

FREITAS, C. Leonardo da Nossa Senhora das Dores Castelo Branco, como poeta e como inventor. *Revista da Academia Piauiense de Letras*, Teresina, a. 6, p. 25-34, 24 jan. 1923a.

FREITAS, C. O Fidié. *Revista da Academia Piauiense de Letras*, Teresina, a. 6, p. 135-146, 24 jan. 1923b.

FREITAS, C. O combate do Jenipapo. *Revista da Academia Piauiense de Letras*, Teresina, a. 6, p. 107, 24 jan. 1923c.

FREITAS, C. O nosso mártir: Antônio Maria Caú. *O Piauí*, Teresina, a. 34, n. 639, 11 fev. 1923d.

FREITAS, C. O nosso mártir: Antônio Maria Caú. *O Piauí*, Teresina, ano 34, n. 640, p. 1-2, 17 fev. 1923e.

NEVES, A. *A guerra do Fidié*. Teresina: [s.n.], 1907.

NUNES, O. *Pesquisas para a história do Piauí*. 2. ed. Teresina: Artenova, 1975. v. 2.

RÊGO, J. E. *Né de Sousa*: biografia romanceada do Visconde da Parnaíba. Fortaleza: Gráfica Editorial Cearense, 1981.

RÊGO, J. E. *Vaqueiro e visconde*. 2. ed. Teresina: Projeto Petrônio Portella, 1986.

SILVA, L. A. V. *História da independência da província do Maranhão*. 2. ed. Rio de Janeiro: Cia. Editora Americana, 1972.

***Doutora em História Social/USP. Professora do Departamento de Geografia e História e do Programa de Pós-graduação em História do Brasil/UFPI.**

TRANSPORTE SOBRE TRILHOS: ferrovia no Piauí na Primeira República

Por Lêda Rodrigues Vieira*

O período compreendido entre 1889 e 1930 marcou a fase de expansão das ferrovias no território brasileiro. O recorte temporal de 1897 a 1914 é bastante emblemático, pois foram construídos 12.386 km de ferrovias no Brasil, atingindo depois um total de 26.062 km, presentes principalmente nos estados do Rio de Janeiro e São Paulo. Essas ferrovias foram implantadas através de investimentos estrangeiros, principalmente de empresários ingleses que procuravam maiores lucros com o transporte da produção de café (Sul) e açúcar (Nordeste). Nos primeiros anos do século XX, o governo federal incentivou a construção de estradas de ferro no nordeste do país como forma de integrar as regiões e diminuir as calamidades da seca. Nesse período, essa região era identificada como área-problema devido, especialmente, ao fenômeno da seca e suas consequências socioeconômicas. O governo central, no sentido de diminuir esses efeitos, promoveu políticas públicas, dentre as quais a criação da Inspetoria das Obras Contra as Secas (IOCS), em 1909, sendo transformada em 1945 no Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS). Essas ações governamentais privilegiavam a construção de açudes, poços, estradas, ferrovias etc. (VIDAL, 2007).

A estrada de ferro era sinônimo de progresso

em todo o país e o Piauí não poderia ficar fora desse ideal, ocorrendo o aparecimento de vários projetos voltados para a construção de trechos ferroviários, interligando as regiões produtoras aos mercados consumidores, como as que ligariam as cidades de Petrolina (PE) a Teresina (PI), São Luís (MA) a Teresina, Crateús (CE) a Teresina e esta cidade a Amarração (atual cidade de Luís Correia¹).

A história da implantação dos primeiros trilhos ferroviários em território piauiense é marcada por muitas dificuldades, como a falta de recursos financeiros para a conclusão de trabalhos que exigiam elevada soma de capitais. Nas mensagens governamentais dos primeiros anos do século XX, têm-se referências a projetos de melhoramentos na infraestrutura urbana e nos transportes e comunicação. Acerca dos transportes, os governos estadual e federal desejavam dotar o Estado de elementos materiais de maior envergadura, como o Porto de Amarração e as estradas de ferro. As ferrovias eram apontadas como fator de progresso, pois diminuiriam as distâncias e facilitariam o intercâmbio comercial entre as cidades do interior do Piauí, “um dos poucos Estados da União que não têm ainda seu solo cortado por uma linha férrea” (CORREIA, 1906, p. 3).

