas, que de futuro não longe, as energias se encaminharão para a realização do grande *desideratum*. E então, veremos a terra de Simplícios Dias, dos Souza Martins, dos Castelo Branco, dos Ozórios, erguer-se em expansões de desenvolvimento, capazes de levar a mais a grandeza do Brasil.²²⁰

O *Almanaque da Parnaíba*, com sua característica de dar espaço para discursos modernizantes no litoral, incluindo outras cidades do norte piauiense, continuou sua saga de expandir os ideais desenvolvimentistas. No editorial do ano de 1935 defendendo a construção do porto foi lembrado o tempo que os piauienses esperavam pela construção de um porto que seria o único piauiense em mar aberto. Não deixou de lembrar as muitas fatalidades, como encaravam as negativas da União, mesmo em momentos que parecia que finalmente se realizaria a obra: era o “desengano cruel que destrói, despedaça, a aspiração formosa”.²²¹

Já não se acreditava mais que o porto de Amarração fosse construído, de tantos fracassos e decepções ao longo dos anos. O pessimismo já tinha se infiltrado na alma do piauiense, embora naquele momento uma nova comissão estivesse em terras piauiense para novos estudos de viabilidade do porto de Amarração.

Apezar das desilusões sofridas não somos tão descrentes. Acreditamos ainda que havemos de ver construído o porto de Amarração, pois, é uma necessidade

²²⁰ AMARRAÇÃO. *Almanaque da Parnaíba*, Parnaíba: Empresa Gráfica Renascença, 1934. p. 255.

²²¹ PORTO de Amarração. *Almanaque da Parnaíba*, Parnaíba: 1935. p. 253.

tão palpitante, para o Piauí, que a sua não construção importa numa injustiça tão clamorosa que forçosamente será reparada.²²²

O teor principal sempre encontra relação entre as grandes riquezas que possui o estado do Piauí e o desenvolvimento proporcionado por estas mesmas riquezas, logo que todas as estruturas de transporte, comércio e comunicação estivessem concluídas. Dessa forma, por muitas vezes, o governo federal foi visto como o grande vilão que impedia que o Estado conseguisse chegar ao mesmo nível de outras unidades federativas. A União teria como projeto impedir o desenvolvimento piauiense, ao tempo que lhe nega, seguidamente, as oportunidades de concretizar seus desejos comerciais, entre eles, o porto.

O Piauí, Estado vasto e fértil território, com um rio navegável e exuberante de riquezas naturais, carnaubais e babassuais intensos, precisa para poder crescer e progredir, de um porto de mar amplo, profundo, que dê entrada franca aos grandes transatlânticos que nos trazem do exterior aquilo que precisamos e conduzem os nossos produtos para os grandes centros industriais e consumidores do país e do exterior, e que entram em um porto que não é nosso e nos serve mal, o porto de Tutoia.²²³

O grande pedido àquela época era construir o porto de Amarração e levar a Central do Piauí até Teresina — naquele momento ainda não tinha chegado nem a Piripiri, cidade que marcaria a metade do trajeto —, ligando assim, o porto à capital. O texto encerra-se trazendo uma lista de nomes que, naquele tempo, eram fortes defensores dos interesses do Piauí junto ao Governo Federal. Erram eles: Joaquim Pires (político), Lima Rebello (advogado e professor), Armando Madeira (Jornalista), Francisco de Moraes Correia (intelectual e educador) e João Vicente Pinto (comerciante e político), cabendo, a este último, grande parte dos louros da vitória, caso um dia o porto fosse construído.

A ideia cristalizada nas mentes piauienses, e que os governantes ajudavam a divulgar, era a pobreza do estado e sua incapacidade de desenvolver, por conta própria, obras de grande porte em seu território. O Piauí não possuía recursos e, em função disso, decorreram quase quatro décadas de solicitações e espera pelas ações da União. Entre as várias demandas piauienses na época, de longe, as que mais se destacavam eram as ferrovias e o porto.

Quarenta anos são passados que os piauienses, sofrendo períodos de desilusões e decepções, vem batalhando pela consecução do seu porto, escoadouro próprio para o desenvolvimento das suas atividades, em grande parte dormindo, narcotizadas pela série de obstáculos que os fatos e os

²²² *Ibid.*

²²³ PORTO de Amarração. *Almanaque da Parnahyba*, 1935. p. 253.

governos da República têm apresentado para a não realização do empreendimento.²²⁴

Ainda segundo José Euclides, faltaria ao povo piauiense uma certa união em relação às ações do governo federal, no sentido de buscar as soluções solicitadas e cobrar urgência nessas medidas. Faltavam iniciativas para pressionar o governo federal e demonstrar que, no Piauí, existia uma sociedade organizada e convicta de suas demandas, capaz de, em conjunto, pressionar a República. Essa união teria faltado em três momentos cruciais, nos quais parecia que o porto se tornaria realidade, mas que, por diversos motivos, resultaram no cancelamento dos trabalhos: o primeiro, quando a comissão de estudos chegou a Amarração e empreendeu a fixação das dunas; o segundo, quando o governo de Epitácio Pessoa paralisou obras por todo o Norte/Nordeste, mesmo com grande parte do material já depositado no local da construção; e o terceiro, quando o próprio governo do estado impediu uma operação de crédito a uma comissão de comerciantes parnaibanos que objetivava construir o porto.

Há em tudo isso, uma falta de coesão dos piauienses, que de norte ao sul do Estado, não se mostram persistentes nos esforços para a obtenção do que desejam. Ademais, quando nos sentimos espoliados, não agimos, nem usamos das medidas que se façam necessárias. Na época em que o Sr. Artur Bernardes mandou retirar de Luís Correia, ao tempo, Amarração, todo o material que lá estava para a construção do porto, qual foi a nossa atitude? De indiferença ao ato de espoliação que nos fazia o Governo Federal.²²⁵

Restava ao Piauí, através de sua sociedade e das lideranças de suas três principais cidades — Parnaíba, Floriano e Teresina —, buscar os recursos para finalmente concretizar a obra do Porto, dispensando a ajuda do governo federal. “Já não cabe mais dizer que a União Federal deve olhar o Piauí, e este é que deve viver para si próprio, já cansado de gritar”.²²⁶

Em contrapartida, nesta relação de promessas e decepções, no mesmo exemplar do *Almanaque da Parnaíba* de 1937, uma dose de esperanças foi dada ao Piauí, através do Departamento de Portos, apontando que as dificuldades seriam mínimas e finalmente o Porto de Luís Correia, que estava em obras (segundo o texto) em breve estaria pronto.

A tarefa é simples e não muito dispendiosa: dragado o banco da barra, o canal do funil e a bacia de evolução do fundeadouro, restam as obras fixas de cais e armazéns, linha férrea, abastecimento d’água, usina electrogena, que já acompanham a exploração do porto. Tenho confiança no esforço da Associação Commercial de Parnahyba, os dirigentes com que tenho tratado

²²⁴ EUCLIDES, José. O porto de Luis Correia. *Almanaque da Parnaiba*, 1936. p. 67.

²²⁵ *Ibid.* p. 68.

²²⁶ *Ibid.*

deixaram-me a impressão de homens de actividade progressista, de idealidade patriótica e de ambição justificada, muito capaz de remover o vulto de uma dificuldade que não passa de uma longínqua miragem. A construção do porto de Amarração está em marcha e amanhã será uma realidade.²²⁷

Em síntese, a construção do porto de Amarração se transformou por décadas em um grande imbróglio com disputa de narrativas constante. Ao longo dos anos, notícias a respeito da continuidade de sua construção conviviam com as paralizações e cancelamentos, dando munção aos grupos contrários na construção de seus pontos de vista e produção de suas narrativas. O porto era um equipamento sonhado. Sonhado por Amarração, que lhe tiraria do isolamento que as dunas lhe causavam e alçaria a vila a uma importante função no mercado importador e exportador piauiense. Sonhado pelas elites comerciais de Parnaíba e das demais cidades comerciais, uma vez que com o porto e a ferrovia prontos, o escoamento de mercadorias se tornaria bem mais dinâmico, fugindo do diminuto porto do Igarassú e da exploração do porto de Tutóia.

A questão do porto também foi assunto na Assembleia Estadual. Uma das ideias que se propôs na época foi que o próprio governo do estado deveria reservar recursos próprios para uma espécie de poupança até atingir o valor necessário para a construção do Porto. Afinal, a ferrovia que estava correndo no território piauiense chegaria a Teresina mais cedo ou mais tarde, então um porto moderno em Luís Correia iria complementar-se à ferrovia como instrumentos essenciais para entrada e saída de mercadorias no Estado do Piauí:

A construção do porto de Amarração é o nosso problema fundamental de escoamento de riquezas e de desenvolvimento econômico. Se não tomarmos uma medida enérgica e corajosa, se não nos depusermos a uma verdadeira concentração de esforços, como o que se propõe nesta emenda, nunca o resolveremos. Sirva de exemplo a energia da Parahyba que, com recursos próprios, construiu o porto do Estado e deu à economia estadual a grande oportunidade para uma phase immediata de reerguimento econômico. Talvez seja excessivamente pesado o encargo orçamentário que a emenda propõe, mas os meios de solucionar o problema podem ser orientados em outro sentido – no de operações de crédito, por exemplo, contando que haja a convicção de que os grandes problemas nunca são resolvidos sem grandes sacrifícios, sem muita energia e capacidade de decisão. Serve a emenda, portanto, de simples ponto de partida.²²⁸

Apesar das tentativas e de projetos, até meados do século passado, um porto marítimo não foi construído nas terras de Amarração.

²²⁷ GUSMÃO, Saladino. O porto de Amarração. *Almanaque da Parnaíba*. 1936. p. 237.

²²⁸ O PORTO MARÍTIMO. *Diário oficial do Piauí*, 1935, p. 19.

4.2 A disputa pelo controle ferroviário entre Piauí e Ceará

Com tantas intenções e disposições de dotar o Piauí de uma ferrovia, finalmente parecia que a espera iria acabar. O governo federal dá indícios de que atenderia as súplicas piauienses ainda nas primeiras décadas do século XX, afinal, a participação do governo central sempre foi essencial para concretizar o sonho ferroviário piauiense. Suas primeiras ações são notadas a partir da publicação dos Decretos Federais nº 1.347 de 04 de julho de 1905, nº 8.711 de 10 de maio de 1911 e nº de 2.738 de 04 de janeiro de 1913. Embora separados por oito anos, estes decretos compõem os primeiros projetos de ferrovias piauiense, uma vez que o primeiro autorizava a ampliação da Estrada de Ferro Camocim em direção à capital Teresina,²²⁹ o segundo autorizava a implantação de uma ferrovia entre o litoral e o interior do Piauí,²³⁰ e o terceiro decreto autorizava uma ferrovia ligando a atual Juazeiro/Petrolina a Teresina.²³¹

Em relação aos dois trechos de trilhos a serem futuramente construídos no Norte do Piauí, logo surgiu um impasse, uma vez que deveriam ser construídos sob administração da Rede Viação Cearense, mesmo correndo em solo totalmente piauiense. Ao longo do tempo surgiram reclamações por parte do Piauí que acusava o Ceará de descaso com as construções. Essa disputa pelo controle dos trilhos se estende por toda a década e só chegaria a uma solução com a autonomia da ferrovia piauiense no início da década de 1920. Foram muitos os debates e reclamações entre os dois vizinhos ligados pela Serra da Ibiapaba.

O então deputado José Pires Rebelo²³², representando a insatisfação dos piauienses, apresenta um projeto visando a autonomia da ferrovia piauiense, objetivando um corpo dirigente próprio e controle dos repasses do Ministério da Viação, que seriam enviados diretamente ao Piauí sem passar pela direção da ferrovia cearense, motivo da construção da ferrovia Amarração-Campo Maior não avançar, segundo o deputado piauiense.

Na sessão da Câmara dos Deputados de 19 de julho de 1918, o deputado piauiense faz a defesa de seu projeto nº 96 de 19 de julho de 1918, que tinha como um dos objetivos o

²²⁹ BRASIL. *Decreto nº 1.347, de 04 de julho de 1905*. Autoriza o Poder Executivo a prolongar a Estrada de Ferro Camocim até Therezina. Rio de Janeiro, 1905.

²³⁰ BRASIL. *Decreto 8.711, de 10 de maio de 1911*. A Autorizou os primeiros projetos e o assentamento dos trilhos da ferrovia que ligaria o litoral (Amarração) ao interior (Campo Maior), a cargo da empreiteira *South American Railway*, ligada à Rede de Viação Cearense. Rio de Janeiro, 1911.

²³¹ BRASIL. *Decreto Lei 2.738 de 04 de janeiro de 1913*. Autoriza prolongamento da Estrada de Ferro de Alagoinhas a Joazeiro (estado da Bahia) à cidade de Therezina, passando por Paulista, Jaicós e Oeiras (Estado do Piauí). Rio de Janeiro, 1913.

²³² José Pires Rebello, Piripiri, 12.09.1877 e Rio de Janeiro 01.12.1947. Engenheiro formado pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro; Engenheiro da Estrada de Ferro de Sobral, CE, e Chefe da Comissão de Estudos da Estrada de Ferro do Piauí; Secretário de Obras do Piauí; Prefeito de Teresina; Deputado Federal pelo Piauí (1918-1921 e 1921-1923); Senador pelo Piauí (1923-1927, 1927-1930 e 1935-1937)

desmembramento da Ferrovia piauiense: “Art. 1º Fica desmembrado da Rêde de Viação Cearense o ramal férreo de Amarração a Campo Maior, no Estado do Piauhhy, que passará a constituir estrada independente, sob a denominação de Estrada de Ferro Central do Piauí.”²³³

Com o desmembramento e consequente autonomia a ferrovia ficaria subordinada somente à *Inspectoria* de Estradas de Ferro, livrando-se da influência cearense, arcando com o ônus e o bônus administrativo. Seria uma administração totalmente voltada para a solução de seus problemas, entre os quais o mais visível, a demora em sua construção. Seria agora responsabilidade da ferrovia os gastos relacionados aos cuidados com os trabalhadores, relacionados ao combate a doenças que comumente acometiam os trabalhadores da construção, normalmente referentes às doenças contagiosas, o grande temor dos acampamentos.

Art. 2º O Governo estabelecerá a assistência medica e pharmaceutica para o pessoal que trabalhar nessa estrada, creando e mantendo sempre no centro do trecho em construcção um posto de prophylaxia da malária, da anquilostomiase e da lachmaniose. Art 3º A Estrada de ferro Central do Piauhhy será dirigida por um diretor de livre escolha do Governo, imediatamente subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, ficando o Governo autorizado a expedir as instrucções e regulamentos necessários à execução desta lei.²³⁴

O projeto fez parte do primeiro discurso do novato deputado piauiense, herdeiro político do coronel piripiriense Thomaz Rebelo. Após breve apresentação, iniciou a defesa do projeto relacionando seus argumentos à importância da obra para o desenvolvimento econômico, político e social do estado do Piauí. Para ele, não se justificava o controle da ferrovia, que seria instalada totalmente dentro do território piauiense, continuar sob controle da ferrovia Cearense. A Rede Cearense já possuía duas ferrovias em pleno funcionamento e com ramais em construção em ritmos mais acelerados do que a ferrovia piauiense. Essa diferença de ritmo de construção era uma das maiores queixas, pois no lado cearense era bem mais acelerado que no lado piauiense, aparentando ser uma preferência o uso dos recursos dentro do território cearense.

A necessidade do projecto é indiscutível. Indispensável se torna o desmembramento da rede de viação, do ramal férreo da Amarração, porque a estrada em questão se desenvolve toda ella dentro do território piauiense; sua diretriz é quase paralela ás duas linhas que constituem os limites leste e oeste do Estado do Piauhhy. Sendo assim, si ella corre dentro do Estado do Piauhhy,

²³³ BRASIL. Congresso Nacional. Câmara dos Deputados. *Anais da Câmara dos Deputados*: 1918, volume V, de 17 a 31 de julho de 1918. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919. p. 190.

²³⁴ BRASIL. Congresso Nacional. Câmara dos Deputados. *Anais da Câmara dos Deputados*: 1918, volume V, de 17 a 31 de julho de 1918. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919. p. 190.

não se compreende, menos se justifica, que faça parte da rêde de viação cearense. E sob o ponto de vista do nome – ponto de vista, aliás, de pequena importância, - o projecto é oportuno, mais relevante se torna ainda quando cogita da parte propriamente dita do serviço público. Há quasi três anos se trabalha no ramal da Amarração, e até hoje nem um só kilometro foi ainda entregue ao trafego, apesar da competência e da dedicação do ilustre profissional que se encontra à testa do mesmo serviço, o engenheiro Miguel Bacellar. É que o ramal férreo de Amarração depende da rêde da viação cearense, constitue um simples appendice com funções ignoradas; e, no caso em questão, no caso dessa xiphopagia, do ramal de Amarração com a rêde cearense, é mais grave ainda a situação do Estado do Piauhhy, porque naquele fenômeno theratologico os dous elementos podem viver, ao passo que, no da xifopagia do ramal de Amarração com a rêde cearense, isso não se dá; enquanto o elemento que é parte no Estado do Ceará cresce, viceja e prospera a olhos vistos, o outro, o ramal férreo da Amarração, definha e tende a inanição si este projecto não se tornar uma realidade.²³⁵

Segue-se a esse discurso, questionamentos do deputado cearense Ildefonso Albano, questionando a importância da ferrovia para o Piauí, uma vez que este estado tinha rios navegáveis e a ferrovia não iria fazer tanta falta, enquanto o estado do Ceará não possuía nenhum rio navegável e tinha maior carência de ferrovias, portanto, defendendo a ampliação de suas estradas de ferro. A esse questionamento, obteve a seguinte resposta de Rebello: “eu pediria ao nobre colega que dissesse, no singular, que o Piauhhy tem apenas um rio, e assim mesmo de difícil e defeituosa navegação”²³⁶, o rio Parnaíba.

Os argumentos de Pires Rebelo foram:

Minha argumentação não impede que no Ceará se estendam todas as redes de viação que que lhe forem necessárias e puderem ser imaginadas. O que advogo é simplesmente que a via férrea do Piauhhy seja construída com a denominação de Estrada de Ferro Central do Piauhhy. A oportunidade da providencia ressalta à primeira vista, desde que se considere que, em um paiz novo, como o nosso, o caminho de ferro é ainda o fator por excellencia da sua grandeza. Quando existem, é impossível transportar por via fluvial, onde não há rios. E o Piauhhy está nesse caso. O caminho de ferro, repito, ainda é por excellencia o fator da grandeza dos paizes. Elle não só facilita o transporte das pessoas e a distribuição das riquezas, como é ainda o creador de novas riquezas, emprestando valores as cousas que até então jaziam completamente abandonadas. Temos um exemplo frisante deste caso no manganês que é presentemente um negocio de grande vulto. O manganês terse-hia conservado completamente abandonado no seio do território nacional si não fossem as estradas de ferro que lhe facilitaram o transporte e lhe crearam, pode-se dizer, um enorme valor. Quaesquer que fossem as guerras ou por maior que fosse o conflito actual, si não houvesse meios de conducção para o manganês, ele absolutamente não teria a expressão econômica que tem e o Brasil não estaria

²³⁵ BRASIL. Congresso Nacional. Câmara dos Deputados. *Anais da Câmara dos Deputados*: Discurso do deputado José Pires Rebello, 1918, volume V, de 17 a 31 de julho de 1918. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919. p. 191.

²³⁶ *Ibid.*

auferindo d'elle lucro tão espantoso. O caminho de ferro é, portanto, um creador de riquezas, porque no dizer expressivo de ilustre economista, crear riquezas é comunicar as cousas o valor de bens. O segredo do desenvolvimento prodigioso da grande nação americana, leader do nosso continente, abrigada sob o pavilhão estrelado, não tem outra significação, não tem outra origem e outra explicação, não pode ter sinão a admirável réseau férrea-viaria que corta todo o seu vasto território em todos os sentidos. É graças a esta rede de transporte que com assombro da humanidade a Norte América está prestando os maiores serviços as nações aliadas no conflito mundial. No Brasil, infelizmente, a nossa construção ferro-viaria mantem-se quase estacionaria. Principalmente no norte. Embora se de o desconto de ser o Brasil um paiz novo e ter tido sempre suas finanças avariadas, mesmo assim, muita coisa mais se poderia ter feito.²³⁷

Uma citação longa, mas necessária para ajudar na compreensão dos argumentos em favor da ferrovia piauiense e, ao mesmo tempo, uma listagem do que se pensava da relação entre ferrovia e desenvolvimento. Havia uma associação imediata da percepção da ferrovia como elemento principal de desenvolvimento e modernização de uma região. A partir desta forma de pensar, objetivava-se a autonomia da ferrovia central do Piauí, que não seria uma autonomia apenas por status ou por uma conjuntura política, a questão era um pouco mais pragmática. Somente com uma direção totalmente formada por piauienses a ferrovia teria alguma chance de se tornar realidade com mais brevidade, uma vez que, enquanto gerida por cearenses, sua construção se arrastava ano após ano.

Ainda segundo o parlamentar piauiense, além de ser elemento importante no transporte de riquezas, a ferrovia também possuía a capacidade de gerar novas riquezas, oportunizar desenvolvimento a partir da própria estrutura de transporte ao longo dos municípios e povoados que tivessem seus territórios cortados por ela, fomentando produções já estabelecidas e criando outras que, sem um sistema de transporte de longa distância, jamais conseguiriam bons resultados.

A ferrovia era vista como símbolo de desenvolvimento, não só pelo Brasil, mas pelas maiores nações da época, que buscavam hegemonias regionais ou globais, tendo nos trilhos um de seus principais elementos para conquista e manutenção de poder e controle. Ainda segundo ele, o Brasil deveria buscar o desenvolvimento através da ferrovia; um país ainda novo, com grande dimensão, deveria buscar investimento nos trilhos como forma de levar o desenvolvimento para todas suas regiões, principalmente o Norte e Nordeste, ainda negligenciadas, pois “apezar de todas as verbas que são votadas, e de todas as despesas que

²³⁷ BRASIL. Congresso Nacional. Câmara dos Deputados. *Anais da Câmara dos Deputados*: Discurso do deputado José Pires Rebello: 1918, volume V, de 17 a 31 de julho de 1918. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919. p. 191-192.

fazem, o nosso systema ferroviário é ainda insignificante”.²³⁸ Era comum, e o Piauí era exemplo, que as construções ferroviárias se mantivessem paralisadas em regiões com economias frágeis. O início de uma grande obra nunca era garantia de que esta fosse concluída no prazo ou mesmo concluída tempos depois. Eventos políticos, econômicos e até grandes eventos internacionais poderiam influenciar negativamente os investimentos internos em infraestrutura. Essa é uma das explicações para que o sistema ferroviário brasileiro ainda fosse deficitário, em uma época pós-guerra mundial.

Questionado pelo deputado potiguar José Augusto Bezerra de Medeiros se no Brasil tínhamos um plano ferroviário nacional ou um plano conjunto de construções férreas, pensadas em médio ou longo prazo, Pires Rebelo foi enfático ao responder que no Brasil não havia precisamente um sistema ferroviário estudado e seguido e o que existia eram tímidas construções por governos passados, mas que naquele momento todas estavam paralisadas. Não culpava diretamente o governo de Venceslau Brás (1914-1918), que estava em seu último ano, mas o governo anterior do marechal Hermes da Fonseca (1910-1914), que teria deixado o país “nas mais precárias condições”²³⁹ sendo classificado como uma “verdadeira orgia orçamentária”, restando a Brás impedir que o governo brasileiro se entregasse a despesas exageradas. Era ideia de Rebelo que o Brasil investisse nas estradas de ferro, pois elas eram elementos essenciais do desenvolvimento de um país, mais ainda quando se tratasse de um país novo, em formação.

As construcções das vias férreas são sempre empregos reproductivos de capitães, quer as linhas deem renda immediata e directa, como o resultado da exploração, quer sejam as rendas indirectas que serão ou devem ser canalizadas para o erário público, oriundas dos impostos que incidem sobre as novas industrias e sobre fontes novas de vida que surgem, como que por encanto, ao longo e à margem de toda e qualquer via-ferrea. Pratiquemos, portanto, senhores, como aconselha o meu querido mestre Sr. Sampaio Corrêa; pratiquemos a engenharia no Brasil. porque só ella tem o poder, só ella poderá ter o condão de transformar o paiz em um vasto campo de trabalho, onde melhor e mais eficientemente sejam empregadas as nossas capacidades de trabalho.²⁴⁰

A ferrovia não era um mecanismo com função de apenas distribuir riquezas ao longo de seus trilhos; ela representava um papel muito mais importante, ligar os indivíduos de um mesmo país, fortalecendo uma unidade étnica e moral, ajudando na formação da ideia de pertencimento

²³⁸ BRASIL. Congresso Nacional. Câmara dos Deputados. *Anais da Câmara dos Deputados*: Discurso do deputado José Pires Rebello: 1918, volume V, de 17 a 31 de julho de 1918. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919. p. 193.

²³⁹ *Ibid.*

²⁴⁰ *Ibid.*, p. 194.

a um país, a uma nação. Os trilhos de ferro ajudariam a construir a nação brasileira no íntimo de sua população.

Ainda durante seu discurso, fez a leitura de números equivalentes aos quilômetros construídos no Brasil, ano a ano, entre 1854 e 1917, indicando os períodos de maior e de menor distâncias de trilhos construídas como forma de diagnosticar a situação real das ferrovias naquele momento, apontando, em específico, a realidade piauiense, que não constava nas estatísticas como possuidor de trilhos em seu território.

Há pouco o ilustre representante do Ceará ponderou que dispomos de via fluvial de transporte, mas é preciso que se saiba que onde existem redes fluviais as vias férreas não prejudicam o progresso destas; ao contrário, prestam umas a outras mútuos serviços. O Estado do Piauí é, portanto, o único Estado que não possui um kilometro de estrada de ferro.²⁴¹

José Pires Rebelo defendia a estratégia de cooperação entre os modos diversos de transportes. Vias fluviais e ferroviárias não seriam antagônicas e nem critérios para instalação em uma região a partir da existência ou não da outra. Uma nação moderna aproveitaria o melhor que cada modal oferecesse e complementar com a utilização do outro, buscando a excelência no transporte e na integração.

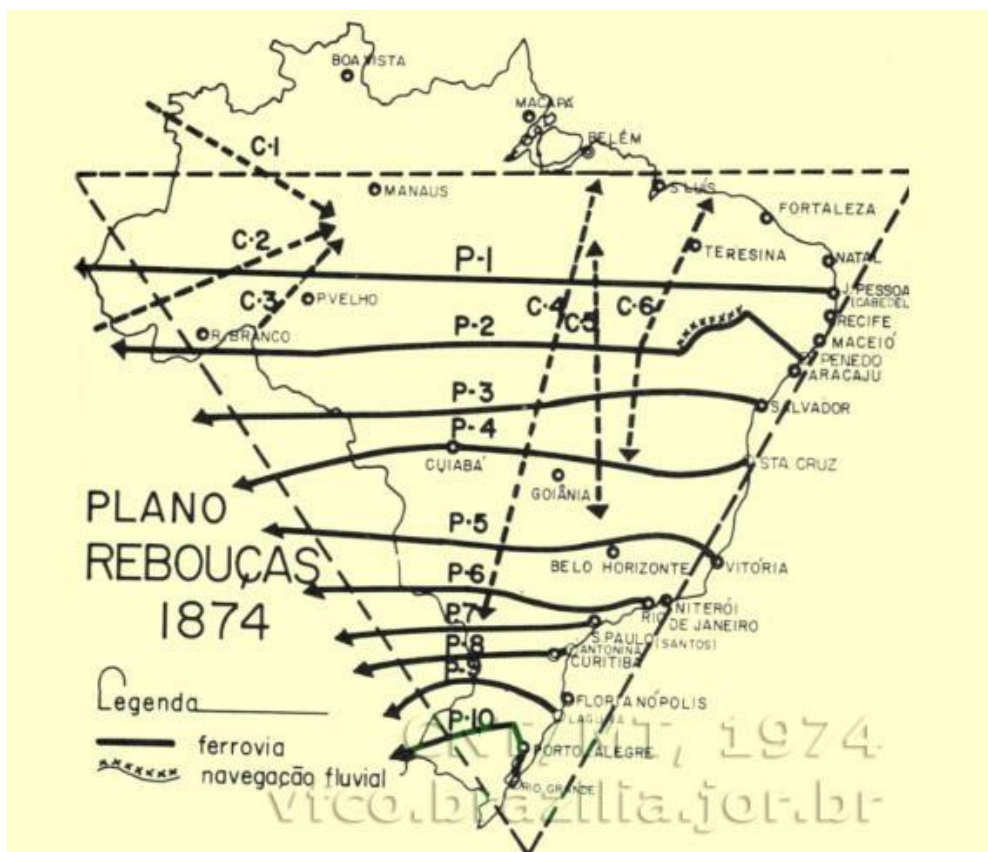
O deputado piauiense se utiliza de duas citações com quase 35 anos de diferença feitas por André Rebouças (1874) e Anísio de Abreu (1909), para exemplificar as expectativas criadas em relação ao estado do Piauí, e verificar aquilo que realmente chegou a ser feito ou que ficou como promessa ao longo de vários anos. A primeira, de André Rebouças que, em 1874, ao lançar seu plano ferroviário, escreveu:

A província do Piauí é, de todas as províncias marítimas do Imperio, a que tem menor extensão de litoral; é apenas de 33 kilometros. Apesar disso a uberdade de seus campos e a sua riqueza pastoril lhe garantem um grandioso porvir. O Piauí representará no norte do Imperio o mesmo papel que o Rio Grande no Sul; será o grande mercado de gado vacum e cavalos e de todos os productos bovinos. O aperfeiçoamento da viação férrea do Piauí é, pois, simultaneamente, um problema comercial e hygienico; ao norte, falta carne; as populações do Maranhão e do valle do Amazonas definham reduzidas a alimentar-se exclusivamente de vegetaes.²⁴²

²⁴¹ BRASIL. Congresso Nacional. Câmara dos Deputados. *Anais da Câmara dos Deputados*: Discurso do deputado José Pires Rebelo, 1918, volume V, de 17 a 31 de julho de 1918. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919. p. 197.

²⁴² REBOUÇAS, André. *Garantia de juros*: estudo para sua aplicação às empresas de utilidade pública no Brasil. 1874. In: BRASIL. Câmara dos deputados, 19 de jul de 1918. Parte do discurso do deputado piauiense Pires Rabello no qual defendia a autonomia da ferrovia piauiense em relação à ferrovia cearense. p. 197.

Mapa 13: Plano Ferroviário Rebouças de 1874



Fonte: Site VFCO. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/Planos-Ferrovierios/1874-Plano-Reboucas.shtml>. Acesso em: 05 dez. 2024.

Três décadas depois, o governador piauiense, Anísio de Abreu, escreveu, em sua mensagem governamental de 1909.

Apezar do que vos exponho, estamos na situação de ser o único Estado que ainda não tem um palmo de estrada de ferro, tendo um único meio de transporte aos productos da nossa lavoura e da nossa indústria, que é o rio Parnahyba, mas este mesmo só é navegável na terça parte de seu longo curso...Pesa-me dizel-o – somos da União o Estado que, estando nas condições de extensão territorial, população e recursos que vos venho descrevendo, não ocupa lugar algum no quadro da viação férrea do paiz, pois não tem um só kilometro em trafego e nem mesmo em construcção.²⁴³

Comparando as duas falas, separadas por mais de três décadas, evidencia-se a injustiça da qual o estado do Piauí foi vítima ao longo de décadas, quando seus anseios não eram ouvidos e muito menos providências eram tomadas. Sua única estrada de ferro em construção era o

²⁴³ PIAUI. Governo 1908-1909. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1909 pelo Exmo. Sr. Governador Anísio de Abreu. Teresina: 1909. In: BRASIL, Câmara dos deputados, 19 de jul de 1918. Parte do discurso do deputado piauiense Pires Rabello no qual defendia a autonomia da ferrovia piauiense em relação à ferrovia cearense. P. 197.

ramal Amarração–Campo Maior, ligado à Viação Cearense, que “lhe suga toda a seiva e toda a possibilidade de vida”. Rebelo recorreu à comparação em termos de quilometragem construída nos dois estados ao longo de 1917, quando, sob administração da Viação Cearense, três ramais estavam em construção. Nos dois ramais em solo cearenses (Baturité e Sobral) foram construídos 22 e 19 quilômetros respectivamente; no trecho de Amarração, nenhum metro de trilho. Essa realidade contribuía para a formação de uma unanimidade entre a sociedade piauiense quanto à necessidade de autonomia da ferrovia local. A Ferrovia Piauiense existia, até então, nos documentos do governo, pois, na prática, ainda era apenas uma ideia.

