



## Estrada de Ferro Central do Piauí: a chegada da ferrovia ao município de Piripiri-PI (1930-1950)

José de Arimatéa Isaias Ferreira  
josearimateia@ccm.uespi.br

Professor Assistente efetivo no curso de Licenciatura em História da Universidade Estadual do Piauí (UESPI). Doutorando pela Universidade Federal do Piauí (UFPI), Mestre em História do Brasil (UFPI), Especialista em História Sociocultural pela (UFPI 2000), graduado em Licenciatura Plena em História pela (UESPI).

 <https://orcid.org/0000-0003-1186-4536>

Cláudia Cristina da Silva Fontineles  
claudiafontineles@ufpi.edu.br

Bolsista em Produtividade Científica CNPq. Professora Associada da Universidade Federal do Piauí (Departamento de História, Pós-Graduação em História e Pós-Graduação em Ciência Política). Doutora em História pela Universidade Federal de Pernambuco e Mestre em Educação pela Universidade Federal do Piauí (2003).

 <https://orcid.org/0000-0001-5398-0354>

 10.28998/rchv14n27.2023.0015

Recebido em 20/04/2023  
Aprovado em 24/07/2023



## **Estrada de Ferro Central do Piauí: a chegada da ferrovia ao município de Piripiri-PI (1930-1950)**

### **RESUMO**

O artigo objetiva analisar o processo de desenvolvimento urbano, social e demográfico da cidade de Piripiri-PI, nas décadas de 1930 a 1950, apontando como fator principal deste processo a chegada da Estrada de Ferro Central do Piauí. Este artigo também tem como objetivo perceber a participação dos trabalhadores da ferrovia dentro do contexto social da região meio-norte. Juntamente com as fontes coletadas durante este estudo, procura-se perceber o papel ferrovia como impulsionador do desenvolvimento urbano, apontar outros fatores importantes que vão ajudar neste desenvolvimento e por fim, perceber, em relação aos trabalhadores ferroviários, seu papel como mão de obra barata e praticamente o silenciamento a respeito desta classe de trabalhadores tanto nos relatos da época, quanto em documentos oficiais. Desenvolvemos uma pesquisa de caráter documental a partir da análise de fontes oficiais do Governo do Estado do Piauí, da Prefeitura Municipal de Piripiri e da Câmara Municipal de Piripiri, assim como de jornais piauienses que circularam no período. Para desenvolver esse estudo, mantivemos interlocução com estudos sobre ferrovias e cidades, entre os quais destacam-se os de Berman (2007), Ferreira (1981), Lanna (1986), Nascimento (2002), Rolnik (1988) e Santana (1972), entre outros.

**PALAVRAS-CHAVES:** história; cidade; ferrovia.

## **Central Railway of Piauí: the arrival from the railway to the municipality of Piripiri-PI (1930-1950)**

### **ABSTRACT**

The article aims to analyze the urban, social and demographic development process of the city of Piripiri-PI, in the 1930s to 1950s, pointing out the arrival of the Central Railway of Piauí as the main factor of this process. This article also aims to understand the participation of railway workers within the social context of the mid-north region. Together with the sources collected during this study, we seek to understand the role of the railway as a driver of urban development, to point out other important factors that will help in this development and, finally, to perceive, in relation to railway workers, their role as cheap labor and practically the silence about this class of workers, both in the reports of the time and in official documents. We developed a documentary research based on the analysis of official sources from the Government of the State of Piauí, the Municipality of Piripiri and the Municipality of Piripiri, as well as from newspapers from Piauí that circulated in the period. In order to develop this study, we maintained an interlocution with studies on railways and cities, among which are those of Berman (2007), Ferreira (1981), Lanna (1986), Nascimento (2002), Rolnik (1988) and Santana (1972), among others.

**KEY-WORDS:** history, city, railway.

Piripiri é uma cidade que se localiza na região meio norte do estado do Piauí, a 160 quilômetros no sentido norte da capital do estado, Teresina. Possui aproximadamente 63 mil habitantes, de acordo com estimativas do IBGE para 2019. Em termos demográficos, é a quarta maior cidade do estado<sup>1</sup>. Sua economia tem como base a agricultura, a pecuária e um desenvolvido comércio. Destaca-se também a diversidade do setor de serviços e um pequeno polo industrial fabril fazendo da cidade a mais desenvolvida de sua região<sup>2</sup>, assim como melhores índices de desenvolvimento (IDH, IDEB, PIB, taxas de urbanização e de escolarização).<sup>3</sup> Sua história tem início na década de 1840, como parte de uma fazenda de gado, sendo 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. Sua história e seu desenvolvimento vão estar ligados à chegada da ferrovia em seus domínios, em 1937, com a inauguração da Estação de Piripiri da Estrada de Ferro Central do Piauí.

Entre as décadas de 1930 e 1950 a cidade vai experimentar um conjunto de inovações no seu aspecto urbano, dinamizando as relações econômicas e sociais na cidade. Transportes, Escolas, Correios, Cinemas, serviços de água e energia elétrica vão chegar neste período.

Elegemos juntamente com a Ferrovia, a construção do Açude Caldeirão (ação do governo federal) e a instalação da Escola Padre Freitas (ação do governo estadual) como o tripé que vai dinamizar e ser essencial nesse desenvolvimento da cidade. De certa forma, elas representam ações externas que vão aumentar a importância política e econômica do município de Piripiri na região meio norte do estado do Piauí.

Ainda relacionado à construção da estrada de ferro, uma interrogação nos surgiu a partir do momento que percebemos a total ausência, nos relatos e documentos da época, da participação dos trabalhadores ferroviários. A cidade e toda região estavam festejando

---

<sup>1</sup> De acordo com estimativas prévias do IBGE para 2022, Piripiri teria 65.762 habitantes, ficando abaixo das cidades de Teresina (868.523), Parnaíba (163.087) e Picos (82.028). O estado do Piauí totalizaria 3.270.000 habitantes. IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Brasileiro 2010. Rio de Janeiro: IBGE

<sup>2</sup> Divisão regional criada pelo IBGE em 2017. A Região geográfica imediata de Piripiri é composta por dez municípios: Piripiri (município polo), Brasileira, Capitão de Campos, Domingos Mourão, Milton Brandão, Pedro II, Piracuruca, São José do Divino e São João da Fronteira

<sup>3</sup> De acordo com Censo 2010 do IBGE (último finalizado) a cidade possui PIB (produto Interno Bruto per capita de R\$ 14.159,14, 8º maior no estado do Piauí e 1º em sua região. Sua taxa de escolarização dos 6 aos 14 anos é de 97,3%, seu Índice de Desenvolvimento humano (IDH) 0,635, seu Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB) 5,4.

a chegada da ferrovia, muito se escreveu a respeito dos benefícios dela para a região, mas juntamente como isso, muitas interrogações ficaram: quem era essa numerosa população de mão de obra barata que saía de suas cidades, abandonava seus familiares e viveu em acampamentos isolados, durante semanas ou meses, desenvolvendo um trabalho penoso e insalubre e que tão pouco reconhecimento receberam?