Nos primeiros anos da República, o Piauí não possuía um palmo de estradas de ferro

construídas, apesar da existência de projetos que visavam interligar o território piauiense aos estados do Ceará, Pernambuco e Maranhão. Dentre esses, o projeto que acarretaria esforços dos governos estadual e federal era o ramal que ligaria as cidades de Campo Maior a Amarração. Em 1910, o governo federal concedeu a construção da linha ferroviária de Sobral a Teresina, contratada com a Companhia *South American Railway* (PIAUÍ, 1910). Para isso, o governo do estado promulgou uma lei na Câmara Legislativa - lei n. 569, de 2 de julho de 1910 -, autorizando o estado a contratar junto ao governo federal a construção do ramal de Campo Maior a Amarração, da estrada de ferro Sobral a Teresina. De acordo com essa lei, o governo do estado podia fazer empréstimo até no máximo de 300.000 libras esterlinas dentro ou fora do país (PIAUÍ, 1910, p. 1). Entretanto, o contrato celebrado com a Companhia *South American Railway* para arrendamento da rede de viação cearense e construção de algumas estradas de ferro que a constituíam acabou sendo negado pelo Tribunal de Contas, ocasionando, mais uma vez, a paralisação de projetos de construção ferroviária no Piauí.

Muitos projetos ferroviários piauienses no início do período republicano não passavam de promessas que entusiasmavam a população. Por meio da imprensa, principalmente dos órgãos oficiais, divulgava-se o entusiasmo e a esperança de representantes da política e do comércio quanto à instalação dos primeiros ramais ferroviários no Piauí. O jornal *O Piauí*, órgão oficial do estado, por exemplo, funcionava como divulgador das ações políticas e administrativas do governo. Em linguagem, muitas vezes, apologética, esse jornal construía uma imagem positiva dos governos estadual e federal. Nesse sentido, os cronistas produziam artigos vislumbrando as medidas dos governos para alcançar o “progresso e rápido desenvolvimento” almejado pelos piauienses. Em 1910, um cronista destacou que (MELHORAMENTOS, 1910, p. 1):

[...] às vezes espera-se que a construção comece em Pernambuco, para terminar em Floriano, ligando assim os rios São Francisco e Parnaíba, outras, festeja-se o fimeamento das primeiras estacas, anunciadoras do começo da construção; finalmente outras, escolhe-se até o local para a primeira estação do ramal que nos deve pôr em comunicação com o Ceará. Todo este serviço tem sido acompanhado com vivo interesse e com o maior entusiasmo por todos os piauienses, que vêm na facilidade das nossas

vias de transporte o segredo do nosso progresso e rápido desenvolvimento.

Entre os anos de 1910 e 1915, foram anunciados a participação de recursos federais para a conclusão de ligações ferroviárias no Piauí, que visavam unir este estado ao do Ceará via Crateús, à Pernambuco via Petrolina e ao porto de Amarração. Contudo, essas primeiras iniciativas de implantação dos caminhos de ferro em solo piauiense foram alvos de dificuldades que impossibilitaram o andamento dos serviços, apesar dos discursos, principalmente do governo do estado, em apontar certa preocupação na melhoria das condições financeiras do Piauí através da diminuição das distâncias entre as principais cidades produtoras e a capital Teresina. As estradas de ferro eram consideradas, nos programas de governo, como necessidade fundamental para os transportes da produção do estado, mas não passavam de promessas.

Entre as autoridades políticas do Piauí existia certo entusiasmo com o advento dos projetos ferroviários no território piauiense. O governador Miguel Rosa (PIAUÍ, 1913, s./p.), em discurso pronunciado na Assembleia Legislativa, revelou que o Piauí caminhava rumo ao progresso com a possível chegada da locomotiva:

Sou um crente fervoroso dos dias prósperos que aguardam o Piauí. As nossas indústrias, quase todas, estão em sua infância. As nossas riquezas dormem, desconhecidas. O comércio apenas se emancipa e dilata o olhar por um horizonte mais largo. A locomotiva, vencendo distâncias, só agora nos chega à porta, - feliz mensageira de uma outra era de progresso.