Com todos estes dados, Rebelo procurou justificar o motivo do ramal de Amarração não poder ficar sob dependência da rede cearense, até porque, era impensável uma ferrovia que iria correr toda em território piauiense possuir controle do outro lado da fronteira. Além disso, em uma classificação em que o progresso de um estado se medir por seu desenvolvimento e extensão de suas linhas férreas, logo se conclui que o Piauí seria o estado mais atrasado da Federação, devido a completa inexistência de transporte sobre trilhos em funcionamento.

Contra isto, entretanto, a minha voz se há de fazer sempre ouvir neste recinto. Ocupamos o oitavo lugar, sob o ponto de vista de extensão territorial, o décimo sexto sob ponto de vista em população e, entretanto, a União não nos reserva, sequer, o ultimo lugar no quadro da sua viação férrea. Hoje a situação do Piauí, é a mesma que, há tantos anos, apontava Anízio de Abreu.²⁴⁴

As justificativas eram muitas e foram enumeradas por Rebelo. Como resultado de seu esforço a autonomia seria decretada em 24 de janeiro de 1920.

²⁴⁴ BRASIL. Congresso Nacional. Câmara dos Deputados. *Anais da Câmara dos Deputados*: Discurso do deputado José Pires Rebello, 1918, volume V, de 17 a 31 de julho de 1918. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919. p. 198.

5 A FERROVIA CHEGA AO TERRITÓRIO PIAUIENSE: PROGRESSO REAL OU APENAS UMA PROMESSA DE MODERNIDADE? O CASO DE PIRIPIRI-PI

No Brasil podemos perceber a efetividade de todas estas imagens e conjuntos de significados, ainda que a velocidade média dos trens não ultrapassasse 30km/hora, num momento em que na Europa já atingiam a velocidade de 100km; ainda que os horários não fossem respeitados e apesar de servirem mais a transporte de mercadorias que de passageiros e por mais que pudessem ser vistas como caricatura de um progresso possível. Gilberto Freyre descreve-as como criadoras de novos hábitos e costumes, instituidoras de novos movimentos e vestuário, um "complexo cultural". As muitas festas de inauguração de estações narradas em periódicos locais destacam a potência da máquina, a penetração atordoante da modernidade.²⁴⁵

O Século XX começou com grande expectativa para o Piauí. Na primeira década foram anunciados projetos ferroviários que cortariam o território piauienses e incentivariam o desenvolvimento comercial e a integração regional. Quatro décadas após, apenas uma parte destes projetos estavam efetivamente concluídos. Em contrapartida, o governo estadual e os governos municipais criavam lentamente pequenas rodovias que se anexaram e criaram rodovias que já conseguiam ligar várias cidades. O Piauí em busca de uma estrutura de transporte e de comunicação que realizaria o grande sonho de parte da sociedade piauiense: uma ligação direta, via rodovia ou ferrovia, entre Teresina e Parnaíba.

Anteriormente existiram várias tentativas de tirar do papel o sonho ferroviário piauiense, entre elas, as encabeçadas por Luís Soares Barbosa e Feliciano de Freitas Pinto, que não conseguiram passar do estágio de projeto. Essas tentativas ocorriam quase sempre em épocas de bons resultados econômicos, destacando-se a época da produção da borracha da maniçoba usada como carro chefe de uma destas empreitadas:

Houve concessões irrealizadas e irrealizáveis, pela grande extensão da obra, pelos custos elevadíssimos e pela inexistência de capitais oriundos da iniciativa privada que suportassem empreendimento desse porte... Os pequenos trechos de estradas de ferro que vieram a ser construídos no Piauí, o foram sob a égide do governo federal²⁴⁶

Enquanto a Ferrovia São Luís-Teresina não conseguia adentrar em Teresina, por falta de uma ponte sobre o rio Parnaíba e as ferrovias Crateús-Teresina e Petrolina-Teresina se encontravam em estado de letargia, a Estrada de Ferro Central do Piauí seguia seu projeto de

²⁴⁵ LANNA, 2013. p.5.

²⁴⁶ QUEIRÓZ, Teresina. *Os literatos e a república: Clodoaldo Freitas, Higinio Cunha e as tiranias do tempo*, Teresina/João Pessoa: EDUFPI/UFPB, 1998, p. 24.

construção. Iniciada em 1916, a ferrovia chegaria à estação de Cocal em 1922, adentrando o município de Piracuruca no ano seguinte.

Para a cidade, era a concretização de um sonho, as melhorias não tardaram a aparecer. A construção da estrada de ferro mexeu com vaidades e gerou perspectivas de progresso em todo o município. Com a sua inauguração e com o grande momento por que a cera de carnaúba atravessava, sendo exportada para o mercado mundial, a cidade de Piracuruca passou por um período de grande prosperidade, em vários setores da sociedade. Finalmente, em 19 de novembro de 1923, Piracuruca está em festa, pois que se realiza a inauguração do ramal ferroviário que liga Piracuruca à Parnaíba e à Amarração. É a Estrada de Ferro Central do *Piauhy* adentrando pelos sertões do Norte piauiense.²⁴⁷

Após a chegada à cidade de Piracuruca, a Estrada de Ferro Central do Piauí operava com um total de 147 quilômetros. Por quinze anos a cidade seria o “ponto final” da ferrovia. Neste momento, a estrada tinha sua denominação oficial efetivada, Estrada de Ferro Central do Piauí. Uma década depois, em 1932, já sob a direção do engenheiro José Gayoso Neves, reiniciar-se-iam os trabalhos em direção à cidade de Piripiri, descartando o ramal em direção à cidade de Barras. A estação da cidade ficaria pronta em 1935 e sua inauguração aconteceria em 1937, logo após a conclusão do assentamento dos trilhos.

Em suspenso estiveram os trabalhos ferroviários no Estado, até fins de 1932, quando aos apelos instantes do interventor Landri Sales Gonçalves, o governo provisório, sob as sugestões do Ministro José Américo, assentou em reiniciá-los. Com maior *imcremento*. Pôde dessa forma a CENTRAL DO PIAUI, estender a linha por mais 43,400 kms, entre Piracuruca e Piripiri, entregues ao tráfego permanente, no ano passado. Mais do que isso, foi favorecida com recursos que lhe permitiram efetuar os estudos do ramal Perypery a Barras e a prosseguir a construção do prolongamento Perypery a Campo Maior...No momento os serviços de terraplanagem já se encontram alguns quilômetros adiante de Perypery²⁴⁸

Ao longo da década de 1930, a capital piauiense já possuía ligação ferroviária com a cidade de São Luís mas somente no fim desta década que uma daquelas obras que se arrastaram por anos foi finalmente entregue: a ponte ferroviária sobre o rio Parnaíba, possibilitando chegadas e saídas diretamente da estação de Teresina, que pôde funcionar plenamente.

Cinco anos depois, a ponte é inaugurada. “A cerimônia do ato de inauguração da ponte João Luís Ferreira ficará por muito tempo na memória da cidade, no colorido de encantos do dia 2 deste mês, como concorrendo para tal

²⁴⁷ MELO, Juliana. *Nos Caminhos da Ferrovia: história e memória da Estrada de Ferro Central do Piauí na cidade de Piracuruca*, 1920-1940.

²⁴⁸ PIAUI. Governo. *Mensagem apresentada ao Presidente da República pelo interventor Leonidas de Castro Melo*: Teresina: Imprensa oficial, 1938. p. 150-151.

deslumbramento a própria natureza, que nos deu no sábado festivo uma manhã magnífica” O jornal oficial do Estado transforma a solenidade em ato de louvação a Getúlio Vargas e de execração da República Velha, na medida que os governos de então não tinham sido capazes de realizar uma obra tão reclamada pela população.²⁴⁹

Um ano antes a Estação Ferroviária de Piripiri foi inaugurada, o que fez com que a Estrada de Ferro Central do Piauí totalizasse 191 quilômetros de extensão e 12 estações. A abertura dessa ferrovia também viabilizava o surgimento de diversas estradas carroçáveis, que estavam em franco desenvolvimento, principalmente em direção à uma das doze estações ferroviárias, que se tornavam locais de junção entre os modais de transporte. Estas estradas secundárias foram iniciativas dos governos municipais ou do governo estadual, iniciadas na década anterior, ganhando maior destaque nos governos de João Luiz Ferreira e Mathias Olympio de Melo.

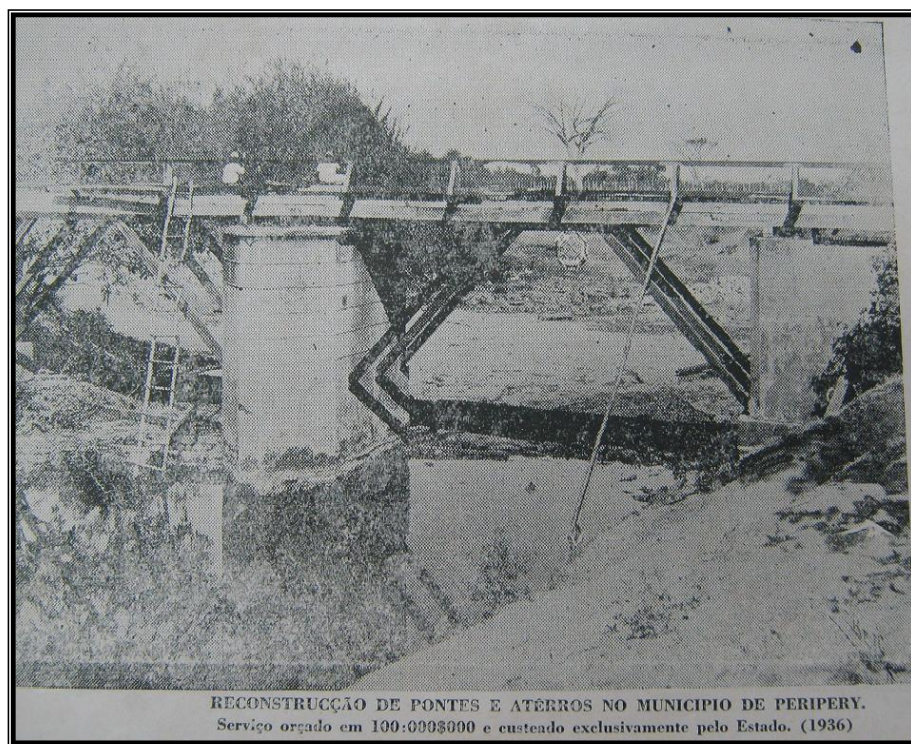
Do ponto de vista dos governos estaduais, as mensagens governamentais eram ótimos veículos para divulgação de seus investimentos, inclusive aqueles efetuados para a melhoria da infraestrutura de estradas piauienses. Em uma época em que o Piauí construía suas estradas, praticamente em todos os anos havia menção a trabalhos referentes à construção ou ampliação de novas estradas. No mesmo ano da entrega da ponte sobre o rio Parnaíba o governo de Leonidas Melo publicava:

Construiu a ponte sobre o riacho Santo Antônio, medindo 18 metros de extensão; 3 pontilhões de madeira na estrada carroçável para Campo Maior; reconstruiu as estradas que se dirigem para Campo Maior, Piracuruca, Pedro II e Batalha e, também, fez a ligação para São Benedito (Ceará).²⁵⁰

²⁴⁹ NASCIMENTO, Francisco Alcides do. *A cidade sob o fogo: modernização e violência policial em Teresina (1937-1945)*. Teresina: Fund. C. M. Chaves, 2002, p. 186.

²⁵⁰ PIAUI. Governo. *Mensagem apresentada ao Presidente da República pelo interventor Leonidas de Castro Melo*: Teresina, Imprensa oficial, 1938. p.109

Imagem 10: Construção de Ponte Sobre no rio Santo Antônio, próximo da cidade de Piripiri, em 1936, na estrada que seria a futura BR 343.



FONTE: Mensagem Governamental do Piauí, 1937, anexos.

5.1 O Encontro entre a ferrovia e os centros urbanos do norte piauiense

A inauguração da Estação de Piripiri foi um marco para a região, na tarde de 11 de fevereiro de 1937. Depois da espera de quase cinco anos, desde que foi anunciada, finalmente o trem entraria na cidade e muitos estariam na estação para aguardar sua chegada, triunfante e barulhenta. A grande maioria das pessoas ali presentes nunca tinha visto um trem, muito menos viajado em um, e a partir daquele dia isso seria possível, pelo menos para parte delas. A Estação representava, para muitos, o início de uma nova etapa na história da cidade, e estavam ali para presenciar seu início.

Os preparativos para tal inauguração devem ter mexido com a cidade, aguçando a curiosidade de sua população. Com a presença de várias autoridades e grande parte da população a cerimônia de inauguração da estação acontece logo após a locomotiva adentrar a cidade, vindo de Luís Correia. Aquela tarde foi um marco para a história da cidade de Piripiri, assim como em 1923 aconteceu em Piracuruca e um ano antes em Parnaíba e povoados próximos. A escritora Judith Santana assim descreveu aquela tarde:

No ano de 1937, fevereiro, o trem entrou festivo em Piripiri. José Gayoso, diretor da E.F.C.P. e esposa prestigiaram solenidade de inauguração. Nelson Coelho de Resende²⁵¹, então deputado corta a fita simbólica. A esposa de Gayoso quebra uma garra de champanha na frente da máquina, para espanto de toda aquela gente simples.²⁵²

A Solenidade de inauguração da Estação Ferroviária foi momento de celebração para a cidade, especialmente para os governantes/políticos estaduais e municipais. Na época, o principal representante político da cidade era Nelson Coelho de Resende que apesar de não ser o prefeito²⁵³ foi a pessoa que manteve contato direto com o governo estadual e com a direção da E.F.C.P., tratando dos detalhes da solenidade e do funcionamento da estação. Houve troca de correspondências entre eles e algumas foram publicadas nas páginas do Diário Oficial do Piauí.

PERIPERY, 25- Informado pelo Dr. Gayoso Neves que a inauguração da estrada foi antecipada para o dia 11 de fevereiro, venho oferecer nossa casa para hospedagem do prezado amigo e sua comitiva, fazendo-o com muito prazer. Queira avisar a partida e quantas pessoas compõem a comitiva. Confirmando o pedido do meu telegrama último solicito ainda seu concurso, autorizando a vinda do jazz da polícia com transporte por conta do Estado, visto como se trata de acontecimento de interesse geral. Muito Grato. Abraços. Nelson Resende.²⁵⁴

Outro telegrama, enviado pelo diretor da Estrada de Ferro José Gayoso Neves, que se encontrava em Parnaíba, ao Interventor Leônidas de Castro Melo:

PARNAHYBA, 23- A fim de combinar pessoalmente com o ilustre amigo assumptos referentes a inauguração do trecho de Peripery, seguirei agora a tarde. Dada a urgência do meu regresso, ficaria muito grato se pudesse ser recebido amanhã, em cujo sentido pelo o obsequio de responder para Peripery, onde estarei hoje à noite. Saudações. Gayoso neves, director da Central do Piahy.²⁵⁵

Alguns dias depois, um novo telegrama é enviado ao Governo do Estado pelo então diretor da Estrada de Ferro Central do Piahy. Desta vez, além da própria inauguração, havia outro assunto a tratar com a autoridade estadual: o futuro da Estação. Versa sobre o

²⁵¹ Nelson Coelho de Resende nasceu em Piripiri em 21 de março de 1881. Em sua vida política exerceu os cargos de Intendente municipal, membro do Conselho Municipal de Piripiri em vários períodos, Prefeito Municipal e Deputado Estadual. Faleceu em Piripiri em 28 de outubro de 1952.

²⁵² SANTANA, 1972, p. 31.

²⁵³ Licínio de Brito Melo era o prefeito da cidade de Piripiri na época da inauguração da ferrovia na cidade e genro do poderoso cel. Nelson Coelho de Resende.

²⁵⁴ TELEGRAMAS RECEBIDOS, *Diário Oficial*, 28 de janeiro de 1937, p. 1

²⁵⁵ *Ibid.*

funcionamento efetivo da estação, mais especificamente a respeito da mão de obra a ser utilizada na manutenção do novo trecho, pois, após a inauguração, a cidade de Piripiri seria “ponta de linha”, onde o trem passaria a noite antes de voltar ao litoral no dia seguinte e, por isso, seria preciso dispor de mão de obra para possíveis manutenções e preparação para a partida do trem.

PERYPERI, 4- Tenho a honra de comunicar a V. Excia. que, conforme fora proposta e de acordo com a autorização recebida por esta directoria, deverá realizar-se no dia 11 do corrente a inauguração do trecho Piracuruca-Peripery, com a abertura do tráfego provisório, caracter este justificado necessidade de manter no trecho o pessoal da construção, por não haver ainda verba para o respectivo pessoal efetivo e ser o pessoal da parte de tráfego absolutamente exíguo para manutenção da seversa especial, exigida até consolidação de novo trecho, tudo conforme tive oportunidade para reiterar o convite feito pessoalmente a V. Excia e seu dignos auxiliares de Governo para a referida inauguração. Saudações. Gayoso Neves. Director da Central do Piauhy.²⁵⁶

Por fim, o telegrama oficial do prefeito municipal da cidade de Piripiri convidando oficialmente diversas autoridades para a inauguração da ferrovia. Telegrama enviado aos prefeitos das cidades de Parnaíba, Piracuruca, Campo Maior, Teresina, Pedro II, Barras, Batalha, José de Freitas e Altos: “Tenho o prazer convidar V. Excia. assistir inauguração estação ferroviária desta cidade dia onze deste mês. Grato, saudações, Licínio de Brito Melo - prefeito municipal de Piripiri”.²⁵⁷

Realizada a cerimônia de inauguração, o grande contratempo foi a ausência do interventor estadual Leônidas de Castro Melo e de toda sua comitiva, justificada pela impossibilidade de deslocamento devido às cheias dos rios (principalmente o rio Longá) e a falta de pontes na região. Ironia do destino foi o fato de a comitiva do governo estadual não participar da inauguração de uma expansão ferroviária justamente por uma deficiência na infraestrutura de transporte do estado.

PERYPERY,12 – Lamentando não ter tido o prazer de abraçar o prezado amigo e sua ilustre comitiva no momento dos festejos do memorável acontecimento que foi a inauguração da ferrovia desta cidade, agradeço a honrosa confiança delegação de representar o digno chefe do Estado na mesma solenidade. Aproveito o ensejo para patentear o reconhecimento do seu valioso concurso para realização desse grande melhoramento. Abraços. Nelson Rezende.²⁵⁸

²⁵⁶ TELEGRAMAS RECEBIDOS. *Diário Oficial*, 05 de fevereiro de 1937, p.01.

²⁵⁷ SANTANA, 1972, p. 30.

²⁵⁸ TELEGRAMAS RECEBIDOS. *Diário Oficial*, 12 de fevereiro de 1937, p. 01.

O lamento do líder político da cidade, Nelson Coelho Rezende, pela ausência da comitiva do governo estadual e ao mesmo tempo o agradecimento pela possibilidade de ter sido ele o representante do governo na solenidade, o que politicamente lhe foi de grande utilidade, pois consolidava sua influência regional diante de seus conterrâneos, ajudando na manutenção de seu cargo de “coronel” da cidade. Ainda em 1937, Nelson Coelho Rezende foi nomeado prefeito da cidade por todo o período do Estado Novo (1937-1945).

PERYPERY, 12 – Acusando, muito grato, o atencioso telegrama em que me comunicastes a impossibilidade de chegar a esta cidade, por motivo da cheia do rio Longa, facto que muito lamentei por me haver privado da vossa mui honrosa presença, agradeço a atenção que vos dignastes dispensar ao meu convite para assistir a inauguração do trecho ferroviário Piracuruca-Perypery. Aproveito a ocasião para comunicar-vos que o trem inaugural chegou hontem à estação de Perypery às 17 horas, sendo, a convite desta Diretoria, declarado inaugurado o trecho, pelo Deputado Nelson Resende, em nome do governador do Estado. Gayoso Neves-diretor da Central do Piauí.²⁵⁹

Chama atenção a exaltação das figuras do diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí, Gayoso Neves, e do deputado Nelson Coelho de Rezende. As correspondências não fazem qualquer referência ao então prefeito da cidade, Licínio de Brito Melo, eclipsado por seu sogro Nelson Coelho de Rezende, como também não informa quais prefeitos atenderam ao convite da prefeitura de Piripiri e estiveram presentes. Naquela noite, como de costume, houve um baile na cidade comemorando o “grande passo na estrada do progresso”, como disse Judith Santana, ao rememorar toda a aventura da ferrovia em Piripiri, desde o período dos lentos serviços de implantação:

O trem da Estrada de Ferro Central do Piauí partia de Piracuruca no quilômetro 147. Os comerciantes de Piripiri sentiam falta de um meio de transporte mais acessível para remessa de gêneros destinados às grandes firmas da Parnaíba. Por outro lado, tornava-se difícil a aquisição de mercadorias daquela praça. Quatorze longos anos seriam necessários para conclusão do trecho Piracuruca/Piripiri, numa extensão de 43 km. Um belo dia os serviços de construção foram iniciados. Mas o serviço de construção seguia a passos lentos.²⁶⁰

No imaginário daquela população, a chegada da ferrovia significava o fim dos problemas da cidade e a chegada do desenvolvimento. Era o progresso chegando a partir dos esforços dos “heróis” trabalhadores que, em um “esforço sobre humano”, concluíram a ferrovia.

²⁵⁹ TELEGRAMAS RECEBIDOS, Diário Oficial, 12 de fevereiro de 1937, p. 01

²⁶⁰ SANTANA, 1972, p. 30-31

O trabalho pesado dos empregados na construção da ferrovia acabou se transformando numa luta contra o tempo e a favor da cidade. Piripiri precisava de todo esforço destes trabalhadores para, em breve, desfrutar de todas as benfeitorias que a modernidade pudesse trazer, e para sua população poder finalmente se sentir inserida no mundo moderno. Essa visão romantizada e épica dos trabalhadores envolvidos na ferrovia foi assim descrita:

De repente surge um obstáculo atrapalhando tudo. O Estado do Piauí está sob a orientação do Interventor Landri Sales Gonçalves. O Diretor da E.F.C.P – Dr. José Gayoso Neves – em dificuldades para substituir Argemiro Nascimento, em um período de férias que lhe era devido, entrou em contato com o interventor e seu secretário Martins de Almeida. Foi lembrado o nome de um piripiriense: José Coelho de Rezende²⁶¹. O convite é feito. O ilustre cidadão, com prejuízos para seus estudos, aceita o convite, disposto a trabalhar com afinco. O serviço era realmente penoso, mas Rezende não desanima. Admitiu mais operários. Gente disposta a trabalhar. E o serviço ia sendo feito apesar das dificuldades. Ligeiro, seguro.²⁶²

Para completar a narração dessa “epopeia” da construção do trecho da ferrovia até Piripiri, mais elogios aos trabalhadores (de forma genérica) e em especial ao engenheiro da época, que ganha mais ênfase por este carregar o adjetivo pátrio da cidade, afinal, só mesmo um piripiriense poderia supor o quanto era importante para a cidade que o trem adentrasse em seu território. Era um esforço enorme, mas que iria, em breve, fazer valer a pena. Os sobrenomes Coelho de Rezende do engenheiro muito provavelmente ajudaram nesta visão heroica desta construção.

O esforço conjugado em que administradores e subordinados, juntos, empregavam toda a sua força e capacidade, conseguiu o êxito almejado em seis meses. À operosidade de um piripirienses deve-se, portando, a conclusão do trecho em curto espaço de tempo.²⁶³

Se Miguel Furtado Bacellar respondeu pela direção da E.F.C.P por todo o período da construção da ferrovia até a cidade de Piracuruca, a partir de 1931 e durante todo o trabalho de implantação de trilhos entre Piracuruca e Piripiri, a direção geral da empresa foi ocupada por José Gayoso Neves, que, como vimos, trocou correspondência com o coronel Nelson Coelho e com o governo do Estado, preparando a conclusão e funcionamento da Estrada de Ferro.

Nascido em São Luís do Maranhão em 1897, José Gayoso Neves muda-se para o Rio de Janeiro aos 19 anos para ingressar na Escola Politécnica de Engenharia, onde obtém duas

²⁶¹ Piripiriense, filho de Domingos Coelho de Rezende e sobrinhos de Nelson Coelho de Rezende.

²⁶² SANTANA, 1972, p. 31.

²⁶³ *Ibid.*

formaturas, primeiro em engenharia geográfica e logo em seguida, engenharia civil. Em 1927, ingressa na Inspetoria Federal de Estradas, assumindo como engenheiro chefe a construção da Estrada de Ferro de Santa Catarina. Em 1931, chega ao Piauí para assumir a direção da Estrada de Ferro Central do Piauí onde fica até 1937. Após a inauguração da ferrovia em Piripiri, assume a direção da Estrada de Ferro Goiás, onde ficou até 1944. A partir deste ano, muda-se para o Rio de Janeiro e passa a exercer diversas funções relacionadas às ferrovias e estradas em geral no governo federal, inclusive como membro da Comissão de Localização da Nova Capital (1954-1955). A partir de 1958, atua como professor em cursos de engenharia, com especial atenção às cadeiras que tratassem de ferrovias, estradas e transportes. Em 1970, já aposentado como engenheiro, assume como docente no curso de engenharia na Universidade Federal do Rio de Janeiro, ficando até 1990. Faleceu em 1993, no mesmo dia em que, cinquenta e seis anos antes, inaugurava a estação em Piripiri, 11 de fevereiro.

Imagem 11: José Gayoso Neves em dois momentos



Fonte: Arquivo da Família Gayoso Neves

Se em 1937 Piripiri recebia a ferrovia com festas, em 1923 a cidade que se preparava para receber a ferrovia era Piracuruca. Cidade que experimentava um crescimento econômico a partir da produção do extrativismo vegetal, mais precisamente a partir do ciclo da carnaúba. Do ponto de vista comercial, a ferrovia agilizaria o escoamento da produção via portos no litoral do estado e, como era pensamento comum na época, traria para a cidade elementos

modernizantes para a sociedade, ajudando no desenvolvimento urbano e social. Assim era descrita a cidade de Piracuruca por Anísio Brito:

É servida pelo telégrafo e correio. O serviço postal é assaz demorado e não satisfaz, por isso, a necessidade da população. Com o serviço da Estrada de Ferro Central do Piauí, ora em construção, ficará a cidade ligada ao único porto marítimo do Estado que é Amarração. Atualmente, o transporte é ainda primitivo, feito em animais, apesar das grandes distâncias a percorrer. Todo o leito da estrada de ferro já se acha preparado até Piracuruca, e a locomotiva já penetrou no município, distante da cidade nove léguas.²⁶⁴

A cidade de Piracuruca conheceu crescimento econômico e urbano a partir das primeiras décadas do século XX. Além da carnaúba, também fazia parte das exportações da cidade produtos como couro, farinha, rapadura e algodão, com a existência de vários engenhos ao redor do centro urbano. O gargalo ainda era o transporte da produção para exportação. Faltava uma forma mais ágil de transportar a produção.

Em 1914 a cidade tinha se transformado num centro comercial exportador de couros, cera de carnaúba, farinha, rapadura e algodão. O comércio repassava artigos industriais e tecidos vindos de São Luís do Maranhão. Funcionavam nos arredores próximos da cidade as moagens, as borreiras e os engenhos-bolandeiras de descaroçamento de algodão. Nos anos de 1915-1916 a cidade experimentou o sucesso das exportações de cera de carnaúba rumo ao porto de Parnaíba, descobrindo o grande entrave da inexistência de meios de comunicação e transportes como causas comprometedoras de seu futuro.²⁶⁵

A ferrovia aparece como solução do entrave comercial piracuruquense e principal sonho dos comerciantes da cidade. O coronel Gervásio de Brito Passos²⁶⁶ foi um dos principais requerentes do transporte ferroviário para a cidade, principalmente enquanto senador. Neste período — 1915-1916 —, já havia projeto aprovado, e a grande queixa piauiense era a subordinação à Ferrovia Cearense, que dificultava o andamento dos trabalhos no Piauí. No início da década de 1920, após a autonomia da ferrovia, criou-se entre os piracuruquenses, entusiasmo com o futuro próximo, quando a cidade poderia finalmente exportar em grande quantidade e com mais rapidez sua produção em direção ao litoral, para ganhar mercados consumidores e ainda comercializar diretamente com as empresas já instaladas na cidade de Parnaíba.

²⁶⁴ BRITO, Anísio. *O município de Piracuruca*. Teresina: Papelaria Piauiense, 1922. p. 34.

²⁶⁵ BITENCOURT, Jureni Machado. *Apontamentos históricos da Piracuruca*. Teresina: Editora COMEPI, 1989. P.144.

²⁶⁶ Coronel Gervásio de Brito Passos (1837-1923). Líder político conservador piracuruquense e grande proprietário rural. Juiz de paz, coronel da Guarda Nacional, deputado provincial por cinco legislaturas e deputado estadual por quatro, também eleito Senador da República. Faleceu em 07 de fevereiro de 1923, com 85 anos.

Morto o velho coronel em fevereiro de 1923, “ruidosa festa de inauguração”²⁶⁷ aconteceu nove meses depois, quando a locomotiva movida a lenha e totalmente enfeitada entrou na cidade na tarde de 19 de novembro de 1923. O sonho do Coronel Gervásio de Brito Passos se realizava. Como era comum, à noite, um grande baile era oferecido aos ilustres visitantes, tendo como anfitrião, o intendente Joaquim de Moraes Britto.

Oito meses depois do falecimento do coronel Gervásio, ocorreu a ruidosa festa de inauguração da Estrada de Ferro. A locomotiva movida a lenha, toda enfeitada com bandeiras, puxando inúmeros vagões de visitantes ilustres e autoridades, chegou à gare de Piracuruca no dia 19 de novembro de 1923. Foram recebidos com foguetório, palmas e estiveram trajados com fardamento novo. No dia 20 de novembro, às oito horas da manhã, partiu novamente o trem especial da inauguração, desta vez em viagem de regresso rumo à Parnaíba, arrastando os vagões repletos daqueles visitantes que vieram participar da grande festa que Piracuruca promoveu para assinalar a conquista do grande benefício. A estação de passageiros ficou repleta de pessoas que vieram acompanhar seus hóspedes até a hora da partida.²⁶⁸

Prosseguindo esse nosso relembrar cronologicamente inverso, regressemos ao litoral piauiense, onde, mais de uma vez, divulgou-se a construção de ferrovias. Primeiramente ainda no século XIX com o projeto Petrolina-Parnahyba, cuja construção foi iniciada na cidade e logo cancelada por uma “imprevista decisão do Ministério das Viação”, em 1899.²⁶⁹ Em 1913, uma nova tentativa, desta vez sob incentivo do Coronel Jonas Correia e do engenheiro João Cabral, cujos trabalhos foram iniciados na vila de Amarração, porém, logo paralisados por “desinteligências entre a Empresa inglesa e o governo federal”.²⁷⁰

Em 1915, foi autorizada a construção da estrada de ferro no litoral piauiense em atendimento aos apelos do comércio parnaibano. Em dezembro, já sob administração do engenheiro Miguel Bacellar, foram iniciados os primeiros trabalhos, com engajamento de grande parte dos retirantes que “perambulavam” na cidade e em seus arredores, resultantes da seca daquele ano. No total, entre paralizações e retomadas, foram oito anos de espera pelos trilhos em funcionamento. “Quem viveu em Parnaíba, no período de 1916 a 1923 deve recordar-se da intensa operosidade desenvolvida nesses oito anos pelo Dr. Bacellar em prol dos trabalhos sob a sua direção”.²⁷¹ Sobre o início dos trabalhos em 1916:

²⁶⁷ BITENCOURT, 1989. p. 148.

²⁶⁸ Ibid p. 148-149.

²⁶⁹ O PATRIOTA. *Almanack da Parnahyba*. Parnaíba: 1926. p. 10.

²⁷⁰ Ibid. p. 11.

²⁷¹ Dr. Miguel furtado Bacellar, iniciador e impulsionador dos serviços ferroviários no nosso Estado. *Almanaque da Parnaíba*, Parnaíba, 1938, p. 82.

O entusiasmo com o lançamento da pedra fundamental para a construção da Central do Piauí era evidente e contagiou a cobertura jornalística. A cidade festejante foi enfeitada com flores para a ocasião que se tornou ato solene. Segundo o jornal, o dia 19 de novembro de 1916 foi um dia festivo. As comemorações que começaram de manhã perduraram durante todo o dia e findaram à noite com um baile realizado nos salões da Booth Line, para os engenheiros, e um sarau popular no Largo da Matriz.²⁷²

Em novembro de 1916, a primeira locomotiva já corria sobre os doze primeiros quilômetros entre o porto do *Igarassú* e a estação ferroviária, com os trilhos percorrendo em linha reta, a rua Grande.