### **Força e expressão da ferrovia na história**

A origem das ferrovias está diretamente ligada à revolução industrial inglesa, que depois de erros e acertos finalmente conseguiu desenvolver uma forma de transporte que não necessitava mais de tração animal e poderia tanto ser mais rápida quanto com maior capacidade de transporte de carga. Essa relação entre velocidade, capacidade de carga foi fator de suma importância para o desenvolvimento das ferrovias na Inglaterra, como em outros países, como Estados Unidos, Austrália, Alemanha e outros mais.

Uma das características dessa época é o aumento da circulação de pessoas e mercadorias pelos países. Assim, foi preciso desenvolver um transporte que tornasse essa circulação mais rápida, fácil e eficiente. A ferrovia foi, então, a grande solução. Porém, para que ela se tornasse uma realidade, foi preciso, antes de mais nada, superar todas as condições naturais (terrenos, morros, montanhas por onde ela passaria), técnicas (tecnologia para construir grandes trechos) e financeiras (encontrar financiadores de algo que até então não se tinha certeza do sucesso), que tanto dificultaram e até então tornavam inviável o uso comercial da nova invenção. Para que este empreendimento se tornasse viável, foi preciso, acima de tudo, de muita técnica de engenharia e acúmulo de conhecimentos, que foram essenciais para transformar a ferrovia em algo viável de ser realizado.

No Brasil, a construção de sistemas de transportes, seja ferroviário ou rodoviário teve além de comércio, produção, escoamento e matérias-primas, outras justificativas ou objetivos. Em alguns casos, juntava-se ao ideal comercial, a necessidade de manter ocupada em enormes obras uma grande quantidade de mão de obra que porventura estivesse passando por alguma calamidade. Assim, temos construções de algumas linhas ferroviárias no Norte-Nordeste brasileiro, em determinadas épocas. Nesse sentido, a construção da ferrovia Madeira-Mamoré servira para ocupar grande massa de mão de obra que se encontrava desempregada nos grandes centros e como solução de um impasse diplomático entre o Brasil e a Bolívia. Atraída pela necessidade de ganhar dinheiro, parte

da população se deslocara para a Amazônia afim de trabalhar na ferrovia. No entanto, logo o sonho desvanecera. Os surtos de malária resultaram na morte de significativo número de trabalhadores. Muitos nunca retornariam para casa. Ao mesmo tempo, a necessidade de novas contratações era constante, motivadas, em parte, por essas mortes ou pelo abandono do trabalho pelos sadios, decepcionados com a realidade encontrada no Norte do Brasil. Dessa maneira, percebe-se como a construção de ferrovias atravessa o território brasileiro, alimentando os sonhos de modernização e de inserção do Brasil na vanguarda mundial dos transportes.

No Brasil, a ferrovia vai chegar em meados do século XIX, como uma solução para as grandes distâncias entre as regiões produtoras e os portos de escoamento. 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 Europa, notadamente na Inglaterra, e na América do Norte, com destaque para os Estado Unidos.

Até então, o principal interesse e objetivo em relação às ferrovias estava diretamente ligado ao escoamento da produção agrícola, das áreas produtoras até os portos mais próximos. Ou seja, o intuito era atender às demandas internas. Assim, no Brasil, isso aconteceu de forma mais visível na região cafeeira.

Tanto os cafeeiros como os comerciantes tinham interesse no desenvolvimento da rede ferroviária na região cafeeira. O Capital financeiro tinha interesse em financiar as ferrovias em troca de sua lucratividade e das garantias de juros oferecidos pelo governo brasileiro. Surgiam assim as “ferrovias coloniais” ou de “penetração” ligando as zonas produtoras ao porto de escoamento, sem a preocupação de criar uma rede. (SILVEIRA, 2007, p.11).

Dessa forma, surgiram no Brasil o que tanto Márcio Rogério Silveira como Dilma Andrade de Paula (2000), chamam de “ferrovias coloniais” ou “ferrovias de penetração”. Ou seja, ferrovias destinadas exclusivamente à ligação de zonas produtoras e portos de escoamento e exportação, sendo principal exemplo disso a ferrovia Santos-Jundiaí. Nesse caso, notamos que a ferrovia não só organizou a produção cafeeira do interior, como dinamizou e determinou de vez a cidade de Santos, como porto principal de todo o Estado de São Paulo, em detrimento de outras cidades ou povoados. Essa

realidade também pode ser sentida, em menor intensidade, no Nordeste brasileiro, onde as primeiras ferrovias implantadas estão relacionadas diretamente com o escoamento da produção. Fortaleza, Recife e Salvador são as cidades responsáveis pela organização, embarque e exportação das mercadorias mais valiosas de seus estados, respectivamente, algodão, açúcar e cacau.

Porém, nem todas as construções foram sucessos imediatos e algumas se transformaram em grandes tragédias, como a “Ferrovia do Diabo”, denominação popular pela qual ficou conhecida a Ferrovia Madeira-Mamoré.

Sempre que se fala em ferrovia lembra-se da “aventura” que foi a criação (ou tentativa) da Ferrovia Madeira-Mamoré, que era um sonho desde meados do século XIX e que se transformou em um grande pesadelo para as pessoas envolvidas em sua construção no século XX.

Foi o general boliviano Quentin Quevedo que, em 1861, após realizar a descida do rio Madeira, aventou a ideia de canalizar no trecho encachoeirado ou de substituir a navegação por uma estrada de ferro que lhe corresse paralelamente. Ficaria, dessa maneira, ligada a navegação do Madeira à do Mamoré. Os progressos na técnica dos transportes, que se faziam sentir principalmente na utilização das estradas de ferro, iriam fatalmente influir na solução que se procurava para vencer as cachoeiras do Madeira. No Brasil, naquele ano de 1861, já se construía estradas de ferro. Seria, pois, natural que surgiu a ideia de se construir uma ferrovia ao lado do Madeira, evitando-se, dessa maneira, as suas cachoeiras (FERREIRA, 1981, p. 62-63).

Deslocando o olhar agora para a região Sudeste do país, deparamo-nos com realidades bastante diferentes, onde as ferrovias se apresentariam como grandes sucessos no desenvolvimento de uma região, transformando significativamente as regiões por onde passavam.