Esperanças à parte, a locomotiva representava um símbolo de progresso nos discursos dos governadores do estado, ficando patente nos projetos de construção de ferrovias, interligando o Piauí aos estados do Maranhão, Ceará e Pernambuco. Um dos projetos ferroviários mais almejados pelo governo federal era o que ligaria o Piauí a Pernambuco, pois, de acordo com o traçado dessa ferrovia, o Piauí ficaria interligado ao restante do país. Os estudos de construção desses trechos ferroviários vinham sendo realizados desde o período imperial, mas acabaram ficando a cargo da Companhia Estrada de Ferro Nordeste do Brasil, que mais tarde passou a ser chamada Petrolina a Parnaíba, e mandou iniciar estudos de 102 quilômetros de linha que foram aprovados pelo decreto n. 2.258, de 13 de abril de 1896. Mas, devido aos problemas econômicos que o país enfrentava na época, o governo federal

acabou suspendendo o pagamento em dinheiro dos juros dos títulos das ferrovias. Diante disso, os trabalhos de construção dessa estrada de ferro foram parados e, conseqüentemente, ela acabou sendo declarada, pelo ministro da viação, concessão incurso em caducidade pela demora em sua conclusão.

No Império, os objetivos principais da construção de estradas de ferro no país eram: primeiro, povoar e aproveitar as riquezas do território, interligar as diversas regiões, visando ao auxílio administrativo do governo, e fortificar a unidade política e econômica entre as províncias e o governo imperial. Muitos desses projetos almejados pelo governo objetivavam interligar as capitais econômicas do Nordeste (Salvador, Petrolina, São Luís, Belém, Fortaleza e Teresina) com a capital federal. A ferrovia Petrolina-Teresina, por exemplo, significava uma possibilidade de permitir maior comunicação com o mercado consumidor do sul do país, bem como as vantagens econômicas que poderiam ser alcançadas, pois os trilhos, ao serem implantados inicialmente em Pernambuco, na cidade de Petrolina, e avançando em território piauiense, passando por cidades como Oeiras e Amarante até chegar à capital Teresina e daí à Parnaíba, atingiriam cidades de grande importância econômica (COSTA, 1910).

A ideia da ligação dos rios São Francisco e Parnaíba através da ferrovia entre Petrolina e Teresina tiveram muitos defensores, inclusive representantes piauienses no senado federal. Foi graças a esses que a lei federal n. 2.738, de 4 de janeiro de 1913, autorizou os estudos e a construção dessa ferrovia. Os estudos foram realizados pelo engenheiro Messias Lopes, sendo ordenado o início dos trabalhos pelo presidente Delfim Moreira, através do ministro da Viação, Melo Franco. Em 1919, os serviços de implantação desse trecho ferroviário foram iniciados a partir de Petrolina, mas acabou sendo paralisado durante anos.

Na década de 1920, iniciou-se o processo de estatização da maioria das empresas ferroviárias do País ocasionada pela crise financeira (1929) que acabou atingindo profundamente a economia brasileira. Em 20 de novembro de 1926, foi publicado, no Diário Oficial da União, o decreto n. 17.048, de 30 de setembro de 1925, correspondente ao termo de revisão e contrato celebrado com a Companhia Geral de

Melhoramentos do Maranhão, que era responsável, desde 1921, pela construção das ligações ferroviárias de São Luís-Teresina, Petrolina-Teresina e Crateús-Teresina. De acordo com esse decreto, o governo do estado assumiria a responsabilidade da construção dessas ferrovias em território piauiense (MELO, 1926).

A ferrovia de Petrolina à Teresina foi alvo de discussão, também, no senado federal, por meio de representantes políticos do Piauí. Um desses foi Abdias Neves², que em 1916 pronunciou diversos discursos, os quais reivindicavam melhorias nos transportes do estado. Dentre as reivindicações, exigia-se a construção de uma estrada de ferro que interligasse o Piauí à capital federal (Rio de Janeiro), sendo considerada a mais urgente para o progresso econômico da região. Nos pronunciamentos realizados, procurou negar a opinião segundo a qual “as estradas de ferro que arruinaram as finanças da República” e “a via férrea Petrolina-Parnaíba representa uma despesa adiável, senão inútil, motivo talvez de novos gravames para o Governo Federal” (NEVES, 1916, p. 1). Para Neves, as construções ferroviárias brasileiras, desde 1913, construídas pelo governo federal atingiam somente 19.000 km, extensão considerada muito ínfima para um país com 8.000.000 km². Nesse sentido, considerou relevante que houvesse um aumento dos recursos financeiros federais voltados para ampliação da rede ferroviária do país, sobretudo em regiões que há anos vêm sendo esquecidas, como, por exemplo, o Nordeste, devido à falta de verbas provenientes do poder central capazes de dar andamento às diversas obras paralizadas.