A locomotiva, cuja experiência então se fez, era uma velha máquina pertencente a uma estrada de ferro paulista, que a cedeu a nossa por empenho do Dr. Bacellar junto a amigos de influência residentes no sul. Seu desembarque foi demorado e penoso por falta de material próprio e de pessoal habilitado em serviço de tal natureza. Quando, afinal, se moveu, abalando pela primeira vez o solo da nossa terra, houve um regozijo intenso em toda a população da cidade, realizando-se naquele dia de 19 de novembro uma das maiores festas que já se levaram a efeito em Parnaíba.²⁷³

Os trilhos chegaram à margem do rio Portinho em 1920, faltando a conclusão da ponte sobre o rio para a locomotiva chegar à vila de Amarração. Essa ponte, embora não fosse a maior em extensão, foi considerada a mais importante da época em função das dificuldades de ordem técnica e financeira. O trabalho “foi todo executado dentro de água e de lama, num dos locais mais insalubres da região”.²⁷⁴ Vencido esse obstáculo, em 1923, foram inauguradas as estações de Frecheiras, Cocal, Deserto e Piracuruca. No final deste ano, a Estrada de Ferro Central do Piauí operava com 19 locomotivas, 15 carros de plataforma e 10 carros de bordas altas. Sonho piauiense concluído em parte, agora restava lutar pela concretização dos demais projetos e esperar os resultados. A modernização estava finalmente chegando ao Piauí. Se na concretização das obras ainda faltava muito, no imaginário da população já era realidade.

²⁷² FONTINELES, Cláudia; CERQUEIRA, Dalva. Nos vagões da História: A memória dos parnaibanos sobre a escola dos ferroviários no Piauí (décadas de 1950 a 1980). *Linguagens, Educação e Sociedade*, Teresina, ano 01, n. 02, maio/ago, 2007. p. 45.

²⁷³ Dr. Miguel Furtado Bacellar, iniciador e impulsionador dos serviços ferroviários no nosso Estado. *Almanaque da Parnaíba*, Parnaíba, 1938, p. 89,

²⁷⁴ *Ibid.*

5.2 A espera pela modernidade através dos trilhos de aço na cidade de Piripiri

A ferrovia provocou, em uma perspectiva de modernização, principalmente nas capitais e centros portuários (São Paulo, como exemplo), o surgimento das primeiras fábricas, dos primeiros serviços públicos, das primeiras escolas técnicas, museus, prédios de apartamentos etc. Nas cidades piauienses também se verifica fenômeno igual. Guardadas as devidas proporções, cidades como Parnaíba, Cocal, Piracuruca e Piripiri, que tinham seus territórios cortados pela Estrada de Ferro Central do Piauí, em muito tiveram suas rotinas modificadas a partir da instalação da Estrada de Ferro. Desenvolvimento comercial, crescimento urbano, modificações no cotidiano, surgimento de novas classes de trabalhadores, inovações tecnológicas, mudanças culturais e um imaginário desenvolvimentista, em cada um desses aspectos, enumera-se uma quantidade expressiva de modificações patrocinadas direta ou indiretamente pela ferrovia.

A chegada do trem marcava as horas, trazia as notícias da capital, trazia também os moços casadoiros. Em torno das estações era a festa dos “encontros e despedidas”. O apito do trem regulava os hábitos: de acordo com um cronista anônimo, “*o apito do trem marcava as horas... Muitas famílias esperavam que a ‘953’ apitasse na encruzilhada, e quando a última vibração dissolvia-se em silêncio, alguém apagava as luzes e todos iam dormir*”.²⁷⁵

Como motivador das necessidades da construção de ferrovias no Brasil, aponta-se o alto custo e as dificuldades do transporte no interior do país. As regiões produtoras perdiam muito tempo, e principalmente recursos financeiros, na atividade de transporte de matérias-primas ou de produtos agrícolas, principalmente nas que visavam o comércio internacional. Café, algodão, açúcar e cacau brasileiros eram menos competitivos no mercado internacional devido ao seu custo geral de produção e transporte. Um transporte mais rápido e eficiente era a principal alternativa para solucionar este gargalo da produção brasileira, e isto só seria conseguido, naquela época, com a ferrovia. Na segunda metade do século XIX os primeiros trilhos foram instalados, se espalhando pelas regiões Sudeste, Sul e Nordeste. No Piauí, somente no século XX.

A viação férrea, conforme Maria Cecília Nunes, tem figurado no imaginário populacional piauiense como uma das maiores expressões dos ideais progressistas das elites políticas e intelectuais. A chegada do trem, além do impacto imediato na vida política e

²⁷⁵ PAULA, Dilma. *A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. 2000. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói: 2000, p. 19.

econômica, é também sentida no cotidiano das pessoas, que veem a novidade com um misto de empolgação e medo, pois têm suas rotinas afetadas direta ou indiretamente.

Pelos depoimentos prestados percebe-se que, inicialmente, toda aquela gente do interior tinha medo do trem, da locomotiva. Era a “Maria-Fumaça, era a “Pinga-Fogo” que ao passar soltava brasas sobre o caminho de ferro, fumo e faíscas no ar, queimando as casas de palha e as matas secas assoladas pela ausência de chuva. Houve, na verdade, muitos incêndios, muitos prejuízos no interior por onde passava o trem de ferro... Existiam também, pessoas que admiravam o “novo”. Essas pessoas viam o trem como algo fantástico, maravilhoso, de grande utilidade, pois transportava pessoas, animais, pedras, madeira, carga de cereais e frutas para outros locais do Piauí e também algo do extrativismo vegetal para fora do Estado através do Parnaíba. Segundo essas pessoas, deveria “está no céu quem criou a locomotiva”.²⁷⁶

O norte piauiense presenciava a instalação do mais imponente símbolo da modernidade e do avanço capitalista, pois a ferrovia representava, para a grande maioria, uma estrutura de transportes modernizadora. A promessa do progresso estava sendo anunciada com o barulho da locomotiva, com o apito do trem. Era a visão do futuro. A Estrada de Ferro Central do Piauí, como seus poucos mais de 150 quilômetros, ligando o litoral até a cidade de Piracuruca (1923) e Piripiri (1937), impulsionaria o Piauí a novos tempos. Essa era a expectativa ou esperança.

Ao fomentar os acalentados desejos de progresso, a implantação da ferrovia era diretamente associada ao novo, ao moderno, uma associação quase automática. Essa associação do moderno com o novo “é histórica, na perspectiva da sua genealogia e da sua invenção”.²⁷⁷ O surgimento do trem, tanto em paisagem rural como urbana, trazia o assombroso e o ruído de sua caldeira, um comboio sobre trilhos com seu pesado movimento, ora provocando estranheza, a princípio, ora apresentando-se como promessa que remetia à imersão do Piauí em novos tempos, tempos modernos.

O termo de moderno o significado de novo, de recente, algo que não tem ligações aparentes com o passado, criando uma efetiva oposição entre o moderno e o antigo, ente o novo e o velho que iria marcar uma concepção de mundo instituída com o advento da sociedade capitalista, alicerçada na ideia de progresso.²⁷⁸

A Ferrovia evidenciaria, ainda mais, a condição de centro comercial regional desempenhado pelas cidades de Parnaíba, Piracuruca e Piripiri — no caso da Central do Piauí

²⁷⁶ NUNES, Maria Cecília. Trama e Poder: trajetória do republicano no Piauí (1870-1894). In: EUGÊNIO, João Kennedy (org.). *História de vários feitio e circunstância*. Teresina: IDB, 2001. p. 97-98.

²⁷⁷ REZENDE, Antonio Paulo. A modernidade e o modernismo – significados. *Série História do Nordeste*, Recife, v. 01, n. 14, 1993. p. 7.

²⁷⁸ *Ibid*

—, e Teresina — no caso da São Luís-Teresina. A ferrovia era ponto de partida para a interiorização, vetor à expansão territorial e desenvolvimento comercial. Assim como Teresina, capital do Estado e cidade símbolo do moderno no Piauí por natureza, as demais “cidades ferroviárias” assumiam esse papel regionalmente. Mesmo em um momento em que o rodoviarismo estava em crescimento e as ferrovias já não recebiam os mesmos investimentos, ainda era importante ser um centro ferroviário regional, uma locomotiva do ideal modernizante.

Ser a locomotiva desse ideal era ser a portadora da mudança, da agilidade, do desenvolvimento. Em síntese, era tornar-se mais que o símbolo da modernidade, era assumir a condição de sua transportadora, sem a qual era impensável atingi-la. Em decorrência disso, a grande ênfase quase passou a dar a ideia de perder ou de pegar o bonde ou o trem do desenvolvimento, como se a humanidade percorresse uma linha contínua as dos trilhos do trem.²⁷⁹

Uma outra relação que se faz a respeito das ferrovias é sua estreita ligação com o tempo. A tríplice combinação cidade-Ferrovia-Tempo ganhou importância, pois o tempo passaria a ser medido diretamente em função da ferrovia. Essa relação entre as cidades e o tempo é por demais importante, pois as cidades passam a se organizar de acordo com o horário da estação, pois a ideologia do progresso, incorporada ao transporte ferroviário, moldou hábitos sociais, provocou sonhos e implantou normas de organização e controle.

Foi o trem que ajudou a criar nossa percepção do passar do tempo. A Estrada de Ferro implantou um tempo universal, abstrato, suprimindo as marcações locais. O trem inaugura o processo de aceleração das cidades, a rápida sucessão de estilos arquitetônicos, que caracteriza a metrópole contemporânea.²⁸⁰

No contexto ferroviário piauiense, a relação com o tempo ganha um condicionante de forma negativa: a demora. Após anunciadas, as ferrovias piauienses vão se tornando realidade, em um ritmo abaixo do esperado, fazendo com que décadas depois alguns trechos sejam efetivados em um lento e penoso esforço, fazendo com que a expectativa e a simbologia do moderno se transformem. Se ao longo da década de 1910 a ferrovia era esperança de desenvolvimento do comércio e da sociedade piauiense, na década de 1920 já se insinua uma nova tecnologia, ainda distante, mas promissora, movida pelo motor a combustão. Nos anos 1930 e 1940 o rodoviarismo e seu símbolo maior, o carro, já ganham protagonismo no Brasil, e nossos projetos ferroviários, mesmo quando concluídos, já não exercem a influência esperada.

²⁷⁹ FONTINELES, 2015. p. 201.

²⁸⁰ PEIXOTO, Nelson Brissac. A Beleza compulsiva. Mais! Folha de São Paulo, 29/10/1995, p. 05.

Esse enfraquecimento na capacidade modernizante das ferrovias é explicado por alguns fatores: protagonismo do rodoviarismo, redução do investimento nas ferrovias e, especificamente no caso do Piauí, cancelamento de projetos, construção lenta das que continuavam sendo tocadas e entrega de projetos incompletos.

Essa máquina incrível que já significou o fio condutor das mudanças revolucionárias é passada para trás. É expulsa do terreno da história. Dinossauro resfolegante e inclassificável, está condenado a vagar incontinente pelos campos e redutos aflitos da solidão²⁸¹

Se a ferrovia era o símbolo máximo da modernização e da modernidade, o veículo principal de sua propagação no norte do Piauí era o *Almanaque da Parnaíba*, uma publicação mercantil, literária, estatística e de propaganda, editada na cidade de Parnaíba (PI) pelo comerciante Benedicto dos Santos Lima a partir de 1924. Caracterizava-se por seu um anuário, um formato não comum aqui no Piauí, cujas primeiras edições foram impressas fora de Parnaíba, em cidades como Belém, Fortaleza, Recife e Teresina, até ser possível a impressão na própria cidade. Um anuário com foco no comércio e na tradição parnaibana, mas com abrangência em boa parte do norte do Estado. “É indispensável enquanto fonte de dados, para compreensão sobre o contexto histórico do comércio caracterizado pela ascendente produção extrativista e do comércio de exportação e da imprensa no Piauí”²⁸². O Almanaque foi publicado entre os anos de 1924 e 1982, como um dos principais veículos de informação, cultura e publicidade comercial no Piauí.

O *Almanaque da Parnaíba* surgiu em um momento em que os discursos modernistas estavam em ascensão e campanhas e discursos em favor de uma modernização mais acelerada no litoral piauiense eram comuns. Em sua apresentação, na primeira edição, temos:

O almanaque constitui um repositório precioso de informações uteis, passatempo, curiosidades e distrações, sendo, portanto, um livro, indispensável em toda casa. Para o sertanejo é, às vezes, o livro único que guarda, cuidadosamente, para orientação de sua despreocupada vida durante todo um ano. Notava-se a ausência nesta cidade de uma dessas publicações anuais de tanto interesse e de incontáveis utilidades.²⁸³

²⁸¹ HARDMAN, 2005. p. 51

²⁸² SOUSA, Cleto Sandys. *Almanack da Parnahyba*: desejo de modernidade sob o véu da barbárie em Parnaíba - Piauí (1924-1941). 2018. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2018. p.14.

²⁸³ AO PÚBLICO. *Almanack da Parnahyba*, Belém:1924, p. 01.

Notícias, poesias, anúncios comerciais, receitas caseiras, calendários, fases da lua, feriados e dias santos, reportagens, crônicas e editoriais eram encontrados no Almanaque da Parnaíba, uma variedade com intuito de abranger o interesse do maior número de famílias possível.

Novidades técnicas, construções, noções de civilidade, discurso de modernidade estavam sempre presentes em suas páginas. Através do almanaque, é possível acompanhar diversas campanhas, ao longo dos anos, em prol de uma realidade mais moderna na cidade de Parnaíba, inicialmente, e com o tempo, chegando a outras cidades piauienses. A urbanização da cidade, o embelezamento de praças e ruas, o desenvolvimento dos meios de transportes, e o desenvolvimento comercial eram alguns dos assuntos que anualmente apareciam em suas edições. Temos, ao longo do tempo campanhas para melhoramento das estradas de rodagem, para conclusão dos projetos ferroviários, para construção de um porto marítimo, para melhoramento da urbanização. Além de Parnaíba, era comum notas, informações e imagens das cidades mais próximas da região, como Piracuruca e Piripiri, e até cidades mais distantes, como Campo Maior, Teresina e até Floriano e Valença. O Piauí em modernização aparecia nas páginas do Almanaque da Parnaíba.

A cidade de Parnaíba está à margem do *Igarassú*-afluente e caudatário do rio que lhe dá o nome. É um presente do Parnaíba, como o Egito o foi do Nilo. É uma oficina de trabalho. Sua aristocracia vem, toda do comércio e da indústria. Não tem titulares, senão os da honestidade. É uma cidade padrão, como Atenas, do tempo de Péricles. Muitos viam em Atenas a própria Grécia. Parnaíba não é todo o Piauí, mas parte preciosa dele. Sua glória não precisa ser posta em confronto com as de outras cidades, para brilhar com claro e intenso brilho. Seu destino tem sido como o da formiga: produzir mel para todas as bocas. Quando as secas assolam as regiões vizinhas, Parnaíba oferece, a todos, um púcaro de água e um punhado de farinha. É terra boa, como a Chanaam lendária, com a vantagem de estar ao alcance de todos os que a amam. Foi das primeiras cidades do norte a ter automóvel e rádio; sempre esteve em contacto com a Europa e sempre amou a civilização. Nasceu para servir de exemplo a outras cidades do mundo. O Piauí orgulha-se dela e mostra-a com a alegria com que Cornélia mostrava, aos Romanos, seus dois filhos.²⁸⁴

²⁸⁴ NEVES, Berilo. Uma cidade e um rio. *Almanaque da Parnaíba*. Parnaíba, 1940, p. 115.

Imagem 12: Capa da primeira edição do Almanaque da Parnaíba



Fonte: Almanack da Parnahyba, 1924

Em uma matéria de exaltação à pessoa de Francisco Alves Cavalcante, prefeito da cidade de Campo Maior, destaca-se no texto ações modernizantes na cidade que elevariam a cidade a um outro nível: estradas, pontes, escolas, segurança, energia elétrica.

Inaugurou a luz elétrica da sua cidade, que, por sinal é uma das melhores do Estado; construiu duas pontes nas carroçáveis que ligam Campo maior a Periperi e Terezina; criou cinco escolas municipais no interior do município com ótimo resultado, dada a média de frequência; reformou a cadeia publica e tem, finalmente, cuidado, com carinho e grande visão administrativa, de tudo quanto se relaciona com a prosperidade do município que tão fecunda e honestamente dirige.²⁸⁵

²⁸⁵ FRANCISCO ALVES CAVALCANTE. *Almanaque da Parnaíba*, 1932, p. 55.

Nas páginas do *Almanaque da Parnaíba*, a cidade de Peripery foi citada pela primeira vez como uma cidade “sympathica”, de povo trabalhador e inteligente, em uma curta publicação que dizia:

Uma das cidades mais sympathicas do Piauhy é, incontestavelmente, Peripery. O seu povo é bom, inteligente e trabalhador; o seu elemento feminino o que há de mais delicioso como demonstra o “cliché” de cima. Em Baixo a Igreja de N.S. dos Remédios onde todos pedem a Deus pela paz de Peripery.²⁸⁶

Completam esta publicação duas fotografias, porém sem indicação de autoria ou pessoas retratadas, mas podemos imaginar que foram feitas no final da década (1928 ou 1929), uma vez que os exemplares dos anuários eram preparados até meados do ano anterior à sua publicação.

Imagem 13: Mulheres Piripirienses



Fonte: *Almanaque da Parnaíba*, 1930, p. 110.

²⁸⁶ PERIPERY. *Almanaque da Parnaíba*, Parnahyba, 1930, p. 111.

Imagem 14: Igreja de Nossa Senhora dos Remédios, construída no século XIX e demolida no início da década de 1950.



Fonte: *Almanaque da Parnaíba*, 1930. p. 110.

O Piauí moderno estava presente nas páginas do *Almanaque da Parnaíba*. Mas o quão moderno era o Piauí em meados da década de 1920? Quais mudanças seriam perceptíveis após uma década? Para responder esse questionamento, vamos utilizar dois relatórios produzidos pelo governo estadual com espaço temporal de uma década, e tentar perceber aqueles aspectos nos quais o estado teria experimentado alguma evolução.

Em 1926, durante o governo de Mathias Olympio, o Piauí continuava um estado de economia essencialmente agrícola e pecuarista, com leves momentos de importância extrativa. O estado era politicamente dividido em 19 cidades e 26 vilas, com uma população de 751 mil habitantes, embora o próprio governo informe não haver confiança nestes números.

Aqui se faz, porém, de notar uma circunstância: esses dados estão longe de ser verdadeiros. A população rural foge, por todos os meios, a prestar informações de qual quer natureza sobre a sua vida. Soffre o pesadelo de que lhe tirem os homens validos para serviços de guerra. Não se casa civilmente. Não regista o nascimento dos filhos. Desconhece o que seja registro de óbito. E disseminada por extenso território, escapa, facilmente, a qualquer fiscalização censitária.²⁸⁷

²⁸⁷ PIAUÍ. *Anuário Estatístico do Piauy*. Teresina: Imprensa oficial, 1926. p. 30.

No quesito transportes e comunicações, a Estrada de Ferro Central do Piauí funcionava entre as cidades de Piracuruca e a vila de Amarração. Não havia nenhuma perspectiva de inauguração de alguma nova estação ferroviária, seja na Central do Piauí, seja nas demais ferrovias que estavam em construção. Rodovias eram tocadas pelos municípios e pelo governo do estado, ganhando força nos governos de João Luís Ferreira e Mathias Olympio. Neste momento, corriam nas poucas estradas do Piauí um total de 134 automóveis registrados, entre carros e caminhões, a maioria nas cidades de Teresina (50) e Parnaíba (25).

O distrito telegráfico abrangia o território do Piauí e parte do Maranhão, com 49 estações, sendo 40 telegráficas e 9 telefônicas. Destas, 15 se localizavam em território maranhense. O serviço de correios era efetuado em 39 linhas postais, com bastante irregularidades por motivos diversos, como falta de homens e animais, períodos de secas e chuvas, conflitos no sul do estado etc. Estas viagens eram feitas das mais diversas formas, em trens, caminhões, barcos e algumas a pé.

Nas linhas de Floriano a S. João do Piauí e de Floriano a Jeromênia viu-se obrigada esta administração a reduzir de 4 para 2 as viagens mensais e elevar para o duplo o respectivo custeio. No entanto, é lógico, que essa medida apenas atenuou, mas não resolveu o problema, visto como a redução de viagens importou em acumular malas e, daí o aumento de seu peso a necessidade de mais animais para o seu transporte e, conseqüentemente, mais demorado o serviço.²⁸⁸

O serviço de transporte fluvial acontecia via rio Parnaíba, com divisão em três linhas: Balsas, compreendendo parte do território maranhense; Alto Parnaíba; e Baixo Parnaíba. Não havia frequência de viagens definidas, uma vez que a navegabilidade dos rios dependia do volume de águas, principalmente no Alto Parnaíba, região com histórico de navegação irregular.

Com relação às ferrovias federais, os trabalhos encontravam-se em estágios diversos. No trecho Petrolina-Theresina, “a *construção* desse trecho foi *aprovada* com *11* *kilômetros* de extensão, a contar do encontro da ponte sobre o *Parnahyba*, lado do Piauí, sendo *paralisados* os serviços por ordem da Inspectoria Federal das Estradas”; quanto ao ramal *Cratêus-Theresina*, “Em vista das duas últimas enchentes, a *Inspectoria* Federal das Estradas ordenou a *paralisação* dos serviços nesse trecho, em virtude de ser necessário alterar o *projecto* da ponte sobre o Poty, que é a sua obra mais importante, e está a ser atacada.”²⁸⁹

²⁸⁸ PIAUÍ. Anuário Estatístico do Piauí. Teresina, Imprensa oficial, 1926. p. 92

²⁸⁹ *Ibid.* p. 121.

Confrontando estes dados com um relatório também produzido pelo governo piauiense uma década depois, podemos fazer um exercício comparativo. Produzido em 1935, durante o governo de Leônidas Melo, este segundo material traz em suas páginas uma relação entre o estado do Piauí e a modernização de suas estruturas, principalmente ao longo dos dez anos anteriores, como forma de mostrar o quanto o Piauí estava em estágio de desenvolvendo. Esse era o teor principal deste relatório, um discurso essencialmente desenvolvimentista, bem adaptado com a realidade brasileira e piauiense da época. Essa exposição do que é moderno está direcionada principalmente à Teresina.

Teresina progride admiravelmente, sob todos os aspectos. As suas modernas edificações, principalmente de dez annos para cá, attingem a um número extraordinário de prédios. Essas edificações vêm obedecendo sempre a estylos novos impostos pela civilização, quer em obras públicas, quer em obras particulares. O calçamento das ruas, toma proporções dignas de louvores. A arborização das ruas, praças e avenidas, é um facto indiscutível.²⁹⁰

A população piauiense, agora de 966.032 habitantes, estava dividida em 43 municípios e 5 distritos, sendo estes divididos em 29 vilas e 18 cidades, além da capital. Eram as mais populosas no momento: Teresina (91.854 hab.), Valença (55.486 hab.), Parnaíba (51.398 hab.), Picos (43.557 hab.), Oeiras (39.200 hab.), São Raimundo Nonato (37.058), Barras (34.645 hab.), União (34.203 hab.), Pedro II (33.371 hab.) e Floriano (31.385 hab.). Todas as demais cidades possuíam população inferior a 30 mil habitantes.

Esse relatório traz números detalhados a respeito da área da educação, uma área que passou a receber maiores cuidados por parte governamental na década de 1930, não só no Piauí, pois se transformou em uma política governamental brasileira.

O movimento de 1930 marca também a concretização de um projeto, em nível regional, que visava aumentar a oferta de salas de aula e educação formal a um maior número de piauienses. Nas propostas de modernização da sociedade brasileira, os “tenentes” privilegiam a educação como ponto fundamental. Defendia o estabelecimento, em todo o país, do ensino primário e da instrução profissional e técnica gratuitos. O modelo de administração centralizado permitiu que o Governo do Estado desse início à construção de, pelo menos, um prédio destinado ao fundamento de um grupo escolar em cada município.²⁹¹

Em relação ao número de escolas, sejam elas grupos escolares, escolas reunidas ou escolas particulares, totalizava, em 1935, 226 instituições de ensino. Teresina, Parnaíba,

²⁹⁰ PIAUÍ. Dados Históricos, Recursos, Possibilidades, Desenvolvimento e Estatísticas. Teresina: 1935, p. 03.

²⁹¹ NASCIMENTO, 2002. p. 61.

Valença e Floriano eram as cidades com mais instituições. Detalhando a região norte do estado, teremos: Parnaíba (21), Piracuruca (08), Campo Maior e União (07), Piripiri (05), Barras (04) e Pedro II (03).

Nos transportes, houve um crescimento considerável de estradas carroçáveis. Já era possível se deslocar de Teresina para quase todas as localidades, desde as mais próximas, como Altos e José de Freitas, distantes poucos quilômetros, até as mais distantes, como Paulistana (494 km), Canto do Buriti (588 km), São João do Piauí (600 km), São Raimundo Nonato (710 km) e Bom Jesus (720 km). O grande problema no transporte piauiense estava relacionado com as cidades do extremo sul, pois ainda não havia estradas para Urussuhy, Santa Filomena, Gilbués, Corrente e Parnaguá.²⁹²

O aumento de veículos correndo nas estradas e cidades piauienses foi notável. 239 veículos estavam registrados, entre automóveis, caminhões e ônibus em 18 cidades diferentes, um aumento de quase 100% em uma década. Claro que a importância econômica, urbana, política e demográfica definia aquelas com mais veículos. Teresina (110), Parnaíba (51), Floriano (27), Campo Maior (11), Barras (06), José de Freitas (05) e Pedro II (04).²⁹³

Outro elemento fortemente relacionado à modernidade era a energia elétrica, ainda bastante deficitária no estado. Embora fosse uma novidade e de alto custo de instalação, entre todas as cidades piauienses, apenas dez possuíam uma usina de energia. Eram elas: Teresina (840 H.P.), Peripery (64 H.P.), Parnaíba (50 H.P.), Floriano (50 H.P.), Amarante (50 H.P.), Piracuruca (35 H.P.), Campo Maior (35 H.P.), União (35 H.P.), Barras (35 H.P.) e Picos (25 H.P.).²⁹⁴ Dez anos antes, somente a capital e Parnaíba possuíam um sistema de iluminação por energia elétrica.

Construir uma usina elétrica e distribuir eletricidade não era algo tão simples e barato. Os municípios passavam meses ou anos mendigando ajuda na busca de implantar seus sistemas elétricos. A cidade de Piripiri, por exemplo passou parte da década de 1930 em busca de recursos para finalizar sua usina.

Comunico a V. Excia. que conforme determina o ofício circular do senhor interventor federal sob o nº 67 de 20 de fevereiro último, enderecei ao governo um ofício solicitando autorização para abertura de um crédito extraordinário para pagamento de 67 tubos de ferro de que necessita a caldeira da usina elétrica desta cidade a quantia exigida pelos fabricantes conforme carta da firma Francisco Aguiar, dessa cidade a quem conferir a encomenda é de 2.369\$100 importância que deverá ser depositada previamente a fim de que

²⁹² PIAUÍ. *Dados Históricos, Recursos, Possibilidades, Desenvolvimento e Estatísticas*. Teresina: 1935, p. 82.

²⁹³ *Ibid.* p. 87.

²⁹⁴ H. P. (*Horsepower*) é uma unidade de potência mecânica, não uma unidade de força direta, indicando o trabalho realizado por motores (elétricos ou a combustão).

possa ser satisfeita a encomenda. Rogo a V. Excia. Entender-se se com interventor a respeito dando-me solução. preciso saber se devo me entender somente com V. Excia. Senhoria no caso da circular acima citada ou com o senhor interventor conforme manda o aludido documento. Não conhecemos ainda a regulamentação da diretoria municipal, tendo entretanto ordem do senhor secretário geral para nos entendermos diretamente com V.Excia-Nelson Coelho de Resende-prefeito municipal.²⁹⁵

No que diz respeito ao comércio, e principalmente às exportações, o estado experimentava crescimento contínuo, embora sua infraestrutura de porto e de transporte de mercadorias se mostrasse frágil. A falta do porto marítimo sempre era lembrada quando se referiam às exportações piauiense.

O desenvolvimento do commercio piauiense poderia ser mais eficiente se dispusesse de próprias e bem organizadas vias de comunicação. Falta-lhe um bom porto marítimo acessível a navios de longo curso, para saída de seus vultosos productos, porque não ha negar, isso representa grande embaraço à sua expansão commercial para com o exterior. O Piauihy vivendo, como vive, debaixo da tutela de um porto marítimo estranho, será sempre muitíssimo prejudicado na sua economia, sob todos os aspectos. As vantagens que o projectado porto de Luiz Correia (outrora Amarração) acarretará para o Piauihy são evidentes e incontestáveis, dada a sua ligação à praça da Parnaíba por meio de um pequeno trecho da Estrada de Ferro Central do Piauihy, o qual, de ha muito, está em franco trafego. Os melhoramentos desse porto sempre foram considerados como indispensáveis e vitais para a economia e a prosperidade piauiense.²⁹⁶

Ainda a respeito de transportes, os últimos dados e informações são em relação às estradas carroçáveis, ferrovias e pontes. As rodagens estavam sendo conservadas, com destaque para a Estrada Teresina-Altos-Campo Maior, sob responsabilidade do Governo Federal, facilitando para os viajantes que se dirigiam a Piracuruca para tomar o trem até o litoral. Ao todo, somente cinco municípios do extremo sul ainda não possuíam estradas. “Os caminhões e automóveis já percorrem hoje o Piauihy, sem maiores tropeços, grandes extensões ligando os municípios à Capital, não havendo, portanto, indício mais positivo de progresso do que esse”.²⁹⁷

Duas pontes importantes para os deslocamentos estavam em construção. A primeira, de responsabilidade do governo do estado, sobre o rio Poty, ligaria Teresina à estrada Teresina-Altos. Essa ponte tinha perspectivas de conclusão para o ano de 1936. A segunda, ponte ferroviária metálica sobre o rio Parnaíba, “de construção do Governo Federal, para ligação da

²⁹⁵ PIRIPIRI. *Ofício municipal n° 44*, de 01 de abril de 1932.

²⁹⁶ PIAUÍ. *Dados Históricos, Recursos, Possibilidades, Desenvolvimento e Estatísticas*. Teresina: 1935, p. 113.

²⁹⁷ *Ibid.* p. 116.

Estrada de Ferro São Luiz Teresina à estação desta Capital, há muito concluída, tem, avançado, nestes últimos tempos com certa animação”.²⁹⁸

A Ferrovia Central do Piauí estava em construção para chegar até Piripiri nos próximos meses, e a Petrolina-Theresina possivelmente chegaria a Paulista (Paulistana) ainda naquele ano. Ainda nos transportes, a novidade da década eram os serviços aéreos regulares que as companhias *Condor* e *Pan air* prestavam aos comerciantes e particulares, com registro de 202 pousos no “porto Luís Correia”, inclusive dando possibilidade de início do correio aéreo no Piauí.

O serviço postal aéreo no Piauí foi iniciado pelos hydro-aviões da Panair do Brasil, S. A., que fazem escala no porto marítimo de "Luiz Correia" (antigo Amarração), em julho de 1932, s seus aviões dispõem de apropriados campos de aterrissagem nas cidades do interior: Parnahyba, Piracuruca, Pèripery Campo Maior, Amarante, Floriano e na Capital.²⁹⁹

Em sua mensagem governamental de 1936, o governo de Leonidas Melo, em uma tentativa de se mostrar progressista, enumera uma boa quantidade de serviços relacionados ao melhoramento das comunicações entre as cidades através de estradas, mesmo que ainda carroçáveis, principalmente nas cidades que mais se destacavam economicamente na época, como Parnaíba, Campo Maior, Piripiri, Pedro II, Floriano: “Parnaíba - Construção de estrada carroçável até Luís Correia, Floriano - Reconstrução de 60km de estrada carroçável entre Floriano e Oeiras, Barras: Construção de ponte sobre o rio Marataoan”.³⁰⁰

Nada diferente de outras mensagens da segunda metade da década de 1920, especialmente nas do governo de Mathias Olympio; afinal, era de extrema necessidade para qualquer estado brasileiro dispor de uma boa infraestrutura de transportes, a fim de facilitar o escoamento de mercadorias, pois a realização desse transporte em menor tempo e em maior quantidade representaria ganhos mais elevados. Percebemos o esforço na tentativa de dotar o estado do Piauí com uma infraestrutura de transporte que facilitasse tanto a circulação de mercadorias como de pessoas e de capital, na tentativa de dinamizar o comércio interno e a ligação deste com os demais estados e/ou com o exterior, em uma busca insana de recuperar o tempo perdido e procurar se equiparar aos estados vizinhos.

Mais uma vez não custa relembrar o duplo objetivo das grandes construções estaduais e federais no sertão nordestino: eram construções usadas também como ação para atenuar as

²⁹⁸ PIAUÍ. *Dados Históricos, Recursos, Possibilidades, Desenvolvimento e Estatísticas*. Teresina: 1935, p. 116.

