

JOSÉ DE ARIMATÉA ISAIAS FERREIRA

NOS TEMPOS DA FERROVIA:

*a história da Estrada de Ferro Central
do Piauí na cidade de Piri-piri-PI*

Tendo como pressuposto que a ferrovia facilitou e/ou acelerou a chegada de agentes que influenciam diretamente na infraestrutura espacial de uma cidade, este livro tem como proposta fazer uma análise do desenvolvimento da cidade de Piri-piri-PI, elegendo como ponto incipiente a chegada da ferrovia em 1937. A Estrada de Ferro e a Estação ferroviária surgem como irradiadoras das transformações na cidade, assim como centros de ações modernizantes naquela Piri-piri da década de 1930. A partir destes elementos, procuramos as bases para perceber sinais do desenvolvimento urbano da cidade, proporcionando novos rumos em sua história e no cotidiano de sua população. Ruas, praças, escolas, estradas, açudes, bancos, sistemas de distribuição de água e de energia elétrica, entre outros se tornam elementos que compõem um conjunto de ações modernizantes no centro urbano da cidade, em busca de uma efetiva modernidade.



EdUESPI

NOS TEMPOS DA FERROVIA:

*a história da Estrada de Ferro Central
do Piauí na cidade de Piripiri-PI*

José de Arimatéa Isaías Ferreira

NOS TEMPOS DA FERROVIA:

*a história da Estrada de Ferro Central
do Piauí na cidade de Piripiri-PI*



EdUESPI
2025



GOVERNO DO ESTADO DO PIAUÍ
UNIVERSIDADE ESTADUAL DO PIAUÍ - UESPI



Rafael Tajra Fonteles **Governador do Estado**
Themístocles de Sampaio Pereira Filho **Vice-Governador do Estado**
Evandro Alberto de Sousa **Reitor**
Jesus Antônio de Carvalho Abreu **Vice-Reitor**

Conselho Editorial EdUESPI

Marcelo de Sousa Neto **Presidente**
Algemira de Macedo Mendes **Universidade Estadual do Piauí**
Ana de Lourdes Sá de Lira **Universidade Estadual do Piauí**
Antonia Valtéria Melo Alvarenga **Academia de Ciências do Piauí**
Cláudia Cristina da Silva Fontineles **Universidade Federal do Piauí**
Fábio José Vieira **Universidade Estadual do Piauí**
Sammy Sidney Rocha Matias **Universidade Estadual do Piauí**
Gladstone de Alencar Alves **Universidade Estadual do Piauí**
Maria do Socorro Rios Magalhães **Academia Piauiense de Letras**
Nelson Nery Costa **Conselho Estadual de Cultura do Piauí**
Orlando Maurício de Carvalho Berti **Universidade Estadual do Piauí**
Paula Guerra Tavares **Universidade do Porto - Portugal**
Pedro Pio Fontineles Filho **Universidade Estadual do Piauí**

Marcelo de Sousa Neto **Editor**
Maria do Socorro Baptista Barbosa **Revisão**
Wellington Silva **Editoração, Diagramação e Capa**
Editora Silva **Impressão**

F383t Ferreira, José de Arimatéa Isaias.
Nos tempos da ferrovia: a história da estrada de ferro central do Piauí na cidade de Piripiri-PI / José de Arimatéa Isaias Ferreira. - Teresina: EdUESPI, 2025.

148 p.

ISBN Digital: 978-65-81376-64-2
ISBN Impresso: 978-65-81376-65-9

1. Piripiri, PI. 2. Ferrovias. 3. Modernização Urbana. 4. Urbanização.
5. Transporte. I. Título

CDD 981.22

Ficha elaborada pelo Serviço de Catalogação da Biblioteca da UESPI
Francisca Carine Farias Costa (Bibliotecária) CRB-3º/1637

Editora da Universidade Estadual do Piauí - EdUESPI
UESPI (*Campus Poeta Torquato Neto*)
Rua João Cabral, 2231 • Bairro Pirajá • Teresina-PI
Todos os Direitos Reservados



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO PIAUÍ - UESPI

Evandro Alberto de Sousa
Reitor

Jesus Antônio de Carvalho Abreu
Vice-Reitor

Mônica Maria Feitosa Braga Gentil
Pró-Reitora de Ensino de Graduação

Josiane Silva Araújo
Pró-Reitora Adj. de Ensino de Graduação

Raurys Alencar de Oliveira
Pró-Reitor de Pesquisa e Pós-Graduação

Fábia de Kássia Mendes Viana Buenos Aires
Pró-Reitora de Administração

Rosineide Candeia de Araújo
Pró-Reitora Adj. de Administração

Lucídio Beserra Primo
Pró-Reitor de Planejamento e Finanças

Joseane de Carvalho Leão
Pró-Reitora Adj. de Planejamento e Finanças

Ivoneide Pereira de Alencar
Pró-Reitora de Extensão, Assuntos Estudantis e Comunitários

Marcelo de Sousa Neto
Editor da Universidade Estadual do Piauí

Universidade Estadual do Piauí
Rua João Cabral, 2231 • Bairro Pirajá • Teresina-PI
Todos os Direitos Reservados

Para:

Maria de Lourdes e Herondino
e Adhemarzinho (*in memoriam*)

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. 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 empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia (Eric Hobsbawn - A Era das Revoluções).

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	19
A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL E SEU MAIS IMPORTANTE LEGADO, A FERROVIA	29
O império brasileiro e os caminhos de ferro	33
A ferrovia como símbolo de modernização	39
Desenvolvimento urbano e seus desafios.....	42
Um sonho se realiza: a ferrovia surge no Piauí	45
A CIDADE E A FERROVIA: PIRIPIRI NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX.....	53
A chegada da ferrovia a Piripiri	58
A FERROVIA E A CIDADE: MUDANÇAS URBANAS E A CHEGADA DA MODERNIDADE?	75
Um pouco de política no interior do Piauí.....	81
Reorganização urbana na cidade	88
E a cidade se transforma, lentamente	100
Demografia piripiriense.....	110
Declínio do Sistema ferroviário	115
ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUÍ: DA REALIDADE À LEMBRANÇA	125
REFERÊNCIAS E FONTES.....	131
SOBRE O AUTOR	145

AGRADECIMENTOS

“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 Piauhy. Sendo assim, si ella corre dentro do Estado do Piauhy, não se comprehende, 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”¹

(Pires Rabello)

Esta obra é o resultado de várias horas de pesquisa e escrita. Neste momento é um texto derivado das pesquisas feitas durante o curso de mestrado, concluído em 2010 e de novos elementos que compõem a construção de uma tese em futuro próximo.

1 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. (na citação foi mantida a escrita original).

Muito mais do que isso, é um texto construído e pensado na cidade de Piriipiri, como forma de colaborar na construção de uma bibliografia da cidade, onde se juntam elementos acadêmicos, obras memorialistas, documentos oficiais de instituições públicas, notícias de jornais e um pouco de memória própria deste autor. Finalizado este trabalho, me resta agora agradecer a pessoas e instituições que tornaram esta obra uma realidade.

Ao ministério da Cultura, Prefeitura Municipal de Piriipiri e Secretaria da Juventude, Cultura, Esporte e Turismo que, através da Lei Paulo Gustavo, fomentam o desenvolvimento cultural na cidade de Piriipiri e, em especial, a publicação desta obra.

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

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

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.

Ao NEPHI - Núcleo de História de Piriipiri, um pequeno grupo de estudiosos que pensa uma Piriipiri com desenvolvimento e respeito à sua história.

À professora Cláudia Cristina da Silva Fontineles, de longe, a pessoa mais apaixonada pela arte de construir e preservar a História, sempre com ênfase na educação, no social e na justiça;

Aos colegas historiadores da Universidade Estadual do Piauí, colaborando para a construção de uma história piauiense. Em especial: prof. Marcelo de Sousa Neto, Pedro Pio Fontineles Filho e Clarice Helena Santiago Lira, entre outros.

Aos professores do PPGHB (programa de pós graduação em História), da Universidade Federal do Piauí, em especial ao piriapiense prof. Francisco Alcides do Nascimento.

A todos os historiadores piriapienses que ajudam a construir a história desta cidade, entre eles os professores Luiz Mário de Moraes Gentirana, Karithiane Lustosa, Helton Filho, Verônica Assis, Silvana Silva, Rodolpho Pereira, Marcos Matos, entre outros.

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: Escola Agrícola Hugo Napoleão, Escola Estadual Roberth Freitas (Teresina), Escola Municipal Rural do DNOCS, Escola Rural da Formosa, Escola Rural da Vertentes, Escola Auri Castelo Branco, Escola Estadual Espedito Rezende, COOPEPI, Escola Estadual Judith Santana e, em especial, na Escola Estadual José Narciso da Rocha Filho, onde estive presente por mais de uma década.

Às historiadoras, memorialistas e escritoras Judith Santana e Cléa Rezende Neves de Mello, que, cada uma em seu tempo e a seu modo, colaboraram para a preservação da historiografia piriapiense.

Feitos os agradecimentos institucionais e acadêmicos, vamos aos pessoais:

Aos amigos de Piripiri, Everardo Melo, Margarida Eleotério, Carlos Henrique, Elenice Silva, Raimundo Cardoso, Gloria Jane e Telma Luiza, nem sempre geograficamente próximos, mas com muitos bons momentos compartilhados.

Aos amigos de Teresina que deram seguimentos às suas carreiras ligadas ou não à história, entre eles, Miridan Rejane Lima, Thiago Silveira, Vicência Pinheiros, Nayara Marques, Ellane Aguiar e Klebert Rocha (*in memoriam*).

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

A meus pais, Maria de Lourdes e Herondino, que me deram a vida e me ensinaram os princípios mais sinceros da educação e cidadania e que, mesmo com suas simplicidades, puderam me transmitir valores pautados no respeito, amizade e no trabalho, ensinando-me a ser humano e digno com todas as pessoas, e que caráter se constrói em casa.

Gostaria de agradecer aos meus irmãos Silvana, Sílvio, Neuma e Nildo. Silvana, exemplo máximo de mãe, de carinho e de abnegação, sempre com seu sorriso pronto a nos incentivar, mesmo nas horas de desânimo. Agradeço aqui seu carinho para comigo desde sempre, desde o tempo em que eu ficava esperando sua chegada do colégio trazendo balas do “João Brito” ou nas lições escolares em casa. Sílvio, mostrando o valor do trabalho e que sempre devemos tentar realizar os sonhos, mesmo indo contra o mais racional dos pensamentos, sempre turrão e dono da verdade. Neuma é uma das culpadas por eu está aqui escrevendo estas

palavras, pois desde sempre foi uma das pessoas que sempre me incentivaram a ir fazendo concursos, provas, vestibular e afins, que me trouxeram até aqui. Uma irmã sempre disposta a ajudar, não existindo “tempo ruim” nunca. Nildo, apesar da distância, sempre foi um incentivador e exemplo de que talvez nas piores situações é que se encontra o início da realização de um novo ciclo.

Aos sobrinhos Thaís, Andressa, Thales, Vitória e Lurdes, razão de felicidade, alegria, preocupação e esperança para toda família. A Adhemarzinho que, do plano superior, cuida de todos nós aqui na terra.

Um agradecimento especial a dois professores que, de certa forma, me ajudaram como “consultores informais” deste livro: Prof. Luiz Mário de Moraes Gentirana e Prof. José de Ribamar da Silva (Dideka).

Como todo historiador, quero agradecer aqui a todos os professores que ficaram marcados na minha vida escolar e que contribuíram para minha educação e de boa parte dos piriapienses, entre eles (em ordem cronológica): Maria Lucimar Leitão, Zuleide Freitas Cruz, Elizalde Lustosa, Maria da Conceição Assunção L. de Sousa, Maria dos Remédios Rezende Sousa, Maria das Dores Benício dos Santos, Remédios Portela, Maria Auxiliadora Alves Elfrazino, Tereza Teixeira, Rosemeire Oliveira, Francisca das Chagas Sampaio, Emérita Pires Brito, Alda Prescott, Dione Maria de Andrade Ferreira e Sousa, Maria Deusa Cavalcante M. B. e Mendes, Maria dos Remédios Francelina, Maria José de Melo, Maria de Fátima Oliveira, Teresinha de Jesus Raulino Oliveira, Maria José Meneses,

Francisca de Moraes Rubim (Francy), Maria dos Remédios Leite Rego, Maria da Paz Castro, Adna Amaral, Mércio Oliveira Silva, Suelane Moraes, Antônio Silva Oliveira (Mossoró), Zélia Cruz Castro Melo e Maria dos Remédios Brito.

Para finalizar, a todos os piripirienses que um dia viajaram de trem saindo da estação em Piripiri; que frequentaram bares “Pôr do sol”, “Beira Asfalto”, “Baratão”, jantaram no restaurante do Domingos Costa “Suvaco da Cobra”, que assistiram filmes no “Cine Teatro Marajá”, que foram às tradicionais festas “das Rosas” e dos “Corações” no Cassino Quatro de julho, que estudaram no “Hospital Velho” (Aderson Alves Ferreira), Colégio Prisma, Coopepi e Colégio das Irmãs, que se consultaram com os doutores João Bandeira e Antenor Freitas, lancharam no Zepelim, fizeram compras no Mercantil Vitória, no Cícero Medeiros ou no João Brito, pouparam na Caixa Forte e no BEP, rezaram nos túmulos da Maria da Graças e da Consolação, viajaram na Empresa Barroso, Expresso de Luxo ou na Marimbá, frequentaram as danceterias “Escolinha” e “Oxigênio”, aproveitaram o BNB Clube, ficaram com torcicolo de tantos aviões no funeral do embaixador Espedito Rezende, que viajaram de pau de arara para Canindé, Juazeiro ou mesmo para Luís Correia, nos famosos banhos de agosto. Brincaram nos parques Brasil e Ibiapaba durante os festejos da padroeira e se encantaram com a fonte luminosa na Praça da Bandeira, banharam-se nas águas das barragens “do Bianco”, do “Horto”, do rio dos Matos, do riacho Cabresto e mais especificamente no Mocozal. Enfim, a todos os piripirienses que viveram e vivem intensamente esta cidade.

INTRODUÇÃO

O trem vai partir. Em 15 de setembro de 1830, um observador atento e bem localizado destacava-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.²

(Francisco Foot Hardman)

Estudar cidades é olhá-las pelos mais variados ângulos, seu desenvolvimento econômico, sua arquitetura, seu crescer urbano. É eleger fatores que, ao longo da história, foram responsáveis direta ou indiretamente pelo desencadear de seu desenvolvimento urbano e suas consequências no que diz respeito à

2 HARDMAN. Francisco Foot. *Trem Fantasma: A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Cia das letras, 2005. p. 34.

infraestrutura econômica, social e política, bem como no cotidiano da população. É entender os diferentes processos que contribuem para que o meio urbano se expanda ao longo do tempo. Dito isto, recorreremos também à ideia de “cidade como ímã, antes mesmo de se tornar local de permanente moradia e trabalho”³, em que a cidade surge como centro religioso e de desenvolvimento do conhecimento. Conhecimento este crucial para o crescimento dos centros urbanos, que, ao contrário do que muitos pensam, não é automático e nem uniforme, mas muito diversificado a partir de seu meio geográfico e de sua população. O fator humano é fundamental nesse processo de crescimento dos centros urbanos, pois é a partir da força de trabalho e das ações humanas que identificamos, ao passar dos tempos, as modificações que caracterizarão a cidade em seu aspecto urbano e arquitetônico e que a diferenciará das demais.

Este livro tem como proposta fazer uma análise, através dos elementos cidade, transporte e trabalho, do desenvolvimento da cidade de Piri-piri, elegendo como ponto incipiente a chegada da ferrovia à cidade. A Estrada de Ferro e a Estação Ferroviária surgem como irradiadoras das transformações na cidade, assim como centro das ações modernizantes, perceptíveis nos trabalhadores da ferrovia, nos passageiros que iam e voltavam do litoral piauiense, nas mercadorias que por ali eram transportadas e nos

3 ROLNIK. Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1988.

estabelecimentos comerciais e seus frequentadores nos arredores da estação. Neste conjunto de elementos e em suas convergências é que procuramos as bases para perceber sinais do desenvolvimento urbano da cidade, proporcionando novos rumos em sua história e no cotidiano de sua população. Tendo como pressuposto que a ferrovia facilitou e/ou acelerou a chegada de agentes que influenciaram diretamente na infraestrutura espacial da cidade, como escolas, bancos, instituições governamentais, serviços públicos, entre outros, pois é válido tentar desvendar imagens e fatos que as brumas da história, às vezes, nos escondem ou nos dificultam a visualização nesse processo de construção de novas narrativas.

Toda pesquisa possui elementos metodológicos que são de suma importância. Na história também é verdadeira esta informação e começamos aqui com um dos tópicos mais importantes, o espaço geográfico da pesquisa, no caso deste livro, a cidade de Piripiri.

Piripiri é uma cidade que se localiza na região meio norte do estado do Piauí, distante 160 quilômetros no sentido norte da capital do estado, Teresina. Possui aproximadamente 65 mil habitantes (IBGE, 2022), o que lhe deixa entre as quatro mais populosas cidades do estado, abaixo apenas da capital Teresina, de Parnaíba e de Picos. Sua economia tem como base a agricultura, a pecuária e o comércio. Destaca-se a diversidade do setor de serviços e um polo industrial fabril.

Tradicionalmente, a história da cidade tem seu prelúdio na década de 1840, através de fazendas de gado (origem comum a várias outras cidades piauienses). Foi elevada à categoria de Freguesia e depois à Vila ainda nos anos finais do século XIX e chega à categoria de cidade no ano de 1910. Seu desenvolvimento esteve ligado à chegada da ferrovia em seu território, com a inauguração da Estação Ferroviária de Piri-piri da Estrada de Ferro Central do Piauí em 11 de fevereiro de 1937. Outro fator importante para o incremento urbano da cidade, ainda no aspecto dos transportes, foi a construção de estradas rodoviárias, as conhecidas BRs, concluídas na região no início da década de 1970. Sua localização privilegiada transformou a cidade em importante entroncamento onde se cruzam algumas das principais BRs que cortam o estado do Piauí. Assim, a cidade possui ligações diretas e em bom estado para o litoral piauiense, para Teresina e para o sul do estado através da BR 343; a ligação com Fortaleza e grande parte do Ceará é feita através das BRs 222 e 404; ainda pela BR 222, em seu sentido oeste, chega-se ao estado do Maranhão.

A origem das ferrovias está historicamente relacionada à Revolução Industrial Inglesa, que, com erros e acertos ao longo da primeira metade do século XIX, desenvolveu uma nova forma de transporte ao anexar uma máquina a vapor a vagões de metal sobre trilhos, ultrapassando os transportes com tração animal, utilizados na época, aumentando tanto

em velocidade quanto em capacidade o transporte de mercadorias. Essa relação entre velocidade e capacidade de carga foi de suma importância, em um primeiro momento, para o desenvolvimento das ferrovias na Inglaterra. Em seguida a inovação chega a outros países, como Estados Unidos, Austrália, Alemanha e Brasil, na segunda metade do século XIX. Esta combinação entre velocidade e capacidade resultava em menor custo de produção e distribuição, pontos importantes para o então iniciante capitalismo.