Ana Lúcia Duarte Lanna, ao analisar o desenvolvimento da cidade de Santos no século XIX, por exemplo, dá ênfase à estrada de ferro e ao porto como catalisadores do desenvolvimento e da nova função da cidade de Santos no contexto da produção cafeeira do estado de São Paulo,

Com a instalação da ligação da ferrovia entre o porto e o planalto, Santos - São Paulo, abre-se para a província de São Paulo uma nova era e para o porto de Santos uma etapa que vinte e cinco anos depois se concretizaria na sua construção definitiva. Não é preciso dizer da importância que este fato teve para um novo período de expansão da lavoura cafeeira paulista, então já a mais importante riqueza planaltina (LANNA, 1995, p. 55).

Marshall Berman salienta que essas mudanças proporcionadas pelo desenvolvimento de estruturas comerciais e de transporte não estão restritas ao século XX, uma vez que já no século XIX elas se faziam notar, mesmo nos primeiros anos de instalação das primeiras ferrovias, pois,

Se nos adiantarmos cerca de um século, para tentar identificar os timbres e ritmos peculiares da modernidade do século XIX, a primeira coisa que observaremos será a nova paisagem, altamente desenvolvida, diferenciada e dinâmica, na qual tem lugar a experiência moderna. Trata-se de uma paisagem de engenhos a vapor, fábricas automatizadas, ferrovias, amplas novas zonas industriais; prolíficas cidades que cresceram do dia para a noite, quase sempre com aterradoras consequências para o ser humano [...] (BERMAN, 2007, p. 28).

Símbolo da modernidade e do desenvolvimento, o trem levava às regiões e cidades por onde passava muito mais do que mercadorias e pessoas, pois levava a ideia da inovação, da mudança, fazia com que a cidade se dinamizasse, sendo inserida no turbilhão de inovações materiais, culturais e econômicos. “Perder o trem” não significa mais tão somente deixar de viajar, significava agora não se atualizar em relação aos acontecimentos de seu cotidiano. Festas, feiras, eventos eram definidos de acordo com o passar do trem. A cidade estava 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 das máquinas.

A inauguração de uma estação ferroviária em determinada cidade significava que esta passaria a ser o centro comercial da região, dinamizando as relações comerciais desta localidade com as regiões maiores ou mesmo de escoamento da produção, aliás, este último sempre foi o principal objetivo do surgimento das ferrovias. Estas tinham um

caráter dúbio neste aspecto, já que trazia muitos benefícios para a cidade, mas também era responsável por malefícios, como afirma Márcio Rogério da Silveira:

O meio de transporte ferroviário pode ser entendido pelos benefícios (facilidade na circulação de produtos, passageiros, geração e riquezas, entre outros) ou malefícios (formação de monopólios e oligopólios, contribuindo para o imperialismo econômico) que trouxeram para a humanidade (SILVEIRA, 2007, p. 12).

### **A Ferrovia no Piauí: em busca do dinamismo**

Entre o final do século XIX e início do século XX, a história ferroviária brasileira registrou a construção de muitas ferrovias, ramais e troncos. 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, e essa sua realidade ainda não lhe tinha dado condições financeiras necessárias para patrocinar, sozinho, a aventura ferroviária em solo piauiense. O Governo também não tinha recursos e nem condições técnicas para atrair capital externo nessa empreitada, assim, durante longos anos, as notícias sobre ferrovias chegavam ao Piauí somente através dos relatos de transeuntes vindos de estados que já as possuíam, em pleno funcionamento ou em estado de implantação.

No Piauí, a ferrovia só efetivaria sua implantação a partir da década de 10 do século XX, onde, depois de vários pedidos ao governo federal, finalmente se iniciou a construção do primeiro trecho totalmente piauiense.

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

interesses da sociedade piauiense, apresentaram na Câmara e no Senado, respectivamente, projetos defendendo a construção de estradas de ferro e do porto de Amarração (NUNES, 1996, p. 96).

A ferrovia só chegaria ao território piauiense nas primeiras décadas do século XX, 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, no início do século XX, o governo brasileiro passou a se preocupar com a interligação das regiões mais distantes do país com os centros mais desenvolvidos. A ferrovia também passou a ser utilizada como meio de minimizar os efeitos das secas, principalmente na região Nordeste. É nesse contexto que o sonho das elites políticas, de ter uma ferrovia genuinamente piauiense correndo em nosso território, vai se realizar. Claro que sem antes ter havido muitas tentativas em vão, principalmente através da tentativa de utilização da produção da borracha da maniçoba como carro chefe dessa empreitada:

Houve concessões irrealizadas e irrealizáveis, pela grande extensão da obra, pelos custos elevadíssimos e pela inexistência de capitais oriundos da iniciativa privada que suportassem empreendimentos desse porte... Os pequenos trechos de estradas de ferro que vieram a ser construídos no Piauí, o foram sob a égide do governo federal (QUEIROZ, 1998, p.24-25).

A Estrada de Ferro Central do Piauí teve sua construção iniciada no sentido norte-sul, ou seja, começou na cidade de Amarração, hoje Luís Correia, no litoral do estado e terminaria na capital, Teresina. O primeiro trecho foi concluído no ano de 1922, ligando as cidades de Amarração, Parnaíba e Cocal, num total de 86 km. Esse trecho foi construído quase com uma totalidade de mão de obra cearense, que migrou para o Piauí, principalmente fugindo da seca de 1915. A primeira locomotiva que a estrada recebeu chegou ao Piauí em 1916, vinda 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, num total de 148 quilômetros.

## A Estrada de Ferro chega a Piripiri: uma epopeia piauiense

Inauguração da Estação

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

A poesia acima, escrita por Raimundo Freitas e Silva<sup>4</sup>: em 1937, mas só publicada na obra “Memórias de Piripiri” da escritora piripiriense Cléa Rezende Neves de Melo nos mostra como a cidade e seu povo esperavam ansiosamente a inauguração da ferrovia, num misto de espera e expectativa para ver a Estação em funcionamento (MELO, 1996).

Enquanto isso, trabalhos de assentamentos de novos trilhos, no Piauí, só seriam retomados quase uma década depois, quando em 1932 iniciou-se a construção do trecho que levaria os trilhos até a cidade de Piripiri.

Durante a direção do engenheiro José Gayoso Neves à frente da Estrada de Ferro Central do Piauí, iniciada em 1931, o trabalho de construção de trilhos reinicia. E pela segunda vez contou com grande quantidade de mão de obra cearense, que fugia da seca em 1932. Os trabalhos iniciaram em 1932 e foram concluídos no início de 1937, sendo inauguradas, em fevereiro, as estações do povoado Brasileira e da cidade de Piripiri. Na bibliografia, a respeito da ferrovia piauiense, sempre se associada a mão de obra usada na estrada com migrantes vindos, principalmente do Ceará, fugindo de grandes secas (Vieira, 1910). O primeiro é associado à seca de 1915 e o trecho até Piripiri é associado à seca de 1932. Esses relatos são sempre diretos em afirmar a relação entre a mão de obra com levadas de migrantes, porém pouco se sabe além disto. Estes mesmos relatos que retratam tão bem os detalhes da inauguração e a participação de algumas autoridades, silenciam a respeito destes trabalhadores, como se fossem mão de obra descartável, sem cotidiano, sem história.