²⁹⁹ *Ibid.* p. 126.

³⁰⁰ PIAUÍ. Governo. *Mensagem apresentada ao exmo. Sr. Presidente da república pelo interventor Leonidas de Castro Melo*. Teresina: Typ. do Piauí, 1937, p.109.

consequências das secas, dando emprego a flagelados, naquilo que ficou conhecido, principalmente no Piauí e no Ceará, como “Ferrovias das Secas”.

OBRAS CONTRA AS SECAS- Constan, presentemente, da Estrada Fortaleza – Teresina e do açude Caldeirão no município de Periperi. A primeira alcançou em 1937, incremento animador, tendo sido aberta ao tráfego. Com todas as obras darte prontas, com exclusão da ponte de concreto armado sobre o Poti, até Campo Maior. O embaraço na travessia desse rio foi, contudo, superado com uma grande ponte de madeira construída pelo Estado... As obras de defesa das populações contra o flagelo das secas não se devem limitar, contudo, a estas que acabam de ser mencionadas. Outras precisam ser atacadas e o mais breve possível. Entre tantas vale não deslembrar a estrada Campos Sales- Floriano, parte integrante do plano da Inspetoria e a Rodovia Teresina- Valença –Picos- Jaicós- Paulistana, com estudos aprovados até Picos.³⁰¹

5.3 Trilhos e expectativas: a ferrovia como criadora de um imaginário desenvolvimentista

O século XX foi um período em que se pôde vislumbrar, de forma bem detalhada, os variados processos de urbanização pelos quais passaram algumas das maiores cidades brasileiras. Alguns desses processos foram feitos sob a justificativa da “modernização” e efetivados de forma autoritária por meio da qual populações eram transportadas de uma região para outra, prédios ou bairros inteiros demolidos para dar espaço a passeios públicos, grandes e largas avenidas ou a prédios mais modernos. Esse tipo de modernização foi característico nas duas maiores metrópoles de nosso país, Rio de Janeiro (então capital do país) e São Paulo, ambas enriquecidas pela economia do café. Esse fenômeno aconteceu de forma mais tímida em outras cidades, principalmente nas capitais de estados, entre elas Salvador, Recife, Manaus e Fortaleza, ou então em cidades com localização estratégica, como a cidade de Santos, no Litoral Paulista.

Podemos aqui fazer um recorte para os dias atuais, para exemplificar soluções para o maior desafio dos grandes centros em termos de deslocamentos, que é aproximar o trabalhador de seu local de trabalho, reduzindo o tempo de locomoção deste, ou seja, um sistema de transporte ágil e barato. São Paulo, o maior centro urbano brasileiro, se agigantou ao longo do século XX, tornando as distancias e a locomoção de sua população um desafio. Entre as soluções, o investimento no transporte público sobre trilhos. O uso do transporte metroviário (mais conhecido como metrô) tem se mostrado um dos mais eficazes, levando as pessoas de um ponto a outro da cidade em tempo ágil. Hoje, juntamente com as linhas do metrô, a cidade de

³⁰¹ PIAUI. Governo. *Mensagem apresentada ao exmo. Sr. Presidente da república pelo interventor Leonidas de Castro Melo*. Teresina: Typ. do Piauihy 1938, p. 154.

São Paulo conta com as linhas da Companhia Paulista de Transporte Metropolitanos (ou simplesmente CPTM), que, aproveitando várias linhas férreas da antiga Rede Ferroviária Nacional S/A (REFFSA), completam o transporte dos trabalhadores do centro da cidade para bairros distantes ou cidades vizinhas. O lado negativo está no alto custo de construção e manutenção, o que só torna viável sistemas assim em grandes centros, onde milhares de pessoas façam uso. Assim, os dois sistemas se complementam em mais de 20 linhas em funcionamento e outras tantas em projeto. É, de longe, o maior sistema de transporte público no país.

Outras cidades tentam resolver seus problemas de locomoção com projetos similares, porém em estágios bem menos desenvolvidos que o da capital paulista. Alguns projetos atualmente em andamento ou em estudo: linha 4 do metrô do Rio de Janeiro, chegando à cidade de Niterói por túnel sob o leito da baía da Guanabara; Linha 2 do metrô de Belo Horizonte; Linha leste-oeste do metrô de Fortaleza (único metrô subterrâneo do Nordeste) e VLT entre a Arena Castelão e aeroporto Pinto Martins, com interligação no metrô de Fortaleza; Projeto de trem de alta velocidade entre o Rio de Janeiro e São Paulo; trens metropolitanos (chamados de intercidades) ligando a cidade de São Paulo a Sorocaba, Santos, Campinas e São José dos Campos; projeto de trem urbano entre Brasília e região metropolitana de Goiânia; ferrovia de passageiro entre Fortaleza e Sobral; ferrovia Bioceânica (Brasil e Peru); ferrovia da Integração Oeste-Leste, na Bahia; ferrovia transnordestina; e, porque não, o projeto de ampliação do VLT de Teresina, prometido, mas sem nenhum projeto efetivo até o momento da construção deste trabalho. O tempo registrará quais destes projetos se concretizarão e quais aqueles que ficarão apenas na intenção.

Os projetos citados acima são alguns dos empreendimentos ferroviários em estudo ou em desenvolvimento no território brasileiro. Todos são vistos como elementos que contribuirão para o desenvolvimento de suas regiões, facilitando o deslocamento de pessoas. Trata-se, em geral, de iniciativas de longo prazo, todas com seus objetivos e possibilidades de desenvolvimento e melhorias, porém sem garantias de que, ao serem concluídas, possam efetivamente cumprir seus objetivos na totalidade. O que há de comum em todos é a expectativa criada no melhoramento da vida de usuários da região atendida por eles. Assim, mudam-se o tempo, as realidades, mas os trilhos retomaram seu status de elemento modernizante.

Independente da época, para a instalação de toda uma infraestrutura de transportes é preciso, em primeiro lugar, a demanda por sua existência. Fatores que possam justificar os altos investimentos em suas instalações e consequentemente capacidade de manutenção, escoamento de produtos minerais e/ou vegetais ou a existência de um grande parque fabril são, em geral, uma boa justificativa para a organização de um sistema de transportes eficiente em determinada

região. Esta relação entre demanda e realização é a regra primordial para o desenvolvimento de uma estrutura de locomoção, visando uma agilização das atividades produtivas ou de transporte de pessoas.

No Brasil, principalmente em regiões mais afastadas dos grandes centros, a construção de sistemas de transportes, seja ferroviário ou rodoviário, se justificou por vários elementos, como comércio, produção e escoamento de matérias-primas, além de outras justificativas não atreladas ao capitalismo, como a integração entre regiões ou mesmo no amenizar do efeito de períodos de seca. Nossa história é repleta de projetos exitosos e alguns nem tanto. Analisando o segundo grupo, temos um dos mais famosos e trágicos casos ferroviários, que aconteceu no coração da Amazônia. Sempre que se fala em ferrovia, lembra-se da “aventura” que foi a construção da Ferrovia Madeira-Mamoré, um sonho desde meados do século XIX, e que se transformou num grande pesadelo para as pessoas envolvidas em sua construção no século XX, que de tão impressionante já foi transformado em livros, séries de tv e até desfile de escola de samba.

As vantagens das ferrovias eram cantadas em expressões *grandiloquentes* e abstratas, com as quais se pretendia convencer os capitalistas e a opinião pública em geral da necessidade de confiar nos investimentos feitos no setor. Palavras como progresso, prosperidade e solidariedade mundial eram repetidas exaustivamente e parecem terem calado fundo na mente dos homens que viveram no século XIX. Logo tornou-se comum associar o vapor e as ferrovias à abertura de uma nova era, na qual o progresso atuaria como mola propulsora da história.³⁰²

Deslocando nosso olhar para o sudeste brasileiro, percebemos realidades totalmente opostas ao exemplo anterior. A Ferrovia Jundiaí-Santos foi inserida no ciclo do café paulista, ajudando no desenvolvimento da região, ligando as áreas produtivas ao porto de Santos. Ana Lúcia Duarte Lanna, ao analisar o desenvolvimento da cidade de Santos no século XIX, dá ênfase à estrada de ferro e ao porto como catalisadores do desenvolvimento da cidade e da nova função da cidade de Santos no contexto da produção cafeeira do estado de São Paulo:

Com a instalação da ligação da ferrovia entre o porto e o planalto, Santos - São Paulo, abre-se para a província de São Paulo uma nova era e para o porto de Santos uma etapa que vinte e cinco anos depois se concretizaria na sua construção definitiva. Não é preciso dizer da importância que este fato teve para um novo período de expansão da lavoura cafeeira paulista, então já a mais importante riqueza planaltina.³⁰³

³⁰² CASTRO, Maria Inês Malta. *O preço do progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)*. Dissertação (Mestrado) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas/Unicamp, Campinas. 1993, p. 29

³⁰³ LANNA, 1995, p. 55.

Os benefícios da obra citada para a cidade de Santos foram enormes, considerada uma:

Obra fantástica de engenharia trouxe uma velocidade nova que permitiu uma agilização no comércio do café e incrementou as relações com o planalto. Criou novas possibilidades de emprego para a população da cidade funcionando como elemento de atração de mão-de-obra. Ao seu redor apareciam novos lugares de convivência...Alterou o tecido urbano ao associar-se com o porto definiu esta área da cidade como essencialmente comercial.³⁰⁴

Para Eric Hobsbawm, essas mudanças proporcionadas pelo desenvolvimento das estruturas comerciais e de transporte constituíram um marco do século XIX, especialmente pela capacidade da ferrovia. Elas já se faziam notar desde os primeiros anos de instalação das ferrovias, pois,

Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular. Mal tinham as ferrovias provado ser tecnicamente viáveis e lucrativas na Inglaterra (por volta de 1825-30) e planos para sua construção já eram feitos na maioria dos países do mundo ocidental, embora sua execução fosse geralmente retardada. As primeiras pequenas linhas foram abertas nos EUA em 1827, na França em 1828 e 1835, na Alemanha e na Bélgica em 1835 e até na Rússia em 1837. Indubitavelmente, a razão é que nenhuma outra invenção revelava para o leigo de forma tão cabal o poder e a velocidade da nova era; a revelação fez-se ainda mais surpreendente pela incomparável maturidade técnica mesmo das primeiras ferrovias. (Velocidades de até 60 milhas — 96 quilômetros — por hora, por exemplo, eram perfeitamente praticáveis na década de 1830, e não foram substancialmente melhoradas pelas posteriores ferrovias a vapor).³⁰⁵

Destacam-se, dessa maneira, a ferrovia, as fábricas e o comércio internacional como fatores catalisadores das transformações urbanas nas grandes cidades do mundo. Esses elementos marcaram a onda modernizante que atingiu o mundo naquele momento. No Brasil, como demonstram os casos da Amazônia (não a ferrovia, mas o ciclo da borracha), de Santos e mesmo do Piauí, obras modernizantes trouxeram consigo uma vasta gama de efeitos sobre as cidades e, conseqüentemente, sobre sua população trabalhadora. Sobre suas vantagens, nos fala Hobsbawm:

De fato, sob um ponto de vista econômico, seu grande custo era sua principal vantagem. Sem dúvida, no final das contas, sua capacidade para abrir países até então isolados do mercado mundial pelos altos custos de transporte, assim

³⁰⁴ LANNA, 1995. p.55.

³⁰⁵ HOBSBAWN, 2010. p. 55.

como o enorme aumento da velocidade e da massa de comunicação por terra que possibilitou aos homens e às mercadorias, vieram a ser de grande importância.³⁰⁶

No Nordeste brasileiro, as ferrovias surgirão em meados do século XIX. Bahia e Pernambuco serão os primeiros estados agraciados com a novidade através da concessão de privilégios por parte do Governo do Brasil às empresas inglesas. Mas estes privilégios não eram específicos do Brasil, outros países tiveram que lançar mão dos mesmos recursos como forma de atrair e fixar capital em seus países. Era a força do capital inglês impondo suas condições ao mundo.

Tão generosa legislação, desnecessária por um lado, produziu os efeitos desejando no tocante à expansão vertiginosa da nossa rede ferroviária, tanto assim que cerca de 90% dela surgiu após 1873, quando foram concedidos gigantescos favores aos concessionários, por outro lado, permitiu que a ganância do lucro fácil e o aventureiro predominassem no traçado dessas estradas muito extensas do que era tecnicamente recomendável e economicamente viável.³⁰⁷

Já fazendo uma análise antecipada, esse foi um dos maiores erros cometidos ao longo das construções de ferrovias no Brasil: a falta de estudos prévios a respeito de sua viabilidade econômica. Muitas das ferrovias, principalmente no Nordeste, nunca conseguiram se manter sozinhas ou não tiveram o suporte necessário para se tornarem ferrovias autossustentáveis. Acrescentaria aqui a pouca capacidade de construção, que fez com que projetos interessantes, por tanta demora na construção, acabassem perdendo sua capacidade e viabilidade em modificar seu entorno. Isso sem falar nos projetos que foram abandonados e esquecidos. Ainda como erro estratégico, podemos acrescentar a construção de várias ferrovias isoladas, ou seja, ligavam capitais do estado a regiões interioranas, sem nenhum projeto de interligação, de construir um sistema ferroviário e não várias ferrovias isoladas.

Aqueles projetos, que conseguiram sair do papel e se tornaram realidade, foram importantes para regiões próximas. A inauguração de uma estação ferroviária em determinada cidade significava que esta passaria a ser o centro comercial da região, dinamizando as relações comerciais desta localidade com as regiões maiores ou mesmo de escoamento da produção, o que, aliás, sempre foi o principal objetivo do surgimento das ferrovias.

³⁰⁶ HOBBSAWN, 2010. p. 54.

³⁰⁷ TENÓRIO, 1996. p. 50.

Juntamente com o trem, muitas novidades passariam a transitar, desde produtos a pessoas de outras regiões, com costumes novos que eram adotados pela população, como modos de falar, gêneros musicais, utensílios, roupas, produtos de longe, etc. Assim, a estação passa a ser o centro irradiador das novidades. É também da estação que se marcava o tempo da cidade, agora não mais marcado pela natureza ou sino da igreja ou da natureza: o andamento da cidade, as festas, as cerimônias, os casamentos, eram marcados pelo relógio racional do trem. O tempo ganha um novo sentido, um medidor, nos lembrando aqui a discussão sobre relógio e tempo de E.P. Thompson, sobre os camponeses ingleses: “até que ponto, e de que maneira, essa mudança no senso de tempo afetou a disciplina de trabalho, e até que ponto influenciou a percepção interna de tempo dos trabalhadores?”.³⁰⁸ O apito inconfundível do trem e o sino da estação ferroviária mostravam para a cidade que ela agora estava inserida em um novo contexto, pois simbolizavam a chegada de novidades, de mercadorias, de pessoas.

Mais uma vez, utilizando a inauguração da estação ferroviária de Piripiri como exemplo, percebe-se a importância da solenidade tanto para a cidade quanto para o governo piauiense, evidenciada pela presença da capital na cerimônia, representada pelo jornal *Diário Oficial*. A reportagem a seguir, publicada quatro dias depois, detalha como os acontecimentos daquela tarde de fevereiro de 1937 foram relatados à população de Teresina, bem como as expectativas que a nova estação representava para o futuro da região e do comércio estadual.

É mais uma etapa vencida pela Estrada de Ferro Central do Piauí, rumo a capital, a inauguração do trecho Piracuruca-Perypery. O facto, singelo na sua expressão, representa, no entanto, para o Piauí, um objectivo de suma importância, beneficiando, de perto, o desenvolvimento económico de uma rica zona do norte do estado, desde que os meios de transporte e as vias de *comunicação* representam, entre nós, o *factor maximo* do progresso em todas as suas modalidades. A capacidade de trabalho, -justo é confessar,- do ilustre *director* de nossa única estrada de ferro, sr. Dr. Gayoso Neves, em grande parte, devemos nós então auspiciosos acontecimentos que constituiu sempre um dos *anceios* do eminente chefe do executivo Piauíense, que só por motivo de força maior deixou de, pessoalmente, inaugurar aquelle avanço promissor dos trilhos da Central do Piauí. Lamentável como foi o não comparecimento do Exmo. Sr. Leônidas de Castro Mello e dos demais ilustres convidados desta capital, dentre os quais destacamos o integro Presidente da Corte de *Appellação*, Sr. Dês. Christino Castello Branco e major Gayoso e Almendra, Presidente da *Assembléa* Legislativa do Estado, à *ceremonia* de onze deste, em Perypery, compareceu, todavia, crescido número de pessoas de destaque de vários municípios, que se fizeram representar no acto, presidido pelo deputado Nelson Rezende, que representou, por delegação especial, o sr. Dr. Governador do Estado.”³⁰⁹

³⁰⁸ THOMPSON, E. P. *Costumes em comum*. São Paulo: Cia das Letras, 2021, p. 269.

³⁰⁹ ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUÍ: inauguração do trecho Piracuruca-Perypery. *Diário oficial*, 15 de fevereiro de 1937. p. 4.

A primeira parte da reportagem se concentra mais em vangloriar a construção da ferrovia, as pessoas responsáveis, e elogiar todos os envolvidos na ferrovia. Não podemos esquecer que o *Diário Oficial*, como o próprio nome diz, era a voz oficial do governo estadual e único dos jornais da capital a publicar algo referente ao acontecimento, tendo, consequentemente, somente elogios para tal evento, enumerando os muitos benefícios que se esperava do novo trecho da ferrovia. A Central do Piauí representava a grande ligação econômica no estado que, em breve, esperavam eles, faria a ligação entre a capital e o litoral, as duas regiões mais importantes. O superlativo era a regra da reportagem; afinal, aqueles trilhos expressavam a vontade e o esforço governamental para o desenvolvimento da região atendida e de todo o estado, através do transporte de pessoas e de mercadorias; a ferrovia era, antes de tudo, o “fator máximo do progresso” piauiense. A cerimônia transformaria a estação ferroviária em um marco para o desenvolvimento da cidade e da região, tanto economicamente quanto nos setores urbanos, sociais, demográficos e políticos.

Às 17 horas do dia onze deste mês attingia a estação da cidade de Perypery o trem inaugural, sendo, logo, a convite da directoria da estrada, declarado inaugurado o trecho, pelo deputado Nelson Resende que, em nome do chefe do Estado, cortou a fita symbolica por entre as justas manifestações da selecta e grande assistência. Ao governo do Estado, que tudo tem feito pelo avanço da Central do Piauihy e à comunhão piauihyense em geral que recebe tão importante melhoramento, enviamos as nossas melhores felicitações por mais este marco que vem de ser vencido na estrada que conduz o Piauihy ao lugar que lhe compete ao lado de seus irmãos da Federação Brasileira.³¹⁰

A estrada de ferro foi retratada em sua importância econômica para o estado como um equipamento sonhado por muitos anos e que, a cada estação inaugurada, fazia renascer a esperança de sua conclusão e a consequente contribuição para o bom viver no norte piauiense. Assim, mais uma vez, se percebe a relação direta entre ferrovia e progresso, em uma tentativa de reforçar a ideia da estrada de ferro como equipamento de desenvolvimento do estado em “todas as suas modalidades”. A ferrovia, assim como todos os elementos de transportes, seria a solução definitiva para o atraso do Piauí, pois, a partir dela, o estado entraria em uma era de prosperidade automática. A ferrovia, por si só, já representava a prosperidade econômica do estado. O tempo de atraso ficaria no passado. No final da reportagem, percebemos um detalhe que era muito comum nas comunicações governamentais: a constante comparação com os estados vizinhos, divulgando sempre a pobreza do estado e a sensação de desprestígio do

³¹⁰ ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUHY: inauguração do trecho Piracuruca-Perypery. *Diário oficial*, 15 de fevereiro de 1937. p. 4.

governo federal para com o Piauí. Aos poucos, finaliza, o Piauí estaria conquistando um lugar de importância que já merecia. Assim, mais um passo na prosperidade que o Piauí esperava. Piripiri, também, aguardava por essa prosperidade.

A chegada do trem, ou a expectativa de tal chegada, já fazia com que a percepção de que algo novo estava por vir, não só a materialização do transporte ferroviário, mas todo o conjunto de benfeitorias que a cidade porventura viesse a experimentar. O mesmo sentimento de euforia experimentado pelos piripirienses neste momento foram sentidos pelos piracuruquenses alguns anos antes, bem como pela população do litoral. A demora doía. Todos os anos de espera criavam o sentimento de desânimo, mas que rapidamente era esquecido ao ouvir-se o som da locomotiva transitando nos trilhos.

Poucos anos antes da chegada da ferrovia a Piripiri, a cidade já começava a vislumbrar alguns pontos que pudessem tornar seu desenvolvimento mais acelerado. O governo do estado do Piauí e o governo municipal tentavam dinamizar sua economia e suas estruturas de transportes. A Estrada de Ferro já era uma realidade para Amarração, Parnaíba, Cocal e Piracuruca. Pelo projeto original, a cidade de Piripiri seria a próxima cidade a ter sua estação ferroviária. Se não aconteceu ao longo da década de 1920, a década de 1930 prometia muito para a modernização desta cidade, principalmente a partir de 1932, quando foi anunciado a construção do trecho Piracuruca-Piripiri. Assim foi descrita a cidade nas páginas do *Almanaque da Parnaíba*.

Edificação e população- Possui a cidade, além de grande número de casas de palha nos arredores e *algumas mesmo* na parte urbana, mais de duzentas casas cobertas de telha. A igreja matriz foi construída em 1884. É um belo templo, tendo ultimamente passado por sucessivos reparos que a tornaram mais elegante. O palacete da municipalidade é amplo e moderno. Em 1930 passou por uma profunda reforma em sua fachada. Há dois cemitérios públicos e uma capela, como já fiz notar, onde é atualmente festejada N. S. do Rosário. O prédio da *uzina* elétrica é espaçoso e de sólida edificação. Encontram-se boas e modernas residências particular.³¹¹

A década de 1930 foi um período fundamental para o desenvolvimento da cidade. Percebe-se um acelerar em sua estrutura urbana, econômica, educacional e social. A acanhada cidade do início do século vai ficando para trás e aponta para um período mais próspero. Nesta década, enumeramos alguns fatores facilitadores dessa transformação: a Estrada de Ferro, estradas carroçais melhores, escolas, inclusive na zona rural, embelezamento da cidade, e a construção do açude Caldeirão. Um conjunto de elementos modernizantes que transformarão a

³¹¹ FERREIRA, Álvaro. Periperi. *Almanaque da Parnaíba*, Parnaíba, 1934. p. 215.

cidade em um polo econômico regional, e fez surgir expectativas de crescimento mais acelerado.

Como era relativamente comum, o *Almanaque da Parnaíba* publicou uma extensa reportagem sobre a cidade de Piripiri em 1933. Se, alguns poucos anos antes, foi descrita somente como uma cidade simpática, agora, Piripiri já é percebida como uma cidade em desenvolvimento, que, prestes a receber a ferrovia, já se percebia em constante crescimento. O texto da reportagem tem um caráter essencialmente progressista e de ordenamento, mostrando os principais elementos que estariam elevando a qualidade de vida de sua população, aproximando-a a seus dois modelos diretos: Parnaíba e Teresina.

PERIPERI- Dentre as cidades do norte do Estado, Periperi é uma das mais futuras e progressistas. Sede do município do mesmo nome, talvez o menor do Estado, dista 34 leguas desta cidade e 40 da capital. Comércio ativo, movimenta suas transações sobretudo com a praça da Parnaíba, sendo seus principais produtos de exportação o arroz, a cana de *assucar*, cultivados em larga escala em todo o município, o tucum, couros, peles e cera de carnaúba. Povo hospitaleiro, sociedade distinta, tem se salientado pelo amor à ordem e ao trabalho, nunca tendo a política conseguido estabelecer discórdia no meio local. Merece especial menção, nestas ligeiras notas, a honestidade e labor dos seus administradores, com criterioso emprego das rendas. Daí, o fato de possuir o município excelentes estradas de rodagens, com obras d'arte valiosas. A cidade é iluminada a luz elétrica, de ruas alinhadas, contando elegantes edifícios, como provam as fotografias que ilustram nossas páginas, e que nos foram cativantemente remetidas, por solicitação nossa, pelo seu atual e esforçado prefeito, coronel Nelson Coelho de Rezende.³¹²

A reportagem é ricamente ilustrada com material produzido na época, exemplificando esse progresso com algumas benfeitorias patrocinadas pelo governo municipal. Os destaques estão ligados à arquitetura e engenharia, os elementos que mais facilmente se associam como demonstrações de desenvolvimento em um núcleo urbano: o Palácio Municipal, a Ponte sobre o Rio dos Matos, a Usina Elétrica e a Fonte de distribuição de água.

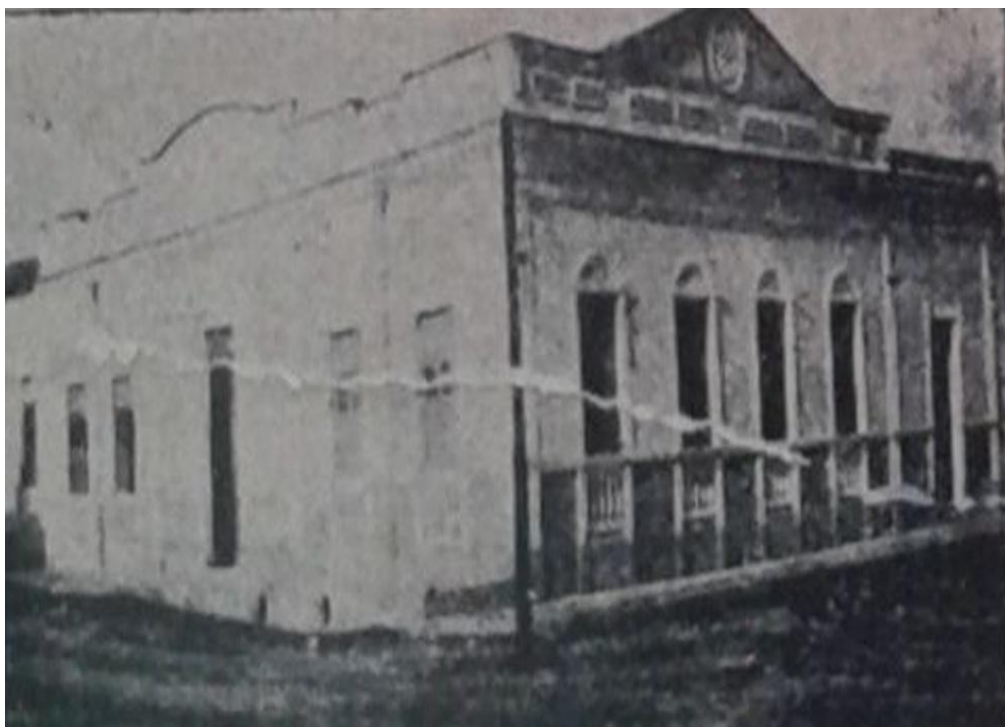
Percebe-se, na organização da escrita, uma norma que era quase regra na época: uma exaltação ao progresso e ao futuro. A cidade ser descrita como progressista buscava exaltar as qualidades do município, assim como de seu administrador, que no final é descrito com todas as letras e adjetivos: o esforçado, honesto e trabalhador coronel Nelson Rezende. Como finalização, não bastava o elogio à cidade, era preciso também o elogio a seu povo: hospitaleiro, com amor à ordem e ao trabalho; e a enumeração de suas modernidades: a luz elétrica, as ruas ordenadas, os elegantes edifícios e os novos serviços, como a distribuição de água.

³¹² PERIPERI. *Almanaque da Parnaíba*. 1933. p. 147-148.

Observando as imagens publicadas e analisando a cidade a partir da transição entre as décadas de 1920 e 1930, a reportagem objetivava enaltecer o crescimento da cidade e, principalmente, mostrar sua modernização. Difícil acreditar que esta mensagem não tenha origem no gabinete do prefeito.

Em relação às imagens, são quatro, representando aspectos modernizantes na cidade, indicando que, lentamente, a cidade estava se organizando e ao mesmo tempo que se embelezava em termos de arquitetura, serviços e comodidades estão muito próximos da população. Primeiro, o Palácio Municipal, prédio histórico sede do poder executivo municipal por muitas décadas, atualmente um dos poucos prédios históricos na praça central da cidade ainda preservado. Em seguida, a construção da primeira ponte sobre o rio dos Matos, marcando o fim do isolamento da cidade e facilitando o transitar de pessoas entrando e saindo da cidade. Embora não conste na reportagem, uma outra ponte, na mesma época, estava sendo construída sobre o rio Santo Antônio, financiada pelo governo do estado, na estrada entre Piripiri e Campo Maior, onde futuramente seria instalada a BR 343. Ainda são mostrados o novo prédio para funcionamento da usina elétrica e o sistema de distribuição de águas em chafarizes.

Imagem 15: Palácio Municipal de Piripiri



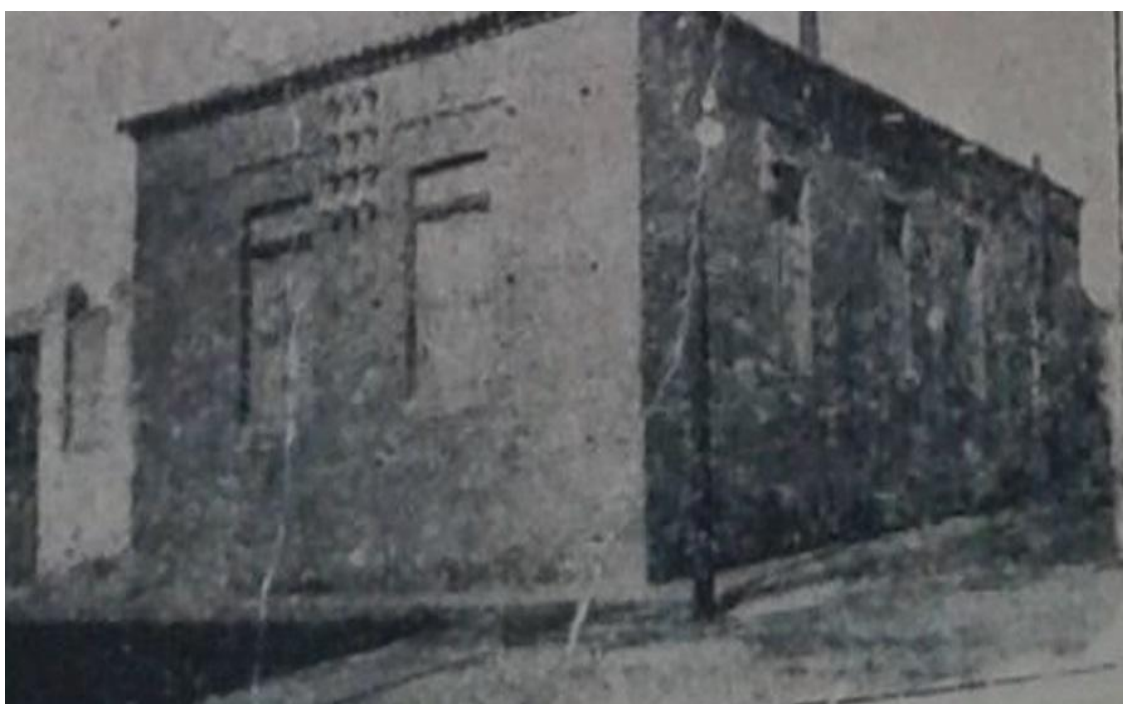
Fonte: *Almanaque da Parnaíba*, 1933, p. 148.

Imagem 16: Ponte de madeira sobre o rio dos Matos



Fonte: *Almanaque da Parnaíba*, 1933. p. 148.

Imagem 17: Usina Elétrica de Piripiri



Fonte: *Almanaque da Parnaíba*, 1933. p. 147.

Imagem 18: Fonte de distribuição de água



Fonte: *Almanaque da Parnaíba*, 1933. p. 147.

Saindo um pouco do contexto oficial, percebemos as expectativas também na sociedade piripiriense. As mensagens governamentais por quase duas décadas instigaram a relação da ferrovia com o progresso. A população absorveu a mensagem e, em seu imaginário, sonhou com uma realidade idealizada. A relativa simplicidade de moradores piauienses também aparece na espera por tempos melhores, tempos de crescimento que só a estrada de ferro poderia proporcionar naquele momento, como no poema a seguir, escrito um pouco antes da inauguração da estação ferroviária, em 1936.

Inauguração da Estação³¹³

Vai ser inaugurada a Estação!
O hino do triunfo decantai.
E unidos na maior satisfação
Ao grande progresso admirai!

³¹³ SILVA, Raimundo de Freitas. Inauguração da Estação. In: MELLO, Cléa. *Memórias de Piripiri*. 1996. p. 90.