Abdias Neves considerou, ainda, que as ferrovias eram importantes para os transportes da produção, pois facilitaria a circulação e o consumo das principais cidades servidas pelo traçado ferroviário. Com isso, em seus discursos, advertia que o governo federal favoreceu consideravelmente a melhoria dos transportes e comunicações dos estados situados na região sul do país, enquanto outros situados no nordeste, como o Piauí, não apresentava nesse período um palmo de estradas de ferro construídas. As discussões que prevaleciam no Senado quanto à construção de estradas de ferro no Piauí eram a onerosidade dessas estradas para as finanças da República e se a estrada de ferro de Petrolina a Teresina atendia ao plano geral de viação. Quanto ao último ponto, Neves afirmou que a ferrovia Petrolina-

-Teresina já fazia parte do plano de viação brasileira desde 1852 e passou por inúmeros projetos, os quais foram esquecidos, ao longo do tempo, devido à falta de verbas federais para dar andamento aos trabalhos de construção.

Na tentativa de mostrar ao governo federal a importância de uma ferrovia, ligando Petrolina a Teresina, Abdias Neves demonstrou as vantagens para a economia brasileira, sobretudo piauiense. Nesse sentido, fez uso de dados estatísticos que evidenciavam uma quantidade muito elevada de produtos exportados na alfândega de Parnaíba. Segundo os dados, as exportações piauienses aumentavam consideravelmente e, muitas vezes, esses produtos eram contrabandeados para os estados vizinhos, principalmente o Maranhão, beneficiando, assim, suas economias. A exportação dos produtos piauienses, em sua grande maioria, era escoada em portos situados nos estados do Maranhão e Ceará. Acerca disso, Neves (1916, p. 11) afirmava que

Quase toda a exportação do Cajueiro é piauiense, porque é esse porto de Piauí ordinariamente frequentado, porto de escala dos navios estrangeiros e dos do Lloyd Brasileiro. Na Amarração só aportam, e raramente, navios costeiros, de pequeno calado. Acresce que o Itapecurú, o Pindaré e o Mearim, com diversas linhas de navegação a vapor, subvencionadas, são o escoadouro da produção maranhense, e mais que os municípios maranhenses, ribeirinhos do parnaíba, excessão do Brejo do Arapurú, são de mínima importância.

Nesse período, os estados vizinhos, Maranhão, Ceará e Pernambuco, funcionavam como importantes entrepostos comerciais das mercadorias do Piauí. Assim, grande parte dos traçados ferroviários desse estado era projetada para atingir o território daqueles estados. Além da Petrolina a Teresina, outra importante ligação ferroviária para o Piauí era a de Teresina a São Luís (MA). Essa ferrovia era justificada pela possibilidade de escoamento rápido e barato da produção piauiense para as principais cidades do centro-sul do país (Goiás e São Paulo).

A história da estrada de ferro no Maranhão teve início em 1888, quando o engenheiro Nicolau Vergueiro obteve do governo imperial a autorização para estudar uma ferrovia entre Caxias e Cajazeiras, atual Timon. Os planos inicialmente não tiveram sucesso e somente em 9 de junho de 1895 foi inaugurada a Estrada de Ferro de Caxias a Cajazeiras, com 78 km, sob a orientação dos engenheiros Aarão Reis, Cristiano Cruz e Raimundo de Castro Maia, dentre outros.