---

<sup>4</sup> Raimundo de Freitas e Silva, (1875-1938), neto do fundador da cidade, Pe. Freitas. Poeta autodidata, escreveu poesias líricas, satíricas e de exaltação. Nunca publicou nada em vida. Seus escritos foram publicados por outros escritores e memorialistas.

Os trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Piauí passavam dias e dias isolados, longe das cidades, no duro trabalho de assentamento dos trilhos. Viviam no meio rural, criando, transformando a natureza com a linha do trem, naquilo que Raquel Rolnik (1994) afirma sobre a cidade e os seus aspectos de modernização, são uma segunda natureza, que o homem cria como forma de expandir seu domínio sobre o meio. De longe, era um dos trabalhos mais pesados na época, sendo necessário muita disposição ou mesmo muita necessidade. Relacionando a citação acima com a realidade piripiriense da época, estavam à mercê da natureza, sol, chuvas, doenças. Não era dos melhores trabalhos, mas para muitas pessoas, o único disponível (LICO, 2015).

Com relação ao município de Piripiri, ele foi fundado pelo padre Francisco Domingos de Freitas<sup>5</sup>, que na década de 40 do século XIX se instalou na região. Por volta de 1844, mandou edificar, ao lado de sua casa de fazenda, uma capela dedicada à Nossa Senhora dos Remédios. 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 edificar. Em 1870, foi elevado à categoria de freguesia. Em 1874 ganha a categoria de Vila e em 1910, através da Lei estadual n° 570 do dia 04 de julho, ganha sua emancipação política.

Nos primeiros vinte anos a cidade crescia lentamente, como a maioria das pequenas cidades brasileiras, praticamente sem grandes mudanças em seu espaço urbano e com uma população predominantemente rural.

Vinte e sete anos após a emancipação da cidade, na tarde do dia 11 de fevereiro de 1937, boa parte da população tinha um destino certo, vestida em seus melhores trajes, encaminharam-se em direção da recém-construída Estação Ferroviária, que, na época, se encontrava fora dos limites urbanos da cidade, para aguardar a chegada do trem, que, pela primeira vez, adentraria ao município de Piripiri.

A inauguração da Estação de Piripiri foi um marco para região, afinal, a grande maioria das pessoas que ali estavam presentes nunca tinha visto um trem, muito menos viajado em um. A partir daquele dia, isso tudo seria possível, pelo menos para parte dessa população. Havia um misto de curiosidade e diversão, pois algo como aquela cerimônia raramente acontecia na cidade. Com a presença de várias autoridades e grande parte da população da cidade, a inauguração da estação acontece, logo após a máquina a vapor

---

<sup>5</sup> Padre Freitas, como era conhecido, nasceu no ano de 1798 na atual cidade de Parnaíba (embora existam informações contraditórias a respeito de nascimento em Pernambuco e no Maranhão), morreu no dia 26 de dezembro de 1868.

adentrar à cidade, para admiração e aplauso de todos. Essa tarde, que marcara definitivamente a história da cidade de Piri-piri é assim retrata pela escritora Judith Santana:

No ano de 1937, fevereiro, o trem entrou festivo em Piri-piri. José Gayoso, diretor da E.F.C.P. e esposa prestigiaram solenidade de inauguração. Nelson Coelho de Resende<sup>6</sup>, então deputado corta a fita simbólica. A esposa de Gayoso quebra uma garrafa de champanha na frente da máquina, para espanto de toda aquela gente simples (SANTANA, 1972, p. 31).

A solenidade de inauguração da Estação Ferroviária é um momento muito importante para a cidade, especialmente para os governantes estaduais e municipais. 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 de que tudo correria da melhor forma possível e sem nenhuma falha. Além disso, seria muito interessante para os mandatários municipais a presença do maior número de autoridades possível na cerimônia, seja da capital, seja de cidades da região.

Mas nem tudo ocorreu como estava programado. No que diz respeito à solenidade, pode-se destacar como maior contratempo a ausência do governador da época Leônidas de Castro Melo e de toda sua comitiva, justificada depois 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 uma grande ironia da história, o então interventor estadual, não poder participar de um dos grandes momentos para a história do transporte regional devido à impossibilidade de se locomover até a cidade de Piri-piri, mostrando a deficiência na estrutura de transporte do estado do Piauí, na época.

Sobre aquela tarde, temos o relato do único órgão da imprensa da capital que se fazia presente na cidade, o jornal Diário Oficial. A reportagem publicada quatro dias depois, nos diz em detalhes, como foi relatado à população de Teresina os acontecimentos ocorridos em Piri-piri naquela tarde de fevereiro de 1937:

---

<sup>6</sup> Nelson Coelho de Resende, nasceu em Piri-piri em 21 de março de 1881. Em sua vida política exerceu os cargos de Intendente municipal, membro do Conselho Municipal de Piri-piri em vários períodos, Prefeito Municipal e Deputado Estadual. Faleceu em Piri-piri em 28 de outubro de 1952.

É mais uma etapa vencida pela Estrada de Ferro Central do Piauí, rumo à 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 econômico 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. (ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUHY: inauguração do trecho Piracuruca-Perypery. Diário oficial, 15 fev. 1937, p. 02)

A primeira parte da reportagem se concentra mais em vangloriar a própria construção da ferrovia, as pessoas responsáveis e fazer diversos elogios a todos envolvidos na ferrovia. Não podemos esquecer que o Diário Oficial, como o próprio nome diz, era a voz oficial do governo estadual e único dos jornais da capital a publicar algo referente ao acontecimento.

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 Piauí e à comunhão piauíense 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 Piauí ao lugar que lhe compete ao lado de seus irmãos da Federação Brasileira. (ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUÍ: inauguração do trecho Piracuruca – perypery. Diário Oficial, 15 fev. 1937, p.02)

Podemos notar na parte final da reportagem que há uma preocupação em retratar a Estrada de Ferro Central do Piauí como algo de grande importância econômica para o Estado, exaltando as ilustres figuras que participaram de sua instalação, pois como diz na reportagem, o transporte e as comunicações representam o fator máximo de progresso. Assim, mais uma vez se faz a relação direta entre ferrovia e progresso, tentando repassar a ideia de que a ferrovia iria finalmente desenvolver o Piauí em “todas as suas modalidades”. Exalta-se a figura do diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí José Gayoso Neves e do deputado Nelson Coelho de Rezende, que em seguida seria nomeado interventor da cidade no período do Estado Novo. Nota-se nesta reportagem que em nenhum momento houve referências ao prefeito da cidade, Licínio de Brito Melo, e nem a qualquer prefeito que por ventura tenha atendido ao convite da prefeitura de Piri-piri e comparecido ao evento. Por fim, também nenhuma referência às pessoas que trabalharam por quase cinco anos na conclusão destes 43 quilômetros de trilhos, ligando a cidade de Piracuruca a Piri-piri. 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 lembrar toda a aventura da ferrovia em Piri-piri:

O trem da Estrada de Ferro Central do Piauí partia de Piracuruca no quilômetro 147. Os comerciantes de Piri-piri 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/Piri-piri, numa extensão de 43 km. Um belo dia os serviços de construção foram iniciados. [...] Mas o serviço de construção seguia a passos lentos (SANTANA, 1972, p.30/31).