Jubilai neste dia de alegria,
 Á glória, ao povir, hoje exaltai,
 Homenagem para o chefe da nação
 E esta grande obra consagrai!

Dia Festivo, sublime, grandioso!
 Que todos nós desejamos festejar.
 Consagrai: este dia é glorioso

Entusiasmo! O trem vai trafegar,
 Parabéns ao senhor doutor Gayoso,
 Que veio a Estação inaugurar.

O poema, de Raimundo de Freitas e Silva³¹⁴, traduz o modo como o piripiriense encarava aqueles dias de fevereiro de 1937. Percebemos, no pequeno poema, um conjunto de palavras que representavam a expectativa com a chegada dos trilhos na cidade. Palavras como progresso, triunfo, grandioso, glorioso, entusiasmo, e satisfação representam o espírito com que a cidade receberia a ferrovia, depois de pelos menos duas décadas de espera. Homenagem ao chefe da nação, Getúlio Vargas e agradecimentos ao engenheiro Gayoso por trazerem a novidade, o “grande progresso” que, daquela data em diante, transformaria o cotidiano da cidade. O uso da expressão “á glória ao povir” complementa o contexto esperançoso do poema, uma vez que a expressão evoca a esperança e a celebração de um futuro promissor, frequentemente associada aos ideais de progresso, mocidade, patriotismo, ordem. Muito comum seu uso na literatura e poesia brasileira, particularmente no final do século XIX e início do XX.

Ao contrário da segunda metade do século XX onde ferrovia já não estava associada à modernidade, mas sim ao atraso devido ao estado de abandono, descaso e sucateamento destas, na primeira metade do século significava desenvolvimento, o fator que atrai a modernização. Assim, associar ferrovia, cidade e modernização era regra para a maioria das regiões beneficiadas pelos trilhos”.³¹⁵

Além do rádio³¹⁶, no encalço da ferrovia, a década de 1940 foi bastante promissora para a cidade de Piripiri: funda-se o primeiro cinema na cidade, o Cine Éden, de propriedade de

³¹⁴ Neto do fundador da cidade. Poeta autodidata, escreveu poesias líricas, satíricas e de exaltação, não publicadas em vida.

³¹⁵ FERREIRA, José e FONTINELES, Cláudia. Festa no interior: a inauguração da estação ferroviária de Piripiri-PI. In: CASTELO BRANCO, Edwar; MONTEIRO, Jaislan; NERY, Ana Karoline. *Acontecimento, linguagem e narrativa*. Teresina: Cancioneiro, 2023. p. 329.

³¹⁶ O caso da chegada do primeiro rádio à cidade é pitoresco. O agrimensor Argemiro Nascimento foi o primeiro encarregado pela construção do trecho Piracuruca-Perypery, foi ele que trouxe o primeiro aparelho de rádio à cidade, aparelho este totalmente desconhecido da maioria da população local, e que logo depois foi se popularizando.

Aderson Alves Ferreira³¹⁷; instala-se uma subagência do Banco do Brasil, primeiro serviço bancário na cidade; a eletricidade chega através da instalação da primeira usina elétrica, abastecida a óleo diesel; conclusão da construção do açude Caldeirão, construído com objetivo de armazenamento de água para consumo humano e para uso na irrigação em médio e longo prazo, além de minimizar efeitos de períodos de seca; inauguração da fonte pública para abastecimento de água. Já na década de 1950 é inaugurado o mercado público municipal e iniciada a construção do trecho da ferrovia que ligaria Piripiri à capital Teresina.

Apesar de a cidade ainda estar em início de desenvolvimento, as primeiras mudanças já eram notadas, diferenciando a cidade dos anos de 1920 daquela de dez anos depois, como sinais de modernização. Novamente, Raimundo de Freitas e Silva produziu, em 1934, a seguinte poesia sobre a cidade e seu notável crescimento.

Pery Pery

Em local acidentado
Desse sertão desbravado,
Ao norte do Piauí
Descansa a bela cidade,
Banhada em prosperidade,
Que chamam Pery Pery

É cidade futura,
Mais ou menos populosa
Com alguns prédios vistosos,
Uma igreja regular,
Onde sempre vão orar
Os crentes mais fervorosos
Servida pelo telégrafo
Como disse Filadelfo,
Via férrea em construção,
Invenção da grande América,
E campo de aviação

Tem o grupo Padre Freitas,
Com lindas portas estreitas,
Ornamento da cidade,
Dedicado à instrução
Fonte de educação
Da querida mocidade

Feito com arte e esmero
Por operários sinceros
Com sólida arquitetura

³¹⁷ Piripiriense, nascido em 24 de dezembro de 1897 e falecido em 26 de fevereiro de 1975. Exerceu atividades comerciais de 1917 a 1951. Exerceu também várias funções políticas, como Conselheiro Municipal, Vice-Intendente, Prefeito Nomeado (1945-1946) e Prefeito eleito para três mandatos (1951-1955, 1959-1963 e 1967-1970).

Ergue-se lindo! Elegante!
Com fachada interessante,
O prédio da prefeitura

Agora passo a falar
De sua circunferência
Dos olhos d'água possantes
De soberba permanência

Para o lado oriental
Ao pé da verde colina
De uma rocha de granito
Jorra água cristalina

De uma parte elevada
Ao norte ou setentrião
Vê-se um lindo panorama
Em pitoresco sertão.

Finalmente para o sul
Sobre as margens sinuosas
De fresco manancial
Se estende matas formosas³¹⁸

A ideia de modernidade estava muito presente na poesia. Afinal, a cidade parecia sair da inércia em que estivera mergulhada por décadas. Mas o que seria modernidade naquele contexto? O que um personagem vivendo nesse período poderia perceber como modernização de seu cotidiano? Uma afirmação parece segura: o futuro, entendido como aquilo que está por vir de forma positiva. Afinal, embora “moderno” e “modernidade” tenham conceitos distintos, ambos costumam ser associados a expectativas favoráveis, o que se expressa na ideia de uma “cidade futura e seus prédios vistosos”.

Percebe-se, nas primeiras frases, que a ideia de modernidade reflete tudo aquilo que seria o novo, o inédito. A cidade é exaltada em seus primeiros sinais de uma modernidade percebida no cotidiano. A expansão populacional é apontada com um desses sinais de desenvolvimento, dando sinais de que, em poucas décadas, seria uma das mais populosas de todo o estado. O visual também ajuda nesta percepção, pois tudo aquilo que é visto e palpável é notável, e ajuda na exaltação de uma modernidade literalmente a olhos visto: a arquitetura. Assim, não é de admirar que as construções recentes, com aspectos tão diferentes das mais antigas, chamariam a atenção deste esperançoso. O prédio da prefeitura em construção, o novo edifício da escola Padre Freitas, a Igreja Matriz, são elementos apontadores desta modernidade esperada, elementos primeiros de uma série de outros que viriam em tempos cada vez mais

³¹⁸ MELLO, 1996 p.89

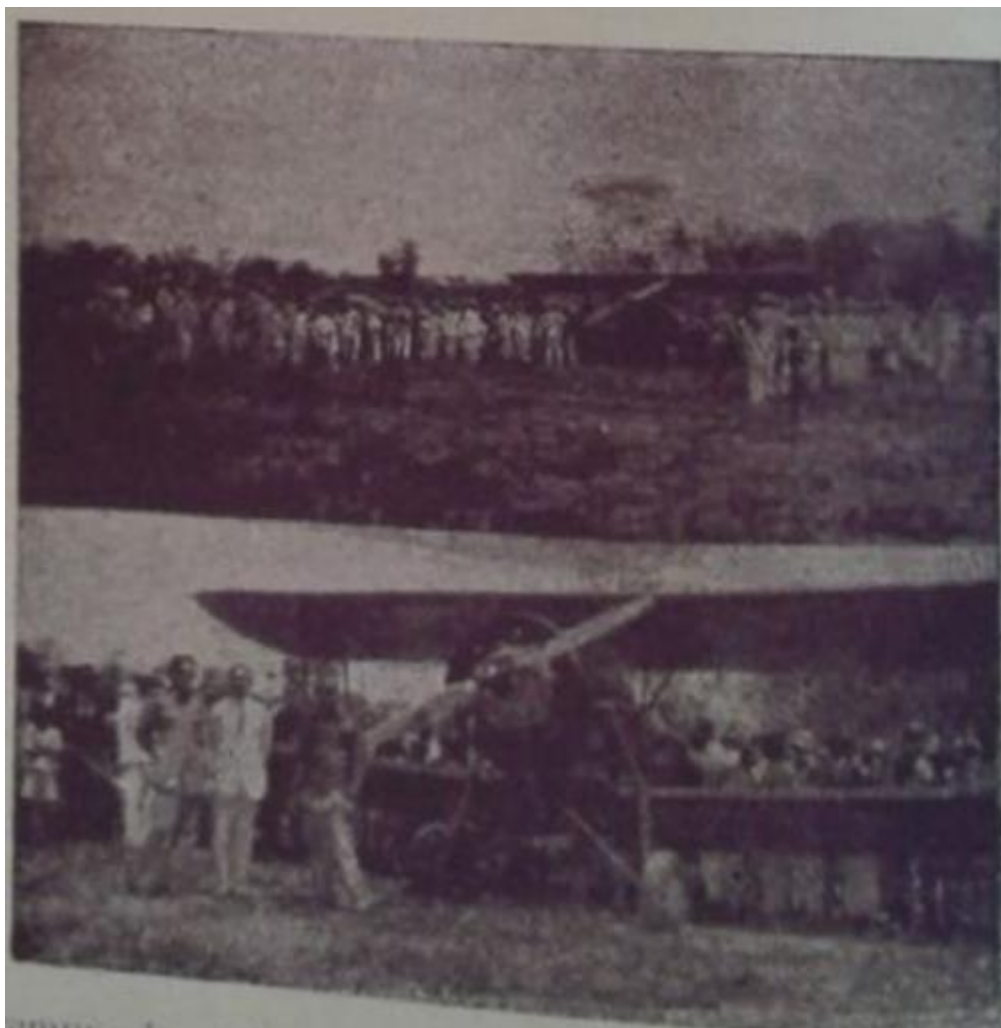
próximos, mesmo que a igreja tenha sido destruída para construção de uma nova, maior e “mais moderna”, vinte anos depois do poema.

De forma mais específica, o poeta aponta aquela que, no seu olhar, seria o significado mais claro da modernidade, a Estrada de Ferro. Ainda em construção, ela gerava uma expectativa enorme em parte da população, que ansiava por sua inauguração e não conseguia mais esperar para poder ver o trem passando pela cidade, mesmo cometendo o engano de creditar a invenção da ferrovia à “grande América”. Ainda no campo dos transportes, é pontuado o campo de aviação, uma grande e larga estrada em piçarra, raramente utilizada, mas já existente nas imediações do centro urbano, possibilitando o serviço de correio aéreo, uma vez que o transporte aéreo estava em vias de transição, abandonando os pousos e decolagens aquáticos e usando pistas terrestres. Completa com o orgulho do piripiriense da época, o prédio do Grupo Escolar Padre Freitas, tanto no seu aspecto arquitetônico, que se destacava entre todas as outras construções da cidade, quanto a sua finalidade de instruir a população da cidade, que, a partir daquele ano, 1934, seria pública.

Nas últimas linhas, mais uma vez uma exaltação aos novos prédios e estilos arquitetônicos, com especial atenção ao prédio da prefeitura, construído na praça central da cidade, que serviria como sede do executivo municipal por mais de seis décadas, além de abrigar, em uma de suas salas, a sede da câmara municipal até a década de 1960. Nota-se a relação direta entre modernidade e novas construções surgidas no entorno da futura praça da Bandeira, ainda somente uma grande área descampada, com especial preocupação aos detalhes da construção, ao esmero com que eram construídos, como ele mesmo escreveu, “nunca vistos na cidade até então”.

Por fim, uma exaltação à natureza, às áreas verdes que cercam a cidade de Perypery, com suas montanhas, seus rios, suas florestas e todos os aspectos naturais que complementam a cidade. Na visão do autor, há uma relação harmoniosa entre a urbanidade piripiriense em desenvolvimento e a natureza intocável e de beleza privilegiada. Assim, a junção desses dois aspectos dará vida longa e produtiva à cidade.

Imagem 19: Inauguração do campo de aviação em Piripiri, em 1933 para início do serviço de correio aéreo.



Legenda: vista do campo de avião Augusto Severo, em Peripery, classificada pelos aviadores como o melhor do Brasil, no dia da inauguração do correio aéreo naquele município piauiense, a 20 de dezembro de 1933. Embaixo o sr. Nelson Coelho de Rezende, sob cujos auspícios foi construído o campo, entre os “azes” Manoel Oliveira e Francisco Macedo.

Fonte: *Almanaque da Parnaíba*, 1935, p. 210.

Se em Piripiri vivia-se a expectativa da chegada da ferrovia, em Piracuruca, com pouco mais de uma década da ferrovia em funcionamento, já era visível o desenvolvimento urbano.

Com o adensamento do transporte ferroviário e construção de rodovias carroçáveis, delineiou-se a formação de um ciclo econômico marcado pela comercialização da cera de carnaúba, do tucum e em, menor escala, do coco babaçu e algodão. Essa relação de trocas foi altamente benéfica para os piracuruquenses pela constituição de fortunas em mãos de alguns, do que resultou o assentamento de alguns sinais de modernização urbana, tais como a construção de grandes e modernas residências. Os velhos e bucólicos sobradões... foram substituídos por prédios de dois andares, decorados por mosaicos e equipamentos com instalações hidráulicas e sanitárias. Começaram a rodar pelas ruas da cidade os automóveis particulares,

substituindo cabriolés, charretes e as centenas de montarias que foram intensamente usadas para o transporte individual.³¹⁹

A chegada dos trilhos a Piripiri está diretamente ligada à sua ascensão produtiva, comercial e sua participação política regional. Ao longo dos anos de 1930, a cidade recebeu diversos serviços, crescendo em seu aspecto urbano e demográfico. As obras contra as secas, a educação pública, a organização e embelezamento de suas ruas, e a chegadas de serviços públicos, como água e eletricidade, acabaram marcando como importantes para uma virada no cotidiano da cidade. Todos esses melhoramentos foram importantes para a cidade, porém, do ponto de vista econômico e social, a chegada da ferrovia acabou sendo o principal evento de virada do desenvolvimento piripiriense. A ferrovia era o elemento do moderno, “como consciência de uma época que insiste em se referir ao passado da antiguidade procurando conceber-se como resultado de uma transição do velho para o novo”³²⁰. O novo estava se concretizando, primeiro com a eletricidade, com a educação e com obras urbanas; mas o que iria efetivamente garantir os benefícios do moderno no imaginário piripiriense era a ferrovia, pelo menos era o que se imaginava naquele momento.

5.4 O Progresso nos Trilhos: modernidade, expectativas e realidade

Do ponto de vista econômico, as ferrovias brasileiras eram classificadas em categorias a partir de sua importância. A grande maioria delas era economicamente deficitária. No Nordeste, esse cenário não era muito diferente. A princípio, essa situação não era considerada preocupante, visto que, apesar do desempenho econômico insatisfatório, a função de integração justificava a construção e a manutenção de muitas ferrovias. Essa realidade começou a se modificar a partir da década de 1930, quando o gerenciamento do sistema ferroviário passou por mudanças, especialmente com as estatizações que culminaram com a criação da RFFSA em 1957 e com a redução dos investimentos na manutenção das ferrovias.

Com a escassez de recursos para manutenção, em uma época que as atenções governamentais estavam direcionadas à construção de rodovias, os problemas nas linhas férreas se multiplicavam. O médico, jornalista, poeta e político piauiense Euripedes Aguiar nos deixou um longo e curioso relato intitulado “A Estrada de Ferro Central do Piauí”, publicado no jornal *O Piauí*, o que indica uma ideia de como era viajar pela Ferrovia Piauiense, naqueles dias em que o destino não estava de bom humor.

³¹⁹ BITENCOURT, 1989. p.158.

³²⁰ HABERMAS, Jurgen. Modernidade versus pós-modernidade. *Arte me revista*. São Paulo. Ano. 5, n. 7, p. 86-90, 1983, p. 86.

Como se não bastasse para desconto de meus pecados, os percalços da árdua luta política em que estou envolvido, tive de sofrer, há poucos dias, a grave injúria de viajar na Estrada de Ferro... Em Parnaíba, quando fui tomar o trem para Piripiri, recebi a enganosa impressão de que nessa estrada tudo marchava regularmente, em boa ordem, o tempo e a hora... O trem apitou e partiu no minuto exato, mas notei logo que a marcha do comboio era excessivamente vagarosa, de uma lentidão irritante... Pouco diante da estação de Bom Princípio a máquina apitou repetidas vezes, era o tender que descarrilhara e o maquinista pedia freios... A locomotiva parou, logo se soube que a máquina estava avariada e que íamos permanecer longas horas naquele lugar. Eram nove horas na manhã. A situação era francamente desagradável. No comboio não havia água potável nem comestíveis para os centos e tantos passageiros que enchem os vagões... às cinco horas da madrugada o desmantelado comboio se refez e recomeçou a rodar, cautelosamente, rumo a Piripiri. Por fim, com o espírito e o corpo bem machucados cheguei a Piripiri, término da desastrosa e enfadonha viagem de trem, às onze horas da manhã do dia seguinte ao da partida de Parnaíba, com atraso de vinte horas.³²¹

O fato de a viagem ter ocorrido com uma série de problemas fez com que Eurípedes, e possivelmente os demais passageiros, se sentissem frustrados em relação às promessas de agilidade e de bem-estar que eram divulgados acerca da viação férrea. A atribulada viagem de trem é narrada por Eurípedes de Aguiar como “desastrosa” e “enfadonha”, estando não só seu corpo mais também o espírito machucado. Se por um lado este relato denota a ideia representativa da viação férrea naquele momento como ineficiente (pelo menos aquele dia), também podemos imaginar que Eurípedes possa ter “carregado nas tintas” por questões políticas, uma vez que o ex-governador ainda era ativo político na engrenagem das eleições governamentais piauienses.

Claro que acontecimentos como estes não era diários, e normalmente a ferrovia terminava suas viagens sem problema, mas já havia sinais da falta de manutenção e que o funcionamento desta já necessitava de reparos. Uma última observação ainda a ser feita sobre essa época: a ferrovia tinha atingido somente metade de seu tamanho projetado. Mesmo em seus primeiros momentos, o funcionamento da ferrovia piauiense deixava a desejar, uma vez que não era um ramal tão rentável ou de importância estratégica para a Inspetoria Federal das Viações. A E.F.C.P. sempre funcionou dentro de um modo considerado regular.

Em uma reportagem sobre o perfil do senhor Raimundo Pereira dos Santos, mais conhecido pelas alcunhas de “Cravo da Estrada” ou simplesmente “Sr. Cravo”, funcionário maquinista da Central do Piauí, deixa escapar os pequenos contratemplos que podem surgir nas viagens da ferrovia.

³²¹ A ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUÍ. Jornal O Piauí, 08 de maio de 1948, p. 01.

Em 1923, quando se inaugurou a estação de Cocal, o tem que conduziu os passageiros àquela localidade foi confiado à habilidade diplomática do Cravo por causa das más condições em que se teria de fazer a viagem, devido ao péssimo estado da linha, muito nova e do material rodante um pouco defeituoso. As delongas seriam inevitáveis e com certeza provocariam muitas reclamações, tanto mais que os carros iam repletos de matutos de toda casta e de nenhuma consideração para com os outros. Numa situação daquela só o Raimundo Pereira dos Santos (lá escapou o verdadeiro apelido do homem) poderia desempenhar a contendo o papel de chefe de trem. E assim foi. O homem dava explicações, contava anedotas, dizia *piléria*, interessava-se por um, perguntava pela exma. Esposa de outro, e assim os ia a todos divertindo e distraíndo dos aborrecimentos da viagem. Numa ocasião o trem parou em pleno mato, e o Cravo, antecipando-se às reclamações, explicou simplesmente: - Parou para apanhar um metro de lenha. – Todos esperavam resignados, mas em breve começaram alguns a resmungar entre si. Ainda mais aquela demora! O Cravo ia, para distraí-los, contar a viagem do Queiróz à Inglaterra, quando um sujeito de Marruás, que tomara o trem em Bom Princípio, o interpelou em voz alta e cenho carregado: - Mas “seu” Cravo, que diabo de demora é essa para receber um metro de lenha? Um metro de lenha é coisa que um menino carrega num minuto! Não é nem duas *lacha*!- O Cravo sorriu, mas o matuto julgando leva-lo à parede, insistiu zombeteiro: - Você não disse mesmo que o trem parou só para receber um metro de lenha? – Porém cúbico, respondeu o Cravo sob gostosas gargalhadas dos outros passageiros.³²²

Imagem 20: Sr. Cravo no Almanaque da Parnaíba



Fonte: *Almanaque da Parnaíba*, p. 241.

³²² UM HOMEM DISTINTO. *Almanaque da Parnaíba*. Parnaíba: 1935, p. 243-245.

Imagem 21: Trem Parado “no mato”

Fonte: Almanaque da Parnaíba, 1935, p. 241

Após a década de 1940, os investimentos neste modelo de transporte foram reduzindo gradativamente, fazendo com que, nas décadas seguintes, o transporte de mercadorias e de pessoas fosse dominado pelo rodoviarismo, numa possível “escolha” controversa do governo brasileiro que ainda é muito discutida. Com o passar dos anos, as ferrovias entram em um processo de declínio contínuo que caracterizou a maioria das estradas de ferro no país. De norte a sul do país o quadro de conservação dos equipamentos se caracteriza pelo abandono, cujo processo será contínuo até o final do século XX. A falta de treinamentos, manutenção e investimentos cria um quadro caótico dentro do sistema, ocasionando, inclusive, grandes desastres. No Piauí nenhum notável acidente teria acontecido, porém no estado vizinho do Ceará foi registrado aquele que até hoje é considerado o maior acidente ferroviário do estado e segundo maior nordestino, sendo superado apenas pelo acidente Laranjeiras-Riachuelo, que resultou na morte de quase 200 pessoas, em Sergipe.

Violento desastre ferroviário registrou-se na estação Piquet Carneiro, tombando no leito da estrada cinco carros repletos de passageiros. São desconhecidos ainda detalhes e o número exato de mortos e feridos. Notícias particulares dizem existir 34 mortos retirados dos escombros até agora... Foram revelados novos detalhes do pavoroso desastre ocorrido com o trem que partia de Crato com destino a Fortaleza. O nosso enviado especial informa que a situação é desoladora... Torna-se impossível a identificação dos mortos

que em sua maioria ficaram mutilados e irreconhecíveis... Em face da dificuldade para maiores recursos médicos cirúrgicos na pequena vila perdida no sertão cearense, o repórter presenciou cenas dantescas de amputações de pernas e braços efetuados com serrotes comuns de carpinteiros...³²³

Em 2021, a manchete do jornal *O Povo* online relembra o acontecimento: “Há 70 anos, maior acidente ferroviário do Ceará deixava 100 mortos em Piquet Carneiro”.

Pavoroso sinistro na rede de viação cearense. Todos os carros de passageiros ficaram adernados e engavetados.” Foi assim que O POVO deu as primeiras informações sobre o que ficou conhecido como o maior desastre ferroviário do Ceará, na cidade d, localizada a 297 quilômetros de Fortaleza. O acidente, que deixou cerca de cem mortos e dezenas de feridos, aconteceu há 70 anos, no dia 17 de dezembro de 1951, por volta de 6h10min. O trem havia saído do Crato no dia anterior e feito pernoite em Iguatu, em viagem que seguia para Fortaleza. Próximo à sede de Piquet Carneiro, que na época era distrito do município de Senador Pompeu, o acidente aconteceu e os vagões de passageiros do veículo viraram. Os sobreviventes do desastre, entre eles o então presidente da Câmara de Iguatu, Jaime Cavalcante, foram unânimes em afirmar que o excesso de velocidade ocasionou as mortes, e que mais perdas não aconteceram porque os passageiros se seguravam como podiam. “A morte parecia guiar a máquina”, relata reportagem do O POVO.³²⁴

Imagem 22: Acidente Ferroviário em Piquet Carneiro-Ce.



Fonte: Jornal *O Povo* online, acessado em 17 setembro de 2025.

³²³ Jornal do Piauí. *Violento desastre no Ceará*. 20 dez de 1951, p. 01.

³²⁴ HÁ 70 ANOS, MAIOR ACIDENTE FERROVIÁRIO DO CEARÁ DEIXAVA 100 MORTOS EM PIQUET CARNEIRO. *O Povo online*. Fortaleza, 16 dezembro de 1921. Disponível em: www.opovo.com.br/noticias/ceara/piquetcarneiro/2021/12/16/ha-70-anos-maior-acidente-ferroviario-do-ceara-deixava-100-mortos-em-piquet-carneiro.html. Acesso em: 08 dez. 2024.

A violência do desastre cearense parece ainda maior quando adicionamos os problemas de atendimento médico e a forma rústica como algumas vítimas foram socorridas, o que parece morbidamente emoldurar esse quadro desolador. A estrada de ferro, com seus benefícios e malefícios, impôs um ritmo que as cidades ainda demoraram a acompanhar, sendo, de certa forma, “abarroadas” pelo progresso e seus novos símbolos que se insistia em alcançar.

Entre os vários motivos deste acidente, a falta de manutenção e precariedade da linha e dos trens estão relacionados. O quadro a seguir, elaborado a partir das informações coletadas de J. Rey Alvarez na obra *O Transporte Ferroviário no Nordeste*, mostra a realidade financeira da ferrovia cearense, como também de outras ferrovias nordestinas, no fim da década de 1950, poucos anos antes da criação da RFFSA (Rede Ferroviária Federal S/A).

Observando somente as ferrovias na região Nordeste, usando o ano de 1960 como parâmetro, percebe-se que todas eram deficitárias economicamente. Se isso em algum momento não era problema grave, em função dos benefícios que as ferrovias ofertavam, com o passar do tempo e o aumento das estradas rodoviárias, a questão econômica vai se tornando a principal inconveniência ou desvantagem dos trilhos.

Quadro 28 – Situação Econômica das Ferrovias Nordestinas (em milhões de cruzeiros)

Ferrovia	Receita Bruta	Despesas	Déficit
Rede Ferroviária do Nordeste	632	1.989	1.357
Viação F. Federal Leste Brasileiro	256	1.188	932
Rede de Viação Cearense	199	590	391
São Luiz – Teresina	24,7	246,1	221,4
Estrada de Ferro Central do Piauí	4,1	88,3	84,2

Fonte: Quadro construído pelo autor com base em ALVAREZ, J. Rey. *O Transporte Ferroviário no Nordeste*. SUDENE, p. 05-08.

Especificando os números da Estrada de Ferro Central do Piauí teremos como cenário:

Quadro 29: Estrada de Ferro Central do Piauí (em milhões de cruzeiros)

Ano	Receita bruta	Despesas	Déficit
1957	4,4	41,4	37
1958	2,9	55,1	52,2
1959	3,8	70,6	66,8
1960	4,1	88,3	84,2

Fonte: Quadro construído pelo autor com base em ALVAREZ, J. Rey. *O Transporte Ferroviário no Nordeste*. SUDENE, p. 05-08.

A situação de deficiência econômica demonstrada nos dois quadros não eram realidades isoladas das ferrovias cearenses e piauienses, muito pelo contrário. Na maioria das ferrovias da região nordeste, a relação entre receitas e despesas era muito parecida, todas deficitárias. Os resultados negativos se seguiam ano a ano, colaborando cada vez mais para que os serviços de manutenção fossem ficando cada vez mais raros e ineficientes, resultando em um processo rápido de sucateamento. Dessa forma, o sistema ferroviário da região nordeste estava entrando em colapso em fins dos anos de 1950.

Além dos valores, que mostram de forma clara a ineficiência do então sistema ferroviário na região Nordeste, um outro dado muito importante acerca das ferrovias nordestina ratifica o quadro de declínio pelo qual passavam e a relação agora de oposição que se fazia entre o transporte ferroviário e o rodoviário. O final da década de 1950 e início da década de 1960 nos apresenta um claro declínio no uso do transporte ferroviário. Muitos são os motivos para este abandono, talvez o principal foi a forma do governo brasileiro agir em relação às ferrovias e, principalmente, a forma como foi incentivada o uso do transporte rodoviário, como se fosse necessariamente o substituto um do outro, afinal, “governar era abrir estradas”.

Quadro 30: Tráfego ferroviário no Nordeste

Ano	Passageiros transportados (milhões)	Mercadorias (milhares toneladas)
1957	27,4	3.615
1958	27,1	3.112
1959	26,0	3.330
1960	26,4	3.284
1961	22,2	2.993

Fonte: Quadro construído pelo autor com base em ALVAREZ, J. Rey. *O Transporte Ferroviário no Nordeste*. Recife: SUDENE, p. 101.

Os números, tanto em passageiros transportados quanto em mercadorias, nos mostram um decréscimo na utilização das ferrovias em toda região Nordeste. Nesta mesma época, o crescimento demográfico do Nordeste brasileiro girava na casa dos 2,5% ao ano e o aumento da produção regional na casa dos 4% ao ano. Associando estes números ao período do fim da década de 1950, conclui-se que o que estava acontecendo no Nordeste era que o transporte ferroviário já estava sendo preterido em favor do transporte rodoviário, em franca expansão em todo o país nessa época, que contava com total apoio do governo de Juscelino Kubitschek e que se acentuaria por toda década de 60, período no qual o governo brasileiro passa a desativar

ramais deficitários e incentivar a abertura de rodovias por todo o país, beneficiando a indústria automobilística, recém chegada ao país. Era uma nova face da modernidade. Neste momento, já se supunha erradamente que o sistema rodoviário por si só já supria as necessidades da nova realidade do desenvolvimento brasileiro. Como nos diz Berman, uma onda modernizadora chega para substituir, ocupar o espaço de outra que já não mais consegue se mostrar moderna o suficiente na nova realidade.

O pensamento comum na época era que esta ação seria uma “escolha” do governo, ao incentivar o rodoviarismo e sucatear as ferrovias. Talvez esta seja uma visão mais simplista da época em não querer reconhecer que o rodoviarismo, muito mais do que uma escolha, foi uma imposição da época, uma imposição feita pelo próprio progresso que um dia espalhou ferrovias por todo país, e que neste momento já tinha um novo substituto para as velhas e ineficientes ferrovias.

Em contrapartida, estes mesmos símbolos de modernidade se encontram de forma antagônica anos depois, quando o transporte ferroviário representaria exatamente ideia contrária. O moderno ganha outros ares e as ferrovias são agora demonstrações de paralisia temporal, de algo que teve seu espaço no tempo, mas que no momento já não se fazia útil, devendo, portanto, ser esquecido no mais rápido espaço de tempo. A modernidade é rápida, e a sociedade que se quer fazer moderna tem que seguir essa rapidez, de preferência esquecendo símbolos que outrora foram idealizados, mas que agora se apresentam como ultrapassados. Percebemos, pelos relatos da época, que havia um clamor pelo abandono, especificamente, das ferrovias. No relato abaixo, fica bem claro uma espécie de não compreensão por parte da matéria dos motivos que levariam uma pessoa a trocar o confortável, moderno e confiável ônibus, pelo atraso e desconforto do trem.

Construída em 1926, a velha estação ferroviária de Teresina ainda mantém hoje um intenso movimento, apesar da concorrência poderosa dos confortáveis ônibus de passageiros e de gigantescos caminhões de carga. Ligando Teresina a São Luís e Parnaíba os trens chegam a estação e dela partem servindo cerca de 50 cidades do Piauí e Maranhão. Em muitas delas o apito do trem ainda é sinal para a população correrem rumo a estação em busca de amigos, notícias ou simplesmente por curiosidade. A velha maria-fumaça, aquela locomotiva barulhenta, negra como a noite e expelindo fumaça e vapor por todos os lados já foi substituída. Hoje, uma máquina a óleo faz todo o trabalho, com mais eficiência e economia como manda as regras do progresso. Mas nem mesmo a abolição da maria-fumaça tirou aquele romantismo que sempre envolveu o trem e que amanhã será mostrado numa reportagem que a equipe de O DIA está fazendo.³²⁵

³²⁵ ESTRADA DE FERRO, uma coisa antiga que nunca morre. *O Dia*, 10 de julho de 1970.