Uma das características comerciais facilmente notáveis com o advento da industrialização foi o aumento na circulação tanto de pessoas quanto mercadorias dentro dos territórios nacionais, bem como através das fronteiras internacionais. Para isso, foi preciso desenvolver uma forma de transporte que tornasse essa circulação mais rápida, fácil e eficiente, a ferrovia. Porém, para que ela se tornasse uma realidade, foi preciso superar todas as dificuldades que surgiram na época, fossem elas naturais, técnicas ou financeiras.

As ferrovias sempre foram associadas à modernidade e símbolo de desenvolvimento. O trem era uma espécie de esperança de dias melhores para as cidades e regiões por onde este passaria. Em teoria, a ferrovia levaria muito mais do que somente mercadorias e pessoas, levaria a ideia da inovação, comutação, uma metamorfose que faria com que cidades se dinamizassem, inseridas em um período de

inovações materiais, culturais e econômicas, ou seja, a tão sonhada modernidade do tempo das luzes. Na prática, nem todas as ferrovias tinham este poder mágico e, em alguns casos, tiveram pouco tempo de efetivo funcionamento, antes de serem relegadas ao abandono e ao esquecimento.

A ferrovia chegou ao Brasil como uma solução para as grandes distâncias entre as regiões produtoras e os portos marítimos de escoamento. As primeiras ações em relação à construção de ferrovias aconteceram ainda no período regencial, quando já se reconhecia sua importância econômica e estratégica, já em pleno funcionamento na Europa, notadamente na Inglaterra. Até então, o principal interesse e objetivo em relação às ferrovias era dinamizar o escoamento de produção agrícola das áreas produtoras até os portos mais próximos, com intuito de atender às demandas do comércio internacional. Exemplo maior foi a produção, transporte e embarque na região cafeeira paulista e fluminense.

A construção de uma estrutura de transporte, seja ferroviária ou rodoviária, normalmente se justifica como engrenagem de auxílio ao comércio, seja na produção ou no deslocamento de matérias primas e mercadorias manufaturadas. Além destas justificativas mais comuns, houve outras motivações presentes na realização de empreitadas ferroviárias brasileiras. Nossa história é repleta de narrativas ferroviárias das mais diversas. Muitas exitosas, outras nem tanto. Uma das mais famosas, mas

trágica e infeliz ocorreu no coração da Amazônia no início do século XX, a “aventura” da Ferrovia Madeira-Mamoré, um sonho desde meados do século XIX e que se transformou em grande pesadelo para as pessoas envolvidas em sua construção⁴. A modernidade e suas controvérsias⁵.

No Piauí, a construção da Estrada de Ferro Central do Piauí foi iniciada no sentido norte sul, tendo como ponto inicial a cidade de Amarração, hoje Luís Correia, no litoral, e seu ponto final na capital do estado, Teresina. Sua construção sofreu vários atrasos e mudanças em relação ao projeto inicial. O primeiro trecho foi concluído no ano de 1922, ligando as cidades de Amarração, Parnaíba e Cocal, somando 86 km. Em 1923, inaugura-se o segundo trecho, ligando a cidade de Piracuruca ao trecho já construído, totalizando agora 148 quilômetros. Seria preciso uma espera de quase uma década para que trabalhos de assentamento de novos trilhos fossem retomados, quando em 1932 iniciou-se a construção do trecho que levaria os trilhos até a cidade de Piri-piri, que culminaria com a inauguração da Estação da cidade em 1937, acontecimento inicial da pesquisa que originou este livro.

Neste sentido, o objetivo deste trabalho é fazer uma análise da chegada da Estrada de Ferro à cidade de Piri-piri

4 FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A Ferrovia do Diabo*. São Paulo: Editora melhoramentos, 1981.

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

e relacionar a este acontecimento uma aceleração no desenvolvimento de sua estrutura urbana, sendo a ferrovia o marco principiante de uma era de inovações que chegaria à cidade nos anos seguintes à sua inauguração. Assim, apontaremos algumas ações de planejamento da cidade, tornando-a mais funcional, organizada e agradável à sua população.

Além da ferrovia, mapeamos outros elementos que auxiliaram no crescimento urbano de Piripiri, afinal, a ferrovia, isoladamente, não teria esse poder. Em função disto, neste trabalho, privilegiou-se, também, outras ações governamentais ou particulares que foram fundamentais no processo de modificação da cidade a partir da década de 1930, todo esse processo se iniciando naquela tarde de quinta-feira, 11 de fevereiro de 1937, quando foi inaugurada a estação ferroviária de Piripiri, que, por ironia do destino, está, atualmente, desativada há quase quatro décadas.

A ideia desde livro foi engendrada durante os anos de trabalho como professor do Ensino Fundamental e Médio na cidade de Piripiri, nos anos de 2000 a 2010, como uma forma de contribuir para a preservação da história da cidade e mostrar que é possível fazer história no interior do Piauí, mostrando para o público atual que as transformações que a cidade experimentou décadas atrás resultaram na Piripiri atual. Mostrar que a ferrovia, atualmente abandonada, já foi responsável por grande parte das inovações que chegaram

a cidade. E, por fim, colaborar na organização e crescimento de uma bibliografia historiográfica da cidade. Como resultado final, temos aqui um compilado de várias facetas da história piripiriense, com ênfase nas relações entre cidade e ferrovia, cidade e urbanização, cidade e demografia e cidade social e política. Fica aqui o convite ao leitor(a) se entregar a esta leitura, resultado de muita pesquisa e feita com todo cuidado e carinho. Só me resta agora desejar uma boa leitura!!

A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL E SEU MAIS IMPORTANTE LEGADO: A FERROVIA

Um pouco antes de ser promulgada a nova lei, Irineu Evangelista de Sousa, o futuro Barão de Mauá, já obtinha pela lei 987, de 12 de junho daquele ano, uma concessão de privilégio para dez anos, para uma empresa denominada Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Petrópolis. É, portanto, o empreendimento pioneiro da implantação das vias férreas no Brasil. Verifica-se, também, que não foi solicitada concessão de privilégio para a estrada de ferro em casa, 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 tinha especial predileção por Petrópolis, favorecendo outros projetos do gênero.

(Douglas Apprato Tenório)⁶

A primeira viagem ferroviária comercial aconteceu durante a inauguração da linha Liverpool-Manchester, ligando duas das

6 TENÓRIO. Douglas. Capitalismo e Ferrovias no Brasil. São Paulo: HD livros, 1996. p. 44.

mais importantes cidades industriais inglesas. Provocou, de imediato, admiração e espanto na população que a presenciou naquele 15 de novembro de 1830. Como várias outras inovações surgidas ao longo do século XIX, a ferrovia resultou como consequência da Revolução Industrial inglesa, fruto da junção de conhecimento técnico, mão de obra farta e recursos financeiros disponíveis. O “grande cavalo de ferro” era um dos símbolos da modernidade que se fazia sentir na época e teria importância primordial no desenvolvimento do comércio mundial e no transporte de mercadorias e pessoas. Um processo que, em certos aspectos, tornou “menor” o mundo conhecido da época⁷.

A partir do momento em que a máquina a vapor foi adaptada ao transporte, substituindo a tração animal, houve uma aceleração na circulação de mercadorias e de pessoas, constituindo-se como um dos grandes motivadores do mercado capitalista. A ferrovia passou a movimentar muito mais mercadorias do que antes, em um ritmo nunca visto anteriormente, atendendo aos interesses do capital comercial e financeiro das nações já industrializadas ou em processo de industrialização, principalmente na Europa.

Nesta mesma época, as principais cidades europeias se inseriram em um processo modernizante com profundas transformações urbanísticas, arquitetônicas e sanitárias, com modificações nos hábitos e costumes de suas populações, em

7 HOBBSBAWN, Eric. *A Era das Revoluções*. São Paulo: Editora Paz e terra, 2012.

uma tentativa de deixar no passado uma realidade de sujeira, crimes e doenças, tão características de cidades como Paris e Londres nos séculos XVI e XVII⁸. Neste processo, a chegada da ferrovia muito auxiliou, uma vez que foi mecanismo de disseminação das transformações que efetivamente modificaram a sociedade europeia da época, principalmente nos centros urbanos, alterando formas de viver e pensar o cotidiano. É a modernidade em sua plenitude política, econômica e cultural. Neste processo seriam copiadas, dentro de suas possibilidades, por cidades de outros continentes, já no século XX. Aqui na América do Sul, São Paulo, Rio de Janeiro, Buenos Aires e Montevideu foram as mais afetadas por essa “Belle Époque” tardia e incompleta

Seguindo o melhoramento das ferrovias ao longo dos anos, o desenvolvimento urbano e comercial permaneceu também em franca expansão. A grande adversidade a ser superada neste momento de amplificação dos meios produtivos e expansão dos centros urbanos era democratizar o acesso aos produtos manufaturados por parte da população, pensando o cotidiano de milhões destes trabalhadores urbanos. Dito isto, era urgente buscar reduzir o custo de produção e, ao mesmo tempo, universalizar o consumo dos produtos.

8 BRESCIANI, Maria Stella M. *Londres e Paris no século XIX: O espetáculo da pobreza*. São Paulo: editora Brasiliense, 2009.

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 empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia.⁹

Para a instalação de toda uma infraestrutura de transportes em uma localidade, seja ela rodoviária, ferroviária, fluvial ou marítima, é preciso inicialmente existir a necessidade por sua existência. escoamento de produtos minerais e/ou vegetais ou a existência de um grande parque fabril são boas justificativas para a organização de um sistema de transportes eficiente, justificando altos investimentos em suas instalações e manutenção. São exemplos destas necessidades: o transporte de mercadorias pelo império inglês na Europa e em suas áreas administrativas na Ásia; a Expansão dos Estados Unidos para o Oeste de seu território; no caso do Brasil, a ligação de áreas produtoras com portos, como o café paulista, o cacau baiano e o açúcar pernambucano. Com base nesta narrativa, teremos o engendramento das ferrovias no nosso país.

9 HOBBSAWN. *A Era das Revoluções*. São Paulo: Paz e Terra, 2010. p. 53.

O império brasileiro e os caminhos de ferro

As ferrovias chegaram ao Brasil em meados do Século XIX, como uma solução para as grandes distâncias entre as regiões produtoras e os portos de escoamento. As primeiras ações em relação à construção de ferrovias aconteceram ainda no período regencial, quando já se reconhecia a importância econômica e estratégica das ferrovias, que já estavam em pleno funcionamento na Inglaterra.

No período imperial, com intuito de dotar o país de uma vasta rede de ferrovias, o Estado Brasileiro concedeu inúmeras regalias para empresas que se dispusessem a instalar ferrovias no país. O governo oferecia isenção de impostos para empresas estrangeiras que quisessem investir na construção de ferrovias no Brasil. No fim das contas, praticamente todas as ferrovias instaladas no Brasil imperial foram executadas e administradas por empresas inglesas, uma vez que a economia inglesa estava em franca expansão e com grande quantidade de capital para investimento: “A combinação entre imaginação romântica, espírito empreendedor e especulação financeira produziu um tipo característico de capitalismo que dominará o cenário de construção das grandes obras públicas internacionais”¹⁰. As empresas inglesas usufruíam de isenção de imposto na

10 HARDMAN. Francisco Foot. *Trem Fantasma: A ferrovia madeira-mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das letras, 2005. p. 141.

importação de todo material necessário para a implantação das ferrovias, assim como a concessão de juros e outros auxílios financeiros. 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 territórios. Era a força do capital inglês impondo suas condições e praticamente monopolizando o controle das ferrovias.

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.¹¹

A primeira viagem ferroviária acontecida no Brasil realizou-se no Rio de Janeiro, com a inauguração da Estrada de Ferro Mauá que ligava a Baía da Guanabara à Estação Frágoso, no pé da Serra da Estrela, em Petrópolis. Ela fazia parte de um sistema multimodal de transporte de mercadorias, iniciando no topo da serra em transporte terrestre de tração animal, passando para a ferrovia, indo até o porto onde eram embarcadas em navios. Essa ferrovia foi

11 TENÓRIO, Douglas Apprato. *Capitalismo e Ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD Livros editora, 1996. p. 50.

construída em 1854, ano que para os estudiosos das ferrovias marca o início da fase mais próspera do setor ferroviário brasileiro que se estenderia até a década de 1930, quando os sinais de desgastes e estagnação se tornam mais aparentes, ocasionados pela redução de investimento no setor.

Como já informado, o principal interesse do governo brasileiro ao construir ferrovias era proporcionar ligações entre regiões produtoras e portos mais próximos, ou seja, o intuito era atender as demandas do comércio brasileiro, com especial atenção para o exportador internacional. As regiões cafeeiras de São Paulo e Rio de Janeiro foram as primeiras impulsionadas pela novidade férrea.

Dessa forma, surgiram no Brasil as chamadas “ferrovias coloniais” ou “ferrovias de penetração”, que eram ferrovias destinadas exclusivamente à ligação de zonas produtoras a portos de escoamento e exportação¹². Exemplo principal desta realidade foi a ferrovia Santos-Jundiaí, que não só organizou a produção cafeeira no interior do estado como dinamizou a estrutura de transporte na cidade de Santos, definindo, a partir deste momento, a cidade como principal porto não só do estado de São Paulo, como também de todo o país.

12 SILVEIRA, Márcio Rogério. *Estradas de ferro no Brasil: das primeiras construções às parcerias público-privadas*. Rio de Janeiro: Editora Interciência, 2007.

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.¹³

Na região Nordeste percebemos realidade semelhante, uma vez que as primeiras ferrovias implantadas também estão relacionadas ao escoamento de produção. Ceará, Pernambuco e Bahia são estados responsáveis pela produção, embarque e exportação das mercadorias mais valiosas de suas economias como café, algodão, açúcar e cacau.

No século XX, as ferrovias continuaram sendo construídas no país. A partir deste século, elas possuíam um objetivo a mais agregado ao comercial, a função de ligação direta e rápida com regiões mais distantes e menos desenvolvidas do interior brasileiro, principalmente aquelas localizadas nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste. No momento da construção destas ferrovias, também se buscava amenizar os efeitos das secas, principalmente no Nordeste, com a ocupação de grande quantidade de mão de obra em suas construções, incentivando a circulação de dinheiro na

13 LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Uma cidade na transição-Santos:1870-1913*. São Paulo: Editora HUCITEC, 1996.

região e minimizando seu empobrecimento como efeito das grandes estiagens.

Entre o final do século XIX e início do século XX, a história ferroviária brasileira registrou a construção de muitas ferrovias e ramais. Mas até a primeira década do século XX a ferrovia ainda não era uma realidade piauiense. O Piauí tinha seu comércio exportador concentrado em produtos agropastoris, o que não era muito diferente dos estados vizinhos. Essa realidade econômica ainda não lhe proporcionava condições financeiras necessárias para patrocinar a aventura ferroviária em solo piauiense. O Governo, além de não ter recurso próprios, também não possuía condições técnicas para atrair capital externo para essa empreitada. Dessa forma, durante longos anos, notícias sobre ferrovias chegavam ao Piauí somente através de relatos de transeuntes vindos de estados que já as possuíam.

Na região Sudeste, em contrapartida, percebemos realidades totalmente opostas ao Piauí, onde as ferrovias se integraram às economias locais com grande sucesso, ajudando em uma transformação significativa das regiões por onde passavam, como a Ferrovia Paulista, bancada pelos cafeicultores do Estado.

Mas não são apenas projetos exitosos que compõem a história das ferrovias no país. Um dos exemplos mais calamitosos aconteceu no coração da Amazônia. Foi a “aventura” da construção da Ferrovia Madeira-Mamoré,

que de um sonho da elite amazônica, transformou-se em um grande pesadelo para as pessoas envolvidas em sua construção, resultando em milhares de mortes ainda no seu processo de construção e falência da ferrovia poucos anos após sua conclusão, nos primeiros anos do século XX. Falência esta devido aos problemas relacionados às epidemias amazônicas e ao findar do ciclo da borracha.

A construção da ferrovia Madeira-Mamoré serviu para ocupar grande massa de mão-de-obra que se encontrava desempregada nos grandes centros, sendo também solução de um impasse diplomático entre o Brasil e a Bolívia. Atraído pela necessidade de ganhar dinheiro, grande número de imigrantes brasileiros e até estrangeiros se deslocaram para a Amazônia afim de trabalhar na construção da ferrovia. No entanto, logo o sonho se desvanecia. Os surtos de malária resultaram na morte de significativo número de trabalhadores. Muitos nunca retornariam para casa. Ao mesmo tempo, a necessidades de novas contratações eram constantes, sejam motivadas por essas mortes ou pelo abandono do trabalho pelos sadios, decepcionados com a realidade encontrada no norte do Brasil. Os inúmeros problemas da ferrovia Madeira-Mamoré lhe conferiram para a posterioridade a não tão honrada alcunha de “Ferrovia do Diabo”¹⁴.

14 FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A Ferrovia do Diabo*. São Paulo: Editora melhoramentos, 1981.

A ferrovia como símbolo de modernidade

No período histórico compreendido pelos séculos XVIII, XIX e XX, muitos acontecimentos foram marcantes. Vamos citar apenas três deles neste momento: A conquista do Oeste pelo governo americano, estendendo seus domínios por terras até então de povos nativos, causando um dos maiores extermínios vistos na América, e transformando os Estados Unidos em um dos maiores países em extensão territorial; a disputa pelo poder dentro do antigo Império Russo, exigindo dinâmica movimentação entre os exércitos que lutavam pelo controle do Estado. O fim deste conflito, conhecido universalmente como Revolução Russa, deu fim à dinastia Romanov e transformou a Rússia no Primeiro Estado supostamente “comunista”, definindo as bases da geopolítica por quase todo o século XX; por fim, a possibilidade de apreciar o raiar do sol às margens do rio Sena, em Paris, em uma quarta-feira e três dias depois apreciar o anoitecer às margens do estreito de Bósforo, em Istambul, Turquia, mais de três mil quilômetros de distância, distancia esta que, em tempos anteriores, seriam necessárias semanas ou até meses para vencê-la.

Nos três cenários descritos no parágrafo anterior, temos em comum a participação da ferrovia como fator fundamental. Afinal, como grande legado da humanidade do século XIX, a ferrovia estaria presente na evolução

moderna da humanidade, ajudando a reconstruir uma nova geopolítica econômica, política e social.

Símbolo da modernidade e do desenvolvimento, o trem prometia, às regiões e cidades, muito mais do que mercadorias e pessoas. A ferrovia significava o alcance de novo estágio, no qual inovações estariam presentes a partir de então. Inovação e mudança estariam agora à disposição das cidades, dinamizando o comércio, a cultura e o cotidiano. “Perder o trem” não significa mais tão somente deixar de viajar, significava agora uma não atualização aos novos tempos, não estar condizente com os acontecimentos e cotidianos modernos. Festas, feiras e eventos eram definidos de acordo com o passar do trem. A cidade estava agora refém da grande novidade de ferro. O trem modernizava, desenvolvia e “transportava” ao futuro, ao mesmo tempo em que despertava a estranheza e aprisionava as pessoas nas trilhas do encantamento da máquina.

“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 expandia-se 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 desejava seguir: a sociedade moderna”.¹⁵

15 FONTINELES. Cláudia Cristina da S. *O Recinto do elogio e da loucura: maneiras de durar de Alberto Silva na memória e na história do Piauí*. Teresina: EDUFPI, 2015. p. 201.