Mais uma vez se verifica que o estabelecimento da relação entre a ferrovia e o progresso. A ferrovia significava para muitos o fim dos problemas da cidade, o desenvolvimento, o progresso chegando a partir dos esforços dos heróis trabalhadores que em um esforço sobre humano concluem a ferrovia. 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 piripiriense: 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. (SANTANA, 1972, p. 31).

E para completar a narração dessa “epopéia” que foi a construção do trecho da ferrovia até Piripiri, mais elogios aos trabalhadores e principalmente ao engenheiro da época, que ganham mais ênfase por este carregar o adjetivo pátrio da cidade. Mas sabemos que a realidade do trabalho na implantação de uma ferrovia sempre foi muito dura, exigindo o máximo de esforço mental e principalmente braçal.

A relação entre ferrovia e trabalhador no Brasil é bem diversa, dependendo da época de sua implantação, região, clima e tempo de construção. Ainda no século XIX e, portanto, período que no Brasil ainda reinava o sistema de escravidão, inicia-se a implantação da malha ferroviária no sudeste cafeeicultor, chama a atenção o número quase nulo de escravos usados no trabalho de implantação destas ferrovias, uma vez que:

Quando o estado imperial lançou a lei ferroviária de 1852, ele não pretendia sobrecarregar mais ainda a oligarquia dos latifundiários canavieiros, além do golpe no tráfico africano. Por isto, praticou uma espécie de divisão social do trabalho, bastante peculiar, ao manter o escravo na agricultura, permitindo só ao homem livre o trabalho nas obras e operações das ferrovias. Por outro lado, era assim que esperava

atrair capitais ingleses, como uma consequência direta da lei Bill Aberdeen, e uma prova do interesse em entrar no concerto das nações em desenvolvimento capitalista, com o trabalho assalariado. (MELO, 2007, p.49).

Avançando no tempo e já entrando no século XX, encontramos no extremo norte do país o caso mais dramático acerca da relação entre ferrovias e mão de obra. A ferrovia do diabo (Ferrovia Madeira-Mamoré), se tornou um dos casos mais complicados de implantação de uma ferrovia no país, já não basta ela ter surtido efeitos desejados, ela ficou marcada pela grande quantidade de mortes de trabalhadores, quase sua maioria causadas por doenças típicas da região que não encontraram dificuldade de se instalar nos corpos frágeis de trabalhadores brasileiros, latinos e até europeus, que cruzaram o mar para participar desta aventura nos trópicos.

[...] 1.552. este o total de mortos, segundo estatísticas da companhia, publicada em 1912. Neste número constam somente os que morreram no hospital de Candelária, ao longo da linha em construção, em Porto Velho e em Santo Antônio. Os que morreram nesses locais mas não eram empregados, não estão computados naquelas cifras. Como também não contam os que morreram nas viagens de volta depois de abandonarem Santo Antonio e Porto Velho. Esses que morreram em trânsito, em Manaus, em Belém, ou nos seus países de origem. É bem provável que todos estes constituam um número três vezes maior que o consignado na estatística da companhia. (FERREIRA, 1981, p. 301).

Vale lembrar que grande parte dos brasileiros que se dirigiram à Amazônia, eram nordestinos, fugindo das mazelas das secas, tão comuns na região central do Nordeste brasileiro. Aliás, muitos pesquisadores concordam que as construções das ferrovias eram uma ótima forma de aproveitar mão de obra ociosa ou de pessoas em busca de melhoria de vida ou mesmo de apenas sobreviver. Imagina-se, através dos poucos relatos a respeito de seu cotidiano que era uma vida muito difícil, onde a força bruta era essencial e ao longo das muitas ferrovias, acidentes e mortes estavam sempre rondando.

No caso da Estrada de Ferro Central do Piauí, as poucas informações que restaram sobre a mão de obra empregada são generalizantes, uma vez que em todos os períodos de reinício de seus trabalhos, são citados migrantes de outros estados como

maior parte dos trabalhadores, principalmente cearenses, fugindo das estiagens tão recorrentes na região.

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 (SANTANA, 1972, p. 31).

Ainda com relação aos trabalhadores na construção da ferrovia piauiense, uma série de denúncias foram feitas já na década de 1940, principalmente relacionado a pagamentos destes e mais ainda, a obrigação de se abastecerem em comércios determinados pela própria empresa, uma vez que a realidade destes trabalhadores eram ficar confinados meses em acampamentos isolados, como pouca ou quase nenhuma comunicação com as cidades próximas. Como forma de sanar estas denúncias, o jornal O Piauí, publicou um longo relato a respeito da situação destes trabalhadores:

A propósito da publicação feita neste jornal em que divulgamos uma queixa que nos fora trazida por operários da Estrada de Ferro Teresina-Piripiri, quanto a exploração de que se diziam vítimas por parte dos encarregados do serviço, envolvendo os nomes do dr. Alberto Paz e de seu genro o engenheiro Carlos de Freitas, chefe do serviço, fomos procurados pelo sr. Luciano Oliveira, auxiliar de engenharia e pelo dr. Paz, que nos declararam não ter a referida queixa nenhum fundamento... De tudo que vimos e ouvimos, num inquérito rápido mas seguro, em face de documentos e por indagação aos operários, podemos dizer que afora ligeira irregularidade por parte do único tarefeiro que há presentemente na Estrada, quanto ao pagamento de operários, mas inteiramente ignorada do residente, que em nossa presença providenciou que fosse sanada, são de fato improcedentes as acusações que até ali nos levaram. (ESTRADA DE FERRO, O Piauí, 27 de março de 1946, p. 09)

Não é difícil imaginar que nestes acampamentos ocorressem algumas irregularidades, uma vez que a construção de estradas de ferro nunca foi o melhor nem o mais prazeroso dos trabalhos, muito pelo contrário, relatos de maus tratos, doenças mortas

são bem comuns na literatura especializada sobre ferrovias. Pelo sim, ou pelo não, o que nos parece, desde épocas distantes, a palavra de diplomados, neste caso, teve peso bem maior do que de trabalhadores simples.

