Casa de Oswaldo Cruz — FIOCRUZ Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde

LAILA PEDROSA DA SILVA

UMA REGIÃO IMPERMEÁVEL AO PROGRESSO: SECAS, FERROVIAS E RODOVIAS NO PIAUÍ (1910-1945)

LAILA PEDROSA DA SILVA

Uma região impermeável ao progresso: secas, ferrovias e rodovias no Piauí (1910-1945)

Tese de doutorado apresentada ao Curso de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz – Fiocruz, como requisito parcial para obtenção do Grau de Doutora. Área de concentração: História das Ciências.

Orientador: Prof. Dr. Rômulo de Paula Andrade

Rio de Janeiro 2023

LAILA PEDROSA DA SILVA

Uma região impermeável ao progresso: secas, ferrovias e rodovias no Piauí (1910-1945)

Tese de doutorado apresentada ao Curso de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz – Fiocruz, como requisito parcial para obtenção do Grau de Doutora. Área de concentração: História das Ciências.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Rômulo de Paula Andrade (Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz – COC/Fiocruz) – Orientador

Prof. Dr^a. Tamara Rangel Vieira (Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz – COC/Fiocruz) – Examinadora interna

Prof. Dr. Gilberto Hochman (Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz – COC/Fiocruz) – Examinador interno

Prof. Dr^a. Juciene Batista Félix Andrade (Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN) — Examinadora externa

Prof. Dr. Frederico de Castro Neves (Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Ceará - UFC) – Examinador externo

SUPLENTES

Prof. Dr. Gabriel Lopes (Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz – COC/Fiocruz)

Prof. Dr. Agostinho Júnior Holanda Coe (Departamento de História – Centro de Ciências Humanas e Letras – CCHL da Universidade Federal do Piauí - UFPI)

Ficha catalográfica

S586r Silva, Laila Pedrosa da.

> Uma região impermeável ao progresso: secas, ferrovias e rodovias no Piauí (1910-1945) / Laila Pedrosa da Silva. - Rio de Janeiro, 2023.

291 f.: il. color.

Orientador: Rômulo de Paula Andrade.

Tese (Doutorado Acadêmico em História das Ciências e da Saúde) – Fundação Oswaldo Cruz. Casa de Oswaldo Cruz. Bibliografia: f. 273-291.

- História do Século XX. 2. Desenvolvimento Local.
- Sistema Viário. 4. Ameaças Meteorológicas. 5. Brasil.

CDD 981

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da Rede de Bibliotecas da Fiocruz com os dados fornecidos pelo(a) autor(a). Responsável pela Ficha Catalográfica: Marise Terra - CRB-6-351

AGRADECIMENTOS

Este trabalho foi escrito durante o período de emergência global decretado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) em decorrência da propagação do novo coronavírus (Sars-Cov-2). No dia 11 de março de 2020 a Covid19 foi considerada pandemia iniciando um protocolo de distanciamento social e, posteriormente, de *lockdown* em vários estados do Brasil. Havia começado o doutorado no ano anterior e devido a demanda das disciplinas não tinha conseguido realizar pesquisa de campo. Com o fechamento dos arquivos se tornou impossível o levantamento de fontes para a tese. Além da dificuldade na pesquisa, o momento era de muito medo e incerteza, com a morte diária de inúmeras pessoas e com ataques constantes à ciência. Toda essa crise afetou minha saúde mental. Assim, a escrita da tese, que em um cenário normal já demandava um grande esforço, se tornou ainda mais difícil. Foi necessário encontrar estratégias para dar continuidade ao trabalho, mesmo muitas vezes pensando em desistir por achar que não seria possível concluí-lo.

Embora o processo de escrita de uma tese seja solitário, ainda mais em meio a uma pandemia, posso dizer que nunca estive sozinha. Contei com a ajuda de muitas pessoas que direto ou indiretamente tornaram a jornada menos solitária e mais leve. Sou grata a cada um que me apoiou e contribuiu para a finalização dessa etapa na minha formação profissional. Não poderia deixar de agradecer as pessoas que acreditaram em mim: familiares, amigos (as), orientador, professores (as) e colegas. Esta conquista eu dedico a vocês e a todos aqueles que assim como eu deixaram suas casas, suas famílias e seus estados em busca de realizar seus sonhos. Sou a primeira da família a fazer graduação e pós-graduação e sei bem como é difícil ingressar no ensino superior quando não existe uma equidade nas condições de acesso à educação, apesar das políticas afirmativas em desenvolvimento. Ocupar lugares de produção de conhecimento científico no Brasil infelizmente não é algo acessível para todos. Por isso, concluir o doutorado em uma das maiores instituições de pesquisa do Brasil, a Fiocruz, é motivo de grande orgulho para mim.