Em geral, a inauguração de uma estação ferroviária significava que a cidade se transformaria no centro comercial da região, dinamizando as relações comerciais desta localidade com as regiões vizinhas e com regiões produtoras ou consumidoras. Em um país continental como o Brasil, com realidades muito distintas, a ferrovia acabava possuindo um caráter dúbio no aspecto econômico, já que trazia muitos benefícios para a cidade (facilidade na circulação de produtos, passageiros, geração de riquezas) mas também era responsável por malefícios (monopólios e oligopólios).

Ferrovia e modernização são dois substantivos que andavam juntos, e para compreender o que a ferrovia significou para as cidades piauienses por onde passou, retomam-se as ideias de que a modernização é compreendida como um “turbilhão de transformações” a partir da urbanização dos espaços, desdobrando-se em vários outros aspectos da vida social, visto que a cidade influencia os comportamentos de sujeitos ao passo que estes também contribuem para a reorganização do próprio espaço urbano¹⁶. Nessa perspectiva, a modernidade caracteriza-se, em linhas gerais, como as diversas maneiras de subjetivação e apreensão dos ritmos e efeitos do turbilhão modernizador. Assim, seria a modernidade, em sua essência máxima, o desenvolvimento econômico, político e cultural.

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

Desenvolvimento urbano e seus desafios

Atualmente, são costumeiros estudos e debates acerca do desenvolvimento das cidades e, conseqüentemente, sobre os problemas que este gera. Governos, instituições governamentais, agências da sociedade civil, universidades, entre outros, se debruçam sobre pesquisas com foco sobre o que está acontecendo com nossas cidades, nosso espaço de vivência. As cidades se transformaram em grandes laboratórios. Se fizermos um pequeno exercício de memória e relacionarmos uma pequena coletânea dos noticiários falando de cidades, normalmente o que mais vamos encontrar são denúncias do mau funcionamento de suas engrenagens, problemas ligados à sua infraestrutura, à ocupação de seus espaços pela população e à gerência desses espaços pelos poderes públicos.

O trânsito cada vez mais cheio e cada vez menos ágil, causando grandes engarrafamentos; as distâncias que as pessoas percorrem de suas casas para seus trabalhos cada vez mais longas e, conseqüentemente, muito mais tempo que elas perdem diariamente; a conservação (ou não) de suas vias públicas, praças, prédios históricos por parte do poder público ou de seus proprietários particulares; questões ligadas ao tombamento ou não de construções históricas, enchentes, ocupações desordenadas, invasões, assentamentos, expulsões; esses e outros problemas estão

cada vez mais próximos e perceptíveis pela população, e não mais somente nas grandes cidades.

Cada vez mais cidades de médio e até pequeno porte sofrem com algum problema relacionado à sua urbanização. Neste caso, podemos exemplificar com os estragos feitos nas épocas chuvosas na cidade de Piripiri-Pi nos primeiros anos desta década (2020), como alagamentos, destruição de ruas, queda de pontes e casos de mortes, o que era inimaginável nos anos iniciais deste século.

Fugindo dos problemas naturais, chuvas e secas, também são visíveis os problemas relacionados ao cotidiano piripiriense, como o aumento da violência, com assassinatos fazendo cada vez mais parte do cotidiano, ou então algo mais simples, como a dificuldade de estacionamento no centro comercial da cidade, ou ainda os debates a respeito da preservação de locais históricos que foram ou ainda serão eliminados para construção de prédios mais novos e “modernos”. A lista é longa, e neste momento não pretendemos fazer um estudo de soluções destes problemas, mas relacioná-los à expansão urbana acontecida nas últimas décadas, inclusive ultrapassando seus marcos que limitavam a zona urbana, a estrada de ferro a oeste e a BR 343 a leste.

A origem de um número considerado de problemas perceptíveis em nossas cidades está, de alguma forma, relacionada à forma com que se expandiram ao longo dos

anos. As maneiras como seus processos de urbanização se efetivaram e seus espaços foram ocupados, em muitos casos, aconteceram sem nenhuma preocupação de organização ou com projetos urbanísticos que se antecipassem à essas ocupações. O mais comum é que projetos tentem remediar os males causados pela acelerada ocupação do meio urbano. É justamente esta ocupação irregular que contribuiu para o surgimento de grandes focos de miséria, pobreza, doenças, mendicâncias e superpopulação. Estes problemas, comumente, são mais facilmente perceptíveis nas regiões periféricas, embora nas regiões centrais também sejam observados. Usaremos as duas grandes metrópoles de nosso país como exemplos complexos e que se arrastam por décadas: os morros e favelas do Rio de Janeiro, onde a segurança e o saneamento são pontos frágeis e aparentemente sem solução até os dias atuais; em São Paulo, a mobilidade urbana entre a região central e as periféricas de uma super população ainda se apresenta como principal entrave.

O século XX foi um período em que se vislumbrou, de forma bem detalhada, transformações urbanas pelas quais passaram algumas das maiores cidades brasileiras. Estes processos foram feitos sob a justificativa de uma “modernização” e efetivados de forma autoritária pelos agentes governamentais. Populações foram transportadas de forma compulsória, prédios e bairros inteiros demolidos

para surgir espaço e passeios públicos, grandes e largas avenidas ou construções mais modernizadas (normalmente copiando estilos europeus). Esse tipo de modernização foi característico no Rio de Janeiro (então capital do país), São Paulo (enriquecida pelo capital cafeeiro). Salvador, Recife, Manaus e Fortaleza também passaram por processos semelhantes, porém, mais tímidos. Já na segunda metade do século, Brasília tomou para si o epíteto da modernidade entre nossas cidades.

Um sonho se realiza: A ferrovia surge no Piauí

No Piauí, a ferrovia se concretizou a partir da década de 1910, quando, depois de vários pedidos ao governo federal, finalmente se iniciou a construção do primeiro trecho totalmente piauiense. Antes disto, vários projetos ferroviários no território piauiense foram elaborados e prometidos, mas nunca realizados.

Ao contrário de diversas ferrovias anteriormente construídas, a ferrovia piauiense já não estava associada ao capital inglês. As ferrovias brasileiras a partir do período republicado foram construídas com recursos nacionais, sejam eles federais, estaduais ou privados. Talvez por isso, a ferrovia do Piauí foi construída ao longo de várias décadas com diversas paralisações e alterações em relação ao plano inicial. Enquanto isso, o governo estadual fazia sua parte

em relação aos transportes, com investimento em diversas estradas carroçais, principalmente ligando a capital Teresina às cidades mais próximas. O grande sonho era ligar Teresina a Parnaíba, também por rodovia, aspiração que só se completaria no início dos anos 1970, com a conclusão da BR 343.

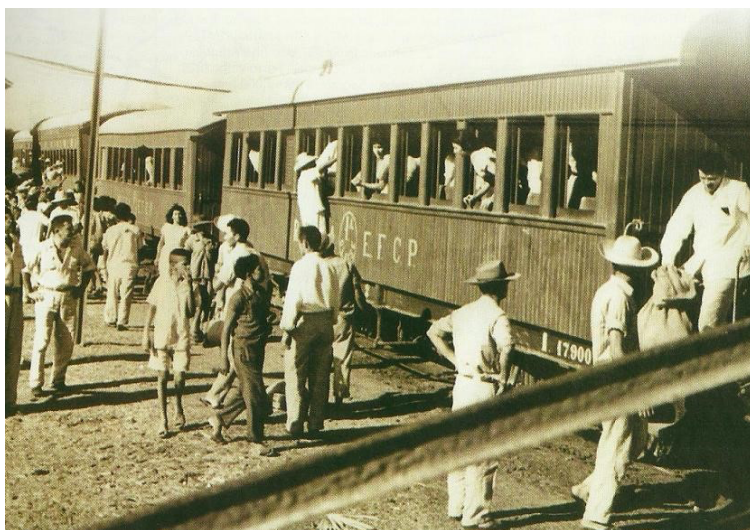
Ainda no século XIX, algumas tentativas de construir uma ferrovia no Piauí foram inúteis, principalmente utilizando-se da produção da borracha da maniçoba como carro chefe dessa empreitada. “Os construtores da cidade dos sonhos desejavam transformar Teresina em grande entroncamento ferroviário”¹⁷. Diversos novos trechos ferroviários deveriam ligar Teresina a outras cidades piauienses e a outros estados nordestinos, pois a ideia era transformar a cidade de Teresina em um grande centro ferroviário. Ideia nunca realizada.

A ferrovia chegou ao território piauiense em um momento em que novos objetivos eram delegados a este tipo de transporte. Se antes ela era exclusivamente uma forma de transporte de mercadorias das zonas produtoras até os portos, agora o governo brasileiro se inquietava com a interligação das regiões mais distante com centros mais desenvolvidos do país, como forma de agilizar a integração

17 NASCIMENTO, Francisco Alcides do. *A cidade sob o fogo: modernização e violência policial em Teresina (1937-1945)*. Teresina: Fund. C. M. Chaves, 2002.

nacional. A ferrovia também passou a ser utilizada com um dos meios de minimizar os efeitos das secas, principalmente na região Nordeste. É nesse contexto que o sonho das elites políticas e comerciais de ter uma ferrovia genuinamente piauiense, correndo em nosso território, vai se realizar.

Fotografia 1: Embarque nos vagões da Estrada de Ferro Central do Piauí, na Estação de Parnaíba, década de 1950.



Fonte: Revista de História da Biblioteca Nacional, ano 5, nº 53, p. 19.

A Estrada de Ferro Central do Piauí tem seu primeiro trecho concluído no ano de 1922, ligando as cidades de Amarração, Parnaíba e Cocal, totalizando 86 km. Este trecho foi construído quase com uma totalidade de mão de obra cearense, que migrou para o Piauí fugindo da seca de

1915¹⁸. A primeira locomotiva que a estrada recebeu chegou ao Piauí em 1916, vindo do sudeste do país, onde já estava encostada por ser velha demais e sem uso prático. Mesmo assim, foi de grande utilidade na construção, pois era a única que puxava os trens e levava os materiais para a construção. Em 1923, inaugura-se o segundo trecho, ligando a cidade de Piracuruca ao trecho já construído, em um total de 148 quilômetros¹⁹. Até este momento, a Estrada de Ferro Central do Piauí contava com as seguintes estações ou pontos de embarque: Amarração (Luís Correia), Floriópolis (8km), Parnaíba (14 km), Bom princípio (50 km), Frecheiras (74 km), Cocal (86 km), Deserto (108 km) e Piracuruca (147 km).

Após a inauguração da Estação na cidade de Piracuruca, a Estrada de Ferro Central do Piauí é assim oficialmente denominada, e passa por quase uma década sem assentar nenhum metro de trilho, posto que só na Nova República a construção seria reiniciada. Como justificativa desta inércia, tem-se a falta de recursos, deixando para o futuro a conclusão do projeto original, que era passar em Piripiri e chegar até as cidades de Campo Maior, Altos e Teresina.

Os trabalhos de assentamentos de novos trilhos só

18 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.

19 MELO, Julianna Lustosa. *Nos caminhos da ferrovia: história e memória da Estrada de Ferro Central do Piauí na cidade de Piracuruca 1920-1940*, Monografia Universidade Estadual do Piauí. Parnaíba: Universidade Estadual do Piauí, 2013.

seriam retomados quase uma década depois, quando, em 1932, se iniciou a construção do trecho que levaria os trilhos até a cidade de Piri-piri. A Estação Ferroviária da cidade ficou pronta em 1935, porém os trilhos, e conseqüentemente, o trem, só entraram na cidade em 1937.

A capital piauiense já era ligada à cidade São Luís, no Maranhão, através de trilhos. Porém, havia uma peculiaridade: os trilhos não chegavam literalmente a Teresina, os viajantes precisavam atravessar o Rio Parnaíba até a cidade de Timon (na época Flores) para embarcar rumo à capital maranhense. Somente no final da década de 1930, com a construção da Ponte Metálica sobre o rio, é que efetivamente se podia embarcar em Teresina para seguir viagem pelo Maranhão.

Durante a direção do Engenheiro José Gayoso Neves à frente da Estrada de Ferro Central do Piauí, o trabalho de construção de trilhos reiniciou em direção a Piri-piri, e, pela segunda vez, contou com grande quantidade de mão de obra imigrante fugida da seca de 1932. Os trabalhos se iniciaram em 1932 e foram concluídos no início de 1937, sendo inauguradas, em fevereiro, as estações de Brasileira e Piri-piri. Lembrando que até este momento, o projeto tinha um ramal que ligaria Piri-piri à cidade de Barras, que nunca foi construído, além da ligação a Campo Maior e Teresina, só concluída duas décadas depois.

No momento da inauguração da Estação Ferroviária de Piri-piri, a Estrada de Ferro Central do Piauí totalizava

191 quilômetros de extensão, abrangendo um total de 12 estações. Vale lembrar que junto com a ferrovia surgiram muitas estradas de terra patrocinadas por prefeituras ou pelo governo estadual, ligando as cidades “ferroviárias” às cidades que não foram beneficiadas com a ferrovia em suas sedes, como forma de dinamizar o transporte de produtos e mercadorias com as cidades que ficaram fora do eixo ferroviário e assim organizar uma estrutura de transporte e comércio mínimo para o desenvolvimento de toda a região.

Fotografia 2: Inauguração da Estação Ferroviária de Piri-piri



Fonte: Acervo Fabiano Melo

Neste período, o estado do Piauí se apresentava como um estado essencialmente agrícola e extrativista, em

especial nas regiões contempladas pela ferrovia. As estradas (sejam de ferro ou de terra) visavam dinamizar a circulação comercial de mercadorias produzidas, principalmente para o escoamento desta produção em direção aos pontos exportadores ou consumidores. Suas principais produções nesta época eram a cera de carnaúba, algodão, babaçu, couro bovino e peles de cabra ou ovelhas, sendo que a cera de carnaúba representava quase 50% das exportações piauiense, feitas através da cidade de Parnaíba.

Como complemento à ferrovia, já existiam projetos relacionados a um novo porto no litoral piauiense, pois as exportações piauienses eram quase todas feitas a partir de Parnaíba e a ideia de um porto maior e mais moderno já era vigente. Afinal, a ferrovia que estava cortando o Piauí de norte até o centro do Estado e que um dia chegaria a Teresina tinha como objetivo facilitar o transporte das mercadorias através do Oceano Atlântico. Assim, 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 ferrovia funcionou por cinco décadas na cidade de Piri-piri, e já passadas quatro décadas de desativação, o porto piauiense continua lutando por sua conclusão.

A CIDADE E A FERROVIA: PIRIPIRI NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX

Para o ano de 1910 estavam reservados dois grandes 'acontecimentos': a inauguração do Palacete do Conselho da Vila, prédio construído em 1909, e a elevação da Vila à categoria de cidade, marco decisivo para a integração de Piripiri na comunidade brasileira. Vejamos o teor da Lei n 570, publicada em 4 de julho de 1910. Eleva à categoria de cidade a Vila de Piripiri, deste Estado. Antonino Freire da Silva, Governador do Estado do Piauí. Faça saber a todos os seus habitantes que a Câmara Decreta e eu promulgo a presente Lei. Art. 1º - Fica elevada à categoria de Cidade a Vila de Piripiri deste Estado. Parágrafo Único. Os limites da atual cidade serão os mesmos especificados em lei n 224, de 17 de julho de 1900, que restabeleceu os limites do município de Piripiri, discriminados na resolução n 698, de 16 de agosto de 1870, que elevou o povoado daquele nome categoria de freguesia e posteriormente a categoria de Vila²⁰.

(Judith Santana)

A narrativa tradicional da origem da maioria das cidades piauienses se encontra nas atividades econômicas, principalmente nas fazendas destinadas à pecuária. Em Piripiri encontramos

20 SANTANA, Judith. Piripiri. Teresina: 1972. p. 28.

uma história bem semelhante, onde , de acordo com sua historiografia clássica, a cidade foi fundada pelo padre Francisco Domingos de Freitas²¹, que se instalou na região na década de 40 do século XIX. Por volta de 1844, mandou edificar, ao lado de fazenda, uma capela dedicada à Nossa Senhora dos Remédios, até hoje padroeira da cidade. Até 1855, estas eram as únicas construções da região. Entre os anos de 1855 e 1860, o padre fundador mandou lotear as terras da fazenda, doando lotes a quem quisesse se instalar, em uma tentativa de atrair moradores e acelerar o crescimento do povoado.

O padre Freitas, além de ser considerado o fundador da cidade de Piri-piri, também participou 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 em 1822, em Parnaíba, além de suas contribuições como religioso e educador.

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

21 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 português e latim. Ainda segundo autores locais, o padre era famoso por sua inteligência e notável cultura humanística.

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, conseqüentemente, para viabilização da existência plena da Nação.²²

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, a cidade sofrerá transformações administrativas que resultarão em uma evolução de seu status político, com elevação do distrito de paz à categoria de Freguesia, através da lei provincial 698 de 16 de agosto de 1870. Entretanto, a nova Freguesia continuaria, política e administrativamente, subordinada à cidade de Piracuruca. Quatro anos depois, a Freguesia de Nossa Senhora dos Remédios de Perypery era elevada à categoria de Vila através da lei provincial nº 849 de 16 de junho de 1874. Essa Lei provincial, assinada pelo então presidente da província do Piauí, Adolfo Lamenha Lins, trazia cinco artigos para esta elevação se consumir, entre

22 LUSTOSA, Karithiane. *Percurso histórico 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.

eles o de número quatro, que determinava que a criação da vila só aconteceria na condição de alguém oferecer grátis um imóvel, por um prazo de oito anos, para funcionamento da Câmara Municipal, da justiça e do juizado, o que foi feito pelos moradores Antônio Albino de Araújo e Silva e Estevão Rabelo de Araújo e Silva.

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.²³

No ano seguinte, instalou-se a Câmara Municipal com primeira sessão ordinária acontecendo no dia 14 de janeiro de 1875. A comunicação da nova vila com as cidades de Piracuruca e Parnaíba passou a acontecer com a chegada de seu primeiro sistema de comunicação, o telegráfico, já nos anos de 1880.

É de 1887 o primeiro registro a respeito da organização espacial da futura cidade de Piripiri, quando uma comissão organizada na cidade divulgou que naquele ano foram

23 SANTANA, Judith. *Piripiri*. Teresina: PMP, 1972. p. 24.

registradas setenta e quatro casas cobertas com telhas, uma igreja matriz, uma capela, um cemitério, uma casa que servia para a câmara, *jury*, quartel de cadeia, e setenta e oito casas cobertas com palha. Em 1887, é registrado o primeiro óbito na Vila e, em 1889, temos o primeiro casamento civil. Assim, a Vila de Pery Pery presencia a abolição da escravatura brasileira, a transformação do império em república e a chegada de um novo século.

Em 1910, a vila de Peryperi é elevada à categoria de cidade pela lei estadual nº 570 de 04 de julho, assinada pelo governador Antonino de Freire da Silva. Esta lei era composta apenas de dois artigos, sendo que o primeiro elevava a vila à categoria de cidade e mantinha os limites com as cidades vizinhas inalterados.