Em 1907, foi iniciada a construção da Estrada de Ferro São Luís a Caxias, passando por sucessivos atrasos, sendo concluída em 1921. Desde 1919, a ferrovia já era administrada pela Inspetoria Federal das Estradas de Ferro, tendo encampado, em 1920, a Estrada de Ferro de Caxias a Cajazeiras, nessa época conhecida como E. F. Senador Furtado. Com a encampação, a denominação foi alterada para Estrada de Ferro São Luís-Teresina. A ligação ferroviária entre essas capitais se efetivou em 14 de março de 1921, embora ainda necessitando de um transbordo sobre o canal dos Mosquitos, próximo a São Luís, até à construção da ponte Benedito Leite, com 270m de extensão. Entretanto, foi somente em 1939 que esse traçado atingiu Teresina, sendo realizada a inauguração da ponte ferroviária João Luiz Ferreira, sobre o rio Parnaíba. A inauguração dessa ponte ferroviária ocorreu no dia 2 de dezembro de 1939 com a participação de representantes dos dois estados, Maranhão e Piauí, além de autoridades do governo federal e da população em geral (A SOLENIDADE..., 1939, p. 1).

Nos primeiros anos do século XX, o Piauí ainda não possuía um quilômetro sequer de trilhos assentados. Foi somente em 19 de novembro de 1916 que ocorreu a inauguração do primeiro trecho ferroviário na região norte do estado, entre Portinho e Cacimbão, com 24km de extensão. Nesse mesmo dia foi também lançada a pedra fundamental da Estação Ferroviária de Parnaíba.

A ferrovia chegou ao Piauí num momento em que o governo federal começava a se preocupar em integrar e desenvolver as diversas regiões brasileiras através da construção de rodovias em todo o país. Nesse sentido, as ferrovias assumiram posição secundária nos programas de transporte do governo federal, ficando muitos projetos ferroviários esquecidos ou abandonados durante anos. No Piauí não seria diferente. Antes da implantação dos primeiros trechos ferroviários, muitos estudos e projetos foram produzidos e mantidos no esquecimento durante os anos finais do século XIX e iniciais do século XX, mas, por iniciativa do governo federal, acabaram sendo efetivados alguns desses trechos, especialmente aqueles que interligavam Amarração às principais cidades da região norte do estado: Parnaíba (1920), Cocal (1923) e Piracuruca (1923).

Nesse período, a elite político-comercial do Piauí, sobretudo da cidade de Parnaíba, passou a reivindicar dos governos melhoramentos na área

dos transportes como forma de diminuir a perda de produção e contribuir com as finanças do estado. Essa elite político-comercial de Parnaíba considerava-se detentora de uma missão: promover o progresso no Piauí a todo custo; e, para atingir esse objetivo, organizava-se em associações, como a Associação Comercial de Parnaíba.³

A elite comercial de Parnaíba constituía-se de comerciantes de estabelecimentos importadores e exportadores que faziam da cidade um entreposto comercial de grande importância econômica para a região norte do estado e, além disso, lutavam pela independência no campo econômico. Essa luta foi deflagrada contra a praça comercial do Maranhão que concorria ferreamente com o comércio piauiense, pois grande parte da produção do Piauí era comercializada diretamente no porto de Tutóia (MA), provocando vários empecilhos à economia piauiense, por serem contabilizados nas cifras maranhenses, além dos altos preços dos fretes denunciados pelos comerciantes piauienses.

A ideia da construção do porto de Amarração consumiria os maiores esforços da elite comercial parnaibana. Outra iniciativa correlata era a de construir uma ferrovia em solo piauiense que servisse de complemento ao transporte das mercadorias produzidas internamente até o porto marítimo. Um complementar o outro através de um ciclo onde os navios que chegassem no porto descarregariam as mercadorias no trem, seguindo para as cidades de destino. Já os produtos de exportação piauienses fariam o percurso inverso, iriam ao porto de trem e daí para os navios.

As ferrovias eram justificadas como alternativa de transporte da produção interna do estado que nesse período enfrentava dificuldades de escoamento por falta de um sistema de comunicação adequado e eficiente, provocando a comercialização desses produtos diretamente nos estados vizinhos, como Ceará, Maranhão e Pernambuco. Para Armando Madeira (1920, p. 103),

Do interior do Estado, dos centros atingidos pelo raio de ação da Estrada de Ferro, afluirão os produtos variados e inumeráveis que apodrecem, anualmente, em abandono, porque não há quem os conduza. Pelas mesmas vias subirão as mercadorias importadas, para as permutas indispensáveis e satisfação das necessidades, cada dia maiores, dos consumidores sertanejos e ribeirinhos. Até que limite chegará esse jogo de compensações, esse movimento de expansão comercial em uma região fértil, boa e promissora como o Piauí, não nos é permitido aventurar para que não nos acoimem de fantasista.