Seja como for, esta caminhada não teria feito tanto sentido sem os afetos compartilhados ao longo destes mais de quatro anos. Agradeço a minha família que sempre foi minha base, meu porto seguro. Minha mãe, Conceição, meu maior exemplo neste mundo. Nunca mediu esforços para que eu pudesse seguir meus sonhos. Sempre acreditou em mim, mesmo muitas vezes não entendendo minhas escolhas, como quando decidi fazer mestrado e depois doutorado no Rio de Janeiro, um lugar tão longe de casa. Agradeço por cada oração. Até aqui Nossa Senhora a atendeu e me protegeu. Meu pai, José, um homem de expressar poucos sentimentos,

mas que sempre me ensinou a fazer as coisas certas. Seu caráter, honestidade e força são admiráveis. Obrigada por me acolher, mesmo sem falar uma palavra, e renovar minhas forças em todos os nossos encontros. Minhas irmãs, Lidiana e Gleiciane, duas mulheres incríveis que tenho maior admiração e que sempre torceram por mim. Agradeço pelas vezes que viajei para o Piauí e fui recebida com tanto carinho. Pelas nossas conversas bobas, risos e cochilos no chão da sala após o almoço. Meus sobrinhos, Felipe Gabriel e João Victor, e minhas sobrinhas, Laura Fernanda e Mariana, que a cada mensagem, áudio e ligação aqueciam meu coração repleto de saudade, sobretudo, no período de pandemia quando estávamos todos em quarentena. Fico imensamente feliz em saber que minha trajetória serve de incentivo para vocês (Laura e Mariana sempre falam que querem ser doutoras igual a tia rs).

Agradeço a Márcio, que nos dois últimos anos do doutorado foi meu maior apoio no Rio de Janeiro, me ensinando a desacelerar, descansar e acreditar no meu potencial. Obrigada por todos os momentos compartilhados, por me acolher, me amar e cuidar de mim quando não estava bem. Com ele aprendi que é possível conciliar um doutorado com outras coisas, porque existe vida além da pós-graduação.

Por falar em cuidado, não poderia deixar de agradecer a minha psicóloga Paula, a pessoa que mais me entende. Agradeço por todo o suporte de autoconhecimento durante o doutorado, por me incentivar a não desistir, a seguir em frente diante de tantos obstáculos e por sempre ressaltar minhas qualidades.

Aos meus amigos de longa data: Lincoln, um dos meus maiores incentivadores, agradeço a parceria em eventos e cursos, pelas trocas de ideias sobre a pesquisa e sobre a vida; Aleisa, agradeço por sempre ter acreditado em mim, por permanecer comigo mesmo distante fisicamente; Luís Carlos, meu tesouro, agradeço pelos risos, choros e conversas que tornaram os meus dias mais leves; Kassilene, agradeço o ombro amigo, por todas as vezes que me ouviu, me acolheu e compreendeu.

Agradeço ainda às minhas amigas Reury, Tainara, Gaby, Karolaine, Rosa Neiva, Cledivânia, Vanislene, Carleusa, Janiscléia, Aryane e Geciane. Obrigada por me acolherem sempre que retornei ao Piauí na busca de afeto e descanso. Nossos momentos (farrinhas) regados a muita comida e falação foram importantes para recarregar minhas energias e continuar a caminhada.

Quando cheguei no Rio de Janeiro para morar no alojamento da Fiocruz fui acolhida por algumas pessoas que logo se tornaram grandes amigos. Elas foram fundamentais para que eu pudesse suportar as dificuldades de viver longe de casa nesta cidade agitada. Agradeço a

Avohanne, minha companheira de rolês e de simpósios temáticos. Obrigada por ter segurado a barra ao meu lado durante o período da pandemia, quando ficamos em quarentena no alojamento da Fiocruz. Aprendi muito convivendo com uma mulher forte, empoderada e inteligente. Nossas conversas e festinhas foram de fundamental importância para mim. Agradeço a Lucindo, o gajo caboverdiano, que me acolheu no Rio de Janeiro e se tornou um grande amigo. Obrigada pelas nossas conversas regadas a vinho e um bom prato da culinária do seu país. Agradeço a Ramon, um ser humano incrível que tive o prazer de conviver de pertinho. Obrigada pelos risos, pelas festinhas e por toda ajuda e incentivo no desenvolvimento da minha pesquisa. Agradeço a Lili pela leveza das nossas conversas, por toda sensibilidade de me ouvir e me ajudar nos meus momentos de angústia e pelos passeios na "cidade maravilhosa". Agradeço a Daiane, que desde a seleção do mestrado e depois na seleção do doutorado, foi solícita e leu meus projetos de pesquisas contribuindo para um bom resultado. Agradeço a Kamylla pelo tempo que dividimos o apartamento e compartilhamos tantas histórias alegres e alguns episódios tristes, mas que foram superados graças ao apoio de uma à outra. Agradeço a Thayane, pelos nossos encontros cheios de comilanças, músicas e alegria. Agradeço a Romão, por ter me incentivado a fazer pós-graduação na Fiocruz e me dar todo suporte no Rio de Janeiro. Por fim, agradeço as novas amizades que fiz no último ano no alojamento. Obrigada Gleici, pela parceria na academia, Beth, pelas ricas conversas, e Gutiele, pelos cafés e show do Coldplay. Minha família Curicica, muito obrigada!