Ao longo do período entre sua fundação e o primeiro centenário (1844-1944), diversas versões ou formas de escrita são encontradas para denominar a mais nova cidade piauiense, não sendo encontrada nenhuma normativa que regulasse sua denominação. Assim, tanto em jornais quanto em documentos oficiais e em manuscritos, encontram-se os termos Perypery, Pery Pery, Periperi, Peri Peri, Piry Piry.

Somente em 1944 encontramos a solução da nomenclatura da cidade: “no dia 21 de novembro o diário oficial do Estado do Piauí publica a resolução nº 24 da Diretoria Regional de Geografia do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, dando a significação “juncal” para a

palavra Piripiri. A partir desta data, sua grafia atual, “Piripiri”, é oficializada”.²⁴

Fotografia 3: Futura Praça da Bandeira, ao fundo a primeira Matriz e à direita, o antigo prédio da Prefeitura



Fonte: Acervo Fabiano Melo

A chegada da ferrovia a Piripiri

Boa parte da população tinha um destino certo na tarde do dia 11 de fevereiro de 1937, rumar até os limites da cidade, em direção ao oeste, onde foi construída, dois anos antes, a bonita e majestosa estação ferroviária. Vestidos em seus melhores trajes, todos queriam presenciar tal acontecimento, afinal nada parecido acontecia na pacata cidade há anos. Depois da espera de quase cinco anos

24 MELLO. Cléa Rezende. *Memórias de Piripiri*. Teresina: SME, 1996.

desde seu anúncio, finalmente a ferrovia entraria na cidade de Piripiri e muitos estariam na estação para aguardar sua chegada triunfante e barulhenta.

Passadas duas décadas de sua emancipação, a cidade pouco se desenvolveu do ponto de vista urbano e econômico. Sua população era de maioria rural que, somada à população urbana, não totalizava 18 mil habitantes no ano de 1937²⁵. Não havia ruas pavimentadas, nem sistemas de distribuição de água ou de energia elétrica, não havia mercado público ou serviços bancários. Assim, é possível afirmar que ausência era um substantivo que caracterizava o núcleo urbano de Perypery na época da chegada da estrada de ferro, uma vez que a maioria destes serviços citados só chegariam à cidade a partir da década de 1940.

A Inauguração da Estação de Piripiri foi um marco para região. Afinal, a grande maioria das pessoas que ali estava presente nunca tinha visto um trem, muito menos viajado em um, e a partir daquele dia isso tudo 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 o início desta.

25 De acordo com IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Anuário Estatístico do Brasil: Rio de Janeiro, IBGE, 1937. Somente com o censo de 1940 foi que a cidade ultrapassou os 18 mil habitante, possuindo 18.640 habitantes, sendo nessa época a 19ª cidade mais populosa do estado, num total de 47 municípios que totalizavam no Estado 901.335 habitantes

Uma grande quantidade de pessoas para a estação se dirigiu, em um misto de curiosidade e diversão, pois algo como aquela cerimônia raramente acontecia. Com toda certeza os preparativos de tal inauguração devem ter mexido com a cidade, aguçando a curiosidade de sua população para tal evento, que interessava desde o mais simples morador até os representantes da política local e estadual, claro, interesses diferentes.

Com a presença de várias autoridades e grande parte da população da cidade, a inauguração da estação acontece logo após a máquina a vapor adentrar à cidade, vindo de Luís Correia e chegando à estação piripiriense sob espanto e aplausos de todos. Aquela tarde marcou definitivamente a história da cidade de Piripiri, e assim foi retratada pela escritora Judith Santana:

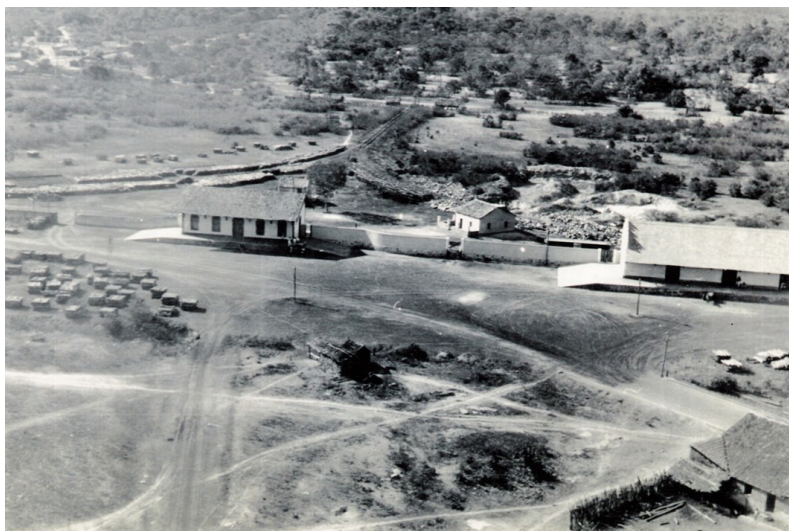
No ano de 1937, fevereiro, o trem entrou festivo em Piripiri. José Gayoso, diretor da E.F.C.P. e esposa prestigiaram solenidade de inauguração. Nelson Coelho de Resende²⁶, então deputado corta a fita simbólica. A esposa de Gayoso quebra uma garra de champanha na frente da máquina, para espanto de toda aquela gente simples²⁷.

26 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.

27 SANTANA, Judith, 1972, p. 31.

Assim foi inaugurada a estação ferroviária de Piripiri, que a princípio se localizava em uma área até certo ponto isolada em relação à área central da cidade. Com o tempo, sua localização e até a própria linha férrea se transformam em importante marco urbano da cidade, servindo até para definir os novos limites da área urbana.

Fotografia 4: Estação Ferroviária de Piripiri e arredores



Fonte: Acervo Fabiano Melo

A Solenidade de inauguração da Estação Ferroviária foi um momento único para a cidade, especialmente para os governantes estaduais e municipais. Portanto, era essencial para eles que tudo acontecesse como o programado, e para tanto houve uma intensa troca de telegramas entre

os responsáveis pela Estrada de Ferro, os governantes municipais e o governo estadual durante todo o período de preparação da festa de inauguração. Queriam ter certeza que tudo ocorreria da melhor forma possível e sem falhas. Além disso, seria muito interessante para os mandatários municipais a presença do maior número possível de autoridade na cerimônia, principalmente da capital. Afinal, a cidade de Piripiri, naquela tarde, seria o centro das atenções do Estado do Piauí.

Na época, o principal representante político da cidade era Nelson Coelho de Resende, que mesmo não sendo o prefeito da cidade, foi quem manteve contato direto com o governo estadual, tratando dos detalhes da solenidade. Podemos até apontá-lo como o grande coronel da política da cidade e talvez da região, dominando o cenário político.

PERIPHERY, 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.²⁸

28 TELEGRAMAS RECEBIDOS, Diário Oficial, 28 de janeiro de 1937, p.01.

Nesta mesma edição do Diário Oficial foi publicado outro telegrama enviado ao Intendente Leônidas de Castro Melo pelo diretor da Estrada de Ferro, José Gayoso Neves, que se encontrava em Parnaíba, e que em breve estaria na cidade de Piripiri para cuidar de todos os aspectos relacionados ao início do funcionamento da ferrovia na cidade.

PARNAHYBA, 23- A fim de combinar pessoalmente com o ilustre amigo assumptos²⁹ 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 Piauhy.³⁰

Sete dias depois, mais um telegrama é enviado ao governo estadual pelo então diretor da “Estrada de Ferro Central do Piauhy”, Gayoso Neves. Desta vez, além da própria inauguração, havia outro assunto a tratar com a autoridade estadual, o futuro da Estação. Questionou-se sobre o funcionamento efetivo da estação após a solenidade, mais especificamente a respeito da mão de obra a ser utilizada no funcionamento e manutenção do novo trecho. Afinal, após a inauguração, o trem passaria a funcionar regulamente entre o litoral e a cidade de Piripiri, e seria preciso uma quantidade expressiva de mão de obra, pois o plano era que o trem

29 Nos telegramas, mensagens e reportagens foram mantidas as grafias da época.

30 TELEGRAMAS RECEBIDOS, Diário Oficial, 28 de janeiro de 1937, p.01.

pernoitasse na cidade duas vezes por semana, retornando nas manhãs seguintes para o litoral, necessitando assim de manutenção enquanto permanecesse na cidade.

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 trafego 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 trafego absolutamente exíguo para manutenção da severa 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.³¹

Por fim, o telegrama oficial do prefeito municipal da cidade Piripiri, convidando, oficialmente diversas autoridades para a inauguração da ferrovia. Este telegrama foi enviado aos prefeitos das cidades de Parnaíba, Piracuruca, Campo Maior, Teresina, Pedro II, Barras, Batalha, José de Freitas e Altos. Foi “assinado” pelo então prefeito da cidade Licínio de Brito Melo e tinha o seguinte conteúdo: “Tenho o prazer convidar V. Excia. assistir inauguração estação ferroviária desta cidade dia onze deste mês. Grato, saudações: Licínio de Brito Melo- prefeito

31 TELEGRAMAS RECEBIDOS, Diário Oficial, 05 de fevereiro de 1937, p.01.

municipal de Piripiri”.³² Não temos informações sobre quais prefeitos atenderam ao convite e participaram da solenidade.

Em relação a tão aguardada cerimônia do dia 11 de fevereiro de 1937, nem tudo que estava programado pôde ser efetuado em sua íntegra. No que diz respeito à solenidade, tudo transcorreu como o preparado, pois notícias da época nos informam que tudo seguiu como o programado e destacam como maior contratempo a ausência do governador Leônidas de Castro Melo e de toda sua comitiva. Tal ausência foi justificada pela impossibilidade de deslocamento devido às cheias dos rios (principalmente o rio Longá) e a falta de pontes na região. O que não deixa de ser cômico ou irônico, já que a ausência de toda a comitiva da capital ao evento de inauguração de uma estrada de ferro tenha ocorrido justamente pela deficiência da infraestrutura de transporte.

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”³³

32 SANTANA, 1972, p. 30.

33 TELEGRAMAS RECEBIDOS, Diário Oficial, 12 de fevereiro de 1937, p. 01.

Neste telegrama, o líder político da cidade, Nelson Rezende, lamenta a ausência da comitiva do governo estadual, e ao mesmo tempo agradece a possibilidade de ter sido ele o representante do governo na solenidade, o que politicamente lhe foi de grande utilidade, mostrando mais uma vez sua influência diante de seus conterrâneos e a importância de seu cargo de “coronel” da cidade e, conseqüentemente, sua influência sobre a política local e regional, onde já gozava de grande prestígio. Ainda em 1937, Nelson Coelho foi nomeado prefeito da cidade até o ano de 1945, sendo o prefeito da cidade por todo período conhecido como “Estado Novo”.

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 Piauhy”.³⁴

Verificando mais uma correspondência, percebemos o lamento do diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí sobre

34 TELEGRAMAS RECEBIDOS, Diário Oficial, 12 de fevereiro de 1937, p. 01.

a ausência do interventor e de toda sua comitiva, bem como a descrição de toda a solenidade que inaugurou a nova estação ferroviária do Piauí. Contém mais alguns detalhes referentes à cerimônia, à chegada do trem e ao ponto alto da cerimônia, o corte da fita simbólica da estação.

PERYPERY, 12 – Lamentando o imprevisto que obrigou V. Excia. e sua ilustre comitiva regressarem a Teresina, privando-nos de honra e prazer de sua presença à inauguração do trecho Piracuruca-Perypery, reconheço, entretanto, a grande e valiosa prova de consideração que por todos me foi dada, o que mui sinceramente agradeço. O tem inaugural chegou a Perypery às 17 horas, tendo, a convite desta diretoria e em nome de V. Excia. o Deputado Nelson Rezende cortado a fita simbólica, declarando inaugurado o trecho. Atenciosas saudações, Gayoso Neves, diretor da Central do Piauhy”.³⁵

Além destes diversos telegramas que nos ajudam a perceber a importância da solenidade para a cidade de Piri-piri e de como transcorreram todos os acontecimentos daquela tarde, também podemos recorrer à imprensa da capital que se fez presente através do Jornal Diário Oficial. A reportagem, publicada quatro dias depois nos diz, em detalhes, como foram relatados à população de Teresina os acontecimentos ocorridos em Piri-piri. Lembrando mais uma vez: a escrita original foi preservada.

35 TELEGRAMAS RECEBIDOS, Diário Oficial, 12 de fevereiro de 1937, p. 01.

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 máximo 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 anseios 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 cerimonia 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.³⁶

Percebemos, nesta parte inicial da reportagem, uma concentração em vangloriar a própria construção da ferrovia, elogiar autoridades presentes, assim como todos envolvidos na construção da ferrovia. Lembremos que o jornal *Diário Oficial*, como o próprio nome define, era a voz oficial do

36 ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUHY: inauguração do trecho Piracuruca-Perypery. Diário oficial, 15 de fevereiro de 1937.

governo estadual e único dos jornais da capital a publicar algo referente ao acontecimento de Piripiri. Então, naturalmente, nos mostra uma visão bem positiva.

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 Piauhy e à comunhão piauhyense 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 Piauhy ao lugar que lhe compete ao lado de seus irmãos da Federação Brasileira.³⁷

Há uma preocupação em representar a estrada de ferro como algo de grande importância econômica para o Estado, pois o “transporte e as comunicações representam o fator máximo de progresso”. Assim, mais uma vez, se faz a relação direta entre ferrovia e desenvolvimento, sacramentando a ferrovia como instrumento fundamental e responsável por finalmente desenvolver o Piauí em “todas as suas modalidades”. Partindo do ponto de vista da época, a ferrovia seria a solução definitiva para o atraso do Estado que, a partir de agora, entraria em uma era de prosperidade automática. A ferrovia, por si só, já representava a prosperidade econômica do estado. A ferrovia era o símbolo máximo da modernidade.

37 ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUHY: inauguração do trecho Piracuruca-Perypery. Diário oficial, 15 de fevereiro de 1937.

Esse discurso não era próprio do Piauí, era comum em qualquer região por onde uma ferrovia fosse existir.

Exalta-se, principalmente as figuras do diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí, Gayoso Neves, e do deputado Nelson Coelho de Rezende. Não há qualquer referência ao prefeito da cidade, Licínio de Brito Melo, como a nenhum outro prefeito que tenha atendido ao convite da prefeitura de Piripiri e estivesse presente. O que se sabe é que naquela mesma noite houve um baile na cidade, já que a câmara municipal tinha concedido dois contos de réis para as despesas com as festividades, e então se celebrou esse “grande passo na estrada do progresso”, como disse Judith Santana, ao rememorar toda a aventura da ferrovia em Piripiri:

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 Paraíba. 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.³⁸

Tanto nas correspondências de época quanto na imprensa e nos relatos do evento, verificamos sempre e até exaustivamente a relação entre a ferrovia e o progresso da cidade, reproduzindo, aqui no Piauí, a narrativa que

38 SANTANA, 1972, p. 30-31.

acompanhava as ações e construções governamentais, especialmente com as ferrovias. Elas representavam o desenvolvimento e o progresso chegando a partir dos esforços dos heróis trabalhadores que, em uma investida sobre-humana, concluem a ferrovia.

O trabalho pesado dos empregados na construção da ferrovia se transformaria numa luta contra o tempo e a favor da cidade. Piri-piri precisou de todo esforço destes para, em curto espaço de tempo, desfrutar de todas as benfeitorias que uma suposta modernidade pudesse trazer e sua população poder, finalmente, ser inserida em tempos melhores. Essa visão romantizada dos trabalhadores envolvidos na ferrovia é assim descrita pela autora:

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 piri-piriense: José Coelho de Rezende. 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.³⁹

Para completar a narração dessa “epopeia”, mais elogios aos trabalhadores (de forma genérica) e principalmente ao engenheiro da época, com mais ênfase por este carregar o

39 SANTANA, 1972, p. 31.

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 grande esforço, mas que iria, em breve, valer a pena:

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.⁴⁰

Daí em diante, a cidade de Piripiri passa a ser o ponto final na Estrada de Ferro do Piauí, chegando o trem duas vezes por semana vindo de Parnaíba (terças e sextas), pernoitando ali e voltando para Luís Correia nos dias seguintes. Esse pernoite do trem em Piripiri duas vezes por semana foi essencial para o desenvolvimento da região circunvizinha à estação, pois, além do próprio trem em si, pernoitavam os funcionários da estação, comerciantes, passageiros e todo um conjunto de pessoas que passaram a fazer parte daquela região nas noites de terça e sexta. Bares, lojas comerciais, prostíbulos, pensões e casas surgiram na região, que nos anos seguintes cresceu dando origem a bairros nas redondezas, como os bairros Estação, Santa Maria, Floresta e Vista Alegre. Todo esse movimento ao redor da estação fez com que essa região, até então deserta, passasse por um acelerado processo de urbanização, com forte influência sobre o crescimento comercial da cidade.

40 Ibidem

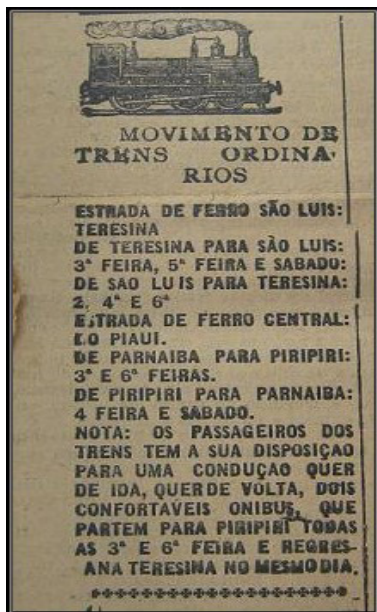
A região em torno da estação tinha como característica o burburinho noturno naqueles dois dias em que o trem pernoitava em Piripiri. As madrugadas eram relativamente agitadas nas proximidades da estação, o movimento nos bares era intenso e, como não poderia deixar de ser, nessa região foram se instalando diversos prostíbulo atraídos pela movimentação de passageiros, trabalhadores e frequentadores da estrada de ferro. Alguns deles eram investimentos de senhoras e senhores que vinham de outras cidades e ali instalavam suas “casas comerciais”. Ficou famoso o prostíbulo da “Dona Bringel”, como ficou conhecida a senhora proprietário do prostíbulo mais elegante da cidade na década de 1960. Políticos, comerciantes e senhores influentes eram assíduos frequentadores de seu estabelecimento, que se caracterizava pela primorosa decoração e luxo.

Era comum passageiros pernoitarem em Piripiri nesta época para pegarem o trem em direção ao litoral nas manhãs. Era comum, também, a publicação de propagandas nos jornais da capital com os horários das viagens de trem. Os trens da Estrada de Ferro São Luís-Teresina saíam da capital piauiense nas terças e quinta, com retorno nos dias de quarta e sexta. Já para os passageiros da Estrada de Ferro Central do Piauí, os dias eram a terça e a sexta, de Parnaíba a Piripiri, e voltando ao litoral nas quartas e sábado. Era oferecido um combo com ônibus e trem, em que a viagem entre Teresina e Piripiri era feita em “dois confortáveis ônibus” e o resto da

viagem via ferrovia. Assim aconteceu até a finalização da ferrovia, quando esta chegaria à capital.

Aqui temos um exemplo do encontro de dois símbolos da modernidade, e que em breve se tornariam antagônicos dentro do processo de desenvolvimento brasileiro: o trem e o ônibus, o que nos remete a Marshall Berman (2008), e seu turbilhão de modificações que é a modernidade, na qual esses símbolos modernizantes vão interagindo entre si, coexistindo lado a lado, e até colaborando mutuamente para o bem-estar do ser humano moderno, até se tornarem rivais.