### **A Estrada de Ferro e a euforia social**

O projeto inicial da Estrada de Ferro Central do Piauí (EFCP), como já dito antes, era ligar o litoral à capital Teresina, mas somente em meados dos anos de 1950 que o trecho entre Piripiri e Teresina, passando ainda pelo município de Campo Maior, seria iniciado. Assim, por mais de vinte anos, a cidade de Piripiri tornou-se o ponto final na viagem férrea, que era feita duas vezes por semana, sempre chegando em Piripiri nas terças e sextas-feiras, nos fins de tarde, e voltando nas primeiras horas do dia, às quartas e sábado.

Já de forma imediata, a chegada da Estrada de Ferro mexeu com a estrutura comercial da cidade. Primeiro porque, através do trem, a produção tanto de Piripiri quanto das cidades vizinhas poderiam ser escoadas por Parnaíba e Luís Correia, assim também como a chegada de produtos vindo destas cidades ou de outros estados que entravam no território piauiense pelo litoral e seguiam através da Estrada de Ferro para as cidade do centro-norte. Além disso, esse pernoite do trem em Piripiri, duas vezes por semana, foi essencial para o desenvolvimento da região circunvizinha à estação, antes uma área deserta e fora do núcleo urbano da cidade, 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, a movimentar bares, lojas comerciais, prostíbulos, pensões. Vale lembrar que Piripiri passou a ser uma espécie de entreposto nas viagens entre Teresina (a capital) e Parnaíba (segunda maior cidade do estado e de grande importância comercial, que se localiza no litoral), os viajantes e produtos faziam o percurso entre Teresina e Piripiri em ônibus e caminhões até Piripiri, lá pernoitavam e, no dia seguinte, pegavam o trem para o litoral. O mesmo sistema se repetia no sentido inverso, uma vez que estradas rodoviárias em boas condições entre Piripiri e Parnaíba só seria uma realidade no início dos anos 1970.

Junto a esses estabelecimentos comerciais surgiram também casas de moradias que foram aos poucos povoando o “Largo da Estação”, fazendo surgir, em pouco tempo, bairros que se originaram a partir da estação.

Juntamente com o trem, muitas novidades passariam a transitar pela cidade de Piripiri, desde produtos inovadores, a pessoas de outras regiões, costumes novos eram adotados pela população, modos de falar, gêneros musicais, o carnaval chegou na região através dos trilhos. A partir de 1937, a Estação passaria a ser o centro irradiador das novidades que chegavam. Era também da Estação que se marcava o tempo da cidade, agora não mais marcado pelo relógio da igreja ou da natureza, agora o andamento da cidade, as festas, as cerimônias, os casamentos, eram marcados pelo relógio racional do trem.

O apito inconfundível do trem e o sino da estação ferroviária mostravam para a cidade que ela agora estava inserida em um novo contexto, simbolizavam a chegada de novidades, de mercadorias, de pessoas. E simbolizava também, para os boêmios, que a cidade entraria em efervescência ao longo da noite, 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 (FERREIRA, 2010).

Por influência da ferrovia, direta ou indiretamente, 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-Piripiri, foi ele 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.

Além do rádio, no encalço da ferrovia, a década de 1940 vai ser bastante promissora para a cidade. Funda-se o primeiro cinema - O Cine Éden -, de propriedade de Aderson Alves Ferreira<sup>7</sup> (que seria prefeito da cidade em quatro futuros mandatos) e instalação de uma subagência do Banco do Brasil, que contava inicialmente com três funcionários, em 1943 foi transformada em agência.

Em 1945, chega a eletricidade através da instalação da primeira usina elétrica, abastecida a óleo diesel e a conclusão do açude Caldeirão, com objetivo de armazenar água e minimizar os problemas causados por períodos de estiagem. Em 1949 é inaugurada a fonte pública para abastecimento de água, mesmo que ainda não contando com

---

<sup>7</sup> 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).

encanação residencial; e em 1952 foi inaugurado o mercado público municipal. Somente em 1955 é iniciada a construção do trecho da ferrovia que ligaria Piripiri à capital Teresina.

[...] faço saber que a câmara municipal de Piripiri votou e eu sanciono e promulgo a seguinte lei: Artigo 1, fica aberto na procuradoria da Prefeitura municipal o crédito de cinquenta mil cruzeiros para continuação das obras do Mercado Público. Revogam-se as disposições em contrário... Projeto de lei no. 07, denominando várias ruas locais] (Câmara municipal de Piripiri, Ata de 16 de maio de 1951).

O mercado público finalmente foi inaugurado no ano de 1952, depois de anos de construção. Do ponto de vista urbano e espacial, o Mercado Público veio intensificar o crescimento urbano em direção à Estação, construída numa área deserta e fora do perímetro urbano do município. Se antes o centro comercial se concentrava ao redor da Igreja Matriz, com a construção da Estação e a inauguração do mercado público a área comercial da cidade vai se instalando entre estas duas construções, aos poucos e continuamente essa área totalmente deserta a Oeste da cidade vai sendo ocupada, inclusive dando origem a novos bairros. Vale acrescentar que toda a linha férrea implantada na cidade até a década de 1970 vai servir como limite oeste da cidade entre as zonas urbanas e rural.

No início da década de 1930, os gestores da cidade tinham como objetivo levar a energia elétrica para a cidade, não foram poucos os pedidos junto ao governo estadual de compra de material para a construção da usina, que foi sendo feito ao longo de toda década. Como no ofício abaixo, enviado pelo prefeito Nelson Coelho de Resende, tendo como receptor o interventor federal no estado do Piauí, o tenente Landri Sales Gonçalves:

Referindo-me ao meu ofício nº31 de de 7 de março findante, volto a presença de v. excia. Reiterando solicitação feita no mesmo ofício da autorização para a abertura do crédito para pagamento de 65 tubos de ferro para a caldeira da Usina Elétrica desta cidade. Consoante a carta de Francisco Aguiar e cia, dessa cidade, a quantia exigida pelos fabricantes é de Reis 2.369\$100, importância que deve ser depositada previamente, tal exigem os fabricantes. Deixo de me dirigir sobre este assunto ao sr. Diretor municipal, porque pelo ofício circular de v. excia, sob nº 67, de 20 de fevereiro último, fiquei ciente de que, a respeito de

abertura de créditos extraordinários, devia se entender com v. excia. Saude e fraternidade. (Prefeitura Municipal de Piripiri, ofício n° 40 de 31 de março de 1932)

Depois de mais de uma década de espera, a cidade finalmente pode comprar e montar sua usina de energia elétrica. O motor movido a óleo diesel distribuía energia elétrica aos poucos postes de aço espalhados pelas principais cidades do centro da cidade. Com a eletricidade, podemos dizer que a vida social ganhou mais algumas horas, mais precisamente até as 21 horas, hora em que “zoava” na cidade o sinal da usina, avisando que a eletricidade seria desligada. Assim, podemos dizer que o pôr do sol já não significava mais o recolhimento para suas casas. Mais uma vez temos que explicar, os postes de energia elétrica só foram implantados nas principais ruas do centro da cidade, ficando as famílias que moravam em ruas mais afastadas sem usufruir dos benefícios da energia elétrica.