Aos amigos do doutorado José Roberto e Letícia. O trio que desde a escrita do projeto do doutorado esteve junto, compartilhando medos e incertezas. Ao longo destes quatro anos vocês foram meu apoio. Agradeço a José Roberto, pelas palavras sábias, conversas profundas e carinho. Obrigada por sempre me ouvir, me entender e não soltar minha mão diante do caos. Agradeço à Letícia, pela leveza dos nossos encontros, viagens e parceria em disciplinas. Obrigada por ser essa amiga fiel, companheira de caipirinha e karaokê na Feira de São Cristóvão.

Agradeço a minha turma de doutorado 2019, mesmo não tendo a oportunidade de conviver de perto com todos devido a pandemia, compartilhamos alguns momentos que foram de grande aprendizado.

A meu orientador Rômulo de Paula Andrade pela parceria ao longo desses anos (desde 2017 quando iniciei o mestrado), sobretudo, durante a pandemia de Covid-19 quando mais precisei de sua ajuda devido às dificuldades e obstáculos que enfrentei. Obrigada por todo suporte quando me sentia perdida com a pesquisa ou quando não conseguia escrever um

parágrafo da tese. Com toda convicção, posso dizer que este trabalho não seria possível sem as suas contribuições. Além de um excelente professor/pesquisador, Rômulo é um profissional humano, atencioso, compreensivo e acolhedor, o que me faz admirá-lo ainda mais. Agradeço pelas conversas, pela paciência de me ouvir quando não estava bem, por enxergar o potencial do meu trabalho e por acreditar, incentivar e apoiar minhas escolhas.

Agradeço ao Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde - PPGHCS, a casa de Oswaldo Cruz -COC e a Fiocruz pela oportunidade de fazer meu doutorado em uma instituição que é referência nacional e internacional, contribuindo para minha formação profissional. Aos professores do PPGHCS por todo conhecimento compartilhado nas disciplinas cursadas e eventos da COC. A Secretaria Acadêmica nas pessoas de Paulo, Sandro e Maria Cláudia pelo serviço prestado quando precisei e pelas conversas acolhedoras todas as vezes que estive na Fiocruz.

Agradeço aos/as professores/as Gilberto, Frederico, Tamara e Juciene por aceitarem o convite e participarem da minha banca de defesa, tecendo considerações pertinentes para o meu trabalho. Aos professores Agostinho e Gabriel pela disponibilidade de serem membros suplentes da banca. Agradeço também aos professores Gilberto e Frederico pelas contribuições fundamentais na banca de qualificação que ajudaram a pensar e estruturar melhor minha tese.

Agradeço a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - CAPES pela concessão da bolsa que foi crucial para a realização desta tese. Sem apoio financeiro é impossível fazer pesquisa no Brasil.

Agradeço às funcionárias da biblioteca do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas - DNOCS de Fortaleza que me receberam tão bem e me ajudaram a localizar as fontes que precisava para minha tese, de modo particular a bibliotecária chefe Anésia, a bibliotecária Emanuele e a estagiária Daniele.

A administração do alojamento Hélio Fraga, onde morei durante todo o período do doutorado e pude ter a experiência de conviver com pessoas de diferentes regiões do Brasil e de outros países. Foi graças ao alojamento que consegui me manter no Rio de Janeiro para cursar as disciplinas e demais atividades do doutorado. Agradeço a Dona Cláudia e Dona Graça pela receptividade enquanto estive longe de casa.

Ao professor Eduardo, da Universidade Estadual do Rio de Janeiro, e ao professor Raimundo, da Universidade Federal do Piauí, agradeço por me permitirem realizar meu estágio à docência e por contribuírem na minha formação.

Às colegas Ana Nery e Rafaela pelas fontes compartilhadas.

Não poderia deixar de agradecer aos professores Agostinho Coe e Mairton Celestino, que desde a graduação me incentivaram a fazer pós-graduação na Fiocruz. Obrigada por acreditarem em mim, por me prepararem tão bem. Muito do que sou hoje devo aos meus professores que, assim como eles, ao longo da minha formação foram minhas principais referências.

Por fim, a escrita da tese em primeiro plano foi um processo solitário feito a duas mãos, mas em segundo plano fui acompanhada de muitos afetos que preencheram os espaços vazios. Não posso dizer que foi fácil, nunca foi, pelo contrário, foi muito difícil. Mas mesmo com medo e com muitas dificuldades continuei e consegui terminar. Assim, ao finalizar este grande desafio que foi cursar o doutorado, não posso deixar de ressaltar todo o esforço, a dedicação, a abdicação e a coragem exigidas de mim. Muitas vezes tive que me colocar de lado para priorizar minha pesquisa, ficar longe da minha família reclusa na escrita da tese e fazer escolhas que incluía renunciar a muitas coisas que amava. Mas, Deus plantou este sonho no meu coração e me capacitou com toda força e apoio de várias pessoas para suportar o processo até o objetivo final. Por isso que sou grata a todos (as).