Fotografia 5: Horários dos Trens publicados na imprensa de Teresina-PI



Fonte: MOVIMENTO DE TRENS. *Jornal do Comércio*. 10.03.1949. p. 03.

A FERROVIA E A CIDADE: MUDANÇAS URBANAS E A CHEGADA DA MODERNIDADE?

Piripiri é um dos grandes centros populacionais do Estado. O Censo da Fundação IBGE de 1970 determinou uma população de 44.235 habitantes, resultando uma densidade demográfica de 27,7 hab./km². Içã, em relação ao Censo de 1960, foi de 49,83. O município ocupa o 69º lugar em efetivo populacional no Estado, bem como em densidade demográfica. A população é predominantemente rural, cerca de 25.366 hab. para um total de 44.235. Se analisado o crescimento populacional em relação aos Censos de 50, 60 e 70, vemos uma certa descontinuidade, o que se justifica pelo desmembramento de uma determinada área do município, com seus respectivos habitantes para a criação do município vizinho de Capitão de Campos. Em relação aos habitantes da zona urbana. Piripiri é o 4º município do Estado. São 18.487 habitantes. Os outros são Teresina (181.071), Parnaíba (57.031) e Floriano (26.791). Piripiri é uma cidade agradável, de ruas bem traçadas, muita arborização, possui avenidas largas e praças espalhadas por todos os recantos da cidade. Quase todas as ruas estão calçadas, atingindo a soma de 300.000 m² de calçamento do tipo pavimentação poliédrica. Dispõe de um mercado com excelentes condições higiênicas. A energia elétrica é fornecida pela CEPISA; a rede de abastecimento d'água funciona regularmente, atendendo toda a cidade.⁴¹

41 PIAUÍ, Carta Cepro. Teresina: vol. 02. Nº1. Jan/abr 1975, p. 22.

A chegada do trem, ou a expectativa de tal chegada, atiçava a percepção de que algo novo estava por vir e não só a materialização do transporte ferroviário, mas todo um conjunto de benfeitorias que a cidade viesse a experimentar. Na época da inauguração da ferrovia, 1937, a cidade de Piripiri ainda não tinha energia elétrica, abastecimento regular de água, mercado público, agência bancária, cinema etc. Mesmo assim, dentro da relativa simplicidade dos moradores, havia o sentimento de crescimento e da ideia do que já era moderno na cidade de Piripiri. A poesia de Raimundo Freitas e Silva,⁴² de 1937, publicada na obra “Memórias de Piripiri”, da escritora piripiriense Cléa Rezende Neves de Melo, nos mostra algo neste sentido.

Inauguração da Estação

Vai ser inaugurada a Estação!
O hino do triunfo decantai.
E unidos na maior satisfação
Ao grande progresso admirai!

Jubilai neste dia de alegria,
Á gloria, ao povir, hoje exaltai,
Homenagem para o chefe da nação
E esta grande obra consagrai!
Dia Festivo, sublime, grandioso!
Que todos nós desejamos festejar.

42 Raimundo de Freitas e Silva (1875-1938), neto do fundador da cidade, Pe. Freitas. Poeta autodidata, escreveu poesias líricas, satíricas e de exaltação, que não foram publicadas na época.

Consagrai: este dia é glorioso

Entusiasmo! O trem vai trafegar,
Parabéns ao senhor doutor Gayoso,
Que veio a Estação inaugurar.

O poema traduz o modo como a população piripiriense (ou parte dela) encarava aqueles dias; com palavras como progresso, triunfo, grandioso, glorioso e entusiasmo, que certamente estavam no pensamento dos piripiriense que conseguiam ver um marco para a cidade, a esperança de um novo período com fartura, riqueza e glórias, tudo isso trazido ou relacionado com a ferrovia.

Por influência direta ou indiretas da ferrovia, a cidade vai experimentar um surto de melhorias e instalação de instituições e serviços até então só vistos na capital ou Parnaíba. O caso da chegada do primeiro rádio à cidade é bem pitoresco. O agrimensor Argemiro Nascimento foi o primeiro encarregado pela construção do trecho Piracuruca-Perypery e quem trouxe o primeiro aparelho de rádio à cidade, aparelho este totalmente desconhecido da maioria da população local, e que logo depois foi se popularizando.

A ferrovia exerceu forte influência na organização do espaço urbano, pois até então o centro comercial da cidade se concentrava em torno da matriz católica, e a construção da estação ferroviária em área desabitada, com o passar dos anos, atraiu comerciantes e moradores para

suas proximidades. A concentração comercial na região se concretizou por vez com a construção do mercado público municipal, definindo o espaço entre o novo mercado e a estação ferroviária como essencialmente mercantil.

Juntamente com o trem, muitas novidades passariam a transitar por Piripiri, desde produtos a pessoas de outras regiões. Costumes novos eram adotados pela população, como novos modos de falar, diferentes gêneros musicais, até mesmo notícias, tudo chegava na região através dos trilhos. A Estação passaria a ser um dos centros irradiadores das novidades. O apito inconfundível do trem e o sino da estação ferroviária mostravam para a cidade que ela agora estava inserida em um novo contexto, simbolizando a chegada de novidades, de mercadorias, de pessoas. Simbolizava também, para os boêmios, que a cidade entraria em efervescência ao longo da noite, quando o sol já não era mais sinal de recolhimento. Até que o trem partisse na manhã seguinte, as noitadas em torno da Estação eram garantidas por diversos bares e cabarés.

Além do rádio, a década de 1940 foi bastante promissora para a cidade, com diversas novidades: o primeiro cinema na cidade, O Cine Éden, de propriedade de Aderson Alves Ferreira⁴³; a instalação de subagência do Banco do

43 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).

Brasil, que contava inicialmente com 3 funcionários e que em 1943 se transformaria em agência; em 1945, chega a eletricidade, através da instalação da primeira usina elétrica abastecida a óleo diesel; é concluída a construção do açude Caldeirão, que possuía como objetivos armazenar água e minimizar os problemas causados por períodos de estiagem; em 1949, foi inaugurada a fonte pública para abastecimento de água, mesmo ainda não contando com encanação residencial. Em 1952, o mercado público municipal foi inaugurado e em 1955 é iniciada a construção do trecho da ferrovia que ligaria Piripiri à capital Teresina.

O cinema aproxima os piripiriense de um mundo totalmente diferente do deles. Vão conhecer os dramas, comédias, romances e aventuras produzidas pela sétima arte e projetadas na tela. Nesta época, o culto aos mocinhos e mocinhas do cinema vai se espalhar pela mocidade.

O cine Édén ganha prédio próprio, construído ao lado da igreja matriz, onde ao longo dos anos se manteve, mesmo mudando de nome algumas vezes. O último cine a funcionar no local foi o “Cine Teatro Marajá”, que fechou suas portas definitivamente na década de 1980. Ao prédio restou o abandono por alguns anos até ser comprado pela Paróquia e transformado em um auditório, que está em funcionamento até os dias atuais. A doação do terreno para sua construção foi requerida pelo projeto de lei de 07 de janeiro de 1950 e assinado pelo então vereador Tomaz de Sousa Menezes.

Art.1- Fica o governo do município *autorizado* a doar à empresa que se propor a construir nesta cidade, um prédio para montagem de um Cinema, o terreno pertence ao município, situado à “avenida Tomaz Rebelo, com.... metros de frente para o nascente e para o poente, sendo que para este lado deverá ser reservado.... metros de acordo com o código civil, para dar entrada ao prédio de propriedade do sr. Antonio Ferreira do Rego, com frente para o referido terreno. Art.2- O Terreno doado reverterá ao patrimônio do município, se dentro de cinco anos, contados da data da promulgação da presente lei, não for feita a construção para o fim destinado⁴⁴.

Em meados da década de 1950, a cidade finalmente pode comprar e montar sua nova usina de energia elétrica. O motor, movido a óleo diesel, distribuía energia elétrica aos poucos postes de aço espalhados pelas ruas do centro da cidade. Para montagem da usina, além da compra e montagem do próprio equipamento em si, foi preciso construir próximo ao prédio da prefeitura o prédio que serviria de sede da usina elétrica de Piripiri. Após a desativação da usina, o prédio passou décadas abandonado, até ser reformado e instalado no local uma biblioteca municipal, na qual está exposto o equipamento que gerava eletricidade para a cidade.

Com a eletricidade, podemos dizer que a vida social ganhou mais algumas horas, mais precisamente até as 21 horas, hora em que soava na cidade o sinal da usina avisando que a eletricidade seria desligada. Assim, podemos dizer

44 PIRIPIRI, Projeto de lei nº 02 de 07 de janeiro de 1950. Autorização para doação terreno para construção do prédio do cinema.

que o pôr do sol já não significava mais o recolhimento para o privado.

Outra necessidade básica da população da cidade foi suprida de forma parcial no fim da década de 1940. O abastecimento de água na cidade foi normalizado a partir da construção de escadarias em torno do olho d'água que abastecia o centro da cidade. Denominado de Olho d'água de Nossa Senhora dos Remédios, a construção nada mais era do que uma grande caixa que armazenava água que era distribuída em diversas torneiras próximas. A população não precisaria mais puxar água com cordas ou outros métodos rústicos, mesmo assim ainda teria que ser feito o transporte em baldes ou tonéis até suas casas. Assim, era comum membros de famílias inteiras se direcionarem até o olho d'água para fazer o abastecimento diários de suas casas, principalmente no início da manhã ou próximo ao pôr do sol.

Um pouco de política no interior do Piauí

Piripiri, como várias cidades do Nordeste, se caracterizava pela concentração do poder político nas mãos de grupos ou de famílias. Não temos aqui a intenção neste momento de fazer uma relação direta do que comumente ficou conhecido como “coronelismo” com o microcosmo de Piripiri, mas não se pode negar que algumas características são de grande similaridade.

Estudando a literatura regional e documentos referentes à administração direta ou indireta da cidade, percebe-se que, antes mesmo de ser uma cidade, ou seja, 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 vai passando de geração em geração.

Nesta transição de século, um nome tem enorme destaque: Tomaz Rebelo de Oliveira Castro. O coronel Tomaz Rebelo, como é mais comumente conhecido, era filho de José Joaquim da Silva Rebelo, que já tinha exercido a função de prefeito da cidade no final do século XIX, entre os anos de 1881 e 1882. Thomaz alcançou um enorme destaque político, sendo um dos homens mais influentes em sua época e até hoje é lembrado como um dos principais elementos da política pipiriense. Foi deputado provincial do Império nos anos de 1882/1883, chefe do executivo municipal como intendente ou prefeito dos períodos de 1890 a 1891, 1905 a 1906, 1909 a 1912, 1913 a 1906, 1921 a 1924 e 1929 a 1930. Foi vice-governador piauiense entre os anos de 1904 e 1908 e exerceu 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. Faleceu na cidade de Parnaíba, em 1932.

José Pires Rebelo, filho do cel. Thomaz Rebelo, também enveredou pelo caminho da política, exercendo a função de

deputado federal por duas legislaturas (1918 a 1920 e 1921 a 1923), senador em duas oportunidades (1922 a 1923, 1924 a 1926), além de intendente na capital Teresina nos anos de 1909 e 1910.

Destaca-se também a pessoa do coronel Estevão Rabello de Araújo e Silva, exercendo a função de intendente municipal em duas oportunidades, nos anos de 1883 a 1885 e de 1887 a 1890, além de fazer parte do poder legislativo municipal de forma direta de 1909 a 1926, no total de cinco legislaturas como presidente da Câmara, só deixando a função com sua morte em 1926.

Pode-se ainda citar Severiano Gonçalves Medeiros, vereador por cinco legislaturas entre os anos de 1905 e 1928; e Antônio Alves Ferreira, vereador por três legislaturas, entre os anos de 1905 e 1916.

Em se tratando de concentração política em uma única família e a passagem do poder por gerações, nada se compara à família Coelho de Resende. Começamos com o patriarca da família, coronel Antônio Coelho de Resende, que chefiou o partido conservador na vila no período imperial, tendo sido intendente municipal nos períodos de 1893 a 1896 e 1901 a 1904. Participou de duas legislaturas no município, nos anos de 1917 a 1920 e 1921 a 1924. Faleceu em 1928. Seu irmão, Simplício Coelho de Resende, foi deputado provincial (1870 a 1873) e deputado na Assembleia legislativa imperial entre os anos de 1885 e 1889.

Dos filhos do Cel. Antônio Coelho de Rezende, aquele que mais se notabilizou nos feitos políticos e administrativos foi Nelson Coelho de Resende, que exerceu a função de vereador por três legislaturas (1913 a 1916, 1921 a 1924 e 1929 a 1932). Foi deputado estadual entre 1935 e 1937, além de ter exercido a função de prefeito nomeado em duas oportunidades, entre os anos de 1930 e 1934, e durante o Estado Novo de 1937 a 1945. Até a década de 1940, Cassiano Rezende, Domingos Coelho de Rezende, João Coelho de Rezende e Diógenes Coelho de Rezende, também filhos do Cel. Antônio Coelho de Rezende, exerceram a função de vereador no município. O mesmo podemos informar sobre alguns de seus netos, como Otílio Coelho de Rezende (1929/1932), Cassiano Rezende (1947/1949) e Jaime Coelho de Rezende (1909/1912).

Entre 1930 e 1948, todos os prefeitos foram nomeados. São eles: Nelson Coelho de Resende, que governou por todo o período do Estado Novo (1937 a 1945); Aderson Alves Ferreira (1945-1946); Joaquim Canuto de Melo⁴⁵ (1946-1947); e João Coelho de Resende (1947-

45 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 no 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.

1948). A cidade voltou a ter um prefeito eleito de forma direta somente em 1948, com a eleição de Isidoro Machado Brito.

As disputas políticas foram intensas a partir de 1945 entre as lideranças do PSD (Partido Social Democrático) e da UDN (União Democrática Nacional). Com a fundação destes partidos após o fim do Estado Novo, em praticamente todas as cidades brasileiras se formaram grupos antagônicos que disputavam o poder político na cidade, principalmente o poder executivo. Além disto, faziam o jogo político de associações e apoios aos políticos nos processos eleitorais estaduais. Não raramente essas disputas acabavam chegando à imprensa da capital, na qual se publicavam artigos com graves críticas administrativas e não raramente acrescentadas de críticas a própria pessoa, seus modos, sua família e sua honra.

A seguir, um exemplo das disputas políticas municipais travadas nas páginas dos periódicos da capital publicado no Jornal *O Piauí*, artigo de origem udenista contra Aristeu Tupinambá⁴⁶, um dos representantes do PSD piripiriense, em 08 de março de 1946:

Periperi era uma terra calma e boa. Não se podia julgar feliz, sob aspecto da vida pública, porque lhe

46 Nascido na Localidade Vassouras, no município de Barras-Pi em 16 de outubro de 1908, e falecido em Teresina no dia 10 de agosto de 1967. Mudou-se para Piripiri em 1940 para exercer a função de Coletor Estadual. Exerceu também vários cargos políticos, entre eles vereador municipal (três vezes) e Deputado Estadual por uma legislatura.

presentearam com um prefeito inoperante. Desde, porém que aqui aportou o já celebre coletor Tupinambá, tivemos reinante a anarquia, o desassossego, as perseguições, a jogatina, a desgraça social dos cabarés e do antro de torpeza de todos os vícios imagináveis. Esse mau elemento fez de Periperi, outrora modelo de harmonia, paz e justiça, uma cidade onde imperam as baixas intrigas e os mais perniciosos desregramentos...Na hora atual, Periperi, sob o governo de Aderson Ferreira, frui perfeita tranquilidade e progresso. Foram pagas as contas imorais da administração anterior, regularizadas as finanças do município e um saldo vultoso está depositado na agência do Banco do Brasil. E os Tupinambás já sonham com este dinheiro para as suas farras e pagodeiras de costume [...]⁴⁷

Embora a nota esteja assinada apenas como “correspondente”, não é difícil imaginar que tenha sido escrita por alguma pessoa muito próxima ao então prefeito Aderson Ferreira, pois, além dos ataques a Aristeu Tupinambá, sobram ataques a outro tradicional político da cidade, Nelson Coelho de Resende, chamado de prefeito inoperante.

Ainda no mesmo estilo de ação na imprensa da capital, mas com objetivos contrários, artigos elogiosos a políticos e a mandatos eram publicados, enumerando realizações tanto em termos de construções e/ou melhorias na cidade quando evidenciando sua honestidade e organização das contas públicas da prefeitura.

47 O Piauí, 08 mar 1946, p. 03.

O órgão pessedista ultimamente vem derramando as suas calúnias sobre a personalidade do coronel João Coelho de Resende, que de 07 de maio do ano passado até 17 de janeiro do corrente ano ocupou o cargo de prefeito deste município. Pode-se dizer que fez muito mais do que os pessedistas nos quinze anos de nefasta e calamitosa ditadura, pois Periperi, nesses três lustres, só teve roubalheira e perseguição [...] Seria fastioso enumerar os pequenos melhoramentos feitos pelo ex-prefeito, que também limpou a prefeitura de um enorme exercito de funcionários inúteis que se limitavam a comer e a nada produzir.⁴⁸

A publicação faz um conjunto de citações elogiosas a respeito de realizações do prefeito João Coelho de Resende nos pouco mais de oito meses de administração, comparando-o aos antecessores e caracterizando os governos de Aderson Alves Ferreira e Joaquim Canuto de Melo como calamitosas ditaduras. Cita as principais realizações do novo governo como os melhoramentos feitos no trajeto da avenida Tomaz Rebelo, com geral contentamento dos habitantes e proprietários de veículos. Ainda em relação ao aspecto urbanístico da cidade, afirma que “Os subúrbios que apresentavam matagais imensos foram limpos, dando belíssimo aspecto à cidade. Fez-se uma limpeza geral na usina e a luz que era péssima passou a ser ótima e de agrado geral”.⁴⁹

48 PELOS Municípios Periperi, *Jornal o Piauí*, 17 de fev de 1947, p. 04.

49 PELOS Municípios Periperi, *Jornal o Piauí*, 17 de fev de 1947, p. 04.

Em relação à política Nacional, Piripiri estava articulada com o que acontecia no Piauí e no Brasil. Apesar da precariedade dos meios de comunicação da época, os grandes eventos ou acontecimentos tinham impacto direto na cidade, tanto nos meios políticos quanto nas pessoas comuns que não estavam diretamente ligadas a algum partido.

A morte de Vargas é lembrada nas memórias da escritora Cléa Rezende:

Lembro-me do rosto solene dos adultos, em Piripiri, quando falavam da crise política. Eu ficara fascinada com uma frase que ouvi por ocasião da leitura do documento de Vargas, em que à sanha dos inimigos deixava o legado de sua morte. Naturalmente, pela pouca idade, eu não conseguiria atingir a gravidade do momento, porém Getúlio fora profético: desde que anunciado o suicídio, houve uma completa inversão nos fatos. Vargas convertia-se em mártir nacional. As pessoas que antes o acusavam e lhe queriam a cabeça foram achincalhadas e desprezadas. O famoso sentimentalismo do brasileiro não resistiria ante o sacrifício de Getúlio⁵⁰.