Outra necessidade básica da cidade vai ser suprida de forma mediana no fim da década de 1940. O abastecimento de água na cidade foi sendo 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 e daí era distribuída em diversas torneiras próximas, assim a população não precisaria mais puxar com cordas a água, mas mesmo assim ainda teria que ser feito o transporte em baldes ou tonéis até suas casas, o que era feito pelas próprias pessoas ou em animais. Água encanada ainda seria preciso esperar mais duas décadas.

Neste período, a cidade passou a experimentar a chegada efetiva de ações governamentais tanto federais quanto estaduais que culminariam com o início do processo de maior desenvolvimento da cidade a partir dos anos 1940. Entre elas, destacam-se a educação e o combate à seca.

A Inspetoria das Obras Contra as Secas (IOCS), futuro DNOCS, chega à cidade tendo como principais objetivos: Construir obras que amenizassem os efeitos das estiagens que atingiam a região. Sua ação se inicia com o anúncio da construção da construção do açude Caldeirão (1937-1945) que no futuro seria primordial para a instalação do serviço de abastecimento de água encanada da cidade Piripiri, na década de 1960. Os benefícios da construção do açude Caldeirão não são apenas para os moradores

do centro urbano, os objetivos da construção atendiam bem mais parcelas da população da região.

Açude Caldeirão- A construção da barragem deste açude foi concluída em dezembro de 1946 e os benefícios trazidos foram os seguintes: 1- Fixação da população rural nos períodos de seca; 2-Água para fins de irrigação, criação em geral e uso doméstico; 3-Criação de um meio para se desenvolver a piscicultura; 4- Instituição de uma excelente área de recreio. A zona em que está enclavado o açude “Caldeirão” é de uma próspera e fértil nas épocas em que as chuvas se distribuem com regularidade...Com a construção do açude, o êxodo da população verificado nas secas de 1900, 1908, 1915, 1919, 1927 e 1933, não se repetirá, o nosso caboclo não será mais forçado a abandonar o seu rancho e sair a procura de serviços do governo. (O DNOCS NO ESTADO DO PIAUI, Jornal O Dia, 29 de outubro de 1948, p. 4)

No relato acima, é intensificada a relação do sertanejo com os períodos de estiagem, alguns chegaram inclusive a ser citados em obras literárias ou ficar no imaginário da população. Porém, mais uma vez não há nenhuma citação a respeito da mão de obra utilizada. Uma grande construção, que com certeza utilizou-se de muitos trabalhadores, porém nenhuma citação a estes. Sobre estes trabalhadores existe relatos populares, dando conta que que boa parte da mão de obra eram prisioneiros que foram utilizados pelo governo federal do Estado Novo como mão de obra compulsória. Porém, com relação a essa versão, nenhuma comprovação histórica.

No início da década de 1930, temos a efetivação das ações educacionais do governo estadual com a estadualização da Escola Padre Freitas, através do decreto 1069, publicado no Jornal “O Piauí”, em 29 de janeiro de 1930, deixando de ser Escolas Reunidas Padre Freitas e passando a denominar-se Grupo Escolar Padre Freitas, tornando-se a primeira escola pública estadual no município. Complementando essa ação, ocorreu em 1934 a inauguração do novo edifício onde passaria a funcionar a escola. Esta inauguração contou inclusive com a presença do interventor estadual Landri Sales Gonçalves.

Seguindo o modelo estadual, e principalmente as diretrizes do governo federal, que tinha como objetivo aumentar a oferta de salas de aula, dando prioridade à construção de 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, principalmente porque entre as décadas de 1930 e 1950.

Podemos perceber ao longo de leis promulgadas pela câmara e sancionadas pelos prefeitos da época ou através de projetos de leis do próprio poder municipal, um período bastante fértil no sentido de doações de terrenos, valores para conclusão de obras e melhoramento de ruas e do aspecto urbano da cidade. Assim, podemos enumerar, por exemplo: a Ata de 05 de outubro de 1949, autorizando o prefeito a tomar empréstimo bancário para a conclusão do mercado municipal; a Ata de 10 de setembro de 1951, trata da doação de terreno para a construção da sede e de campo de futebol para o Guarany Sport Club, no bairro Ytaquatiara (atualmente o clube não existe mais, o campo foi transformado no estádio municipal); e o Projeto de Lei S/N de 05 de outubro de 1949, doação de terreno ao lado da matriz para o governo federal executar a construção da nova sede da empresa de comunicações (Correios), entre outros. Esse período de construções e inaugurações pode ser resumido a partir da obra de Cléa Resende Melo (1996, p. 53-56):

1937 - No dia 11 de fevereiro inaugura-se o trecho ferroviário Piracuruca-Piripiri e a estação ferroviário local. 1938- Criava-se a Comarca de Perypery, pelo decreto nº 5, mantida pelo decreto-lei nº876, de 23 de novembro do mesmo ano. 1939 - Fundada a União dos agricultores de Periphery, em 05 de novembro. 1940- Aderson Alves Ferreira inaugura o Cine Édén, de sua propriedade. 1940- Inaugura-se a subagência do Banco do Brasil, em 01 de julho, que dois anos depois a passaria a ser agência. 1942- Inaugura-se o Grupo Escolar Cassiana. 1944- A partir do dia 21 de novembro passa-se a grava Piripiri como denominação da cidade, abolindo todas as outras formas como Perypery, Perypery, Peryperi. 1949- Inaugura-se a fonte pública, aproveitando-se um olho d'água, dispondo de quinze torneiras para distribuição de água à população. 1951- Inaugura-se o posto de Puericultura, construído pela sociedade de proteção à maternidade e à infância. 1952- Inaugura-se o mercado público municipal. 1954- Instala-se o "Armazém Jaibara", o primeiro prédio comercial construído na Praça do mercado público.

A cidade experimenta um forte crescimento populacional, que resultaria em colocá-la, atualmente, na quarta posição entre todas as cidades do meio norte piauienses e em primeiro lugar entre as cidades da região meio norte do Estado do Piauí.

Ainda como complemento de informação sobre as cidades mais populosas do estado Piauí, segundo perspectivas do IBGE para o ano de 2019, seriam: Teresina (864.845 hab.), Parnaíba (153.078 hab.), Picos (78.222 hab.) Piripiri (63.742 hab.) e Floriano (59.935 hab.).