Mãe, sua filha é doutora. Que venham novos desafios!

O senhor tolere, isto é o sertão. Uns querem que não seja: que situado sertão é por os campos-gerais a fora a dentro, eles dizem, fim de rumo, terras altas, demais do Urucuia. Toleima. Para os de Corinto e do Curvelo, então, aqui não é dito sertão? [...] O sertão está em toda a parte.

(João Guimarães Rosa)

RESUMO

Esta tese tem como objetivo analisar a relação entre secas, obras públicas e a ideia de abandono e atraso do estado do Piauí entre os anos de 1910 e 1945. Busca-se evidenciar a construção de uma marginalidade para a região como forma de inseri-la nos debates nacionais de integração e modernização desenvolvidos pelo Estado brasileiro. O argumento do trabalho é que as secas foram elementos estruturantes e mediadores na relação do Piauí com o poder central, servindo de justificativa para a inserção do estado nos trechos de grandes obras públicas do período. Isso resultou na implantação de uma infraestrutura hídrica, por meio de açudes e poços; de comunicação, por meio de ferrovias e rodovias; e agrícola, por meio de colônias voltadas para a localização dos flagelados da seca. A partir do debate historiográfico sobre os sertões, a tese investiga a inserção do estado nas disputas políticas envolvendo as secas, bem como as políticas públicas resultantes desse flagelo. Entre as fontes utilizadas, destacam-se os relatórios governamentais e de presidentes; as publicações técnicas da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, como os relatórios dos trabalhos executados e os boletins informativos; os dados estatísticos das ferrovias e rodovias brasileiras; as cartografias; os jornais e as revistas.

Palavras-chave: Piauí, sertão, secas, ferrovias, rodovias, colônias agrícolas.

ABSTRACT

This thesis aims to analyze the relationship between droughts, public works, and the ideas of abandonment and backwardness in the state of Piauí between the years 1910 and 1945. The objective is to highlight the construction of marginality for the region as a means of integrating it into the national debates of integration and modernization developed by the Brazilian state. The argument of the study is that droughts were foundational elements and mediators in Piauí's connection with the central authority, serving as justification for the state's involvement in major public works projects of the period. This resulted in the implementation of various types of infrastructure, including water reservoirs and wells for water supply, railways and highways for transportation, and agricultural initiatives such as colonies established to provide a location for drought victims. Drawing on the historiographical debate about the hinterlands, the thesis investigates the state's participation in political disputes concerning droughts, as well as the resulting public policies arising from this calamity. Key sources employed include government reports and presidential documents, technical publications from the Federal Inspectorate of Works against Droughts, such as reports on executed projects and informational bulletins, statistical data on Brazilian railways and highways, maps, newspapers, and magazines.

Keywords: Piauí, hinterland, droughts, railways, highways, agricultural colonies.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Capa do Almanaque da Parnaíba de 1931	69
Figura 2: Capa do Almanaque da Parnaíba de 1932	71
Figura 3: Carnaubeira à margem da rodagem Teresina – Campo Maior	74
Figura 4: Felismino, Diretor de Instrução no Piauí, recebendo Getúlio Vargas e Landri Sales na Es	scola
Normal	
Figura 5: Gráfico das áreas cultivadas	. 127
Figura 6: Interventor Landri Sales em inspeção aos trabalhos agrícolas em David Caldas	. 142
Figura 7: Casa de colono na colônia agrícola David Caldas	. 148
Figura 8: Grupo de flagelados recebendo assistência médica 1933	. 155
Figura 9: Engenheiro Norberto da Silva Paes da E.F.P.T conduzindo uma locomotiva	
Figura 10: Ponte ferroviária João Luiz Ferreira	. 189
Figura 11: Comissão de estudos e locação da E. F. Amarração a Teresina	. 192
Figura 12: Inauguração do serviço de tráfego ferroviário no estado do Piauí	. 199
Figura 13: Estação ferroviária de Teresina	. 208
Figura 14: Importação de automóveis para passageiros e de auto caminhões para carga (1925-1	.932)
	. 219
Figura 15: Rodovia Transnordestina	. 225
Figura 16: Rodovia Transnordestina e ponte sobre o Rio Choró - CE	. 226
Figura 17: Linhas Tronco serviços realizados (1931-1933)	. 228
Figura 18: Escavadora e reboque em trecho da rodovia Fortaleza - Teresina	. 233
Figura 19: Trecho íngreme da rodovia Fortaleza - Teresina	. 233
Figura 20: Carro de bois – um meio de transporte no interior do Piauí	. 239
Figura 21: Jumento – o modo mais comum de transporte no interior do Piauí	. 239
Figura 22: Transporte de água de poço em Campo Maior para as residências particulares	. 240
Figura 23: Estrada de rodagem Floriano a Oeiras	. 241
Figura 24: Estradas carroçáveis desenvolvidas durante o ano de 1924 no Piauí	. 244
Figura 25: A primazia da marca Studebaker	
Figura 26: Novo carro Ford V-8	
Figura 27: Novo caminhão Ford V-8.	. 251
Figura 28: Propaganda da nova agência da Internacional em Teresina	
Figura 29: Comparação do movimento de veículos em 1935 e 1936	. 255
Figura 30: Automóvel na Praça da Graça em Parnaíba	. 256
Figura 31: Total da quilometragem das estradas carroçáveis pelos municípios do Piauí em 1937	. 258
Figura 32: Inauguração da estrada de rodagem Campo Maior – Barras	. 260