Reorganização urbana na cidade

No início da década de 1930 a cidade dava pequenos sinais de crescimento e por isso começa também a demanda por novos serviços. Um caso específico, e até pitoresco, ocorreu no ano de 1931, quando o comerciante José Freire

50 MELO, 1989, p.14.

Filho entrou com pedido, junto ao Conselho Consultivo da cidade de Piri-piri, com objetivo de abertura de uma nova farmácia na cidade, alegando o crescimento de sua população. Essa reunião, datada em ata no dia 14 de agosto de 1931, teria como objetivo avaliar o pedido do citado comerciante, concedendo-lhe ou não a autorização para abertura dessa segunda farmácia na cidade. Na ata final, foi divulgado o resultado da consulta com resposta positiva ao comerciante, ganhando, a cidade de Piri-piri, sua segunda 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 sessão⁵¹.

A ata é 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. Todos estes vão ter, nos anos que se seguem a esta ata, participação direta na política da cidade, seja como vereadores, prefeitos ou deputados estaduais. Atualmente, quase todos são nomenclaturas de ruas no centro da cidade.

51 Piri-piri, Conselho Consultivo Municipal de Piri-piri, 1931

Neste período, a cidade experimentou a chegada efetiva de ações governamentais, tanto federais quanto estaduais e municipais, que culminariam com o início do processo de maior desenvolvimento da cidade, entre as quais destacaram-se investimentos na educação e no combate às secas.

A Inspetoria das Obras Contra as Secas (IOCS), logo transformada em Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS), e a partir de 1945 recebendo sua denominação atual Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS), chega à cidade com objetivo de construir obras que amenizassem os efeitos das estiagens que atingiam a região. Sua ação se inicia com o anúncio da construção do açude Caldeirão (1937-1945) que no futuro próximo seria primordial para a instalação do serviço de abastecimento de água encanada de Piripiri na década de 1960.⁵²

No campo educacional, tivemos a efetiva ação do governo estadual com a estadualização da Escola Padre Freitas que, através do decreto 1069, publicado no Jornal *O Piauí* em 29 de janeiro de 1930, deixou de ser Escolas Reunidas Padre Freitas e ganhou a denominação de Grupo Escolar Padre Freitas, a primeira escola pública estadual no município. Complementando essa ação, ocorreu em 1934 a

52 SILVA, Silvana Oliveira da. e ASSIS, Verônica Lopes. *Açude Caldeirão como vetor de desenvolvimento: Uma análise das contribuições socioeconômicas e culturais para o município de piripiri-pi no período de 1945 a 1975*. Monografia UESPI. Piripiri, 2019.

inauguração do novo edifício onde passaria a funcionar a escola, inauguração que contou inclusive com a presença do interventor estadual, Landri Sales Gonçalves.

Fotografia 06: Grupo Escolar Padre Freitas



Fonte: Acervo Fabiano Melo

Seguindo o modelo estadual e principalmente as diretrizes dos primeiros anos do governo de Getúlio Vargas, que objetivava aumentar a oferta de salas de aula, priorizando a construção de novas escolas, o governo municipal também lança algumas ações no sentido de aumentar e melhorar a oferta de escolas na cidade. A prefeitura cria, ao longo das décadas de 1940 e 1950, diversas escolas municipais, tanto nas zona urbana quanto na zona rural.

Na zona urbana foram criadas as Escolas São Vicente de Paulo (através do Decreto Municipal nº 02 de 01 de junho de 1953); Escola Municipal Getúlio Vargas, que funcionou na rua Augusto Severo; e Escola Doméstica Iaiá Moraes (através do Decreto Municipal nº 13 de 17 de agosto de 1953), que funcionou na rua 24 de janeiro.

Ainda na zona urbana e em virtude da grande concentração de famílias e principalmente de crianças, a prefeitura Municipal, através do decreto municipal nº 12 de 03 de setembro de 1953, cria uma escola municipal nas imediações da Estação Ferroviária. Na época, essas ruas próximas eram chamadas pela população de Bairro Estrada de Ferro, atualmente essa região concentra parte dos bairros Floresta, Estação, Vista Alegre e Santa Maria.

As ações do governo municipal se tornam mais efetivas na zona rural a partir da década de 1950, com a criação de diversas Escolas. Entre os povoados beneficiados com escolas, estão: em 1951, Caraúbas, Canto da Várzea e Lagoa do Barro; em 1952, povoado Corrente; em 1953, a educação pública chegou ao Saco Dantas, Matão, Lagoa da Cruz, Tamboril, Quebradas e Cipó. É válido lembrar que em muitas destas escolas rurais as condições físicas eram precárias, algumas funcionando em casas simples de moradores nestas localidades.

Se tomarmos o ano de 1940 como ponto de análise do aspecto Urbano, percebemos em Perypery as primeiras

modificações efetivas na cidade. Algumas escolas públicas já funcionavam, com especial destaque para o Grupo Escolar Padre Freitas, que chamava a atenção da população por seu tamanho e por sua elogiada arquitetura. Também eram visíveis os primeiros serviços na organização de ruas e de ornamentação de suas praças.

Juntamente com o aspecto educacional e as ações contra as secas, a ferrovia foi o terceiro grande fator de desenvolvimento da cidade. Com a chegada da Estrada de Ferro Central do Piauí, a cidade usufruiu de um novo meio de transporte, incrementou seu comércio com a chegada de novas mercadorias, dinamizou o escoamento de sua produção e de municípios vizinhos e, por fim, reorganizou o espaço comercial na cidade, com o surgimento de novas ruas nas suas imediações ou ampliação de outras já existentes, como, por exemplo, as atuais ruas Freitas Junior⁵³ e rua 18 de setembro⁵⁴.

Apesar de percebermos uma narrativa bem positiva neste acelerar do desenvolvimento da cidade, nem tudo acontecia na velocidade que a população desejava. A energia elétrica era um desses desejos da modernidade que a cidade não contava ainda na década de 1930. Muitos pedidos foram feitos pelo poder local solicitando ajuda para a construção

53 Em homenagem a Domingos de Freitas e Silva Júnior, primeiro filho de Pe. Freitas, falecido em 26 de dezembro de 1868, que teve como principal atividade a de agropecuarista.

54 Em homenagem à data em que a povoação de Perypery passou à categoria de Vila, no ano de 1874.

de sua usina. O prefeito Nelson Coelho de Resende, por exemplo, solicitou ao interventor estadual Landry Sales Gonçalves ajuda para a compra de equipamentos necessários para geração de eletricidade na cidade. Um destes ofícios é o de nº 40, datado de 01 de abril de 1932, e faz parte hoje do acervo do Arquivo Público do Piauí Casa Anísio de Abreu, e que diz o seguinte em seu texto: “Referindo-me ao meu ofício nº 31 de 7 de março findante, volto a presença de V. Excia. Reiterando a solicitação feita no mesmo ofício da autorização para abertura de crédito para pagamento de 65 tubos de ferro para a caldeira da Usina Elétrica desta cidade”.

O ofício de pedido de crédito está diretamente ligado à carta recebida no dia 21 de março de 1932, cujo emissor era a empresa Francisco Aguiar e Cia, sediada em Teresina, informando que a encomenda de equipamentos (65 tubos de ferro) se encontrava no Rio de Janeiro sob custódia da empresa Bromberg e Cia, e pedia, com brevidade, à prefeitura, a remessa da quantia de 2.369\$100 para que os equipamentos fossem embarcados para o Piauí. Sem resposta imediata do governo estadual, o sonho da eletricidade teve que ser adiado para a década seguinte.

Apesar da cidade ainda estar em início de desenvolvimento, algumas pessoas já conseguiam ver sinais de uma possível modernização. Para exemplificar essa forma de pensar, recorreremos a uma segunda poesia de Raimundo de Freitas e Silva, que faz uma grande homenagem à cidade, descrevendo sua visão da área urbana e construções,

visualizando um futuro próspero, e finalizando com uma louvação à natureza piripiriense.

Pery Pery⁵⁵

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
Ergue-se lindo! Elegante!
Com fachada interessante,
O prédio da prefeitura

55 Raimundo de Freitas e Silva não publicou seus escritos. Partes deles só seriam publicados anos depois por Cléa Rezende Neves de Melo.

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 formosas

De início, verificamos a percepção de desenvolvimento presente naquela época, uma vez que a cidade estava “banhada em prosperidade” na qual uma suposta modernidade se encontra presente aos olhos de todos, se traduzindo em todas as novidades que chamam a atenção, se fazem notar e observar. Os primeiros sinais desta modernização se encontram na relação numérica de sua população em crescimento e em sua arquitetura, com destaque à sua igreja matriz. A ideia de modernização vista por ele, ou entendida por ele, não está restrita somente ao presente, mas também ao futuro, como forma de garantir esse desenvolvimento às gerações à frente. Lembremos que a igreja citada pelo poeta era a edificação construída no século XIX e que seria demolida na década de 1950 para

a construção da nova e atual matriz. O poeta, falecido em 1938, não teve a oportunidade de conhecer a nova igreja.

Fotografia 07: Demolição da Matriz construída no Século XIX, para a construção da nova Matriz, no início da década de 1950.



Fonte: Acervo Fabiano Melo

Os símbolos inovadores para aqueles dias já se faziam presentes no imaginário e foram enumerados pelo poeta. De forma mais específica, externa a estrada férrea, que estava em construção, como geradora de grande expectativa na população por sua chegada quando concluída três anos após a escrita do poema. Cita também o campo de aviação, que não passava de

uma grande e larga estrada com piçarra, raramente utilizada, mas já existente. E completa, com o orgulho do piripiriense na época, o prédio do Grupo Escolar Padre Freitas, tanto no seu aspecto arquitetônico, que se destacava entre todas as outras construções da cidade, quanto na sua finalidade de instruir toda a população e que, após a estadualização, passou a ser público. Na narrativa inicial do poema, o desenvolvimento piripiriense foi representado por dois elementos de estrutura de transporte e uma educacional.

A arquitetura foi escolhida como elemento visual de destaque na cidade. Juntamente com a Escola Padre Freitas, o novo prédio da prefeitura foi citado como destaque no entorno da praça principal da cidade, prédio este que serviria como sede do executivo municipal por mais de seis décadas. Mais uma vez, nota-se a relação direta entre a ideia de desenvolvimento e novas construções, inclusive devido ao “esmero” com que eram finalizadas.

Por fim, uma exaltação à natureza, às áreas verdes que cercam a cidade de Perypery, com suas montanhas, seus rios, suas florestas e todos demais aspectos naturais que complementam a cidade que, na visão do poeta, realizam uma relação harmoniosa entre a urbanidade piripiriense em desenvolvimento e a natureza intocável e de beleza privilegiada. Assim, a junção destes dois aspectos daria vida à cidade.

Aproveitamos essa passagem para lembrar o economista e professor Paul Singer, austríaco de nascimento, mas no Brasil desde o período da II guerra Mundial. Para ele, a relação entre urbano e rural pode até ser poética, mas não muito harmoniosa. O campo e cidade são opostos, porém opostos que se complementam, sendo essa relação complementar dentro da função que cada uma exerce.

Para que se possa fazer uma ideia adequada do papel que campo e cidade desempenharam...é preciso, de início, abandonar a distinção ecológico-demográfica formal entre as duas categorias. Admitir um limite qualquer, de tamanho da população ou de densidade demográfica, para distinguir campo e cidade só tem sentido numa situação histórica dada. Se o problema, no entanto, consiste em analisar campo e cidade ao longo de um período histórico, o critério formal tem que ser substituído por uma noção mais ampla e multiforme, esta noção tem que ser simultaneamente política e econômica, partindo de uma divisão de poderes e de atividades entre campo e cidade ⁵⁶.

Na Piripiri da época, analisando essa dicotomia de forma mais especificamente econômica, a ferrovia passou a ser um grande suporte para a cidade, embora, em termos econômicos, estivesse bastante atrelada à produção do campo, pois, afinal, o seu objetivo principal era o escoamento de produção agrícola. Portanto, embora vista como um

56 SINGER, Paul. *Economia Política da urbanização*. São Paulo: Brasiliense, 1973. p. 93.

fator de geração de grandes modificações urbanas, o campo também se apropria de sua funcionalidade, embora a questão do poder nessa relação ainda esteja centralizada na cidade.

E a cidade se transforma, lentamente

De acordo com material produzido pelos gestores municipais, havia sempre uma preocupação no sentido de tornar mais agradável e belo o aspecto urbanístico da cidade. As ações são efetivas, porém limitadas. No fim da década de 1940, verifica-se que a cidade de Piripiri ainda não contava com nenhum serviço de calçamento e pavimentação em suas ruas. O melhor serviço que a prefeitura oferecia era o nivelamento destas. Somente nos anos 1950 as ruas piripirienses passariam por um trabalho mais específico de organização, limpeza, nomeação e pavimentação.

Um exemplo destas ações é a avenida Tomaz Rebelo, que contava na época apenas com as suas delimitações laterais e, conseqüentemente, as casas nela construídas já apresentam um alinhamento que no futuro lhe daria facilidade nas demais melhorias, como a delimitação das vias, calçadas, passeio central e do asfalto, que só viria décadas depois. A urbanização da cidade ainda estava dando os primeiros passos, o que significava que a população ainda esperaria alguns anos para fugir dos grandes lamaçais que se formavam nas ruas no

período chuvoso ou então da intensa quantidade de poeira e sujeira que se acumulavam em suas vias nas demais épocas do ano.

No final dos anos de 1950, a organização das ruas piripirienses dá os primeiros sinais de avanço, já havendo ações que buscavam a melhoria no sentido urbanístico e nivelamento das principais ruas do centro da cidade, com serviço de calçamento efetuado, canteiros centrais já delimitados nas ruas e avenidas mais largas. A iluminação pública já era uma realidade que chegava nas ruas centrais da cidade, mesmo que por horas determinadas, uma vez que a usina geradora de eletricidade da cidade só funcionava até as 21 horas.

O primeiro estudo a respeito da divisão espacial e urbana na cidade de Piripiri, só ocorreu na década de 1940, mais precisamente em 1948. Esse estudo, que resultou na divisão da cidade em três áreas não partiu da própria administração, mas foi um pedido feito à câmara municipal pela instituição então encarregada dos serviços nacionais de recenseamento no Piauí. Na ata da sessão de nº 07 da câmara municipal de Piripiri, de 05 de maio de 1948, é determinado pela primeira vez a divisão da cidade em três regiões, zona urbana, suburbana e zona rural, ficando assim determinado os limites de cada uma: toda a zona urbana da época corresponderia a uma área menor do que somente o centro atual da cidade, e seus

limites no sentido Norte-Sul eram as ruas Antônio Lopes⁵⁷ (norte) e 21 de abril atual Olavo Bilac (sul). No sentido Leste-Oeste, rua Pe. Domingos (leste) até a Estação Ferroviária (Oeste), somando-se assim um número inferior a 25 ruas. A zona suburbana corresponderia, em sentido Norte, da rua Antônio Lopes até a Estrada de ferro; sentido sul, da rua 21 de abril (Olavo Bilac) até o riacho paciência; no sentido leste, da rua Pe. Domingos até a Augusto Severo (hoje Dr. Antenor Freitas)⁵⁸ e, no sentido oeste, da Estação Ferroviária seguindo o leito do riacho Cabresto. Além desses limites, seria a zona rural.

Essa divisão permaneceria até o ano de 1953, quando pelo Decreto nº 20 de 16 de setembro de 1953, assinado pelo prefeito Aderson Alves Ferreira, a cidade ganharia uma nova divisão. Essa nova divisão urbana também seria um novo pedido feito à câmara municipal pelo então encarregado dos serviços nacionais de recenseamento no Piauí, Orlando Alencar Lustosa, pois, com a divisão anterior, “compito geral do recenseamento da cidade ficaria grandemente prejudicado em virtude do mapa existente da

57 Rua em Homenagem a Antônio Lopes Castelo Branco, nascido em 1813. Foi aluno do fundador da cidade de Piripiri. Criou uma escola de alfabetização na cidade. Exerceu ainda a função de Procurador da Câmara Municipal de Piripiri.

58 Rua em Homenagem a Antenor de Araújo Freitas, nascido em Piripiri em 06 de dezembro de 1926. Médico, foi chefe da Fundação Serviço Especial de Saúde Pública (FSESP), diretor do Hospital Regional Chagas Rodrigues, além de lecionar francês e biologia. Faleceu em 08 de setembro de 1988.

referida cidade não dar uma delimitação precisa das zonas urbanas, suburbanas e rural”⁵⁹.

Essa segunda divisão da cidade seria simplificada. Não haveria três áreas (urbana, suburbana e rural). A partir de 1953, a cidade seria dividida apenas em duas áreas, urbana e rural. Dessa forma, a divisão ficou mais simples: ao norte e oeste, os limites da zona urbana eram a Estrada de Ferro, ao sul o riacho Paciência, e a leste a rua que atualmente é denominada Dr. Antenor Freitas. Além desses limites, a zona rural.

Dois Projetos municipais vão viabilizar novos serviços à cidade em 1949. O Primeiro, Projeto de lei S/N, de 05 de outubro de 1949, assinado pelo então prefeito Izidoro Machado Brito, doa ao Departamento dos Correios e Telégrafos um terreno ao lado da igreja matriz, onde se localizava a praça Estevão Rabelo, que daria lugar ao novo prédio próprio dos Correios na cidade. Havia tanta pressa para a construção do prédio que o artigo 2 do projeto diz: “O Departamento dos Correios e Telégrafos, para todos os efeitos, tomará imediata posse do terreno, mesmo antes da passagem da referida escritura⁶⁰”. O Segundo projeto autorizaria a instalação de uma bomba para a venda de gasolina pela empresa James Frederick Clarck S.A., para

59 PIRIPIRI. Câmara Municipal de Piripiri. Ata de 12 de julho de 1950.

60 PIRIPIRI, Projeto de lei S/N, de 05 de outubro de 1949.

abastecimentos dos primeiros carros que começavam a circular pelas ruas piripirienses.

A Década de 1950 é marcada principalmente pelos serviços de calçamento das ruas do centro da cidade; a inauguração do Mercado Central em 1952, depois de mais de cinco anos de construção; as tentativas de melhoria nos serviços de eletricidade e água; e diversas mudanças na nomenclatura de ruas e avenidas da cidade. Marca também desta década a demolição da igreja central e a construção, no mesmo local, da nova matriz, bem como a construção do “Armazém Jaibara”, primeiro prédio comercial construído ao redor do mercado municipal.

Em 1952, a prefeitura dá início aos serviços de calçamento da cidade. Na ata da Câmara Municipal, de 05 de setembro de 1952, é detalhado o plano do executivo no melhoramento das ruas do centro da cidade. As primeiras ruas beneficiadas foram as ruas N. S. dos Remédios, Severiano Medeiros, Tomaz Rebelo e trechos das ruas Dr. Resende (hoje, rua Freitas Júnior), Santos Dumont, Antônio Albino⁶¹, Leônidas Melo e Padre Domingos.

Neste mesmo ano, através do projeto de lei nº 26 de 20 de setembro, sancionado pelo prefeito municipal, é criado o que ficou conhecido como “taxa do calçamento”, ou

61 Major Antonio Albino de Araújo e Silva, nasceu em Piripiri no ano de 1844. Das poucas informações que se tem sobre ele é a de que exerceu a função de vereador.

seja, a prefeitura passaria a cobrar uma taxa das pessoas que possuísem casas nas ruas que receberiam melhorias de calçamento e meio fio. Esse projeto é melhor explicado através dos seus 10 artigos:

Artigo 1º: Fica instituída a taxa de calçamento, que incidirá sobre todas as propriedades marginais às vias e logradouros públicos...