Esse crescimento também pode ser observado a partir da quantidade de projetos de leis da época destinados às questões urbanas, como abertura e nomeação de novas ruas, melhoramento nas já existentes, como delimitações de calçadas e até serviço de pavimentação poliédrica, claro que estes serviços chegavam primeiro nas ruas centrais, depois, dentro do possível seriam estendidos a ruas mais distantes.

### **Considerações Finais**

Analisando a cidade de Piripiri antes e depois das décadas de 1930, 1940 e 1950, podemos chegar à conclusão de que a ferrovia, juntamente com o futuro DNOCS e a organização da educação, vão se transformar num tripé que vai transformar a pequena cidade, quase vila, de inícios dos anos 1930, numa cidade que procura melhorar sua estrutura urbana, crescendo tanto no sentido material, de ruas e casas, quanto no sentido de serviços e benfeitorias para sua população. Assim, podemos também dizer que a ferrovia passou a ser um grande suporte gerador de inovações para a cidade e para a sua população, aproximando a cidade de Piripiri de regiões mais desenvolvidas e também a novas ideias e produtos.

A cidade de menos de 20 mil habitantes pouco cresceu ao longo das primeiras décadas do século XX e praticamente nenhum tipo de serviço era oferecido à população, seja por iniciativa municipal, estadual ou federal. A cidade, como várias outras, contava com os benefícios de coronéis da política que, assim, mantinham controle sobre a população. A partir da terceira década e ao longo dos 30 anos seguintes, a cidade cresceu tanto no sentido demográfico, como espacial. A energia e o abastecimento d'água, bancos, energia elétrica e cinema chegaram. O lazer também foi intensificado com o surgimento de clubes de futebol e do açude Caldeirão. Construiu-se uma sede nova para a Matriz (até hoje muito contestada a destruição da matriz antiga, em 1952). A cidade acompanhou a implantação do cinema e dos Correios.

Além disso, no período, a educação municipal iniciou seu processo de interiorização, ruas passaram a ser medidas e urbanizadas. Assim, cresce a cidade, aumenta seu poder de influência na região meio norte do estado do Piauí e ultrapassa em tamanho e população suas duas gestoras (Piripiri surgiu de Terras que antes pertenciam a Piracuruca e durante muito tempo esteve sob domínio da comarca de Pedro II).

A lista de melhorias urbanas cresceu ainda mais conforme o tempo avançava, e mesmo com o declínio da Estrada de Ferro, intensificado nos anos de 1970 e desativada em meados de 1980, a sua semente, plantada cinco décadas antes, deu frutos, fazendo florescer uma joia no meio norte do Piauí. Assim, ela foi fundamental para o crescimento da cidade e deixou sua marca indelével.

Com referência aos trabalhadores das ferrovias ou do DNOCS, neste período, no meio norte piauiense pouca coisa ficou registrado. Isso evidencia como esses empregados eram invisibilizados nesse processo, embora fossem os protagonistas centrais dessas transformações, sendo possível reconhecer algumas manifestações como o intenso uso de mão de obra migrante e a precariedade de suas vivências nos acampamentos ao longo das ferrovias ou de outras construções maiores

Na bibliografia acerca das ferrovias, nota-se um interesse muito grande em relação ao aspecto técnico da máquina, dos aspectos científicos, da produção e funcionamento de equipamentos, trilhos, vagões e locomotivas, mas há um grande silêncio a respeito do aspecto humano envolvido- muitas vezes por eventos catastróficos ocorridos, como o grande número de mortes ocorridos na área da Amazônia.

Mesmo após o fechamento da ferrovia no Piauí, é inegável o reconhecimento dos benefícios dela originados e de suas inspirações para o município de Piripiri dos anos de 1930.

## **Documentos**

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 03 de 13 de fevereiro de 1951, denominação da rua Tenente Antonio de Freitas.

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

PIRIPIRI, Decreto Municipal nº 19, 14 de setembro de 1953 – calçamento de ruas no centro da cidade.

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, Ofício Municipal nº 40 de 01 de abril 1932. Pedido de recursos na compra de material para a usina elétrica.

## Jornais

MUNICIPIO DE PERIPERI. *O Piauí*. Teresina. 12.04.1930, p. 03.

PELOS MUNICIPIOS. *O Piauí*. 08.03.1946, p.03.

PELOS MUNICIPIOS. *O Piauí*. 17.02.1947, p.04.

PELOS MUNICIPIOS. *O Piauí*. 12.06.1946, p.03.

PELOS MUNICIPIOS. *O Piauí*. 26.05.1946, p. 04.

NOTÍCIAS DE PERIPERI. *A Luta*. 20.07.1952, p.03/06.

ATOS DO PODER EXECUTIVO. *O Piauí*. 30.01.1930, p.01.

ESTRADA DE FERRO. *O Dia*. 20.10.1955, p. 04.

A ESTRADA DE FERRO. *Jornal do Comércio*. 30.04.1949, p. 1/4.

AINDA A ESTRADA DE FERRO. *O Piauí*. 27.06.1951, p.01.

O DNOCS NO ESTADO DO PIAUI. *O Dia*. 29.10.1948, p.04.

O DNOCS NO ESTADO DO PIAUI, *O Dia*, 29.10.1948, p.4.

A ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUÍ. *O Piauí*. 08.05.1947, p.01.

## Referências Bibliográficas

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

\_\_\_\_\_. *Anuário Estatístico do Brasil*, Rio de Janeiro, Gráfica IBGE, 1950.

\_\_\_\_\_. *Anuário Estatístico do Brasil*, Rio de Janeiro, Gráfica IBGE, 1960.

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

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.

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*. Dissertação (Mestrado em História), UFPI, 2010.

FONTINELES, Cláudia e CERQUEIRA, Maria Dalva. Os (des)caminhos do transporte ferroviário no Piauí: o processo de desativação da Estrada de Ferro Central do Piauí (1960-1970) In: FONTINELES, C. MONTEIRO, J. CERQUEIRA, M.(org). *Itinerários da Pesquisa em História*. Teresina: Edufpi, 1914.

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

LICO, Tamires Sacardo. A precariedade do trabalho das construções das ferrovias. *Aedos*, Porto Alegre, v. 7, n. 17, p. 271-286, Dez. 2015.

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

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

NUNES, Maria Cecília. “Trama e Poder: trajetória do republicanismo no Piauí (1870-1894)”. In: EUGÊNIO, João Kennedy (org.). *Histórias de vários feitio e circunstância*. Teresina: Instituto Dom Barreto, 2001.

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

SANTANA, Judith. *Piripiri*. Teresina: PMP, 1972.

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

VIEIRA, Leda. *Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960*. Dissertação. (Programa de Pós-Graduação em História), UFPI, 2010.