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Exportação e importação (movimento de 1932-1935)	73
Tabela 2: Açudes construídos no Piauí até 1968	111
Tabela 3: Orçamento e despesa da IOCS/IFOCS (1909-1930)	116
Tabela 4: Resumo das despesas feitas em 1931 e 1933 a conta das verbas orçamentárias e dos cr	réditos
adicionais abertos ao Ministério da Viação e Obras Públicas para serviços de obras contra as s	ecas e
outros	137
Tabela 5: Poços e açudes construídos no Piauí no período de 1932-1934	139
Tabela 6: Auxílio concedido aos estados para o serviço de fundação de centros e núcleos agríc	olas e
localização de trabalhadores	144
Tabela 7: Centro Agrícola David Caldas	154
Tabela 8: Extensão e datas de abertura dos trilhos da E. F. Central do Piauí	201
Tabela 9: Movimento de transporte na Estrada de Ferro Central do Piauí no período de 1927 a	i 1930
	202
Tabela 10: Extensão e datas de abertura dos trilhos da E. F. Petrolina - Teresina	212

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Mapa político do Piauí	25
Mapa 2: Limitação da zona seca do Nordeste brasileiro	
Mapa 3: Colônias Agrícolas Nacionais criadas a partir do decreto – lei 3.059 de 14 de	fevereiro de 1941
	135
Mapa 4: Desenvolvimento periódico do sistema ferroviário brasileiro	
Mapa 5: Rede de Viação Cearense	177
Mapa 6: Estrada de Ferro Petrolina – Teresina 1927	
Mapa 7: Estrada de Ferro São Luís a Teresina	187
Mapa 8: Estrada de Ferro Central do Piauí – 1927	193
Mapa 9: Plano rodoviário situação em 31 de dezembro de 1944	
Mapa 10: Cartograma de itinerários do estado do Piauí	263
Mapa 11: Rodovia Fortaleza – Teresina	

LISTA DE SIGLAS

APL – Academia Piauiense de Letras

ANL – Aliança Nacional Libertadora

AIB – Ação Integralista Brasileira

APEPI - Arquivo Público do Estado do Piauí

CANs - Colônias Agrícolas Nacionais

CANPI- Colônia Agrícola Nacional do Piauí

CEPRO - Fundação Centro de Pesquisas Econômicas e Sociais do Piauí

COC - Casa de Oswaldo Cruz

CRL - Center for Research Libraries

CPDOC - Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil

DAD - Departamento de Arquivo e Documentação

DASP - Departamento de Administração do Serviço Público

DNOCS – Departamento Nacional de Obras Contra as Secas

DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

EUA – Estados Unidos da América

IOC – Instituto Oswaldo Cruz

IOCS – Inspetoria de Obras Contra as Secas

IFOCS – Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas

MVOP – Ministério de Viação e Obras Públicas

PNSP - Partido Nacional Socialista Piauiense

PRP – Partido Republicano Piauiense

RVC – Rede de Viação Cearense

SPILTN – Serviço de Proteção aos Índios e Localização de Trabalhadores Nacionais

SARCCOL - South American Railway Construction Company Limited

SUMÁRIO

Introdução
Capítulo 1 - "O Piauí é desconhecido": os debates sobre a necessidade de integração e modernização do sertão do Piauí
1.1 A descoberta dos sertões como espaços abandonados
1.2 A construção de uma marginalidade para o estado do Piauí
1.3 As elites políticas piauienses, as disputas pelo poder e os debates sobre a implementação de uma infraestrutura no estado
1.4 Em busca do progresso: a interventoria de Landri Sales e Leônidas de Castro Melo 60
1.5 O Piauí não é mais apenas uma "expressão geográfica": A visita de Getúlio Vargas ao Piauí e as demandas das elites piauienses
Capítulo 2 - "A eterna via-sacra de um povo": o problema das secas e o seu combate no Piauí. 88
2.1 A seca como problema regional e nacional: A criação da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas
2.2 "Zona de refúgio ou de passagem": o papel do Piauí perante as secas de 1915 e 1919 98
2.3 Getúlio Vargas e a organização de políticas públicas de combate às secas 113
2.4 Os serviços de localização e colonização dos flagelados da seca de 1932 128
2.5 Colônia Agrícola David Caldas no Piauí
2.5.1 Estado sanitário da Colônia Agrícola David Caldas: saneamento e combate à malária/impaludismo
2.5.2 Plano de colonização da Colônia Agrícola David Caldas
Capítulo 3 – "Uma estrada de ferro invade o sertão nu": a construção de ferrovias no Piauí. 164
3.1 "Nem um palmo de estrada de ferro": os debates sobre a construção de ferrovias no Piauí
3.2 "Já é tempo do estado do Piauí merecer alguma coisa da União": projetos ferroviários para o Piauí - E. F. Crateús a Teresina, E. F. Petrolina a Teresina, E. F. São Luís a Teresina
3.2.1 Estrada de Ferro Crateús a Teresina
3.2.2 Estrada de Ferro Petrolina a Teresina
3.2.3 Estrada de Ferro São Luís a Teresina
3.3 Estrada de Ferro Central do Piauí: "linha tronco da rede piauiense"
3.4. "Remanescentes fragmentários de empreendimentos interrompidos a meio caminho": a construção ferroviária no governo de Getúlio Vargas
3.5 "Para o futuro"
Capítulo 4 - Artérias por onde circula o sangue da nossa riqueza": o desenvolvimento rodoviário no Piauí
4.1 Governar é abrir estradas: O advento do rodoviarismo no Brasil215
4.2 Plano de obras rodoviárias: "complemento indispensável a solução integral do problema das secas"