A imprensa era um importante meio de divulgação das iniciativas e lutas dos comerciantes parnaibanos. Os jornais e revistas eram empregados na divulgação de ideias e projetos de melhoramentos para a cidade e o estado, tornando-se documentos históricos que retratam o ambiente social específico onde foi produzido, como um mosaico de informações e representações da cidade, do cotidiano da população e dos homens públicos. Dentre os jornais parnaibanos publicados nos primeiros anos do século XX, pode-se destacar “A Semana” e “A Praça”, além da revista “Almanaque da Parnaíba”.⁴ A maioria das reivindicações da elite comercial de Parnaíba era por mudanças estruturais no espaço urbano da cidade (abastecimento d’água, luz elétrica, calçamento de ruas, construção de escolas etc.), modernização do sistema educacional e introdução de elementos técnicos na área dos transportes e comunicação, como, por exemplo, as ferrovias e o porto marítimo em Amarração.

Em grande parte das mensagens governamentais produzidas durante os anos de 1900 a 1930 eram mencionadas a necessidade de melhorar as condições de transporte e comunicação do Piauí por meio da construção de ferrovias, estradas e melhoramentos necessários no porto de Amarração, considerado o ancoradouro natural das mercadorias piauienses a outras regiões do país e do exterior. Na década de 1920, os comerciantes da cidade de Parnaíba, sob representação da Associação Comercial de Parnaíba, promoveram uma campanha em prol da construção do porto de Amarração. Essa campanha foi divulgada em revista (“Almanaque da Parnaíba”) e jornais (“A Praça” e “A Semana”), além de textos publicados, nos anos de 1920 e 1921, da comissão de propaganda do porto de Amarração, organizados pelo presidente da Associação Comercial de Parnaíba, Armando Madeira.

Entretanto, esse objetivo tão almejado pelo comércio parnaibano não pode ser concretizado, pois, das duas ideias, o porto de Amarração e as ferrovias, somente esta saiu do papel. Muitos dos trechos ferroviários demoraram anos para ser implantados no Piauí. Em 1926, na tentativa de justificar essa demora, o governador Matias Olímpio de Melo, em mensagem enviada à Assembleia Legislativa, advertia que, entre os anos de 1912 e 1918, a ferrovia Amarração-Campo Maior era subordinada à Rede de Viação Cearense. Nesse período, não houve a abertura ao tráfego de um

quilômetro sequer. Segundo o governador (PIAUÍ, 1926, p. 63),

Foram seis anos de absoluta improdutividade. O menosprezo pelos interesses do Piauí chegou a tal extremo que, tendo o Congresso Nacional votado, para 1918, uma pequena verba de setecentos contos para a construção das estradas “Amarração a Campo Maior” e “Crateús-Teresina”, a direção da Rede Cearense encontrou meios e modos de desviá-la quase totalmente para a aquisição de material rodante da “Camocim-Crateús”, sob o pretexto de que esse material servirá para a estrada do Piauí, quando construída!

Matias Olímpio justificava a demora na implantação de trilhos no Piauí devido à falta de interesse da Rede de Viação Cearense em melhorar as condições de transporte ferroviário do estado. No entanto, o governo federal preocupou-se em beneficiar o sistema de viação férrea do Ceará, enquanto que o Piauí era menosprezado e esquecido. Entretanto, ao ler as entrelinhas desses discursos, pode-se concluir que nas mensagens dos governos piauienses, muitas vezes, buscavam tirar suas responsabilidades e transferi-las à Rede de Viação Cearense. Quanto ao governo federal, este era culpabilizado por não conceder recursos suficientes para a conclusão dos serviços ferroviários e outros melhoramentos.

Nas mensagens de governo das três primeiras décadas do século XX constata-se a construção de um discurso de que os governos estaduais eram administradores, cumpridores de seus deveres, enquanto homens públicos, ao clamarem “contra as injustiças que se nos fazia, e pedir trabalho para a população faminta, acrescida com a imigração de Estados vizinhos, ainda mais gravemente afetados pela seca”. Enquanto isso, “o Governo da União só mantém entre nós as suas estações arrecadadoras” (PIAUÍ, 1915, p. 17). Construíam-se, assim, a ideia de que o governo federal era o principal gerador dos problemas econômicos e financeiros que assolavam o Piauí nesse período; e o governo estadual assumia o papel de reclamar junto ao poder central as necessidades de melhoramentos técnicos importantes para o desenvolvimento e progresso do estado.