Artigo 2º O pagamento do serviço de calçamento será dividido entre a prefeitura e os proprietários de imóveis marginais às vias e logradouros públicos.

Artigo 3º Os serviços de calçamento quanto a sua natureza e oportunidade de execução podem ser: a) ordinários-quando se referem a obras compreendidas no plano organizado pela municipalidade. b) extraordinários- quando se referirem a obras não compreendidas no plano e cuja execução for solicitada pelo próprios interessados.

Artigo 4º Resolvido pela prefeitura o plano para execução dos serviços de calçamento, será feita a elaboração do projeto, com as devidas especificações e orçamentos.

Artigo 5º: Calculada a quota correspondente a cada proprietário, será dividida em 12 prestações iguais..

Artigo 6º A relação dos proprietários com as perspectivas quotas porque forem responsáveis, será afixada na tesouraria desta prefeitura, logo após a execução do serviço.

Artigo 7º O contribuinte em atraso no pagamento das taxas, além do previsto nos artigos anteriores, ficará sujeito a multa de 10% e, decorrido um ano a cobrança será quite judicialmente.

Artigo 8º Os proprietários serão responsáveis pelos danos causados por si na conservação das sargetas, meios-fios e calçamento.

Artigo 9º Os casos omissos serão resolvidos pelo poder

executivo, o qual baixará instrução para cada caso.
Artigo 10º A presente lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições gerais em contrário⁶².

O projeto acima se assemelha um pouco ao que seria o atual IPTU (Imposto Predial Territorial Urbano), mas não encontramos relatos a respeito de seu uso pela Prefeitura de Piripiri ou de reações por parte das pessoas que seriam afetadas.

Com relação à Usina de Eletricidade percebemos que foi um serviço que se mostrou problemático por toda década de 1950. Não raras vezes aparecem críticas nas atas do poder legislativo, como também pedidos dos prefeitos para liberação de recursos para compras de novos materiais elétricos e até de um gerador novo. Entre as soluções mais comuns indicadas nas atas era a compra de novos equipamentos que dessem à Usina uma maior capacidade de geração de energia. Em determinada época, surge uma arrojada ideia que transformaria o açude Caldeirão em um gerador de energia, acabando de vez com os problemas elétricos da cidade. Essa ideia foi do então Prefeito Aderson Ferreira, que, em comunicação com a Câmara Municipal, contando seu encontro com o então presidente do Brasil, Juscelino Kubitschek, descreve:

62 PIRIPIRI. Projeto de lei nº 26, 20 de setembro de 1952.

O senhor presidente da república assegurou o seu pleno apoio às nossas reivindicações ficando assentado que a comissão seria recebida no Rio de Janeiro, onde o assunto seria debatido com mais detalhes e acertado o andamento das obras...nessa oportunidade será também tratado com o sr. Presidente da república, a instalação de uma turbina no açude Caldeirão para fornecimento de luz e força à nossa cidade. Para isso esclarece ainda que a viagem deve ser feita de avião [...]»⁶³

A ideia não foi concretizada, muito provavelmente por questões técnicas e financeiras, uma vez que a cidade já mantinha sua Usina Elétrica movida a diesel com grande dificuldade e jamais conseguiria construir ou manter uma turbina hidrelétrica no açude Caldeirão, mesmo que isso fosse possível na época. Assim, restou buscar a reforma do sistema elétrico e a compra de um novo gerador, que só se concretizaria em 1955. Os problemas elétricos da cidade e de grande parte do estado do Piauí seriam definitivamente resolvidos com a instalação da Usina de Boa Esperança, no Rio Parnaíba.

63 PIRIPIRI, Câmara Municipal de Piripiri, ata 45, de 11 de março de 1953.

Fotografias 8 e 9: Último motor da marca “Caterpillar” que fornecia eletricidade para a cidade. Permanece em exposição na Biblioteca Casa das letras, antiga Usina Elétrica.



Fonte: Acerto particular do pesquisador Arimatéa Ferreira

Enquanto isso, seguiam os serviços de nivelamento e calçamento de ruas piripirienses. Em 1953, ganharam esses serviços as ruas Padre Domingos, Pires Rebelo⁶⁴, Professor Bem⁶⁵, João de Freitas⁶⁶, Leônidas Melo, Antônio Alves ⁶⁷, 4 de julho e a praça do mercado. Ainda em 1953, através do Decreto Municipal nº 19 de 14 de setembro, as ruas 4 de julho, Presidente Getúlio Vargas (hoje Aderson Ferreira), Santos

64 Em homenagem a José Pires Rebelo. Nasceu em 1877, filho do Coronel Thomaz Rebelo. Engenheiro civil, exerceu as funções de Intendente de Teresina, Deputado Federal (duas vezes) e Senador da República. Pertenceu à Academia Piauiense de letras. Faleceu em 1947, na cidade do Rio de Janeiro.

65 Em homenagem a Manoel Pedro de Souza Bem. Nascido no ano de 1837. Professor da Escola Primária da Paróquia a partir de 1870. Também tinha dons musicais. Faleceu em 1915.

66 Em homenagem a João de Freitas e Silva, neto do fundador Pe. Freitas. Nascido em 1847. Comerciante e representante do Ministério Público. Exerceu o cargo de Intendente nos anos 1897-1900, 1917-1920 e 1925-1928. Faleceu em 1932.

67 Em homenagem a Antonio Alves Ferreira, nascido em 1866 e falecido em 1916. Exerceu as funções de Vereador, Procurador da Câmara Municipal e Juiz Distrital. Pai do futuro prefeito Aderson Alves Ferreira.

Dumont e São Vicente de Paulo (hoje Dirceu Arcoverde) passaram a ser denominadas de Avenida. Além das ruas calçadas e do início de construção e urbanização das praças da Bandeira, Marechal Deodoro (Hoje Nelson Resende) e Praça João Pessoa (atual Álvaro Ferreira)⁶⁸, nota-se que os serviços estavam restritos ao centro da cidade ou então onde o fluxo de pessoas se fazia mais presentes, como no caso da estação ferroviária, que, apesar de não ficar próxima do centro da cidade, logo se tornou marco na delimitação da zona urbana da cidade.

Fotografia 10: Praça da Bandeira já urbanizada na década de 1960.



Fonte: Acervo Fabiano Melo

68 Em homenagem a Álvaro Alves Ferreira, nascido a 22 de janeiro de 1893, na cidade de Piripiri. Professor, escritor e jornalista. Formou-se em odontologia. Pertenceu à Academia Piauiense de Letras. Faleceu em Teresina, no dia 8 de abril de 1963.

Demografia Piripiriense

Com a chegada da ferrovia e demais fatores que lhe cercam, a cidade apresentou um crescimento notável em sua demografia nas décadas seguintes, iniciando um processo que a tornou uma das mais populosas do Estado atualmente, conforme podemos ver no Quadro 1.

Quadro 1 – Demografia Piauiense⁶⁹

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

Fonte: Elaborado pelo autor, 2024.

Analisando as três décadas apresentadas no quadro acima, a população piauiense apresentou um crescimento de 18% entre os anos de 1940 e 1950, sendo que na década seguinte o crescimento foi de 26%, totalizando, no intervalo,

69 IBGE, Anuário Estatístico do Brasil 1940, 1950 e 1960.

um crescimento de 49%, crescendo de 901.335 para 1.343.000 habitantes. O crescimento da capital foi ainda mais expressivo, com a população quase duplicando no período, passando de 63.684 para 118.691. O crescimento populacional teresinense foi de 86%, e seguiria em alta nas décadas de 1970 e 1980, com leve desacelerar a partir dos anos de 1990.

Não podemos esquecer que nessa análise dos números, muitos fatores influenciam direta ou indiretamente nos índices apresentados. A grande quantidade de migrações, tanto dentro do estado (de uma cidade para outra) ou de outros estados para o Piauí, normalmente procurando as maiores cidades, explicam o alto índice de crescimento populacional tanto do Piauí com de sua capital. Além disso, nesse período, o Piauí passava por um processo de surgimento de novos municípios, implicando em uma nova divisão das fronteiras entre as cidades e a consequente reorganização de populações. Assim, uma população inteira de uma região, que pertencia a um município em um levantamento do IBGE, pertenceria a outro no levantamento seguinte. Como exemplo bem nítido da influência destes fatores de reorganização populacional são os municípios de Batalha e Esperantina, que praticamente dobraram suas populações apenas em uma década, enquanto nos municípios de Pedro II e Valença suas populações diminuíram drasticamente.

A cidade de Piri-piri, no levantamento de 1940, possuía uma população de 18.640 habitantes, sendo, em um total de 47 municípios no estado, a 19ª cidade mais populosa.

Dez anos depois, apresentou um crescimento populacional de 29%, totalizando 24.199. Entre as cidades vizinhas, Barras, mesmo perdendo 13% de sua população, era a mais populosa, com 29.689 habitantes. Com a criação do município de Domingos Mourão (ainda chamada de Olho D'água Grande) a cidade de Pedro II teve sua população reduzida em mais de 25%, de 32.492 em 1940 para 24.064 habitantes na década seguinte. Em 1950, as cinco maiores cidades demograficamente eram: Teresina (93.352), Picos (55.120), Valença (52.331), Parnaíba (50.426) e Oeiras (45.451).

O levantamento seguinte, efetuado pelo IBGE em 1960, mostrou que o crescimento populacional de Piri-piri permaneceu com índices elevados. Sua população cresceu aproximadamente 22%, chegando a uma totalização de 29.525 habitantes. Nesse novo panorama, Piri-piri era agora a nona cidade mais populosa do Estado, em um total de 71 municípios. As cinco mais populosas em 1960 eram: Teresina (118.691), Parnaíba (63.496), Campo maior (56.627), Picos (50.102) e Oeiras (40.306).

Nas duas décadas, a população piri-piriense cresceu 58,4%. Fazendo uma comparando com os demais municípios, o índice de crescimento piri-piriense ficou abaixo somente dos municípios de Batalha (168%), Teresina (127%), Campo Maior (102%), Esperantina (97,4%) e Parnaíba (72,2%). O Quadro 2 resume o crescimento populacional da cidade de Piri-piri e seu posicionamento em relação às demais cidades do estado.

Quadro 2 – Demografia Piripiriense

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
2022	65.538	224	4 ^a

Fonte: Elaborado pelo autor, 2024.

Na década de 1960, Piripiri era um município essencialmente rural. Assim como a maioria dos municípios do Piauí, a sua população urbana era inferior à rural, mesmo com a ferrovia e com o desenvolvimento comercial e urbano. Piripiri apresentava muitas pessoas vivendo no campo, e mesmo com a ferrovia e com o desenvolvimento comercial e urbano, ainda era lento o processo de inversão entre população urbana e rural. Dos 29.525 habitantes de Piripiri, apenas 9.635 moravam no centro urbano do município, ou seja, 2/3 da população ainda viviam no campo. O município seguiria a marcha nacional, e somente entre as décadas de 1970 e 1980 a população urbana passaria a ser maioria.

As constantes mudanças políticas, com surgimentos de municípios e redefinições de fronteiras, pouco afetaram a população piripiriense. A maior redução de sua população aconteceu com a criação do município de Brasileira (1993), com uma redução de mais de 5 mil habitantes. Suas fronteiras foram bastante modificadas com a criação e instalação dos

municípios de Capitão de Campos (1957), Domingos Mourão (1962), Brasileira (1993), Lagoa de São Francisco (1994) e Boa Hora (1994). Além de ganhar vários municípios vizinhos ao longo dos anos, houve a perda de limites diretos com dois tradicionais municípios da região, Piracuruca e Campo Maior.

Quadro 3 – Demografia atual das cidades mais populosas do Piauí em comparação a 1970

CIDADES	ANO	
	1970	2022
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

Fonte: IBGE, 1971/2022.

Declínio do sistema ferroviário

O sistema ferroviário brasileiro foi montado a partir da metade do século XIX e até início do século XX. Foi essencial para a ligação de regiões produtoras a regiões exportadoras, servindo de ligação entre regiões mais desenvolvidas a regiões menos desenvolvidas. Quando nos aproximamos da metade do século, as ferrovias vão pouco a pouco sofrendo um processo de desgaste, causado principalmente pela falta de manutenção e de investimentos. Neste momento, os olhares do governo brasileiro estão voltados para as rodovias, para os caminhões. Com uma escolha estratégica governamental (e até questionável) voltada exclusivamente para a abertura de rodovias. Todo o sistema ferroviário foi lentamente sendo abandonado e, aos poucos, ferrovias foram reduzindo suas viagens ou sendo desativadas. Esse quadro fez com que as atividades ferroviárias já não correspondessem às expectativas. Assim, muitas ferrovias ou trechos de ferrovias tiveram suas atividades paralisadas.

Desde seu início, a Estrada de Ferro Central do Piauí se mostrou economicamente deficitária. Essa era uma realidade comum a várias ferrovias, uma vez que suas funções estavam relacionadas a fatores muito além do econômico. Era função da ferrovia ser um instrumento de ligação entre regiões e ajudar no desenvolvimento de regiões mais distantes, bem como elemento que intensificava a circulação

de ideias e culturas, formando as bases para a integração econômica, social e política de regiões antes isoladas. Porém, o aspecto econômico foi a principal justificativa para o desmembramento do sistema ferroviário brasileiro.

A Estrada de Ferro Central do Piauí foi uma das ferrovias que mais sofreram com a redução dos investimentos e falta de manutenção de seus equipamentos. Tanto no Piauí como nos estados vizinhos, os problemas foram se acumulando: a receita não cobria as despesas, os déficits foram se acumulando, e os repasses governamentais foram escasseando. Como resultado, tivemos um serviço de transporte de qualidade duvidosa e não raros problemas surgiam durante a viagem.

Um longo, mas curioso relato de Eurípedes Aguiar, intitulado “A Estrada de Ferro Central do Piauí” publicado no jornal *O Piauí*, nos dá uma ideia de como era viajar pela Ferrovia Piauiense:

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 maquina 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 cento 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 desastrada e enfadonha viagem de trem, às onze horas da manhã do dia seguinte ao da partida de Parnaíba, com atraso de vinte horas.⁷⁰

A atribulada viagem de trem é narrada por Eurípedes de Aguiar como “desastrosa” e “enfadonha”. No entanto, o que mais nos chama atenção é o fato de não somente o corpo, mas o espírito do viajante estar machucado. Isso denota a ideia representativa da viação férrea naquele momento. 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. Um ponto a lembra sobre este relato é a provável motivação política do autor, uma vez que no momento deste relato, Eurípedes Aguiar era oposição do governo da época, o que possivelmente tenha motivado um pouco mais a aspecto negativo descrito.

Claro que acontecimentos como estes não eram diários, e normalmente a ferrovia terminava suas viagens

70 A ESTRADA de Ferro Central do Piauí., Jornal O Piauí 08 mai. 1948. p. 01.

sem problema mais graves, mas já havia sinais da falta de manutenção e que seu funcionamento necessitava de reparos, que normalmente era feitos somente após um problema mais grave. A prevenção não era, na época, uma prática muito utilizável na empresa.

Mesmo assim não temos relatos de acidentes graves envolvendo a Estrada de Ferro Piauiense. Nos estados vizinhos, onde o funcionamento das ferrovias carecia dos mesmo cuidados, acontecimentos mais graves, com diversas mortes, chegaram a acontecer. Sobre o Estado do Ceará, temos a seguinte notícia envolvendo o sistema ferroviário:

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 [...] ⁷¹

Acontecimentos como estes dois tiveram como causas prováveis a falta de manutenção destas ferrovias, pois tanto

71 VIOLENTO desastre no Ceará. Jornal do Piauí. 20 dez. de 1951. p.01.

a Estrada de Ferro Central do Piauí quando a Rede de Viação Cearense e tantas outras do país eram ferrovias deficitárias e, portanto, não recebiam tanta atenção de seus controladores, tendo, como consequência, a piora de seus serviços que ano a ano se tornavam mais deficitários, em uma espécie de bola de neve ferroviária.

A violência do desastre cearense parece ainda maior quando observamos os problemas de atendimento médico e as formas rústicas 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, “abaurreadas” pelo progresso que se insistiam em alcançar. Para termos uma ideia da pouca ou nenhuma capacidade de sobrevivência econômica destas duas ferrovias, vejamos o Quadro 4, elaborado a partir das informações coletadas de J. Rey Alvarez na obra *O Transporte Ferroviário no Nordeste* a respeito da situação econômica destas ferrovias no fim dos anos 1950, poucos anos antes delas serem agregadas num único sistema ferroviário federal, a RFFSA (Rede Ferroviária Federal S/A):

Quadro 4 – 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

FONTA: ALVAREZ, J. Rey. *O Transporte Ferroviário no Nordeste*. Recife: SUDENE, 1966, p. 05.

Segundo o autor, a ferrovia piauiense arrecadava menos de 10% do seu custo, como é possível ver no Quadro 5.

Quadro 5 – 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

FONTA: ALVAREZ, J. Rey. *O transporte Ferroviário no Nordeste*. Recife: SUDENE, 1966, p. s08.

A situação não era uma realidade apenas da Estrada de Ferro Central do Piauí ou da Rede de Viação Cearense. Outras ferrovias brasileiras passavam pela mesma situação econômica, com seu quadro de despesas e receitas muito

parecidos e com resultados negativos ao longo dos anos, o que colaborou para um constante processo de sucateamento dos trechos.

As demais ferrovias do Nordeste brasileiro também apresentavam quadros semelhantes, em que suas despesas eram muito maiores do que conseguiam arrecadar. Assim, ano a ano, foram se acumulando déficits que muito provavelmente tiveram forte influência nas decisões que levaram à desativação de vários ramais anos mais tarde.

Vejamos a situação econômica do ano de 1960 nas principais ferrovias nordestinas, apontada no Quadro 6:

Quadro 6 – Situação Econômica das Ferrovias Nordestinas

Ferrovia	Receita Bruta	Despesas	Déficit
Rede Ferroviária do Nordeste (PE)	632	1.989	1.357
Viação F. Federal Leste Brasileiro (BA)	256	1.188	932
Rede de Viação Cearense (CE)	199	590	391
São Luiz – Teresina (MA)	24,7	246,1	221,4
Estrada de Ferro Central do Piauí (PI)	4,1	88,3	84,2

FONTE: ALVAREZ, J. Rey. *O Transporte Ferroviário no Nordeste*. Recife: SUDENE, 1966, p. 05/08.

Além dos valores já apresentados, um outro dado importante acerca das ferrovias nordestinas ratifica o quadro de declínio pelo qual passavam e a relação agora

de oposição que se fazia entre o transporte ferroviário e o rodoviário, como é possível observar no Quadro 7:

Quadro 7 – 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*. Recife: SUDENE, p. 02.

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 acontecia 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 1960, quando 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, em que se acreditava que o sistema rodoviário, por si só, supriria as necessidades da nova realidade do desenvolvimento brasileiro.