4.3 Do carro de boi ao automóvel: As primeiras iniciativas pela construção de estr e carroçável no Piauí	0
4.4 Um surto de progresso: as rodovias e o combate à seca no Piauí	
5. Considerações finais	
Referências Bibliográficas	273
Fontes	279

Introdução

[...] A edição 2007 do Guia Quatro Rodas, a principal publicação de turismo brasileira, ignorou o estado na sua seção Roteiro de Viagens, a mais nobre do guia. Das dezoito páginas dedicadas ao Nordeste - todas com fotos grandiosas, mapas minuciosos e dicas imperdíveis –, oito são gastas com as praias e as chapadas da Bahia. Duas falam de Sergipe e Alagoas, "gigantes no turismo". Pernambuco surge como o estado que abriga "algumas das praias mais bonitas do país". A Paraíba e o Rio Grande do Norte "têm atrações para todos os gostos". No Ceará, "a vida é boa". Até aí, tudo bem. Mas justo na hora de cruzar a fronteira e entrar no Piauí, o guia dá um salto e aterrissa, sem escalas, no Maranhão[...]. Os piauienses sentiram o golpe. Há anos eles têm a sensação de não existir. Já se tornou tristemente célebre o episódio de 1998, quando um livro didático de geografia, editado no Paraná, simplesmente elidiu o estado. Não deixou nem uma nesga de solo piauiense para contar história. O traçado revelava um gigantesco Maranhão colado à Bahia e ao Ceará. O pobre piauiensezinho que se dispusesse a achar o seu torrão natal se descobriria um desterrado [...]. Os piauienses não se conformam de serem sempre ignorados quando o assunto é turismo. Faz pouco tempo, a Globo fez uma enorme reportagem sobre as atrações nordestinas. Neca de Piauí. "Essa sensação de exclusão é muito dolorosa. É muito comum esquecerem de nós. Tanto nos livros escolares como nos roteiros turísticos", suspira Sílvio Leite, o secretário de Turismo do estado". Só lembram quando o assunto é fome ou miséria." 1

O trecho acima é de um artigo escrito por Consuelo Dieguez publicado na *Revista Piauí* no ano de 2007. Nele, a jornalista expõe o esquecimento do estado do Piauí, inexistente em mapas de livros didáticos, em revistas de roteiros turísticos e em reportagens da Globo. Em entrevista à autora, Silvio Leite, secretário de Turismo, destacou que a região só era lembrada quando o assunto era "fome e miséria", o que significava uma visão totalmente deturpada, uma vez que o estado era rico em pontos turísticos poucos conhecidos como, por exemplo, o Delta do Parnaíba, o único em mar aberto das Américas, e o Parque Nacional da Serra da Capivara, um dos principais sítios arqueológicos do Brasil. O descaso teria gerado uma crise de autoestima nos piauienses que haviam parado de divulgar sua cultura e riquezas, reacendendo uma discussão que era recorrente no estado.

A recorrência histórica do esquecimento do Piauí nos ajuda a pensar a produção do seu espaço a partir de uma série de discursos que são frutos de conflitos políticos e sociais travados pelo reconhecimento e legitimação de uma identidade. Tais discursos foram responsáveis pela construção da imagem da região como esquecida. Esta ideia foi resultado de formulações ao longo da história, visando inserir o território no projeto de modernização nacional desenvolvido pelo Estado brasileiro. Desse modo, precisamos confrontar visões pré-estabelecidas a fim de

_

¹ DIEGUEZ, Consuelo. Estado inexistente: Piauienses, vamos curar essa crise de autoestima! In: *Revista Piauí*. Edição 10, julho de 2007. Disponível em: https://piaui.folha.uol.com.br/materia/estado-inexistente/. Acesso em 22 de abril de 2023.

entendermos a região para além dos estereótipos que perduram até os dias atuais. Para isso fazse necessário compreendermos como se processou a elaboração desses signos que caracterizam este espaço como "impermeável ao progresso".²

Os discursos que faziam referência ao "descaso" com a região ocuparam lugar de destaque nos debates das elites locais no início do século XX. A retórica política buscava mostrar as potencialidades da região a fim de superar a imagem que se tinha do estado, isto é, de um território que não apresentava tanta expressividade, atrasado, isolado, castigado pelas secas, pelas doenças e sem uma infraestrutura de transporte. A angústia de não se sentirem "parte da nação" fez com que estes sujeitos passassem a reivindicar melhorias para combater suas mazelas, pois só assim conseguiriam adentrar o *hall* da modernidade juntamente com os demais estados.