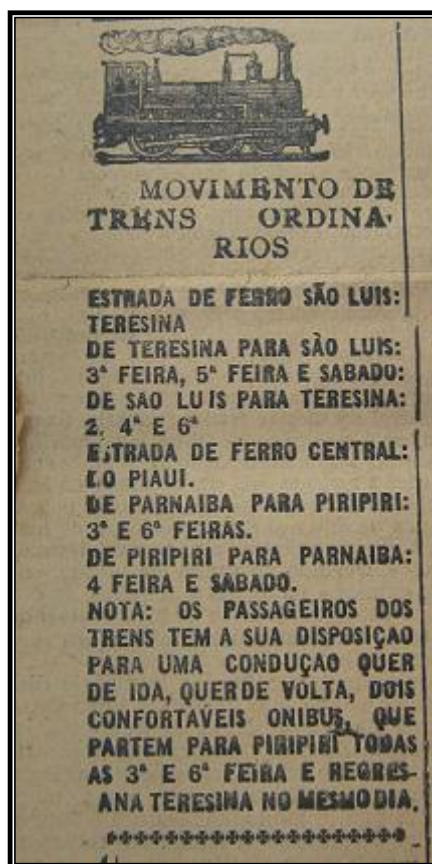
“Velha estação ferroviária”, “concorrência poderosa dos confortáveis ônibus”, “gigantescos caminhões”, “velha maria-fumaça”, são algumas palavras que, de certa forma, já dão o tom da reportagem e suas subjetividades em relação à oposição ferrovia-rodovia.

O mundo capitalista é muito dinâmico. O que é considerado moderno hoje, amanhã pode não o ser mais, ou pior, pode representar o velho, o passado. Hoje as coisas parecem ser muito efêmeras, lembrando assim Berman e Marx na discussão de que “tudo que é sólido desmancha no ar”. Ou seria “nem tudo que é sólido desmancha no ar”? O ponto a que chegamos é que as incertezas da modernidade são cruéis, a mais moderna das cidades hoje pode não ser mais no amanhã, o que hoje está velho, gasto, abandonado, já foi o novo, o jovial em algum momento. Nossas cidades estão cheias de exemplos desse tipo. Teresina, Fortaleza, São Luiz, São Paulo. Bairros que antes eram tidos como modernos, na vanguarda de suas épocas, hoje são caóticos, problemáticos e “velhos”.

Para o cidadão piripiriense e para as demais cidades do norte piauiense, além do funcionamento irregular e do uso de material já descartado por outras ferrovias, a grande decepção foi a ausência de ligação com a capital. Após a chegada da ferrovia a Piripiri, decorreriam quase três décadas até que os trilhos alcançassem Campo Maior e Teresina, o que, nesse período, inviabilizava as viagens para a capital.

Além de estrangular financeiramente a ferrovia, sua não conclusão arrefeceu o entusiasmo piripiriense de fevereiro de 1937, afinal, o transporte de passageiros e de mercadorias por trilhos existia apenas no sentido norte. No sentido sul, era necessário o uso de caminhões e dos primeiros ônibus em estradas carroçáveis. O mesmo ocorria para os moradores do litoral e da capital: a viagem era feita em duas etapas, tendo a cidade de Piripiri como parada noturna, de onde se seguia no dia seguinte em direção ao destino final, como indicam publicações da época.

Imagem 23 – Horários dos trens no Piauí e viagem para o litoral em duas etapas



Fonte: *Jornal do Comércio*, 10 de março de 1949, p. 3.

Para Silveira, cinco são os motivos que marcaram essa fase de estagnação e decadência das ferrovias brasileiras:

1-Concentração dos investimentos no modo rodoviário; 2- A falta de sentido econômico nos traçados primitivos, ou seja, trechos no qual as atividades econômicas entraram em decadência; 3- desarticulação entre os sistemas regionais; 4- desaparecimento do parque ferroviário; 5- baixo rendimento dos trechos de tráfego intenso.³²⁶

Em relação à região Nordeste, uma reportagem no início dos anos de 1940 questionava o crescimento ou a falta deste, uma vez que era uma região densamente povoada e que, apesar dos períodos de seca, o grande problema era a falta de comunicação entre suas vias de transportes, principalmente em suas ferrovias, construídas separadamente, sem um vínculo ou característica de sistema único, que se autoalimentaria em entroncamentos.

³²⁶ SILVEIRA, 2007, p. 29.

Há uma região brasileira que não se desenvolveu até agora como seria lícito esperar, pelo menos em proporção com o seu número de habitantes: é o Nordeste. Costuma-se alegar que isso se deve a uma porção de circunstâncias: qualidade das terras, regime das secas periódicas, que tira aos rios o seu caráter de permanentes, desigual distribuição da propriedade, falta de comunicações em quantidade necessária. Tudo isso tem, por certo, Influencia sobre o desenvolvimento da região, mas nós estamos inclinados a crer que é o último fator o que mais pesa na balança.³²⁷

A comunicação fazia falta ao Nordeste, mesmo a região tendo um surto desenvolvimentista nas décadas anteriores. Como exemplo deste crescimento, temos a inauguração de uma estrada rodoviária construída pela Inspetoria das Obras Contra as Secas, no estado da Paraíba, ligando sua capital até o limite com o estado do Ceará. Após a construção desta estrada, a Paraíba duplicou sua capacidade exportadora. Ou seja, estradas era necessidades imediatas na região, principalmente a construção de novas estradas de ferro e a conclusão daquelas que estavam em andamento ou paralisadas, pondera a publicação.

Em uma comparação com os estados de Minas Gerais e São Paulo, que possuíam território inferior que o nordestino, o Nordeste possuía, na época, menos de 4 mil quilômetros de ferrovias, já incluindo a Estrada de Ferro Central do Piauí. Minas Gerais possuía mais de 8 mil quilômetros e São Paulo, 7.500. Claro que, nessa comparação fria dos números, não leva em conta a importância da economia dos dois estados sudestinos, porém, no Nordeste seriam nove estados. Algo não fora planejado corretamente.

O grande problema apontado nas ferrovias Nordestinas era seu caráter individual, pois as ferrovias foram construídas isoladas umas das outras, inviabilizando a formação de um sistema mais forte economicamente.

O pior de tudo, porém, não é isso. É que, exclusão feita das linhas que ligam entre si quatro capitais: Maceió, Recife, João Pessoa e Natal, todas as demais são pontas de lança atiradas em direção ao interior nordestino e completamente isoladas. Umas são ramais, com a que sai do Recife e vai até Alagoa de Baixo, em Pernambuco ou a que sai de Natal em direção a Angicos. Outras são linhas de penetração efetiva, que pararam a meio caminho. Tal a Estrada de Mossoró, que encalhou em Almino Alonso, a 200 kms. de Areia Branca; a grande radial de Fortaleza a Crato, com 600 kms. de extensão; a linha de Fortaleza a Sobral, paralizada em Riacho da Sela, com apenas 100 kms. de percurso; a linha Camocim-Cratéus, com pouco mais de 300 kms. O Nordeste, portanto, só possuía ligação, pela costa, para quatro de suas capitais. O interior está completamente desligado. E a simples inspeção do mapa revela que não há comunicações ferroviárias entre o bloco dos quatro Estados

³²⁷ O NORDESTE. *Correio Paulistano*. Edição de 8 de fevereiro de 1942, p. 10.

(Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte) e o Ceará, Sergipe, *Baía*, Piauí e Maranhão.³²⁸

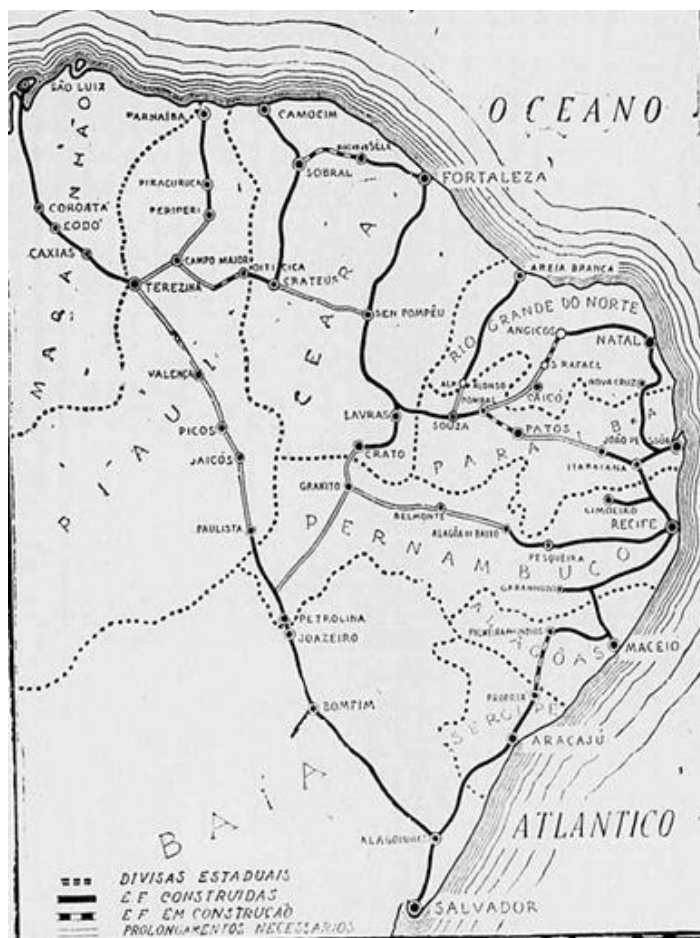
Acompanha a reportagem um mapa da época, com as principais estradas de ferro existentes e aquelas que ainda estavam por concluir. Com destaque, entre as não concluídas, o antigo projeto Petrolina-Teresina, ainda visto como essencial para a ligação entre os estados nordestinos, inclusive com sugestões de ligações a partir de estradas e ramais já construídos, com recomendações a respeito de ligações entre o Ceará e o Piauí.

Deste ultimo para o Piauí, ha necessidade de duas linhas, ambas em construção: a de Fortaleza a Sobral, passando por Itapipoca, linha que parou em Riacho da Sela, com 100 kms de percurso, faltando ainda cerca de 130 kms; e a de Crateus a Teresina, que estacionou em Oiticica, a 200 km de distância da capital do Piauí. O melhor caminho não é a estrada Fortaleza-Sobral e sim a de Senador Pompeu-Crateús. Este, que já foi estudado tem pouco mais de 200 *kms*. Feitas essas ligações e mais umas poucas de pequena monta, como a de Periperi a Campo maior, a de Almino Alonso a Souza, a de Angicos a Pombal, nada menos de nove Estados estariam com suas comunicações ferroviárias perfeitamente entrelaçadas, a espera do termino das duas grandes linhas, que são a de *Baia* a São Luiz, em que falta o trecho Paulista-Teresina e a outra que ligando Recife a Granito e daqui a um ponto qualquer da via férrea de Petrolina, servisse a unir Fortaleza á Bahia e a estas duas a Recife.³²⁹

³²⁸ O NORDESTE. *Correio Paulistano*. Edição de 8 de fevereiro de 1942. p. 10

³²⁹ O NORDESTE. *Correio Paulistano*. Edição de 8 de fevereiro de 1942. p. 10

Mapa 14: Mapa da Região Nordeste e seus projetos ferroviários – 1942.



Fonte: *Correio Paulistano*. Edição de 8 de fevereiro de 1942. p. 10

Essas ligações que faltavam para a constituição de um grande sistema ferroviário nordestino não teriam valor tão elevado, uma vez que praticamente todos os ramais ainda pendentes eram de pequenas distâncias, o que, de certa forma, facilitaria o trabalho. Se houvesse disposição para realizá-los, o custo não seria o principal impeditivo. Para reforçar a importância dessas obras, a reportagem lembra que o governo da República “atacou” os trabalhos de ligação entre o sistema baiano e as ferrovias dos estados do Sul, resultando, em pouco tempo, em um país praticamente todo entrelaçado, com exceção dos estados do Amazonas e do Pará e do Território do Acre. Isso talvez representasse a mais bela conquista desse período governamental e, finalmente, o Brasil teria um sistema ferroviário nacional, como sonhava o parlamentar piripiriense José Pires Rebelo, em 1918.

Para finalizar as hipóteses da decadência das ferrovias piauienses, somando-se a todas as questões enumeradas até agora, podemos deduzir, como hipótese dos atrasos e dos cancelamentos, a disputa acirrada entre os estados nordestinos, principalmente o Ceará. Vimos que, bem antes da autonomia da E.F.C.P., seus trilhos praticamente não cresciam, enquanto as

ferrovias cearenses tinham acelerado ritmo. Percebemos nos discursos de Albano Franco, em sua fala na Câmara Federal, que o Ceará necessitava de todos os recursos possíveis para suas ferrovias. Assim, com a autonomia da Central Piauiense, um outro projeto, que seria tocado via Rede Ferrovias Cearense, seria o ramal *Crateus-Teresina*. Ramal este que, enquanto existência de ferrovias independentes não andou, somente após a reunião de todas sob o guarda-chuva federal da REFFSA, que foi concluído, já nos anos finais da década de 1960.

O Projeto Petrolina-Teresina, que ao longo dos anos recebeu várias denominações, era essencial para a ligação entre o leste e o oeste da região, interligando todos os estados nordestinos. Ao longo de pelo menos quarenta anos existiram vários projetos visando essa ligação, inclusive com denominações diferentes, mas que no resultado final, seria a ligação dos estados do Pará e Maranhão, aos estados nordestinos, inclusive chegando-se a Recife, Salvador e com um pouco de sorte, ao Rio de Janeiro. Este projeto era essencial para a criação do grande sistema ferroviário nordestino, e que daria à Teresina e ao Piauí grande importância logística.

Porém todo esse sistema foi pensado em um momento que as ferrovias nordestinas eram independentes, isoladas e tinha função principal a ligação de suas capitais com seus interiores, olhando com mais interesse no escoamento de produtos. Eram ferrovias estaduais ou privadas e que tinha como objetivo principal o fator econômico local, ou estadual, assim, projetos que poderiam dar importância à estados vizinhos não eram bem vistos. Embora não havendo nenhuma fonte que comprove os atos, é possível imaginar que o Ceará não tinha nenhum interesse na ligação de sua Estrada de Ferro Sobral com a capital Piauiense. o mesmo podemos dizer a respeito de Pernambuco com a ferrovia de Petrolina.

Somente na década de 1950 que podemos falar em um Sistema ferroviário nordestino, com as ferrovias sob administração federal, finalmente foram completados os projetos Central do Piauí e Crateús-Teresina, com os trilhos chegando em Teresina. O projeto de Petrolina não houve solução e acabou sendo abandonado. Assim, o sonho ferroviário Piauiense não se concretizou por completo e ainda durou pouco, afinal a partir da década de 1970 as viagens ferroviárias foram sendo reduzidas, até seu encerramento completo alguns anos depois.

A empresa ferroviária, que já trouxe e levou o progresso aos mais distantes rincões deste país, que deixou populações extasiadas com a chegada de sua “Maria fumaça” ao som de seu inconfundível apito, que já transitou duas vezes por semana cortando o estado do Piauí, transportando mercadorias, pessoas, sonhos, hoje silencia.

Um ponto de vista conciliador, que é defendido por alguns estudiosos dos sistemas de transporte brasileiro, vê o rodoviarismo como uma novidade que era imposta pelo progresso e pelas grandes empresas automobilísticas que já se formavam no mundo e já mostravam o seu poderio econômico. Apontam também que o grande e único erro neste processo todo foi a simples substituição das ferrovias pelas rodovias, sendo que, segundo eles, o mais correto teria sido procurar uma forma de utilizá-los em conjunto, ou seja, que um sistema de transporte colaborasse com o outro, tornando mais eficaz o transporte de passageiros e, principalmente, de mercadorias.

Talvez o século XXI venha a alçar novamente as ferrovias ao papel de símbolo do moderno; afinal, elas têm sido apontadas como solução para diversos problemas de mobilidade na atualidade, enquanto o Brasil busca recuperar o tempo perdido em relação aos trilhos. Se China e Europa possuem sistemas ferroviários complexos e funcionais, no Brasil um conjunto de projetos surge como alternativa para gargalos onde o automóvel, o transporte rodoviário e as rodovias falharam. Os exemplos são muitos, como a expansão do transporte urbano em cidades como São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Belo Horizonte e Fortaleza, onde novas linhas de metrô e VLTs entrarão em funcionamento nos próximos anos, além de ferrovias de longa distância ligando cidades e portos. Por fim, no caso do Piauí, não é mera coincidência que a Ferrovia Transnordestina apresente um traçado semelhante ao da antiga e não concluída ferrovia Petrolina–Teresina.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O modo de produção capitalista acabou criando um modelo de organização produtiva, logística de transporte e vendas como nunca existiu na história da humanidade. Muito do que foi criado ou organizado a partir do século XVI e XVII ainda está presente nos dias atuais, claro que com atualizações para se encaixar nos dias atuais. A produção em cadeia, o controle do trabalho do operário pelo relógio em grandes fábricas, a procura da redução do custo de produção e ampliação do lucro são heranças muito importantes deste período. Porém a ferrovia, como herdeira da tecnologia do capitalismo industrial inglês, talvez seja a sua herança mais importante ao longo dos últimos quase três séculos.

A ferrovia logo ganhou espaço fora da Inglaterra como fomentadora de um modo de produção em que a logística do transporte alçaria o mercado exportador a números nunca vistos enquanto ao mesmo tempo em que se transformava na “mercadoria” mais valiosa do capital inglês. A expansão da ferrovia, ao mesmo tempo que atraía interesses de governos diversos pela nova tecnologia, acabava entrelaçando em um jogo complexo de negociações de interesses dos dois lados, com juros, privilégios comerciais e controle de estradas. A construção de uma ferrovia era muito além de trilhos, máquinas e mão de obra. Neste contexto, a ferrovia logo chega ao continente americano e ao Brasil imperial.

O Brasil imperial foi campo fértil para o surgimento das ferrovias. Com sua economia voltada para a monocultura regional de exportação e com um produto em forte expansão no comércio mundial, além de ser um país de dimensões continentais, o império tropical se tornou um forte cliente da nova tecnologia inglesa. Logo o café faz surgir no Sudeste um conjunto de ferrovias que cortam a região, levando das áreas produtoras até os portos a produção. Assim também será no Nordeste açucareiro. Com o tempo, outras ferrovias vão surgindo em quase todo o território nacional. A ferrovia irá se entranhar tão rápido no território brasileiro que exercerá influência inclusive nas características da mão de obra local, ainda caracterizada pela escravidão em leve estágio de decadência.

Nas últimas décadas do período imperial, o Brasil vai construindo suas ferrovias adaptando as legislações de acordo com o interesse do país e a capacidade de suprir os interesses das empresas construtoras inglesas, o que faz o país contar, no fim do império, com mais de 9 mil de quilômetros de trilhos, que, apesar de parecer muito, quando comparado a outros países com territórios equivalentes, acaba sendo pouco para um desenvolvimento econômico sustentável.

Nova forma de governo e novo século. O Brasil tenta se reestruturar dentro da cadeia global de produção, comércio e consumo, expandindo ferrovias por várias regiões do país. Primeira metade do século XX, e o Piauí ainda não possuía nenhuma estrada de ferro em seu território. A estrutura férrea, que trazia agilidade, logística e modernização, ainda não era uma realidade piauiense. O estado do Piauí, com exceção de sua capital Teresina, construída como um símbolo de modernidade para o Estado, possuía muitos núcleos urbanos praticamente isolados, uma vez que, por herança da pecuária de extensão, que foi sua base econômica por décadas, o isolamento e a ausência de uma estrutura de transporte e comunicação era quase regra. Assim eram os agrupamentos urbanos piauiense: surgidos de fazendas, independentes e com pouca interação entre eles. Talvez fugisse dessa realidade de isolamento Teresina, Parnaíba e um pouco menos Floriano. O Parnaíba era ainda uma alternativa de integração regional, embora falha. As demais cidades atravessavam o século ainda com a tração animal como única alternativa de transporte, pouca ou nenhuma capacidade de comunicação, e ainda mergulhadas em um sistema político no qual um coronel tinha total controle sobre as estruturas municipais.

Se os municípios piauienses tinham pouca ou quase nenhuma organização financeira, o governo estadual não diferia muito desta realidade. Formado como província anos depois de seus vizinhos, o Piauí tem sua história atrelada à pecuária de extensão, na qual não há necessidade de grande número de mão de obra, com fazendas isoladas ao longo de todo o território. O urbano não faz parte do início da história piauiense, marcado pela inconsistência política estadual. Só com o início do século XX é que a administração estadual vai ganhar um pouco de estabilidade, e sua economia consegue experimentar um pouco de diversidade, principalmente com a maniçoba.

Iniciando a segunda década do século, uma das prioridades dos governos estaduais é organizar uma estrutura administrava que desse condições de investimentos, mesmo que mínimo, na infraestrutura piauiense, em várias áreas, uma vez que, em comparação com outros estados, o Piauí encontrava-se bem atrasado. Por sua incapacidade interna de, imediatamente, investir no desenvolvimento estadual, a saída, ou esperança, era manter boas relações com o governo federal e contar com investimentos deste para desenvolver alguns setores da cadeia produtiva piauiense. Naquele momento, o grande sonho era ver, correndo em território piauiense, estradas de ferro.

Euforia e esperança eram marcas dos governos de Antonino Freire (1910–1912), Miguel Rosa (1912–1916) e Eurípedes Aguiar (1916–1920) em relação às promessas de investimentos, por parte do governo federal, no território piauiense. Ao longo dessa década, também se percebem períodos de desânimo, principalmente no tocante à demora de uma decisão afirmativa

da União quanto às construções prometidas. No Piauí, já havia um sentimento de desmerecimento por parte do governo federal, como se até mesmo os investimentos prometidos acabassem sendo lentos ou cancelados por diversos motivos, o que não se observava em relação ao Ceará ou ao Maranhão.

Se os transportes no Piauí eram precários, igual estado se encontravam quase todas as áreas governamentais, como educação, segurança e saúde. Havia uma luta para conseguir concluir o sistema de iluminação elétrica e de distribuição de água na capital. A modernidade se mostrava distante e cara. A primeira esperança mais concreta de uma ferrovia no Estado seria através da ligação com São Luís, e havia o sonho de uma outra ferrovia que ligasse a capital a Parnaíba, atravessando o território de várias cidades do norte piauiense. Por enquanto, só um sonho.

Logo surgiram dois outros projetos ferroviários, *Cratheús-Teresina* e *Petrolina-Teresina*. Se todos fossem concluídos, a capital piauiense ganharia grande importância como centro ferroviário regional. Já que sonhar não custa nada, um outro sonho começou a ser cogitado, o Porto marítimo de Amarração, para substituir o porto fluvial de Parnaíba, já acanhado e com dificuldade de funcionamento. Todos estes projetos concluídos e uma melhor organização da navegação no Parnaíba, o Piauí possuiria um excelente sistema de logística que poderia expandir suas exportações e trazer, finalmente, uma modernização efetiva para várias regiões do Estado.

Antonino Freire produziu um diagnóstico detalhado da situação econômica piauiense, em que o Piauí continuava um estado pobre e atrasado comercialmente, mais especificamente em relação às atividades de exportação. A produção da maniçoba era a principal atividade exportadora naquele momento, e mesmo assim não havia uma organização do trabalho, pois não se via uma modernização na produção, o que impossibilitava uma organização produtiva ao longo dos anos que, apesar de dar bons resultados, poderia enfrentar dificuldades no futuro, como a desvalorização do produto e a concorrência da borracha produzida no Oriente.

O governo de Miguel Rosa foi marcado por uma inércia do ponto de vista de serviços estruturantes para o Estado. A I guerra mundial, como evento mundial, acabou gerando uma grave crise econômica que perdurou por todo seu governo. Somando a esse cenário com raízes externas, o governo de Miguel Rosa foi marcado por problemas políticos internos, sofrendo fortes ataques da oposição ao longo de sua gestão.

Mais uma vez, surgiu no governo local lamentações em relação ao tratamento recebido do governo federal, quando comparado aos estados vizinhos. A velha e sempre sensação de ser preterido aflora nas mensagens governamentais.

Iniciada a década de 1920, as dificuldades financeiras estaduais continuavam. O Estado procurava se recuperar da crise internacional causada pela grande guerra, o que fez com que o desenvolvimento do estado tenha oscilado na década anterior. Períodos de seca eram um grande inimigo, uma vez que destruía a produção agrícola e pecuária e ainda criava levas de flagelados, e o caixa estadual tinha a obrigação de amenizar o sofrimento destes piauienses e imigrantes. A navegação através do Rio Parnaíba continuava um problema sem solução a curto prazo e as obras federais no território piauiense agora já não escondiam sua lentidão. Quanto mais se adia a conclusão das obras de transporte, mais longe se encontrava uma nova realidade para a economia piauiense. O desejo de acelerar existia, porém o poder para fazê-lo, não. Olhando especificamente, no início da nova década, somente a ferrovia São Luís-Teresina era realidade, e ainda incompleta. Tanto os trilhos de viriam de *Cratheús* e de Petrolina continuavam somente promessas e a futura Central do Piauí tinha seus trabalhos iniciados, mas o ritmo estava muito aquém do esperado. Conclusão próxima de uma construção federal, somente a rodovia Floriano-Oeiras, com seus 116 quilômetros.

Ao longo da década de 1920 o Piauí viveu uma gangorra de sentimentos e sensações a respeito de seus projetos modernizantes. Embora tenha havido momentos de desânimo, podemos perceber que o progresso esperado já havia se concretizado no imaginário de sua população, um imaginário progressista que já exista na mente e que aguardava o passar dos anos para poder usufruir, na prática os resultados desta modernização.

Nesta mesma década a ferrovia iria conhecer seu principal rival em termos de simbologia do moderno, e o governo de Mathias Olympio marca bem essa virada de pensamento. Mathias Olympio foi o primeiro governo a fazer citações a respeito do carro, como elemento em desenvolvimento e com forte influência em um futuro próximo. O governo de Mathias Olympio foi aquele que fez uma forte defesa dos ideais do rodoviarismo. O ritmo de desenvolvimento da tecnologia do motor a combustão e a “facilidade” na construção de rodovias apontavam para um novo modo de transporte que a médio prazo poderia superar as ferrovias em importância de integração e desenvolvimento. Nesta década, ainda havia esperanças para que todos os projetos ferroviários piauienses fossem concluídos, mas, na falta destas realizações, já se tinha um plano B logo à vista. Nesse sentido, foi marca dos governos desta década impulsionar, junto a governos municipais, a construção de rodovias regionais, ligando cidades próximas e aos poucos se anexando, dotando o Estado de estradas rodoviárias (na verdade, carroçais) que proporcionassem pequenas e médias viagens por dentro do território. Se o ritmo das ferrovias é lento, a velocidade de construção de rodagens é comemorada por Mathias Olympio, que planejava a construção de grandes rodovias estaduais

cortando o Piauí em todas as direções, agilizando a construção de pontes nos principais caminhos o que, em outro momento, era o ponto dificultador destas rotas. Havia um sentimento de otimismo no desenvolvimento de estradas, naquele momento.

Se as rodovias piauienses eram festejadas por Mathias Olympio, o mesmo não podemos falar de seu sucessor, João de Deus Pires Leal. Ao contrário de seu antecessor, Pires Leal ainda via com certa desconfiança o sucesso das estradas piauienses. Para ele, o que o estado tinha ainda eram simples caminhos que funcionavam somente no verão, e que se encontravam em péssimo estado de manutenção. Essas estradas tinham sido usadas pelo governo anterior apenas como chamariz na tentativa de agilizar a chegada de automóveis ao Piauí. Entre os dois governos, uma única posição de consenso: a dificuldade financeira que impossibilitava o governo de acelerar a abertura de novas estradas e mantê-las em bom estado de manutenção ao longo de todo o ano.

Planos eram muitos para ligar cidades de média e longa distância à capital. São João do Piauí, São Raimundo Nonato, Bom Jesus, Santa Filomena, Uruçuí, Corrente e Parnaíba eram cidades que ainda se encontravam quase em estado de isolamento pela impossibilidade de se chegar de automóvel em uma viagem segura e confortável. Também fazia parte dos planos para transportes tentar resolver a logística da navegação pelo Parnaíba, tentada por vários governos e nunca conseguida de forma definitiva. O Parnaíba ainda era um desafio. Grandes distancias e períodos de fortes correntezas ou de leitos secos eram seus principais complicadores.

Com relação às ferrovias, chegamos no final da década de 1920 com a locomotiva fazendo o percurso entre Amarração e Piracuruca. Notícias de expansão até Piripiri eram ouvidas, porém nenhuma ação concreta neste sentido. Os trilhos, saindo tanto de Crathéus quando de Petrolina, já não se tinha esperança de um dia chegarem a Teresina. Na São Luis-Teresina, após notícias da conclusão da ponte metálica ligando a capital maranhense ao continente, as esperanças da ponte sobre o Parnaíba ser entregue em pouco tempo eram muitas. Se planos eram muitos, faltou tempo. O governo foi encurtado em sua metade como consequência dos eventos nacional de 1930.

A velocidade de construção de uma ferrovia não era igual para todos os projetos, pois havia uma dependência de recursos financeiros, como principal causa da morosidade de projetos, assim como características do terreno a ser desbravado, dificuldades de construção e a importância econômica da região. A inspetoria Federal de Ferrovias, era responsável pela maioria das ferrovias já consolidadas e também pelos projetos em andamento. Distribuir recursos de forma igualitária para todos os projetos era praticamente impossível. O Piauí foi um estado que muito sofreu com a demora na concretização de seus projetos. O Estado sempre

se mostrou incapaz financeiramente de bancar sozinho uma empreitada destas e, por isso, passou décadas esperando pela boa vontade do governo federal para consolidar trilhos em seu território.

Demora com repasses financeiros, adiamentos no início dos trabalhos, promessas nunca cumpridas e até uma polêmica rivalidade com o estado do Ceará foram algumas das situações que corroboraram a demora da chegada das ferrovias no Piauí, o último estado nordestino a ter uma ferrovia para chamar de sua. Essa morosidade é facilmente perceptível a partir de uma análise nas mensagens governamentais dos governantes piauienses nas primeiras décadas do século XX. Os sentimentos de euforia e pessimismo se alternavam rapidamente em pouco espaço de tempo. Afinal uma arquitetura do imaginário já existia desde o início do século e assim as notícias percorriam um conjunto de instancias até chegar na população. Decretos federais determinavam construções e melhorias, no nível estadual, as mensagens governamentais lançavam à classe política as novidades, que seriam transferidas para a população através da imprensa. A euforia da população era o resultado desta corrente de informativa.

Analisando todo o período entre 1850 e 1930, encontramos diversos projetos ferroviários encaminhados ou em construção. Além desses, havia também projetos desenvolvidos pela Inspetoria de Ferrovias como planos nacionais, cujo intuito era criar uma grande estrutura ferroviária, composta pelos ramais já instalados e por outros a serem implantados. Eram projetos ambiciosos, caros e de execução a longo prazo. Foi exatamente essa última característica, aliada às constantes alternâncias governamentais brasileiras, que fez com que nenhum deles realmente saísse do papel e criasse uma divisão no país, entre regiões desenvolvidas e regiões a se desenvolver (quando houver condições). O exemplo principal para esta tese, claro, a inexistência de ferrovias no Piauí no início do século XX.

Em relatórios produzidos pela Inspetoria Federal de Ferrovias, percebe-se essa dificuldade de transformar todas as estradas de ferro brasileiras em um único sistema, integrado. Plano Rebouças ou Plano 1890 foram alguns deles. A velocidade na execução das obras não acompanhava o cronograma. Recursos disponíveis e política influenciavam muito no andamento ou não de determinados projetos, além de questões externa, como crises econômicas internacionais. Por volta do ano de 1930, nos anuários federais, ainda encontramos informações a respeito da cidade de Teresina ser transformada em um grande centro ferroviário, com encontro de vários ramais. Lançado no início da década, neste momento já não havia esperanças de um dia esse projeto ser concluído em sua totalidade.

Ao longo da década de 1930, pouca coisa se modificou em relação a grandes projetos federais no estado do Piauí. Talvez a única modificação tenha sido o acréscimo de 50

quilômetros de trilhos na Central do Piauí, com a chegada da ferrovia na cidade de Piripiri. Dois projetos era os que mais preocupavam a sociedade piauiense. Apesar da importância econômica para o Estado, os trilhos que chegariam a Teresina, vindos de *Cratheús* e Prolina, não evoluíam. Com grande distância ainda por finalizar, as entregas anuais de quilômetros eram ínfimas. A Ferrovia Prolina-Teresina que, para chegar á capital do Piauí precisava de 574 quilômetros, em mais de 10 anos de construção ainda não atingira a marca de 200. O mesmo cenário encontramos no trecho Cratheús-Teresina, no qual faltavam 248 quilômetros para atingir a capital piauiense e, em 1938, apenas 20 estavam em construção. Motivo de comemoração tinham os teresinenses, pois no fim da década, finalmente, depois de quase duas décadas de espera, foi entregue a ponte ferroviária sobre o rio Parnaíba. Agora era possível iniciar uma viagem na grandiosa estação de Teresina.

Para que essa viagem acontecesse, foi necessário muita diplomacia, esforço e cobranças junto ao Governo Federal. Desde os pedidos para a construção de ferrovias no território piauiense, passando pela defesa da autonomia do ramal local em relação à ferrovia cearense, até a busca por aportes financeiros para agilizar as obras e por recursos destinados a amenizar a situação dos flagelados — frequentemente empregados nas estradas de ferro como solução simultânea para dois problemas. Assim se deu o desenvolvimento dos trilhos piauienses, sempre marcado por diversas dificuldades.