Como exemplo da redução na importância econômica da Estrada de Ferro, a comercialização de produtos agrícolas piri-pirienses era muito mais intensa com regiões cujo acesso se fazia por rodovias do que pela ferrovia.⁷²

“A evolução da produção agrícola, entre 1949 e 1959, calculadas a preços constantes deste ano, teve um incremento de 30,1%. Enquanto isso, em alguns municípios, grande parte da produção agrícola é comercializada para fora da área piauiense. Em Piri-piri, município cortado pelas BR-22 e 23, as vendas dos produtos agrícolas são feitas para Fortaleza, Sobral e São Benedito, no Ceará; Mossoró, no Rio Grande do Norte e até mesmo para Pernambuco.”

Para muitos estudiosos, esta ação seria uma “escolha errada” 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 feita pelo próprio progresso que um dia espalhou ferrovias por

72 SANTANA. R.N. Monteiro de. *Evolução histórica da economia piauiense*. 2ª. Edição. Teresina: Academia Piauiense de Letras, 2001. P. 126.

todo país, progresso este agora imposto pelas montadoras multinacionais.

Fotografia 11: Construção de Ponte Sobre no rio Santo Antônio na entrada da cidade de Piripiri, em 1936, na estrada que seria a Futura BR 343.



Fonte: Mensagem Governamental do Piauí, 1937, anexos.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUÍ: DA REALIDADE À LEMBRANÇA

Quando concluímos nosso relatório para o ex-Conselho de Desenvolvimento, não nos fazíamos ilusões quanto às perspectivas de incremento do tráfego ferroviário e, menos ainda, quanto as probabilidades de melhoramento das condições econômicas das estradas de ferro nordestinas. Mal podíamos, porém, imaginar resultados tão decepcionantes como os registrados nas estatísticas referentes ao fim do quinquênio 1957-1961.⁷³

(J. Alvarez Reis)

Ao concluir este livro, a primeira observação a ser feita é que a cidade e a ferrovia contam suas histórias de forma clara e simples, só precisando atenção para poder ouvi-las em suas narrativas. A cidade, de uma hora para outra, é invadida pelo cavalo de ferro e vê a possibilidade de uma grande mudança em sua história, entrando no mundo da velocidade, da rapidez,

73 ALVAREZ, J. Rey. O transporte ferroviário no Nordeste do Brasil. Recife: 1962 p. 01.

da pressa, da correria e dos horários rígidos, embora nem sempre o trem chegasse com tanta pontualidade.

Dessa maneira, ao analisar o *corpus* documental que subsidiou este livro, pode-se considerar que a aventura modernizante da cidade de Piripiri foi marcada por transformações naturais a qualquer cidade como também por alguns aspectos específicos às cidades ferroviárias, ou mais específicas ainda, próprios da pequena “terra dos vagalumes”.

Piripiri é hoje fruto desse encontro, acontecido nos anos 1930, mais precisamente numa tarde de fevereiro de 1937. Esse encontro deu à cidade uma nova roupagem, uma nova função dentro de sua realidade no norte piauiense. Ela passou a ser ponto final da Estrada de Ferro, beneficiando-se, por esse motivo, dessa “dormida” do trem na cidade e conseqüentemente de tudo aquilo que ela representa.

Ao mesmo tempo a cidade também segue seu ritmo normal de crescimento, novas ruas, praças, passeios, novas construções que são facilmente identificadas como novidades. O comércio se especializando, novas mercadorias chegam para consumo da sociedade, conseqüentemente vão se criando modelos sociais novos.

O burburinho criado ao redor da estação ferroviária que se torna, nesta época, um dos pontos principais de socialização na cidade, deixa de ser novidade e passa a ser o cotidiano da urbe nas noites de terças e sextas. Bebidas,

conversas, namoros, brigas, luxúria, tudo isto e muito mais passa a fazer parte das noites no largo da estação. Acrescente-se a isso a presença de muita gente de outras cidades que pernoitavam em Piripiri à espera do embarque para o litoral.

A chegada da ferrovia à cidade já se mostrava presente até mesmo antes de sua efetiva inauguração. Já era presente, na mente das pessoas, nas expectativas de sua chegada, nos desejos e anseios que a ferrovia iria realizar para aquela população da pequena cidade. Era nítida essa expectativa pelo grande momento, expectativa essa que foi comprovada pelo número de pessoas que deixaram suas casas e foram receber o trem que adentrava pela primeira vez a cidade, chegando à Estação.

A presença da ferrovia vai ter papel importante no seu espaço urbano, pois sua existência e da própria estação vão servir de balizas para a estrutura urbana. Por muito tempo, a linha férrea servirá de limite da cidade, separando o espaço urbano do espaço rural. A estação, em seus primeiros momentos isolada da cidade, aos poucos vai se cercando de companhias, ruas, casas, comércios, pessoas. A Estação vai ser de suma importância para o crescimento da cidade em direção ao oeste, inclusive com a formação de vários bairros em suas imediações e a consequente urbanização, bem como a demanda por melhorias e serviços públicos.

Fotografia 12: Mercado Público Municipal, inaugurado na década de 1950.



Fonte: Acervo Fabiano Melo

Neste período, a cidade dá um grande salto em seu aspecto urbano. O processo de melhorias e conservação de suas ruas se acelera. Ruas antes sem nenhuma estrutura passam a ser cuidadas pelo poder público. Ruas vão ganhar limitações laterais, nivelamentos, cobertura de pedra e no futuro, asfalto. Terrenos vazios vão ganhar praças, estas serão ornamentadas e cuidadas para embelezamento da cidade, ou pelo menos da parte central da cidade.

Quanto aos serviços, estes são um caso à parte. A população, que antes tinha de puxar água de poços, ganha seu centro de abastecimento de água. Ainda era preciso transportar a água em baldes ou tonéis para casa, mas

agora ela vinha de torneiras instaladas no olho d'água. Para a população da época, isso representou uma grande melhoria, uma vez que não precisariam esperar tanto pelo precioso líquido.

Com a energia elétrica, finalmente a cidade poderia dominar melhor seu tempo, saindo da ditadura do sol. A noite passou a ser também um espaço social. Nas principais ruas da cidade foram instalados postes, e o motor na nova usina iria abastecer de luz e estender um pouco mais a vivência da população fora de suas casas.

O cinema chegou e os pipiririense agora poderiam acompanhar as produções cinematográficas do mundo, principalmente as norte americanas, sonhar com aquelas vidas, romances, aventuras e dramas que se passavam nas telas, praticamente ficar íntimos das grandes “estrelas” mundiais, embora isso não se aplicasse a toda a população.

Assim, a cidade cresceu, e continua crescendo até hoje. Neste período, viu sua ferrovia ir perdendo o fôlego. A partir dos anos 1970, a antiga Estrada de Ferro Central do Piauí vai dando espaço ao rodoviarismo. Para alguns amantes da ferrovia, esta foi uma “escolha” arbitrária e errada por parte dos governos, o sucateamento das ferrovias e o avanço das rodovias. Para outros, não se tratou de escolha, mas de uma alternativa que o próprio desenvolvimento pediu. Para terceiros, mais uma onda modernizadora que engolia a anterior. Fugindo dessa discussão, o correto é que a ferrovia serviu de canalizador do crescimento e desenvolvimento da cidade por um certo tempo e que, com o passar deste, a

cidade se beneficiou de outras ações parecidas. Neste ponto, podemos citar a passagem das BR 343 e BRs 222 passando pela cidade. Assim, mesmo com o enfraquecimento da “Central”, agora o novo modelo de transporte continuaria o seu legado.

A cidade se desenvolveu, se modernizou e foi testemunha das mudanças em seu interior. Talvez o que será mais traumático é exatamente o fim da linha, literalmente, o momento em que a ferrovia silencia. Numa visão mais romantizada, podemos dizer que o progresso não perdoa, ele chega atropelando tudo o que não condiz com suas características atuais, e nesse sentido, a ferrovia, que outrora foi trazida em nome deste mesmo progresso, dessa vez, de algoz, se transforma em vítima, satisfazendo as palavras dos que não queriam mais aquele símbolo de atraso em seu cotidiano.

Nos anos 1980, testemunha-se os últimos momentos da ferrovia, que já não transportava mais passageiros, apenas cargas entre Teresina e Parnaíba. As viagens foram ficando mais esporádicas. De três por semana, passaram para duas, depois somente uma, até parar definitivamente. A ferrovia pode até não ser mais útil ou economicamente viável, mas não se pode negar hoje a importância desta para o desenvolvimento das cidades da região norte do estado.

REFERÊNCIAS E FONTES

Projetos de lei

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 02 de 07 de janeiro de 1950.*

Autorização para doação de terreno para construção do prédio do cinema.

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.

Decretos municipais e estaduais

PIAUI. *Decreto Estadual 1069, 29 de jan. 1930.*
Estadualização do Grupo Escolar Pe. Freitas.

PIRIPIRI. *Decreto Municipal nº 02, 01 de jun. 1953.* Criação de Escolas municipais.

PIRIPIRI. *Decreto Municipal nº 13, 17 de ago. de 1953.* Criação de Escolar municipais.

PIRIPIRI. *Decreto Municipal nº 12, 13 de set de 1953.* Criação de Escolas municipais.

PIRIPIRI. *Decreto Municipal nº 19, 14 de setembro de 1953.* Calçamento de ruas no centro da cidade.

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 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 set 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.

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.

Jornais

VIOLENTO desastre no Ceará. *Jornal do Piauí*, Teresina. 20 dez. 1951. p. 01.

MUNICIPIO de Periperi. *O Piauí*. Teresina. 12 abr. 1930. p. 03.

ATAQUES injustos ao juiz eleitoral de Piripiri. *O Piauí*. 12 jan. 1948. p. 03.

A CARAVANA da vitória. *Jornal do Piauí*. 01 jul. 1950. p. 02.

PELOS municipios. *O Piauí*. 08 mar. 1946 p.03.

PELOS municipios. *O Piauí*. 17 fev. 1947. p.04.

PELOS municipios. *O Piauí*. 12 jun. 1946. p.03.

PELOS municipios. *O Piauí*. 26 maio 1946. p. 04.

NOTÍCIAS de periperi. *A luta*. 20 jul. 1952. p.03-06.

ATOS do poder executivo. *O Piauí*. 30 jan. 1930. p. 01.

ESTRADA de ferro. *O Dia*. 20 out. 1955. p. 04.

MOVIMENTO de trens. *Jornal do Comércio*. 10 mar. 1949. p. 03.

A ESTRADA de ferro. *Jornal do Comércio*. 30 abr. 1949. p. 1-4.

AINDA a estrada de ferro. *O Piauí*. 27 jun. 1951. p. 01.

CEL. Nelson Rezende. *Jornal o Piauí*. 30 out. 1952. p. 01.

O DNOCS no estado do Piauí. *O Dia*. 29 out. 1948. p. 04.

O PROBLEMA dos transportes. *O Piauí*. 24 mar. 1945. p. 01.

NA ESTRADA de São Luiz-Teresina é assim!. *O Dia*. 25 jul. 1954. p. 01.

A ESTRADA de ferro central do Piauí. *O Piauí*. 08 maio 1947. p. 01

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVAREZ, J. Rey. *O transporte Ferroviário no Nordeste do Brasil*. Recife: SUDENE, 1962.

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.

BRASIL. *Anuário Estatístico do Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1940.

BRASIL. *Anuário Estatístico do Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1950.

BRASIL. *Anuário Estatístico do Brasil*, Rio de Janeiro: IBGE, 1960.

BRESSCIANI, Maria Stella M. *Londres e Paris no século XIX: O espetáculo da pobreza*. São Paulo: editora Brasiliense, 2009.

CERQUEIRA, Maria Dalva Fontenele. Os (des)caminhos do transporte ferroviário no Piauí: o processo de desativação da Estrada de Ferro Central do Piauí (1960-1970). In: FONTINELES, Cláudia Cristina da Silva; MONTEIRO, Jaislan Honório; CERQUEIRA, Maria Dalva Fontenele (org.). *Itinerários da Pesquisa em História: a polifonia de um campo*. Teresina: Edufpi, 2014, v. 1, p. 187-200.

CERQUEIRA, Maria Dalva Fontenele. *Entre trilhos e dormentes: A Estrada de Ferro Central do Piauí na história e na memória dos parnaibanos (1960-1980)*. Teresina: EDUFPI, 2017.

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

FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A Ferrovia do Diabo*. São Paulo: Editora melhoramentos, 1981.

FERREIRA, José de Arimatéa. *Trilhando novos caminhos: A cidade de Piripiri e as mudanças proporcionadas pela chegada da ferrovia - 1930-1950*. 2010. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Centro de Ciências Humanas e Letras, Universidade Federal do Piauí, 2010.

FERREIRA, José de Arimatéa. FONTINELLES. Cláudia. *Festa no interior: a inauguração da estação ferroviária de Piripiri-Pi* in CASTELO BRANCO, Edwar. MONTEIRO, Jaislan e NERY, Ana Karoline. *Acontecimento Linguagem e narrativa: A perspectiva dos estudos culturais na História*. Teresina: Editora Cancioneiro, 2023.

FERREIRA, José de Arimatéa. FONTINELLES. Claudia. *Estrada de Ferro Central do Piauí: a chegada da ferrovia ao município de Piripiri-PI (1930-1950)*. Maceió: Crítica Histórica. ANO XIV – V. 14 – Nº 27 Jul. 2023.

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.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-Fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*, São Paulo: Cia. Das Letras, 2005.

HOBSBAWN, Eric. *A era das revoluções*. São Paulo: Terra e Paz, 2011.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Uma cidade na transição - Santos: 1870-1913*. São Paulo: Editora HUCITEC, 1996.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *Ferrovia, Sociedade e Cultura: 1850-1930*. Belo Horizonte: Editora Argumentum, 2009.

MELO, Cléa Rezende Neves de. *Memórias de Piripiri*. Teresina, 1996.

MELO, Cléa Rezende Neves de. *Velhos conterrâneos luminosos*. Teresina, PMP, 1992.

MELO, Cléa Rezende Neves de. *À sombra de buganvílias e madressilvas*. Teresina: PMP, 1989.

MELO, Josemir Camilo de. *Ferrovias Inglesas e mobilidade social no Nordeste (1850-1900)*. Campina Grande: Editora U.F.C.G., 2008.

MELO, Julianna Lustosa. *Nos caminhos da ferrovia: história e memória da Estrada de Ferro Central do Piauí na cidade de Piracuruca 1920-1940*, Monografia Universidade Estadual do Piauí. Parnaíba: Universidade Estadual do Piauí, 2013.

MELO, Fabiano. *Ruas, avenidas e praças de Piripiri*. Piripiri: J.A. Gráfica, 2008.

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 feitos 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.

QUEIRÓZ, Teresina. *Os literatos e a república*: Clodoaldo Freitas, Higinio Cunha e as tiranias do tempo, Teresina/João Pessoa: EDUFPI/UFPB, 1998.

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. 5, 1974.

SANTANA. R.N. Monteiro de. *Evolução histórica da economia piauiense*. 2ª. Edição. Teresina: Academia Piauiense de Letras, 2001.

SILVA, Silvana Oliveira da. e ASSIS, Verônica Lopes. *Açude Caldeirão como vetor de desenvolvimento: Uma análise das contribuições socioeconômicas e culturais para o município de pipiriri-pi no período de 1945 a 1975*. Monografia UESPI. Píripiri, 2019.

SILVEIRA, Márcio Rogério. *Estradas de ferro no Brasil: das primeiras construções às parcerias público-privadas*. Rio de Janeiro: Editora Interciência, 2007.

SINGER, Paul. *Economia Política da urbanização*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

SINGER, Paul, *Desenvolvimento Econômico e evolução urbana*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1968.

TENÓRIO, Douglas Apprato. *Capitalismo e Ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD Livros editora, 1996.

VIEIRA, Leda Rodrigues. Paisagens (re) criadas: Legado da ferrovia na cidade de Parnaíba, 1916 a 1960. In: NASCIMENTO, Francisco Alcides do; MONTE, Regianny Lima (org.). *Cidade e Memória*. Teresina: EDUFPI/ Ética, 2009.



SOBRE O AUTOR

JOSÉ DE ARIMATÉA ISAÍAS FERREIRA

Professor Assistente do curso de História na Universidade Estadual do Piauí desde 2006. Doutorando em História do Brasil (UFPI-PI). Mestre em História do Brasil (UFPI-PI-2010) e Graduado em Licenciatura Plena em História (UESPI-1998). Atuou como coordenador do curso de Licenciatura Plena em História, campus Clóvis Moura. Exerceu o magistério no Ensino Fundamental e médio na Secretaria Estadual do Piauí e na Secretaria Municipal de Piriipiri, entre os anos de 2000 e 2011.

Realizado com recursos da Lei Paulo Gustavo.
Lei Complementar nº 195, de 8 de julho de 2022.
Operacionalização: Superintendência de Cultura
da SEJUCE – Prefeitura Municipal de Piripiri

José de Arimatéa Isaías Ferreira

Doutorando em História do Brasil (UFPI-PI-2022-2026). Mestre em História do Brasil (UFPI-PI-2010), Especialista em História Sociocultural (UFPI-2000) e Graduado em Licenciatura Plena em História (UESPI-1998). Professor Assistente do curso de Licenciatura Plena em História na Universidade Estadual do Piauí-Campus Clóvis Moura. Teresinense de nascimento e piripiriense de vivência, fez todo o ensino fundamental em escolas públicas de Piri-piri. (U.E. Auri Castelo Branco, U. E. José Narciso da Rocha Filho, U.E. Des. José de Arimathéa Tito, U.E. Aderson Alves Ferreira, U. E. Baurélio Mangabeira e, novamente, U.E. José Narciso da Rocha Filho). Ensino Médio e o curso de magistério no Colégio Prisma. Menor Aprendiz no Banco do Nordeste do Brasil e técnico administrativo na Escola Agrícola Hugo Napoleão. Em 1995, iniciou graduação em História na cidade de Teresina. Graduado e especializado volta a Piri-piri em 1999, onde é concursado professor tanto na Secretaria Estadual de Educação quanto na Secretaria Municipal de Educação de Piri-piri. Atuou também nas escolas COOPEPI e Liceu Piri-piri. Em 2006 assume como professor na Universidade Estadual do Piauí, onde permanece até os dias atuais e onde atuou como coordenador do curso.



A cidade de Piri-piri-PI pouco se desenvolvia do ponto de vista urbano e econômico mesmo já passadas duas décadas de sua emancipação, ocorrida em 1910. Sua população ainda era de maioria rural, não havia ruas pavimentadas, nem sistemas de distribuição de água ou de energia elétrica, não havia mercado público ou serviços bancários. Ausência era o substantivo que melhor caracterizava o núcleo urbano da então Perypery. A partir de pesquisas em jornais, atas, mensagens governamentais, projetos de lei e memórias de época, construímos um processo de desenvolvimento urbano a partir da década de 1930, tendo como ponto inicial a chegada da ferrovia na cidade. Com a chegada de Estrada de Ferro Central do Piauí percebemos um aceleração nas ações modernizantes no centro urbano que resultaria, ao longo de poucos anos, na construção de uma cidade mais organizada. A chegada da ferrovia criou uma expectativa que, juntamente com outras ações modernizantes, traria uma efetiva modernidade ao interior do Piauí. Resta-nos analisar se todas as expectativas realmente se realizaram ou a modernidade prometida ficou somente na promessa.