Neste contexto, as secas tiveram um papel primordial, uma vez que as regiões que sofriam com as estiagens reclamavam do governo federal medidas para solucionar o problema. O resultado foi a criação de um órgão com a finalidade de implementar uma infraestrutura para amenizar os efeitos das secas. Como o Piauí fazia parte da zona flagelada, acabou sendo integrado a esse projeto de modernização dos sertões nordestinos, mesmo que a seca não o atingisse de forma tão intensa quanto outras regiões. Mesmo assim teve um papel de grande relevância, que foi de zona de refúgio para os retirantes que migravam dos estados vizinhos. Assim, somando-se à ideia de abandono do poder central que permeia o imaginário político local, as elites piauienses tiveram um forte argumento para reivindicar a realização de melhoramentos no estado, já que além dos efeitos da seca que afetam sua economia e população, tinham que lidar com o quadro de pobreza e miséria provocado pela migração de sertanejos para o território, aumentando a população nas ruas e, consequentemente, a fome e as doenças pela escassez de alimentos, água e higiene.

No início do século XX, os discursos reforçam a urgência da inserção do Piauí no Brasil moderno que nasceu na República brasileira. Uma das entradas possíveis foi a participação do Piauí nas exposições nacionais e estaduais como forma de realizar uma espécie de propaganda das suas potencialidades, discussão realizada na nossa dissertação de mestrado.³ Percebeu-se

² NEIVA, Arthur, PENNA, Belisário. Viagem Científica pelo Norte da Bahia, sudoeste de Pernambuco, sul do Piauhy e de norte a sul de Goiaz. Mem. Inst. Oswaldo Cruz; 8 (3): 74-224, 1916, p.199.

³ SILVA, Laila Pedrosa da. "Somos parte integrante da nação: o Piauí nas exposições do início do século XX e os debates sobre modernização e integração da região. 104f. Dissertação (Mestrado em História das Ciências e da Saúde) — Fundação Oswaldo Cruz, Casa de Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: https://ppghcs.coc.fiocruz.br/images/dissertacoes/dissertacao laila pedrosa silva.pdf.

que duas visões estavam presentes nos debates locais e orientaram a elaboração dos projetos políticos de modernização. De um lado, estava o potencial econômico do território. E do outro, os signos de decadência, esquecimento e isolamento. Assim, nesta tese, nos propomos a analisar a relação entre secas, obras públicas e a ideia de abandono e atraso do estado do Piauí entre os anos de 1910 e 1945. O argumento do trabalho é que as secas foram elementos estruturantes e mediadores na relação do Piauí com o poder central, servindo de justificativa para a inserção do estado nos trechos de grandes obras públicas do período.

O recorte temporal contempla o período no qual as elites piauienses elaboraram uma série de discursos para promover no estado a construção de grandes obras de engenharia e inserir a região no projeto de modernização nacional, sempre a reboque dos debates sobre as secas, o abandono e o atraso. O cenário era de expansão das iniciativas empenhadas em ocupar e desenvolver os sertões nordestinos considerados arrasados pelas secas. O órgão responsável por esse empreendimento era a Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS), criada em 1909 e, posteriormente, em 1919, transformada em Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, que a partir de um conjunto de políticas sistemáticas tratou de construir uma infraestrutura hídrica, viária e agrícola para o desenvolvimento das regiões sob sua atuação. Desse modo, o recorte abrange o início e o desdobramento dos trabalhos da agência da seca - que em 1945 foi transformada em Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS) -, onde podemos ver os ciclos mais significativos de sua existência, sobretudo, no governo de Epitácio Pessoa e Getúlio Vargas (QUEIROZ, 2020), uma vez que foram realizados grandes investimentos para estruturação e consolidação das obras contra o flagelo refletindo, consequentemente, na sua atuação no estado do Piauí e nas demandas das elites piauienses.