Mas nem só de ferrovias eram formados os sonhos piauienses. Um outro elemento complementar numa estrutura de transportes também era cobrado: o porto marítimo de Amarração. Devido ao acanhamento do porto fluvial de Parnaíba, já no século XIX se percebeu a necessidade de um porto em amarração, essencial para as exportações piauienses. Igualmente às ferrovias, por diversas vezes estudos e até as obras do porto foram iniciadas, produtos comprados, porém, sempre algo externo impedia a continuação dos serviços. Quase sempre esse algo era contenção de recursos.

O porto marítimo seria um complemento à ferrovia como elementos agilizadores do comércio exportador piauiense, além de elemento fomentador do desenvolvimento da pequena vila de Amarração, praticamente isolada do resto do estado pelas dunas. O porto de Amarração também livraria o Piauí da sujeição ao porto de Tutóia, que incomodava muito a sociedade comercial parnaibana, porém era o único porto próximo que recebia navios cujos tamanhos impossibilitavam adentrar o rio Igarau. Passados décadas de cobranças e tentativas de construção, o porto nunca foi construído, até meados do século.

No sertão nordestino as ferrovias ganhariam um fator diferencial a mais em relação à mão de obra, o fator climático. Ceará e Piauí se caracterizavam pela ocorrência de longos

períodos de secas, muito característico da região, com impactos graves sociais e econômicos. Essa peculiaridade regional impacta diretamente no modelo de mão de obra que seria agregado à construção das ferrovias. A mão de obra utilizada era em grande parte composta de flagelados das secas que se concentravam nos arredores das cidades. Essa prática entre ciclos de seca e aproveitamento de trabalhadores se tornou uma constante a cada trecho construído nas ferrovias das secas, como ficaram conhecidos os ramais construídos no sertão nordestino.

Migrações e ferrovias formavam uma relação comum, tanto em nível regional, quanto nacional e internacional, sempre motivadas por uma procura de melhores condições de vida. Por uma lógica capitalista, nas grandes construções, entre elas as ferrovias, a mão de obra era um dos itens menos valorizados individualmente, porém coletivamente muito necessária.

As estradas de ferro piauienses, com destaque para a Central do Piauí, foram construídas no mesmo sistema: uso de mão de obra de população flagelada. A Central do Piauí teve sua construção iniciada no sentido norte-sul, começando na vila de Amarração. Seu primeiro segmento foi concluído no ano de 1922, com 86 quilômetros em Cocal, construído com grande número de mão de obra cearense migrada para o Piauí, fugindo da seca de 1915. Mão de obra originada do estado justamente do estado que tanto dificultou o início da ferrovia piauiense, sendo necessário uma disputa na Câmara Federal para solucionar a pendência.

Mesmo com poucas informações, as informações sobre mão de obra na Central do Piauí sempre estão relacionadas a grupos de imigrantes fugindo dos males causados pelas instâncias climáticas da região. Assim foi em 1916, após a grande seca de 1915, e o reinício dos trabalhos para Piripiri, em 1932, sob o mesmo contexto. Construía-se ferrovias (ou estradas comuns, açudes, etc.) ao mesmo tempo em que se ocupava a população favelada que necessitava de meios de sobrevivência e ainda se evitava que ficassem “perambulando” nas ruas das cidades.

Símbolo máximo da modernidade capitalista inglesa, a ferrovia se expandiu por muitas regiões, chegando a quase totalidade dos continentes em poucos anos. Sua chegada ao Brasil deu impulso ao mercado exportador e à integração nacional, suas principais funções no país. Na esteira da ferrovia, tivemos a implantação de portos, surgimento e crescimento de núcleos urbanos, transformação de cidades em centros nacionais e regiões, além de toda uma gama de produtos e costumes que vinham na esteira dos trilhos.

Com certo atraso, os ideais ferroviários chegaram ao Piauí, no início do século XX, depois de tentativas fracassadas ainda no século anterior. Os governos estaduais da época propagavam a impotência financeira local para encabeçar qualquer projeto desta magnitude. A sociedade comercial piauiense também se encontrava no mesmo padrão, sem fôlego financeiro.

Restava apelar para o governo federal, para que este encerrasse a cegueira que tinha em relação ao estado do Piauí e, num gesto de reparação, proporcionar ao estado a tão sonhada estrutura de transportes, integrando várias regiões produtivas ao litoral e ligando a capital Teresina a Parnaíba por uma estrada de ferro.

Ao longo da segunda década, finalmente se oficializa o compromisso do governo federal em investir na construção de estrada de ferros. A euforia se completa quando esse compromisso não abrange apenas um, mas vários projetos ferroviários. A expectativa de ver Teresina transformada em um grande entroncamento ferroviário e estradas de ferro cortando o território de muitas cidades foi crescendo na sociedade piauiense, desde os mais altos cargos do governo estadual até a população comum da periferia das cidades. Será que finalmente a modernidade achou o caminho e dessa vez vinha dar sua graça em um estado tão esquecido?

Ao longo dos anos, a espera pelas ferrovias foi arrefecendo a euforia piauiense, uma vez que os cronogramas, outrora prometidos, jamais se concretizaram. Se antes existia só entusiasmo, agora períodos de melancolia eventualmente apareciam nos escritos governamentais e no semblante da sociedade piauiense. No período compreendido entre os governos de Antonino Freire e Pires Leal (1911-1930), essa dicotomia de sentimentos foi frequente, espalhando-se em todos os demais aspectos ou divisões da sociedade piauiense. Um verdadeiro paradoxo de um progresso antecipado, ou seja, a vivência de um progresso imaginário a partir de duas décadas de promessas, fazendo com que se vivenciasse, pelo menos em parte, esse progresso prometido. Em resumo, temos a expectativa das promessas modernizantes em contraste com obras morosas e paralisadas.

Se os projetos ferroviários e o porto marítimo tinham grandes dificuldades de se tornarem realidade, o estado aposta em um novo elemento modernizante, o carro. O rodoviarismo, devido a sua possibilidade de expandir por mais cidades e em pouco tempo, além de ser possível sua efetivação pelo governo estadual e pelos municipais, foi ganhando adeptos e investimentos de todas as divisões governamentais. A década de 1930 era do carro. O futuro agora era pensado com as rodagens. As ferrovias, caso ficassem prontas um dia, seriam complementares. Uma função bem distante daquela pensada, décadas antes. Um novo moderno chegou. A modernidade tinha um novo símbolo.

Mesmo não tendo seus projetos totalmente completos, mesmo sendo superada pelas rodovias, o embrião da modernidade plantado na sociedade piauiense, no início do século, foi fruto da ferrovia. A ferrovia e seus significados, suas expectativas, era elemento moderno por excelência. Atravessou eras, expandiu o que de melhor a técnica humana tinha construído até então. Trouxe sonhos e expectativas, criou possibilidades e deu esperança a um estado até então

esquecido. Mesmo na impossibilidade da concretização de todas as promessas, mesmo com a substituição por outros símbolos modernizantes, foi a ferrovia que plantou o fruto da modernidade na mente da sociedade piauiense. Foi a ferrovia que implantou uma utopia projetada de expectativas compostas por um porto marítimo abastecido por um sistema de ferrovias que integravam várias regiões produtoras piauienses além de integrar o Piauí com outros estados nordestinos e ainda dando grande importância ao estado e à sua capital como centro logístico.

Como análise final desta tese podemos concluir que os projetos logísticos, grandiosos em suas concepções e em suas ambições se transformaram em empreendimentos morosos, marcados por desafios técnicos, escassez de recursos e descontinuidade política. O grande projeto ferroviário piauiense acabou cancelado em sua metade, tornando-se economicamente insustentável frente ao avanço de novas tecnologias de transportes, deixando um legado de obras inacabadas e recursos desperdiçados.

Desconsiderando o aspecto material e econômico e dando ênfase a um impacto psicológico o trem piauiense, apesar do fracasso estrutural, plantou semente indelével do desenvolvimento urbano, pois a simples expectativa de sua chegada e a presença dos trilhos alteraram irreversivelmente as noções de tempo, espaço e futuro no norte do estado, introduzindo uma nova mentalidade voltada para o progresso e a conexão. Assim, o Piauí experimentou o doloroso processo de modernização antes mesmo de poder usufruir de uma modernidade efetiva e plena. A chegada dos símbolos do progresso, como o trem, trouxe consigo desafios sociais e culturais abruptos, sem a infraestrutura de suporte completa, criando um cenário de contraste e adaptações forçadas, uma modernização sem modernidade.

7 REFERÊNCIAS E FONTES

1.1 Projetos de Lei/Leis/decretos municipais e estaduais

PIRIPIRI. *Projeto de lei nº 30 de 21 de março de 1949*. Aumento da tarifa da energia elétrica.

PIRIPIRI. *Projeto de lei nº 15 de 08 de março de 1957*. Autorização para compra de um novo gerador elétrico para a Usina.

PIRIPIRI. *Projeto de lei S/N de 05 de outubro de 1949*. Doação de terreno para a construção da sede dos Correios.

PIRIPIRI. *Projeto de lei nº 39 de 20 de julho de 1949*. autorização para abertura de uma bomba de venda de gasolina.

PIRIPIRI. *Projeto de lei nº 26 de 18 de setembro de 1952*. Criação da taxa do calçamento.

PIRIPIRI. *Projeto de lei nº 05 de 11 de maio de 1948*. Criação de escolas na zona rural.

PIRIPIRI. *Projeto de lei nº 02 de 12 de fevereiro de 1951*. Criação de escolas na zona rural.

PIRIPIRI. *Projeto de lei nº 04 de 11 de maio de 1951*. Denominação da rua Freitas Júnior.

PIRIPIRI. *Projeto de lei nº 07 de 16 de maio de 1951*. Denominação de várias ruas no centro da cidade.

PIRIPIRI. *Projeto de lei nº 03 de 13 de fevereiro de 1951*. Denominação da rua Tenente Antonio de Freitas.

PIRIPIRI. *Lei nº 84 de 06 de setembro de 1921*. Código de posturas municipais.

PIRIPIRI. *Decreto Municipal nº 02*. 01 de junho 1953. Criação de Escolas municipais.

PIRIPIRI. *Decreto Municipal nº 13*, 17 de agosto de 1953. Criação de Escolar municipais.

PIRIPIRI. *Decreto Municipal nº 12*, 13 de setembro de 1953. Criação de Escolas municipais.

PIRIPIRI. *Decreto Municipal nº 19*, 14 de setembro de 1953. Calçamento de ruas no centro da cidade.

PIAUI. *Decreto Estadual 1069*. 29 de janeiro de 1930. Estadualização do Grupo Escolar Pe. Freitas.

1.2 Atas Câmara Municipal de Piripiri

PIRIPIRI. Câmara Municipal de Piripiri. *Ata de 12 de julho de 1950*. Pedido de confecção de um novo mapa para a cidade de Piripiri.

PIRIPIRI. Câmara Municipal de Piripiri. *Ata de 16 de maio de 1951*. Verbas para continuação da construção do mercado central e denominação de ruas no centro da cidade.

PIRIPIRI. Câmara Municipal de Piripiri. *Ata de 12 de julho de 1951*. Criação de escolas no povoado Canto da Várzea e na rua São Vicente de Paula.

PIRIPIRI. Câmara Municipal de Piripiri. *Ata de 10 de setembro de 1951*. Construção de escola na comunidade Caraúbas.

PIRIPIRI. Câmara Municipal de Piripiri. *Ata de 10 de maio de 1951*. Criação de escola municipal Getúlio Vargas.

PIRIPIRI. Câmara Municipal de Piripiri. *Ata de 05 de maio de 1952*. Inícios dos serviços de calçamento em várias ruas da cidade.

PIRIPIRI. Câmara Municipal de Piripiri. *Ata de 04 de setembro de 1952*. Criação de escola na comunidade Corrente e da escola doméstica Iaiá Moraes na sede do município.

PIRIPIRI, Câmara Municipal de Piripiri. *Ata de 23 de julho de 1952*. Prestação de contas de verbas federais.

PIRIPIRI. Câmara Municipal de Piripiri. *Ata de 24 setembro de 1952*. Aplicação de recursos federais.

PIRIPIRI. Câmara Municipal de Piripiri. *Ata de 12 de julho de 1950*. Pedido de nova divisão geográfica da cidade.

PIRIPIRI. Câmara Municipal de Piripiri. *Ata de 16 de maio de 1951*. Mudança no nome de algumas ruas do centro.

PIRIPIRI. Câmara Municipal de Piripiri. *Ata de 13 de fevereiro de 1951*. Denominação da rua Tenente Antonio Alves.

PIRIPIRI. Câmara Municipal de Piripiri. *Ata de 05 de setembro de 1952*. Verbas para a conclusão do mercado municipal.

PIRIPIRI. Câmara Municipal de Piripiri. *Ata de 04 de setembro de 1953*. Abastecimento de água do Caldeirão.

PIRIPIRI. Câmara Municipal de Piripiri. *Ata de 04 de maio de 1953*. Melhorias na iluminação pública.

PIRIPIRI. Câmara Municipal de Piripiri. *Ata de 07 de outubro de 1953*. Compra de novo motor para a usina elétrica da cidade.

PIRIPIRI. Câmara Municipal de Piripiri. *Ata de 01 de junho de 1952*. Denominação da praça Nelson Resende.

PIRIPIRI. Câmara Municipal de Piripiri. *Ata de 07 de outubro de 1953*. mudança de nomes de ruas no centro da cidade.

PIRIPIRI. Câmara Municipal de Piripiri. *Ata de 23 de agosto de 1955*. Ampliação da rua Santos Dumont.

PIRIPIRI. *Conselho Consultivo Municipal de Piripiri*. Ata de 14 de agosto de 1931.

1.4 Ofícios Municipais

PIRIPIRI. *Ofício Municipal nº 40 de 01 de abril 1932*. Pedido de recursos na compra de material para a usina elétrica.

PIRIPIRI. *Ofício Municipal nº 38 de 23 de julho 1953*. Descrição das despesas com recursos federais.

PIRIPIRI. *Ofício municipal nº 44*, de 01 de abril de 1932

1.5 Jornais

A CARAVANA DA VITÓRIA. *Jornal do Piauí*. 01.07.1950. p. 02.

A ESTRADA DE FERRO. *Jornal do Comércio*. 30.04.1949. p. 1/4.

AINDA A ESTRADA DE FERRO. *O Piauí*. 27.06.1951. p. 01.

AMARRAÇÃO. *Almanaque da Parnaíba*, Parnaíba: Empresa Gráfica Renascença, 1934. p. 255.

AMARRAÇÃO. *Almanack da Parnahyba*. Parnaíba, 1924, p. 9

AO PÚBLICO. *Almanack da Parnahyba*, Belém: 1924, p. 01.

ATAQUES INJUSTOS AO JUÍZ ELEITORA DE PIRIPIRI. *O Piauí*. 12.01.1948. p. 03.

ATOS DO PODER EXECUTIVO. *O Piauí*. 30.01.1930. p. 01.

CEL. NELSON REZENDE. *Jornal o Piauí*. 30.10.1952. p. 01.

CUNHA, Edison. *Lágrimas Secas: cenas da vida real. Almanaque da Parnaíba*. 1933

EDITAL. Ministério de Viação e Obras Públicas. Dep. Nacional de Estradas de Ferro. 1º Distrito de Construção. *O Piauí*. 22 de março de 1946.

ESTRADA DE FERRO. *O Dia*. 20.10.1955. p. 04.

ESTRADA DE FERRO. *O Piauí*. 13 de fevereiro de 1946.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUHY: inauguração do trecho Piracuruca-Perypery. *Diário oficial*, 15 de fevereiro de 1937. p.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUI-*Horário dos Trens*. Almanack da Parnahyba: Belém, Livraria Clássica, 1926.

ESTRADA DE FERRO, uma coisa antiga que nunca morre. *O Dia*, 10 de julho de 1970.

FERREIRA, Álvaro. PERIPERI. Almanaque da Parnaíba, 1934. p. 215.

FRANCISCO ALVES CAVALCANTE. *Almanaque da Parnaíba*, 1932, p. 55.

GUSMÃO, Saladino. *O porto de Amarração*. Almanaque da Parnaíba. 1936. p. 237.

HÁ 70 ANOS, MAIOR ACIDENTE FERROVIÁRIO DO CEARÁ DEIXAVA 100 MORTOS EM PIQUET CARNEIRO. *O Povo online*. Fortaleza, 16 dezembro de 2021. Disponível em: www.opovo.com.br/noticias/ceara/piquetcarneiro/2021/12/16/ha-70-anos-maior-acidente-ferroviario-do-ceara-deixava-100-mortos-em-piquet-carneiro.html. Acesso em: 05 dez. 2024.

JORNAL DO PIAUÍ. *Violento desastre no Ceará*. Teresina. 20 dez. 1951. p. 01.

MIRANDA, José Euclides. *Em prol do bloco do norte*. Almanack da Parnahyba. Parnaíba, 1929. p.31.

MOVIMENTO DE TRENS. *Jornal do Comércio*. 10.03.1949. p. 03.

MUNICIPIO DE PERIPERI. *O Piauí*. Teresina. 12.04.1930. p. 03.

NA ESTRADA DE SÃO LUIZ-TERESINA É ASSIM!. *O Dia*. 25.07.1954. p. 01.

A ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUÍ. *O Piauí*. 08.05.1947. p. 01.

NOSSA CAPA, *Almanack da Parnahyba*, Typografia Gadelha, 1931. P.1

NOTÍCIAS DE PERIPERI. *A luta*. 20.07.1952. p. 03-06.

NEVES, Berilo. Uma cidade e um rio. *Almanaque da Parnaíba*. Parnaíba, 1940, p. 115.

PELOS MUNICIPIOS. *O Piauí*. 08.03.1946. p. 03.

PELOS MUNICIPIOS. *O Piauí*. 17.02.1947. p. 04.

PELOS MUNICIPIOS. *O Piauí*. 12.06.1946. p. 03.

PELOS MUNICIPIOS. *O Piauí*. 26.05.1946. p. 04

PINTO. João Vieira. *O porto de Amarração*. Almanack da Parnahyba. Parnaíba:1928.p. 37

POLÍTICOS PIAUIENSES. *Almanaque da Parnaíba*, Parnaíba, 1937. p. 71.

O DNOCS NO ESTADO DO PIAUI. *O Dia*. 29.10.1948. p. 04.

O MUNICIPIO de Amarração. Trecho de conferencia de João Vieira Pinto. *Almanack da Parnahyba*. J.B. dos Santos e cia: 1927. p. 31

O NORDESTE. *Correio Paulistano*. Edição de 8 de fevereiro de 1942, p. 10

O PROBLEMA DOS TRANSPORTES. *O Piauí*. 24.03.1945. p. 01.

O PORTO MARÍTIMO. *Diário oficial do Piauí*, 1935, p. 19

O PATRIOTA. *Almanack da Parnahyba*. Parnaíba: 1926. p. 10.

PERIPERY. *Almanaque da Parnaíba*, 1930, p. 78.

PERIPERI. *Almanaque da Parnaíba*. 1933. p. 147-148

PORTO DE AMARRAÇÃO. *Almanaque da Parnaíba*, Parnaíba: 1935. p. 253

SILVA. Jonas. *Discurso a ser lido na Academia Piauiense de letras*. *Almanack da Parnahyba*, Belém: 1926. p. 9.

TELEGRAMAS RECEBIDOS, *Diário Oficial*, 28 de janeiro de 1937,

TELEGRAMAS RECEBIDOS. *Diário Oficial*, 05 de fevereiro de 1937, p.01

TELEGRAMAS RECEBIDOS, *Diário Oficial*, 12 de fevereiro de 1937, p. 01

UM HOMEM DISTINTO. *Almanaque da Parnaíba*. Parnaíba: 1935, p. 243-245

VIOLENTO DESASTRE NO CEARÁ. *Jornal do Piauí*. 20 dez de 1951, p. 01.

1.6 Mensagens Governamentais

BRASIL. Governo. 1919-1922. *Mensagem apresentada ao Congresso Nacional pelo presidente Epitácio Pessoa*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1920.

PIAUI. Governo 1908-1909. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí*, a 01 de junho de 1909 pelo Exmo. Sr. Governador Anísio de Abreu. Teresina: 1909.

PIAUI. Governo 1909-1910. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí*, a 10 de março de 1910 pelo Exmo. Sr. Governador Manoel Raimundo da Paz. Teresina: Typ. do Piauí, 1910.

PIAUI. Governo. 1910-1912. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí pelo governador Antonino Freire*, em 01 de junho de 1910. Teresina: Typ. Do Piauí, 1910.

PIAUI. Governo. 1910-1912. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí pelo governador Antonino Freire*, em 01 de junho de 1911. Teresina: Imprensa Oficial, 1911.

PIAUI. Governo. 1910-1912. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí pelo governador Antonino Freire*, em 01 de junho de 1912. Teresina: Imprensa Oficial, 1914.

PIAUI. Governo. 1912-1916. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí pelo governador Miguel Rosa*, em 01 de junho de 1913. Teresina: Tipografia Paz, 1913.

PIAUI. Governo. 1912-1916. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí pelo governador Miguel Rosa*, em 01 de junho de 1914. Rio de Janeiro: Oficinas gráficas da Liga Marítima Brasileira, 1914.

PIAUI. Governo. 1912-1916. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí pelo governador Miguel Rosa*, em 01 de junho de 1915. Teresina: Tipografia Piauhy, 1915.

PIAUI. Governo. 1916-1920. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí pelo governador Eurípides Clementino de Aguiar*, em 01 de junho de 1917. Teresina: Imprensa Oficial, 1918.

PIAUI. Governo. 1916-1920. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí pelo governador Eurípides Clementino de Aguiar*, em 01 de junho de 1918. Teresina: Imprensa Oficial, 1918.

PIAUI. Governo. 1916-1920. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí pelo governador Eurípides Clementino de Aguiar*, em 01 de junho de 1920. Teresina: Typ. O Piauhy, 1920.

PIAUI. Governo. 1920-1924. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí pelo governador João Luiz Ferreira*, em 01 de junho de 1921. Teresina: Typ. O Piauhy, 1921.

PIAUI. Governo. 1920-1924. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí pelo governador João Luiz Ferreira*, em 01 de junho de 1922. Teresina: Typ. O Piauhy, 1922.

PIAUI. Governo. 1920-1924. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí pelo governador João Luiz Ferreira*, em 01 de junho de 1923. Teresina: Typ. O Piauhy, 1923.

PIAUI. Governo. 1920-1924. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí pelo governador João Luiz Ferreira*, em 01 de junho de 1924. Teresina: Typ. O Piauhy, 1924.

PIAUI. Governo. 1924-1928. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí pelo governador Mathias Olympio de Mello*, em 01 de junho de 1925. Teresina: 1925.

PIAUI. Governo. 1924-1928. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí pelo governador Mathias Olympio de Mello*, em 01 de junho de 1926. Teresina: 1926.

PIAUI. Governo. 1924-1928. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí pelo governador Mathias Olympio de Mello*, em 01 de junho de 1927. Teresina: 1927.

PIAUI. Governo. 1929-1930. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí pelo governador João de Deus Pires leal*, em 01 de junho de 1929. Teresina: 1929.

PIAUI. Governo. 1929-1930. *Mensagem apresentada à câmara legislativa do Estado do Piauí pelo governador João de Deus Pires leal*, em 01 de junho de 1930. Teresina: Imprensa Oficial 1930.

PIAUI. Governo. *Mensagem apresentada ao exmo. Sr. Presidente da república pelo interventor Leonidas de Castro Melo*. Teresina: Typ. do Piauhy, 1937, p.109.

PIAUI. Governo. *Mensagem apresentada ao exmo. Sr. Presidente da república pelo interventor Leonidas de Castro Melo*. Teresina: Typ. do Piauhy 1938, p. 154.

1.7 Relatórios e anuários

ALMANAQUE LAEMMERT: Administrativo, Mercantil e Industrial (RJ), 1922.

BRASIL. *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1904*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional: Editora, 1905.

BRASIL. *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União no anno de 1905*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905.

BRASIL. *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União no anno de 1906*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1906.

BRASIL. *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União no anno de 1908*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910.

BRASIL. *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União no anno de 1909*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1911.

BRASIL. *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1910*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1913.

BRASIL. *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1911*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1914.

BRASIL. *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1912*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1915.

BRASIL. *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1913*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917.

BRASIL. *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1914*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919.

BRASIL. *Estatística das Estradas de Ferro da União e das Fiscalizadas pela União relativo ao anno de 1915*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1920.

BRASIL. *Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativo ao anno de 1920*. Rio de Janeiro: Soares, Dias & Cia, 1924.

BRASIL. *Estatística das Estradas de Ferro d Brasil relativo ao anno de 1934*. Araguary-MG: Graphics da E.F. de Goyaz, 1936.

BRASIL. *Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativo ao anno de 1937*. Araguary-MG: Graphics da E.F. de Goyaz, 1939

BRASIL. *Anuário Estatístico do Brasil*. Rio de janeiro: IBGE, 1941.

BRASIL. *Anuário Estatístico do Brasil*. Rio de janeiro: IBGE, 1951.

BRASIL. *Anuário Estatístico do Brasil*. Rio de janeiro: IBGE, 1961.

BRASIL. *Anuário Estatístico do Brasil*. Rio de janeiro: IBGE, 1971.

BRASIL, Censo Geral da população. Rio de Janeiro: Typ. Estatistica. 1926.

BRASIL. Inspetoria Federal das Estradas. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas anno 1921. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1923.

BRASIL, Inspectorial Federal das Estrada. *Relatório do anno de 1928 apresentado ao exmo. Sr. Ministro de Estado dos negócios de Viação e Obras Públicas ano 1928*. volume 1. Rio de Janeiro, Typ. Da E. F. Goyaz, 1930.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras *Publicas*. Relatório apresentado ao presidente da república dos Estados Unidos do Brasil no ano de 1923. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1925. p. 05.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório do ano de 1925*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928, p. 53. Disponível em: http://memoria.bn.br/pdf/459194/per459194_1925_00001.pdf. Acesso em: 01 de junho de 2021.

BRASIL. Ministério da Agricultura. Industria e Commercio. *Directoria Geral de Estatistica*. Recenseamento do *Brazil*. Realizado em 1 de setembro de 1920. Rio de janeiro. *Typografia estatística*. 1926.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. Comunicações, transportes e obras públicas no decênio 1930- 1940 conferência realizada no palácio Tiradentes, pelo ministro da Viação e Obras Públicas João de Mendonça Lima em 3 de dezembro de 1940. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio Rodrigues e Cia. 1941.

BRASIL. Congresso Nacional. Câmara dos Deputados. *Anais da Câmara dos Deputados*: 1918, volume V, de 17 a 31 de julho de 1918. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919

PIAUI. *Carta Cepro*. Teresina: Fundação CEPRO, 1975. v. 02.

PIAUÍ. Fundação CEPRO. *Piauí em números*. Teresina. 2012.

PIAUÍ. *Anuário Estatístico do Piauy*. Teresina, Imprensa oficial, 1926.

PIAUÍ. *Dados Históricos, Recursos, Possibilidades, Desenvolvimento e Estatísticas*. Teresina: 1935.

1.8 Decretos e Projetos de leis federais

BRASIL. *Decreto nº 101 de 31 de outubro de 1835*. Autorisa o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Imperio para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de generos e passageiros, sob as condições que se estabelecem. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaooriginal-86906-pl.html>. Acesso em: 08 mar. 2023

BRASIL. *Decreto nº 641 de 26 de junho de 1852*. Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais companhias a construcção total ou parcial de hum cminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dpl/dpl641-1852.htm. Acesso em: 03 mar. 2024

BRASIL. *Decreto nº 1.347, de 4 de julho de 1905*. Autoriza o Poder Executivo a prolongar a Estrada de Ferro de Camocim até Therezina, lançando um ramal em direcção á Amarração, e dando outras providencias. Rio de Janeiro: LexML, 1905. Disponível em: <https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:1905-07-04;1347>. Acesso em: 20 dez. 2024.

BRASIL. *Decreto Lei 2.738 de 04 de janeiro de 1913*. Autoriza prolongamento da Estrada de Ferro de Alagoinhas a Joazeiro (estado da Bahia) à cidade de Therezina, passando por Paulista, Jaicós e Oeiras (Estado do Piahy). Rio de Janeiro, 1913.

BRASIL. *Decreto nº 1.347, de 04 de julho de 1905*. Autoriza o Poder Executivo a prolongar a Estrada de Ferro Camocim até Therezina. Rio de Janeiro, 1905.

BRASIL. *Decreto nº 8.408, de 2 de dezembro de 1910*. Declara caduca a concessão para construção da Estrada de Ferreo de Petrolina ao Estado do Piahy. Rio de Janeiro, 1910

BRASIL. Decreto 14.823 de 24 de maio de 1921. Aprova o contracto assignado entre o Ministério da Viação e Obras publicas e o Estado do Piahy para a construção de trechos da Estrada de Ferro São Luiz a Therezina. Rio de Janeiro, 1921. In: BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspetoria Federal das Estradas. *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1920*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1924, p. 88.

BRASIL, Decreto 15.937 de 24 de janeiro de 1923. *Approva os projectos das pontes sobre os rios Parnahyba e Poty, a serem construídas pela Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão para ligação, em Therezina, das linhas ferreas que entroncam com a Estrada de Ferro, São Luiz a Therezina, e bem assim os orçamentos das respectivas alvenarias e montagens.* Rio de Janeiro, 1923.

BRASIL. Decreto 8.711, de 10 de maio de 1911. A Autorizou os primeiros projetos e o assentamento dos trilhos da ferrovia que ligaria o litoral (Amarração) ao interior (Campo Maior), a cargo da empreiteira *South American Railway*, ligada à Rede de Viação Cearense. Rio de Janeiro, 1911.

1.9 Cartas

BARBOSA, Luiz Soares. *Carta ao governador do Piauí Antonino Freire.* 26/out/1910. Arquivo público do Piauí. Caixa Ferrovia. 2025.

PINTO, Feliciano de Freitas. *Carta ao governador do Piauí Álvaro Moreira de Barro Oliveira Lima.* 08/mar/1891. Arquivo público do Piauí. Caixa Ferrovia. 2025

1.10 Bibliografia

AGUIAR JUNIOR. José de Arimatéa. As seduções da modernidade e os mecanismos normatizadores: política, instrução, propaganda e os embates no Piauí Varguista (1930-1945). Tese Doutorado em História-Universidade Federal do Piauí, 2025.

ALVAREZ, J. Rey. *O transporte Ferroviário no Nordeste do Brasil.* Recife: SUDENE, 1966.

ARAÚJO, Maria Mafalda Baldoíno. *Cotidiano e Pobreza: a magia da sobrevivência em Teresina (1877-1914).* Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1995.

BACZKO. Bronislaw. *A imaginação social.* In LEACH. Edmund et al. *Anthopos-Homes.* Lisboa, Imprensa Nacional, 1985.

BASTOS, Cláudio de Albuquerque. *Dicionário Histórico e Geográfico do Piauí.* Teresina: Fundação Cultural M. Chaves, 1994.

BERMANN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar.* São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

BITENCOURT, Jureni Machado. *Apontamentos históricos da Piracuruca.* Teresina: Editora COMEPI, 1989.

BRESSCIANI, Maria Stella M. *Londres e Paris no século XIX: O espetáculo da pobreza.* São Paulo: Editora Brasiliense, 2009.

BRANDÃO, Wilson de Andrade. Formação social. In: SANTANA. R. N. Monteiro (org.). *Piauí: Formação, desenvolvimento, perspectivas.* Teresina: Halley, 1995

BRITO, Anísio. *O município de Piracuruca.* Teresina: Papelaria Piauihyense, 1922.

CALDEIRA, Jorge. *Mauá: Empresário do império*. São Paulo: Cia das Letras, 1998.

CASTELO BRANCO, Pedro Vilarinho. Famílias e escritas: a prática dos literatos e as relações familiares em Teresina nas primeiras décadas do século XX. 2005. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2005

CERQUEIRA, Maria Dalva. *Entre trilhos e dormentes: A Estrada de Ferro Central do Piauí na história e na memória dos parnaibanos (1960-1980)*. Teresina: EDUFPI, 2017.

CERQUEIRA, Maria Dalva. *Os (des)caminhos da cidade: a chegada do trem, as vivências e o cotidiano dos cocalenses no século XX*. Teresina: Edufpi, 2018.

CERQUEIRA, Maria Dalva; FONTINELES, Cláudia Cristina da Silva. Nos vagões da história: a memória dos parnaibanos sobre a escola dos ferroviários no Piauí (décadas de 1950 a 1980). *Linguagens, Educação e Sociedade*, Teresina, Ano 01, n. 02, maio./ago. 2017.