As cidades servidas por linhas ferroviárias implantadas em território piauiense estavam situadas na região norte do estado. Esse traçado ferroviário no Piauí deveu-se, sobretudo, à necessidade de encaminhar a produção interna do estado ao porto marítimo em Amarração. Nesse período, o porto de Amarração era considerado o ancoradouro natural das mercadorias piauienses,

fazendo parte das reivindicações dos comerciantes exportadores e importadores da região. Nesse período, ocorreu também o início da implantação dos primeiros trechos ferroviários entre Petrolina e Teresina.

Assim, nos primeiros anos do século XX, o sistema de transporte do Piauí era constituído pela navegação do rio Parnaíba (que já apresentava dificuldades de navegabilidade), o porto de Amarração (artesanal, constituído de poucos melhoramentos técnicos, pois não apresentava dique de proteção, quebra-mar e cais), as ferrovias (os trilhos atingiam algumas cidades da região norte do estado e pequenos trechos entre Paulista-PI e Petrolina-PE) e as estradas carroçáveis ●

Notas:

(1) A mudança do nome de Amarração para Luís Correia foi uma homenagem a Luiz de Moraes Correia, pelo governador Leônidas de Castro Melo, que sancionou a lei estadual n. 6, de 4 de setembro de 1935. Luiz de Moraes Correia nasceu em Amarração (PI), em 23 de novembro de 1881, e faleceu em Fortaleza (CE), em 23 de outubro de 1934. Foi magistrado, jurista, professor e jornalista. Tornou-se bacharel em Direito em 1910. No Piauí, foi chefe de polícia e promotor público, em Parnaíba e Teresina. Atuou como secretário-geral do estado e procurador dos Feitos da Fazenda. No Ceará, desenvolveu a maior parte de sua atividade cultural e profissional, onde dirigiu a procuradoria dos Feitos da Fazenda e a Secretaria de Finanças. Foi juiz federal e professor catedrático da Faculdade de Direito do Ceará. Fundou, com os irmãos Constantino e Jonas, o jornal “O Nordeste”, além de ter sido um dos fundadores da Associação Comercial de Parnaíba. Pertenceu às academias piauiense e cearense de Letras, foi patrono da cadeira n. 32 da Academia Parnaibana de Letras e membro do Instituto de Ciências e Letras de Recife (PE) (VIEIRA, 2010, p. 39).

(2) Abdias da Costa Neves (Teresina-PI, 19-11-1876 – Teresina-PI, 28-08-1928). Formou-se em Direito pela Faculdade de Direito em Recife. Foi juiz de direito interino de Piracuruca (1900-1912), juiz substituto federal (1902-1914) e secretário de Governo (1914). Em 1915, foi eleito senador da República. Atuou como jornalista em diversos jornais do Piauí como: “A Pátria”, “O Monitor”, “A Notícia”, “O Dia” e “Literultura”. Acerca da vida e obra de Abdias Neves, ver Pinheiro (2003).

(3) A Associação Comercial de Parnaíba foi uma das mais atuantes em prol de melhoramentos para o Estado e a primeira reunião da classe comercial de Parnaíba que legitimou sua fundação ocorreu em 28 de janeiro de 1917. Nessa reunião se estabeleceu o primeiro estatuto que regulamentava as ações da associação e formou-se a sua primeira diretoria, tendo como presidente Armando Madeira; vice-presidente, Antônio Gomes Veras; primeiro secretário, Henock Guimarães; segundo secretário, Francisco Ferreira de Castelo Branco; Tesoureiro, Dr. Francisco de Moraes Correia e como vogais, James Frederic Clark e Delbão Francisco Rodrigues. Nesse sentido, os discursos produzidos pelos representantes do comércio de Parnaíba visavam criticar as ações dos administradores públicos quanto à falta de melhoria material do Estado, ou seja, a relação entre os interesses da elite

comercial e as dos administradores estaduais muitas vezes não coincidiam diretamente (VIEIRA, 2010, p. 48).