DIAS, Cid de Castro. *PIAUI: Obras que desafiam*. Teresina: 2011.

FERREIRA, Benedito Genésio. *A Estrada de ferro de Baturité: 1870-1930*. Fortaleza: Edições UFC/Stylus, 1989.

FERREIRA, José A. *Trilhando Novos Caminhos. A cidade de Piripiri e as mudanças proporcionadas pela chegada da ferrovia (1930-1950)*. 2010. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010.

FERREIRA, José A. *Nos tempos da ferrovia: A história da Estrada de Ferro Central do Piauí na cidade de Piripiri-Pi*. Teresina, EdUESPI. 2025.

FERREIRA, José A.; FONTINELES, Cláudia. Festa no interior: a inauguração da estação ferroviária de Piripiri-PI. In: CASTELO BRANCO, Edwar; MONTEIRO, Jaislan; NERY, Ana Karoline. *Acontecimento, linguagem e narrativa*. Teresina: Cancioneiro, 2023. p. 329.

FERREIRA, José A.; FONTINELES, Cláudia. Estrada de Ferro Central do Piauí: A chegada da ferrovia ao município de Piripiri-PI (1930-1950). *Revista Crítica História*, v.14, n. 27, p. 340, 2023.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A Ferrovia do Diabo*. São Paulo: Editora melhoramentos, 1981.

FERREIRA, Álvaro. Peripery. In: *Almanaque da Parnaíba*, Parnaíba: Livraria Clássica, 1934.

FONTINELES. Cláudia C. *O recinto do elogio e da crítica: Maneiras de durar de Alberto Silva na memória e na história do Piauí*. Teresina: Edufpi, 2015.

FONTINELES, Cláudia; CERQUEIRA, Dalva. Nos vagões da História: A memória dos parnaibanos sobre a escola dos ferroviários no Piauí (décadas de 1950 a 1980). *Linguagens, Educação e Sociedade*, Teresina, ano 01, n. 02, p. 45, maio/ago. 2007.

GALEANO, Eduardo. *As veias abertas da América Latina*. São Paulo: Paz e terra, 1998.

GANDARA, Gercinair Silvério. *Rio Parnaíba...Cidades-Beira 1850-1950*. Teresina: EDUFPI, 2010.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-Fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Cia. Das Letras, 2005.

HABERMAS, Jurgen. Modernidade versus pós-modernidade. *Arte me revista*. São Paulo. Ano. 5, n. 7, p. 86-90, 1983.

HOBBSAWN, Eric. *A era do Capital*. São Paulo: Paz e Terra, 2010.

HOBBSAWN, Eric. *A era das revoluções*. São Paulo: Paz e Terra, 2010

JESUS, Pauliana Maria de. *Reflexões sobre a modernização de campo maior entre 1930 e 1970*. 2018. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2018.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Uma cidade na transição-Santos:1870-1913*. São Paulo: Editora HUCITEC, 1996.

LANNA, Ana Lúcia. *A Brazil Railway Company: ferrovia, territórios, modernidade no início do século XX*. XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, 2013.

LANNA, Ana Lucia Duarte. Trabalhadores das ferrovias: A Companhia Paulista de Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920. *Varia História*, Belo Horizonte, vol. 32, n. 59, p. 505-545, maio/ago. 2016.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *Ferrovia, Sociedade e Cultura: 1850-1930*. Belo Horizonte: Editora Argumentum, 2009.

LUSTOSA, Karithiane. *Percursos históricos de Domingos de Freitas Silva: Política, Religião e Educação no Piauí do século XIX (1822-1870)*. 2016. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2016.

MELO, Josemir Camilo de. *Ferrovias Inglesas e mobilidade social no Nordeste (1850-1900)*. Campina Grande: Editora U.F.C.G., 2008.

MELO, Cléa Rezende Neves de. *Memórias de Piripiri*. Teresina, 1996.

MELO, Julianna Lustosa. *Nos caminhos da ferrovia: história e memória da Estrada de Ferro Central do Piauí na cidade de Piracuruca 1920-1940*. 2013. Monografia (Especialização em História) – Universidade Estadual do Piauí. Parnaíba, 2013.

NASCIMENTO, Francisco Alcides do. *A cidade sob o fogo: modernização e violência policial em Teresina (1937-1945)*. Teresina: Fund. C. M. Chaves, 2002.

NUNES, Maria Cecília. Trama e Poder: trajetória do republicano no Piauí (1870-1894). In: EUGÊNIO, João Kennedy (org.). *História de vários feitio e circunstância*. Teresina: IDB, 2001.

PAULA, Dilma Andrade de. *O futuro traído pelo passado: a produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras*. In: KHOURY, Yara Aun. (org.) *Muitas memórias, outras histórias*. São Paulo: Editora Olho D'água, 2000.

PAULA, Dilma. *A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. 2000. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2000.

PEREIRA, Sofia; NASCIMENTO, Maria; RODRIGUES, João Vitor. *Compatibilização entre territórios de desenvolvimento e instâncias de gestão regionais*. Teresina: Fundação CEPRO, 2017.

PEIXOTO, Nelson Brissac. *A Beleza compulsiva*. Mais! Folha de São Paulo, 29/10/1995

PINHEIRO, Áurea. *O Desmoronar das utopias: Abdias Neves e o anticlericalismo e política no Piauí nas três primeiras décadas do século XX*. Tese (Doutorado em História) – Unicamp, Campinas, 2003.

PINHEIRO FILHO, Celso. Nogueira Tapety. Teresina: 1990, p. 12. In: SANTOS, Gervásio; KRUEL, Kenard. *História do Piauí*. Teresina: Zodíaco, 2009.

PONTE, Sebastião Rogério. *Fortaleza Belle Époque: Reformas urbanas e Controle Social 1860-1930*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1993.

PRADO JUNIOR, Caio. *História econômica do Brasil 5ª. Ed.* Ed. Brasiliense, São Paulo, 1963.

QUEIROZ, Teresina. *Os literatos e a república: Clodoaldo Freitas, Higinio Cunha e as tiranias do tempo*. Teresina/João Pessoa: EDUFPI/UFPB, 1998.

QUEIROZ, Terezinha. *Economia Piauiense: da pecuária ao extrativismo*. Teresina: Editora UFPI, 2006.

REBOUÇAS, André. *Garantia de juros: estudo para sua aplicação às empresas de utilidade pública no Brasil*. 1874

REZENDE, Antonio Paulo. A modernidade e o modernismo – significados. *Série História do Nordeste*, Recife, v. 01, n. 14, p. 7, 1993.

REZENDE, Antonio Paulo. Itinerários de um historiador: as portas entreabertas. *Clio-Revista de Pesquisa Histórica*, n. 32, Recife, 2015.

ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Editora brasiliense, 1988

SANTANA, Judith. *Piripiri*; Teresina: PMP, 1972

SANTANA, Judith. *O padre Freitas de Piripiri*. Teresina, PMP, 1984

SANTANA, Judith. *Piripiri*. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Piauí*, Teresina, v. 05, 1974.

SANTANA, R. N. Monteiro (org.). *Piauí: Formação, desenvolvimento, perspectivas*. Teresina: Halley, 1995.

SANTANA, R. N. Monteiro (org.). *Evolução Histórica da economia piauiense*. Teresina: Academia Piauiense de letras, 2001.

SANTOS, Gervásio; KRUEL, Kenard. *História do Piauí*. Teresina: Zodíaco, 2009. p. 208.

SILVA, Raimundo Fernandes. *A maniçoba Piauiense*, Rio de Janeiro, 1912 in. SANTANA. R.N. Monteiro. *Evolução Histórica da Economia Piauiense*. Teresina: Academia Piauiense de Letras. 2001.

SILVEIRA, Márcio Rogério. *Estradas de ferro no Brasil: das primeiras construções às parcerias público-privadas*. Rio de Janeiro: Editora Interciência, 2007.

SILVEIRA, Thiago Coelho. *Nos rastros de Gil Martins: Comércio, política e industrialização na primeira república brasileira (1889-1930)*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Vale dos Sinos, São Leopoldo, 2019

SIQUEIRA. Tagore Villarim. As Primeiras Ferrovias do Nordeste Brasileiro: Processo de Implantação e o Caso da Great Western Railway. *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, v. 9, n. 17, p. 169, 2002.

SOUSA, Cleto Sandys. *Almanack da Parnahyba: desejo de modernidade sob o véu da barbárie em Parnaíba - Piauí (1924-1941)*. 2018. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2018. p.14.

SOUSA, Murilo Mendonça Oliveira. Entre a ferrovia do diabo e o trem fantasma: uma viagem pela história da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. *Campo-Território: revista de geografia agrária*, Uberlândia, v. 5, n. 9, p. 237-246, fev., 2010.

SOUSA NETO, Marcelo. Nos bastidores do poder: Política e relações familiares no Piauí do século XIX. *Revista Crítica Histórica*, ano VII, n. 13, jun./2016.

TENÓRIO, Douglas Apprato. *Capitalismo e Ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD Livros editora, 1996.

THOMPSON, E. P. *Costumes em comum: Estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 2021.

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

VIEIRA, Leda Rodrigues. *Cidade ferroviária: História e memória da ferrovia piauiense na cidade de Parnaíba, 1916 a 1930*. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 25. *Anais...*, Fortaleza, 2009.

WALLE, Paul. *Etats de Piauhy et de Maranhão*, Librarie Orientale e americaine, 1912. In: SANTANA. R. N. Monteiro. *Evolução Histórica da Economia Piauiense*. Teresina: Academia Piauiense de Letras. 2001

WILLIAMS, Raymond. *O campo e a cidade*: na história e na literatura. Tradução: P. H. Brito. São Paulo: Companhia das Letras, 2011

APÊNDICES

Extensão de Redes Ferroviárias em continentes e países (1840-1860)

Década	Continentes				Países			
	Europa	América	Ásia	África	Inglaterra	E.U.A.	Austrália	Brasil
1840	2.954	4.754	-	-	1.348	1.535	-	-
1850	23.504	15.064	-	-	10.653	14.515	-	-
1860	51.862	53.935	1.393	455	16.787	49.292	367	110

Extensão ferroviária do Brasil e de outros países

Região Ano	Inglaterra	E.U.A.	Austrália	Brasil
1840	1.348	1.535	-	-
1850	10.653	14.515	-	-
1860	16.787	49.292	367	110
1870	24.990	85.139	1.765	713
1880	28.854	150.717	7.847	2.896
1890	32.297	208.409	18.889	9.076
1900	35.198	311.094	24.014	13.981
1910	-	-	31.014	21.467

Evolução demográfica teresinense em relação a outras capitais

CAPITAL	1872	1890	1900	1920
Teresina-PI	21.692	31.526	45.316	57.500
São Luis-MA	31.604	29.603	36.798	52.929
Fortaleza-CE	42.458	40.902	48.369	78.536
Recife-PE	116.671	111.396	113.106	238.843
Salvador-BA	129.179	174.412	205.813	283.422
São Paulo-SP	31.385	64.934	239.820	579.013
Rio de Janeiro-DF	274.972	522.651	811.443	1.157873

Construído pelo autor com dados do recenseamento IBGE 1920.

Demografia Piauiense (principais cidades)

CIDADES	ANO		
	1940	1950	1960
Teresina	63.684	93.352	118.691
Barras	33.923	29.689	31.735
Batalha	6.123	12.977	16.442
Esperantina	8.714	17.471	17.207
Campo Maior	27.999	40.131	56.627
Castelo	20.297	18.067	23.711
Floriano	30.560	34.677	24.065
Oeiras	38.353	45.451	40.306
Parnaíba	36.870	50.426	63.496
Piripiri	18.640	24.199	29.525
Picos	42.468	55.120	50.102
Piracuruca	16.376	18.621	19.621
Pedro II	32.492	24.064	25.922
União	33.302	28.647	29.124
Valença	54.201	52.331	32.852
Piauí	901.335	1.064.438	1.343.000

Construído pelo autor com base em Anuário Estatístico do Brasil, IBGE, 1941, p. 91; 1951, p. 32; 1961, p. 31; 1971, p. 45

Demografia atual das cidades mais populosas do Piauí em comparação a 1970

CIDADES	ANO	
	1970	2023
Piauí	1.680.954	3.271.199
Teresina	220.520	866.300
Parnaíba	79.219	162.159
Picos	52.747	83.090
Piripiri	43.262	65.538
Floriano	35.889	62.036
Barras	38.173	47.938
Altos	30.360	47.453
União	37.478	46.119
Campo Maior*	61.598	45.793
José de Freitas	21.648	42.559
Esperantina	24.811	40.970
São Raimundo Nonato*	47.064	38.934
Oeiras *	41.571	38.138
Pedro II	31.027	37.894

*cidades que sofreram redução populacional no espaço de cinco décadas. Construído pelo autor com base em IBGE, 1971/2022.

Demografia Piripiriense 1940-2023

ANO	POPULAÇÃO	NUMERO DE CIDADES NO ESTADO	POSIÇÃO EM RELAÇÃO ÀS CIDADES
1940	18.640	47	19 ^a
1950	24.199	49	19 ^a
1960	29.525	71	9 ^a
1970	43.262	109	6 ^a
2023	65.538	224	4 ^a

Fonte: Fonte: Anuário Estatístico do Brasil, IBGE, 1941, p. 91; 1951, p. 32; 1961, p. 31; 1971, p. 45

Comparativo das receitas piauienses entre os anos de 1913 e 1914- início da I Guerra Mundial (em milhões de reis)

Área	1913	1914
Exportação	491.348\$049	440.113\$953
Industria e profissão	160.073\$352	149.659\$627
Consumo	136.073\$352	113.369\$525
Dizimos	156.541\$300	162.730\$623
Predial	61.146\$580	63.650\$962
Outros impostos	367.373\$711	283.982\$032
Extraordinarios	132.963\$711	101.743\$267
Total	1.476.037\$711	1.315.249\$989

Construído pelo autor com base em mensagem Governamental do Piauí ano 1913 e 1914

Receita anual do Governo do Estado do Piauí:

ANO	RECEITA* (em CR\$)
1932	5.208.134,00
1933	5.519.919,00
1934	7.719.184,00
1935	10.431.371,00
1936	13.916.800,00
1937	15.294.631,00
1938	18.081.000,00
1939	20.327.603,00
1940	22.804.948,00
1941	33.126.68,00
1942	29.167.968,00

Mensagem Governamental 1943, apresentada pelo interventor Leônidas de Castro Melo.

Receitas e despesas dos governantes piauienses 1912-1927, em contos de réis

GOVERNANTE	ANO	RECEITA ARRECADADA	DESPESA REALIZADA
Miguel de Paiva Rosa	1912	1.487:748\$394	1.684:981\$110
	1913	1.476:047\$429	2.007:279\$656
	1914	1.315:249\$989	1.490:040\$632
	1915	1.530:579\$570	1.482:787\$288
Eurípides Clementino Aguiar	1916	1.870:919\$299	1.511:530\$887
	1917	1.789:983\$655	1.754:765\$290
	1918	2.024:825\$924	1.991:494\$940
	1919	2.050:340\$544	1.850:898\$085
João Luiz Ferreira	1920	1.932:871\$907	1.867:939\$943
	1921	2.101:761\$328	2.008:488\$786
	1922	2.871:021\$778	2.228:680\$367
	1923	4.050:279\$588	3.089:026\$421
Mathias Olímpio de Mello	1924	3.332:614\$753	4.355:476\$967
	1925	3.961:886\$744	3.728:109\$175
	1926	3.859:310\$921	3.824:844\$845
	1927	4.672:403\$037	4.417:003\$239

Construído pelo autor com base nas mensagens governamentais 2012-2027

Exportações Piauienses para o mercado nacional em 1924 (em toneladas)

PRODUTO	AMARRAÇÃO	TUTOYA (BAIA DOS CAJUEIROS)
Farinha de Mandioca	476,1	-
Algodão em Pluma	212,1	237,4
Arroz Pilado	165	-
Goma de Mandioca	80,4	1,2
Nozes de Tucum	30	-
Couro espichado	5,6	-
Cera de Carnaúba	2,3	1
Óleo de Coco	-	199,1
TOTAL	1.049,1	442,2
TOTAL GERAL		1.491,3

Construído pelo autor com base em Almanaque da Parnaíba, 1925. p. 35

Exportações piauienses mais valiosos para o mercado nacional em 1924 (em Réis)

PRODUTO	AMARRAÇÃO	PRODUTO	TUTOYA (BAIA DOS CAJUEIROS)
Algodão em Pluma	1.290:634\$000	Alg. Em Pluma	1.520:000\$000
Farinha de Mandioca	158:175\$000	Óleo de coco	416:710\$000
Arroz Pilado	109:800\$000	Cera de Carnaúba	3:000\$000
Diversos	394:001\$000	Diversos	5:760\$000
TOTAL	1.952:610\$000		1.945.470\$000
TOTAL GERAL	3.898:080\$000		

Almanaque da Parnaíba, 1925. p. 35

Exportações Piauienses para o mercado internacional em 1924, pelo porto de Tutoya-Baia dos Cajueiros (em toneladas).

PRODUTO	EUROPA	ESTADOS UNIDOS
Algodão em Pluma	476,1	-
Amêndoa de babaçu	5.725,9	-
Caroço de algodão	878,6	-
Cera de Carnaúba	652,8	337,6
Couro espichado	492,0	1,2
Folha de jaborandi	18,3	-
Goma de Mandioca	57,2	-
Nozes de Tucum	904,4	-
Semente de mamona	33,8	-
Castanha de Caju	-	0,1
Diversos	19,6	-
TOTAL	8.910,5	338,9
TOTAL GERAL	9,249,5	
TOTAL GERAL	1.491,3	

Mais valiosas exportações Piauienses para o mercado internacional em 1924, pelo porto de Tutoya-Baia dos Cajueiros (em réis)

PRODUTO	EUROPA	ESTADOS UNIDOS
Amêndoa de babaçu	5.431:338\$700	-
Cera de Carnaúba	2.233.698\$400	1.114:740\$000
Couro espichado	1.477:377\$000	3:735\$000
Diversos	1.566:871\$510	-
TOTAL	10.709:285\$610	1.118:475\$000
TOTAL GERAL	11.827:760\$612	

Receita Rede de Viação Cearense (em milhões de cruzeiros)

Ano	Receita bruta	Despesas	Déficit
1957	68	309	241
1958	87	439	352
1959	106	487	381
1960	199	590	391
1961	346	1.248	902

FONTE: ALVAREZ, J.Rey. O Transporte Ferroviário no Nordeste. SUDENE, 1969.

Receita Estrada de Ferro Central do Piauí (em milhões de cruzeiros)

Ano	Receita bruta	Despesas	Déficit
1957	4,4	41,4	37
1958	2,9	55,1	52,2
1959	3,8	70,6	66,8
1960	4,1	88,3	84,2
1961	7,0	195	188

FONTE: ALVAREZ, J. rey, O transporte Ferroviário no Nordeste, 1969

Situação Econômica das Ferrovias Nordestinas -1960

Ferrovia	Receita Bruta	Despesas	Déficit
Rede Ferroviária do Nordeste	632	1.989	1.357
Viação F. Federal Leste Brasileiro	256	1.188	932
Rede de Viação Cearense	199	590	391
São Luiz – Teresina	24,7	246,1	221,4
Estrada de Ferro Central do Piauí	4,1	88,3	84,2

FONTE: ALVAREZ, J. Rey, O Transporte Ferroviário no Nordeste, 1969.

Tráfego ferroviário no Nordeste

Ano	Passageiros transportados (milhões)	Mercadorias (milhares toneladas)
1957	27,4	3.615
1958	27,1	3.112
1959	26,0	3.330
1960	26,4	3.284
1961	22,2	2.993

FONTE: Alvarez, J. Rey, O Transporte Ferroviário no Nordeste, 1969

ANEXOS

Coronel Thomaz Rebello de Oliveira Castro e Lina Cassiana Pires de Sampaio



Thomaz Rebello (1850-1932) foi o mais influente político piripiriense do final do século XIX e início do Século XX. Chefe do poder executivo municipal por cinco períodos além de vários outros cargos, como deputado provincial, chefe da guarda nacional na região e vice governador (1904-1908). Faleceu em Parnaíba

Fonte: www.amisticadoparentesco. Acesso 28 março de 2025.

José Pires Rebello, Deputado e Senador piripiriense



Filho do Cel. Thomaz Rebello, José Pires Rebello (1877-1947), engenheiro de profissão exerceu a função de engenheiro na Estrada de Ferro de Sobral e chefe da comissão de Estudos da Estrada de Ferro do Piauí, sendo um de seus grandes incentivadores e defensores. Secretário de obras do Piauí, prefeito de Teresina (outubro de 1909 a março de 1910), deputado federal (1918-1921 e 1921-1923), onde sua atuação em favor da ferrovia piauiense ficou marcada; senador pelo Piauí (1923-1927, 1927-1930 e 1935-1937). Cassado com a dissolução do Congresso Nacional pelo Estado Novo em 1937, foi um dos críticos ao governo de Vargas

Fonte: Fonte: www.amisticadoparentesco. Acesso 28 março de 2025.

Cel. Nelson Coelho de Rezende

Nelson Coelho de Resende (1881-1952) Político de grande influência nas primeiras décadas do século XX. Vereador por três legislaturas (1913-1916, 1921-1924 e 1929-1932). Após a Revolução de 1930 foi nomeado prefeito nos períodos de 1930-1934 e 1937-1945. Deputado Estadual (1935-1937). Chefe de uma das famílias mais importantes na política piripiriense em toda primeira metade do século passado.

www.parentesco.com.br acessado 01 de abril 2025

Miguel Furtado Bacelar (1875-1952)

Primeiro Diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí. Em sua administração surgiram os primeiros quilômetros da Central do Piauí, com inauguração do trajeto entre o litoral e a cidade de Piracuruca.

Acervo Fundação Raul Furtado Bacelar

Ponte metálica sobre o Rio Portinho, em 1922



Considera como a maior importante e difícil obra da primeira etapa da ferrovia Central do Piauí, devido ao terreno e ao vão entre pilares.

Acervo Fundação Raul Bacelar – Parnaíba-Pi

Estrada de Ferro Central do Piauí - Parnaíba



Acervo Fundação Raul Bacelar – Parnaíba – Pi

Embarque nos vagões da Estrada de Ferro Central do Piauí, na Estação de Parnaíba nos anos 1950.



FONTE: Revista de História da Biblioteca Nacional, ano 5, nº 53, p. 19.

Ponte sobre o riacho Pirangi, entre a então Villa de *Burity* dos Lopes e Parnaíba



Fonte: Almanaque Parnaíba, 1928, p. 29

Rodovia Teresina-Altos, 1934

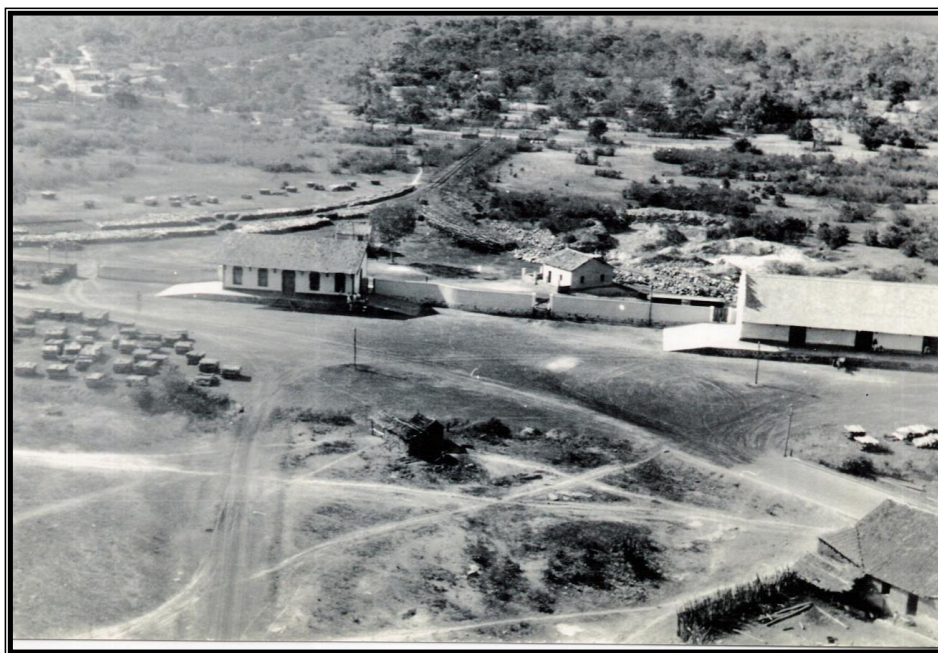


Almanaque Parnaíba, 1934, p. 249.

Inauguração da Estação Ferroviária em Piripiri no dia 11 de fevereiro de 1937



Vista aérea da Estação Ferroviária de Piripiri



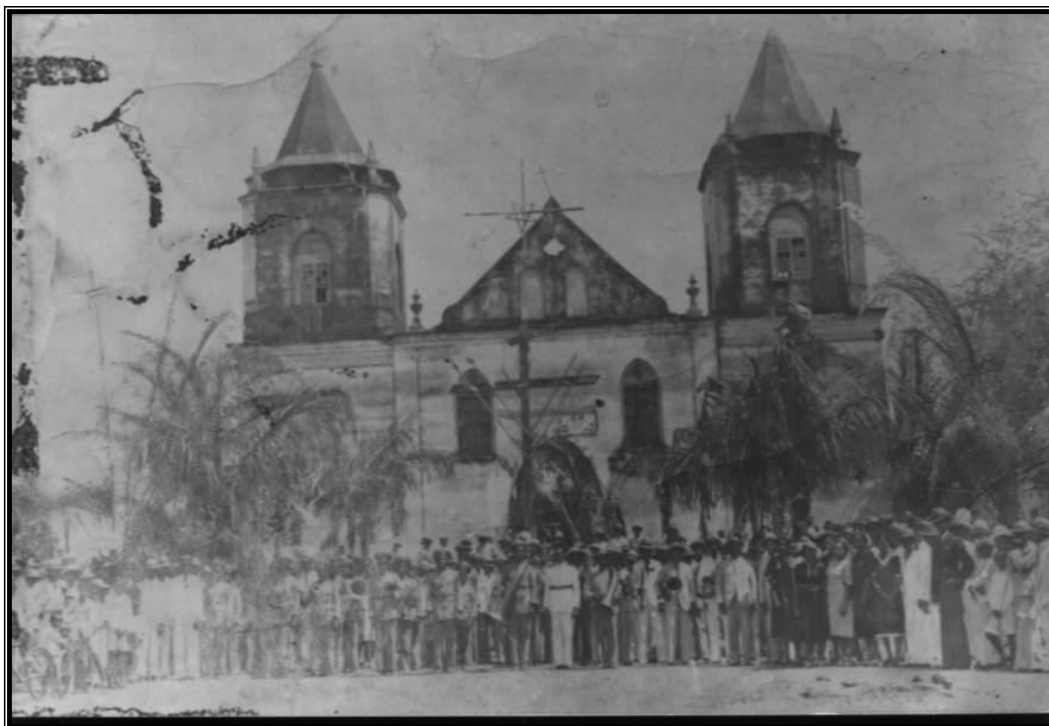
“Largo da Estação”, como era conhecida toda a região em volta da Estação, onde se verifica que esta foi construída em área afastada do núcleo urbano, sendo com o passar do tempo, engolida pela malha urbana da cidade. Autoria desconhecida. Fonte: Acervo Museu de Peripery

Mercado Público de Piripiri na década de 50



Vista aérea do Mercado Público de Piripiri, um marco para o comércio da cidade. Inaugurado em meados da década de 1950. Autoria desconhecida. Fonte: Acervo Museu de Peripery

Antiga matriz de N.S. dos Remédios, demolida no início dos anos 1950.



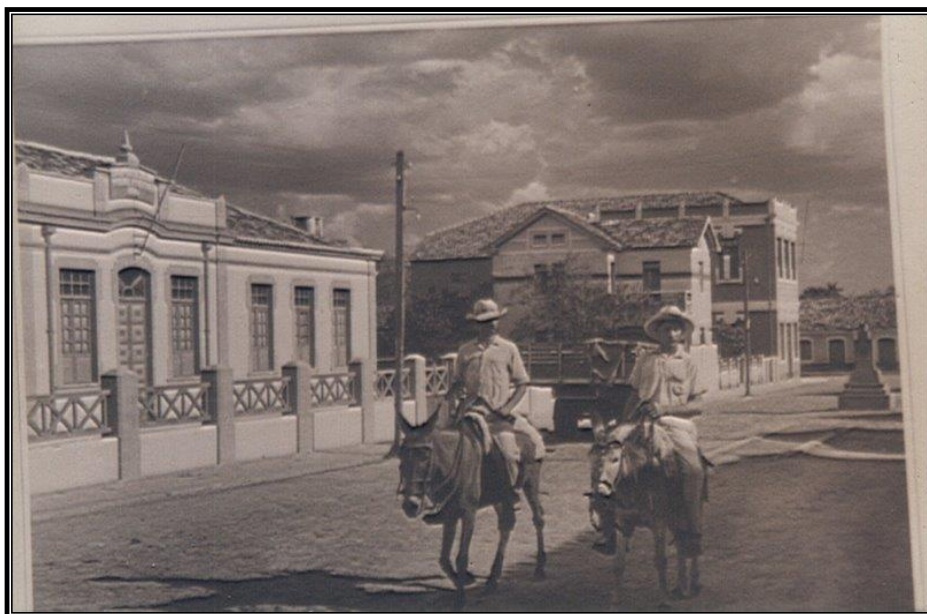
Primeira catedral de Piripiri, construída em 1884. Demolida na década de 1950 para construção da nova catedral no mesmo local. Fonte: Acervo Museu de Peripery,

Demolição da antiga matriz de Piripiri na década de 1950



Fonte: Acervo Museu de Peripery

Grupo Escolar padre Freitas



Primeira escola pública da cidade. Estadualizado pelo Decreto 1069, de 29 de janeiro de 1930 e seu prédio concluído em 1934. Em funcionamento até os dias atuais, administrado pela Secretaria Municipal de Educação. Acervo Museu de Peripery

Prédio da Usina Elétrica da cidade de Piripiri.



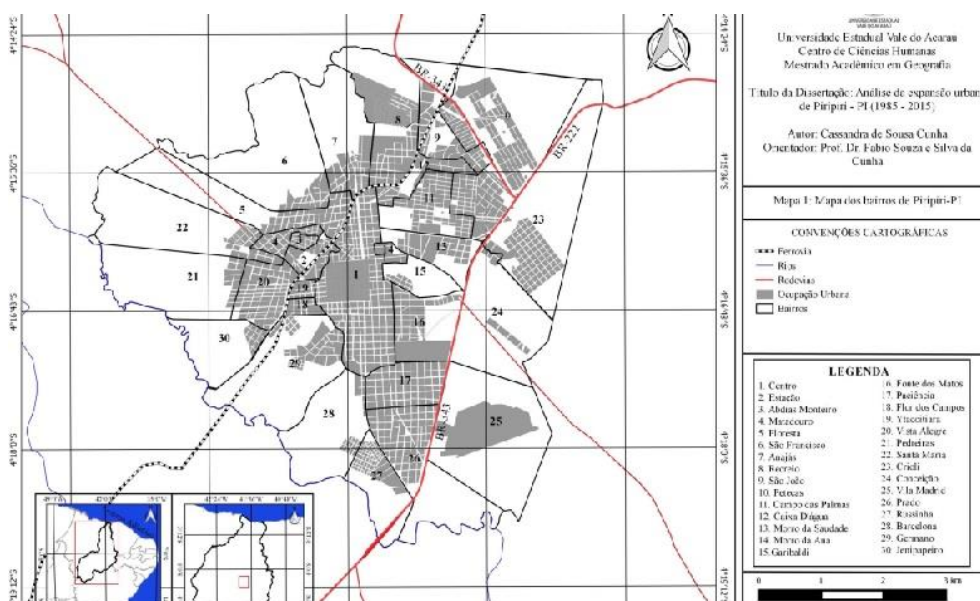
Prédio construído para abrigar a Usina elétrica da cidade de Piripiri. Seus primeiros anos funcionou à lenha. Na década de 1930 passou a trabalhar via motor a diesel. Depois de décadas abandonado, nos anos 1990 foi transformado em biblioteca municipal, com a denominação “Casa das Letras”.

**Trabalhadores da construção da Estrada de Ferro, Trecho Piripiri-Campo Maior
(autoria, data e trabalhadores não identificados)**



Acervo Museu de Peripery

A cidade de Piripiri destacando em preto o trajeto da ferrovia na área urbana da cidade



Fonte: CUNHA, Cassandra de Sousa. Análise da expansão urbana de Piripiri-pi. 2017. Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual do Vale do Acaraú. Sobral-Ce. 2017.p.51.