(4) Esse periódico conheceu três fases: a primeira, de 1924 a 1941, com a publicação de 18 edições; a segunda, 1942 a 1981, com 40 edições, e a terceira, a partir de 1994 aos dias atuais.

Referências

- A SOLENIDADE memorável da inauguração da ponte “João Luiz Ferreira”. *Diário Oficial*, Teresina, a. 9, n. 274, 4 dez. 1939
- CORREIA, J. M. Memorial. *Piauhhy*, Teresina, a. 16, n. 866, 01 set. 1906.
- COSTA, H. S. Estrada de ferro do S. Francisco a Parnaíba. *Piauhhy*, Teresina, a. 20, n. 1039, 05 jan. 1910.
- MADEIRA, A. *Interesses piauienses*. Parnaíba: Comissão de Propaganda do Porto de Amarração, 1920.
- MELHORAMENTOS. *Piauhhy*, Teresina, a. 20, n. 1066, 7 jul. 1910.
- NEVES, A. *Política das estradas de ferro e finanças da República*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1916.
- PIAUÍ. Governo. 1910-1912 (Silva). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Antonino Freire da Silva, em 1º de junho de 1910*. Teresina: Tip. do Piauí, 1910.
- PIAUÍ. Lei n. 569. *Piauhhy*, Teresina, a. 20, n. 1066, 07 jul. 1910.

PIAUÍ. Governo. 1912-1916 (Rosa). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Miguel de Paiva Rosa, em 1º de junho de 1913*. Teresina: Tip. Paz, 1913.

PIAUÍ, Governo. 1912-1916 (Rosa). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Miguel de Paiva Rosa, em 1º de junho de 1915*. Teresina: Tip. Paz, 1915.

PIAUÍ, Governo. 1925-1928 (Melo). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1º de junho de 1926*. Teresina: Tip. do Piauí, 1926.

PINHEIRO, A. P. *O desmoronar das utopias Abdias Neves (1876-1928): anticlericalismo e política no Piauí nas três primeiras décadas do século XX*. 2003. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas, 2003.

VIDAL, F. B. Considerações em torno da validade atual da discussão sobre as desigualdades regionais no Brasil. *Observa Nordeste*, Recife, 19 jun. 2007. 43 p. Disponível em: <<http://www.fundaj.gov.br/geral/observanordeste/fvidal2.pdf>>. Acesso em: 14 jun. 2009.

VIEIRA, L. R. *Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960*. 2010. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) - Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010.

*** Graduada em História/UFPI, Mestra em História do Brasil/UFPI, Professora do quadro provisório da UESPI/Campus Torquato Neto.**

ECONOMIA SOLIDÁRIA NO PIAUÍ: a solidariedade na reinvenção do espaço público

Por Naiara de Moraes e Silva*, Oriana Chaves** e Solimar Oliveira Lima***

A economia solidária é compreendida como “um conjunto de atividades econômicas – de produção, distribuição, consumo, poupança e crédito – organizadas e realizadas solidariamente por trabalhadores e trabalhadoras sob a forma coletiva e autogestionária” (ANTEAG, 2009, p. 17). Entre suas características fundamentais, estão: cooperação, autogestão, viabilidade econômica e solidariedade. Essas características, embora sejam complementares e nunca funcionem isoladamente, podem ser observadas e compreendidas objetivamente como categorias analíticas diferentes, mas sempre presentes na economia solidária.

Segundo o Atlas da Economia Solidária no Brasil (ANTEAG, 2009, p. 7), a economia solidária

tem sido “uma resposta importante dos trabalhadores e trabalhadoras em relação às transformações ocorridas no mundo do trabalho”. Dessa forma, o trabalho associado vem se tornando uma alternativa ao domínio secular do capital. Contemporaneamente, porém, cada vez mais esta experiência tem se tornado um desafio, já que em uma conjuntura social marcada por incertezas, a economia solidária, embora tenha se constituído forte fenômeno em curso, apresenta ainda precária base de dados totalizadores, o que dificulta sua análise e investimentos que contribuam para ampliação (BARBOSA, 2007).

No Brasil, a partir da década de 1990, cresceu o nível de informalidade no mercado de trabalho, provocando o Estado a promover políticas públicas