O recorte espacial desta investigação é o Piauí, à época, circunscrito no norte do país, região que posteriormente foi dividida em duas dando origem ao Nordeste⁴, ao qual o estado passou a fazer parte (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 1988, p.192). Atualmente é o terceiro maior em extensão territorial do Nordeste com uma área de 251.755,481, apesar de ser a unidade com menor densidade demográfica, 12,40 hab./km². De acordo com dados do último censo do IBGE

-

⁴ O termo Nordeste apareceu pela primeira vez na década de 1910, com a criação da Inspetoria de Obras Contra as Secas para definir a área de atuação do órgão. Durante o governo de Epitácio Pessoa (1919-1922) a Inspetoria ganhou um novo impulso, passando a se chamar Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, contribuindo ainda mais para a legitimação do termo. Na década de 1920, Gilberto Freyre inaugurou no Recife o movimento regionalista e criou o Centro Regionalista do Nordeste. A partir daí, o conceito Nordeste adquiriu um caráter mais político, simbólico e cultural. Em 1937, foram publicados os livros *O Nordeste*, de Gilberto Freyre, e *O Outro Nordeste*, de Djacir Menezes, que podem ser considerados pioneiros na interpretação sociológica do Nordeste.

sua população estimada é de 3.289.290 pessoas.⁵ Como podemos observar no mapa abaixo, o Piauí faz limite com cinco estados: Ceará e Pernambuco a leste, Bahia a sul e sudeste, Tocantins a sudoeste e Maranhão a oeste. Ao Norte é delimitado pelo Oceano Atlântico, sendo o estado a possuir o menor litoral do país, 66 km.

-

⁵ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pi/panorama. Acesso em 29 de abril de 2023.

ATLÂNTICO **OCEANO** Parnaíba Luís Correia 3°S 3°S Buriti dos Lopes Luzilândia Esperantina Piracuruca Batalha 4°S 4°S Capitão de Campos Teresina 5°S 5°S Alto Longa Castelo do Piaul Demerval Lobão São Miguel do Tapuio Monsenhor Gil Maranhão Rio São Nie Ceará/ 6°S 6°S Vatença do Piauí Inhuma Pio IX Floriano Guadalupe Oeiras 7°S Fronteiras Uruçui Jaicós Itaueira Simões Simplício Mendes Canto do Buriti 8°S Paulistana São João do Piaur Pernambuco 9°S 9°S Bom Jesus Gilbués 10°S 10°S Bahia Tocantins Corrente 45°O 44°O 43°O 42°O 41°0

Mapa 1: Mapa político do Piauí

44°0

46°O

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Disponível em: https://portaldemapas.ibge.gov.br/portal.php#mapa121. Acesso em 29 de abril de 2023.

A configuração histórica desse espaço foi determinada pela atividade pecuária. A criação de gado nos sertões piauienses foi vista como instrumento de ocupação do território

que, antes da chegada dos colonizadores portugueses, era povoado majoritariamente pelas populações indígenas. A atividade produtiva teria sido responsável pela formação de um sistema econômico frágil, já que segundo Felipe Mendes de Oliveira ela:

[...] moldou uma sociedade com iniciativas próprias bastante limitadas, desde cedo acostumada a ser dependente. Primeiro, os moradores das fazendas dependiam dos senhores da terra, e estes dependiam da natureza; depois, a população acomodou-se aos desígnios dos governantes, os quais, muitas vezes, só podiam esperar, em vão, os auxílios do poder central para realizarem as obras mais significativas. A pecuária extensiva, tal como se implantou no Piauí, resultou em uma economia primitiva, tradicional e passiva dentro do sistema econômico em formação no Brasil, do qual cada vez mais se distanciava (OLIVEIRA, 1995, p.60).

Ao lado dessa pecuária extensiva foi desenvolvida uma agricultura de subsistência. Tudo isso teria resultado na falta de integração do Piauí em âmbito nacional, já que a criação extensiva teria ocasionado uma ocupação dispersa do território e a agricultura de subsistência teria deixado o estado de fora do mercado nacional. Somente a partir do século XX, com a exportação dos produtos advindos do extrativismo, entre eles a borracha de maniçoba e a cera de carnaúba, o estado teria passado a fazer parte do ciclo exportador com alguma importância econômica no Nordeste (SILVA, 1999). É neste cenário que a implantação de uma infraestrutura no território será vista como o meio ideal para superar o isolamento e promover o desenvolvimento.

A justificativa desta tese está nas contribuições que se pretende dar à historiografia piauiense e nacional sobre a temática das secas. Apesar da existência de alguns estudos que privilegiam a análise do flagelo no Piauí, verificamos a necessidade de entender o seu papel na conformação desse território. Com isso, pretendemos mostrar em que medida suas características físicas e os discursos das elites locais de abandono, atraso e isolamento colaboraram para a implantação de obras de infraestrutura no estado. Por meio disso, buscamos dialogar com outros trabalhos que tratam sobre esses projetos de integração desenvolvidos pelo governo federal para os sertões brasileiros. Não se trata de um estudo que aborda somente questões a nível local ou regional, mas parte de um espaço para entender as particularidades de um projeto elaborado a âmbito nacional em suas diferentes escalas.

Inicialmente, o projeto de tese apresentado ao Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde tinha como objetivo analisar os impactos ambientais e sanitários decorrentes do processo de implantação e consolidação da malha ferroviária do estado do Piauí. No entanto, em virtude da pandemia de COVID-19, o acesso aos arquivos ficou impossibilitado, demandando um redimensionamento das expectativas e possibilidades do trabalho. Durante grande parte do doutorado, a pesquisa ficou restrita aos acervos digitalizados disponíveis para

consulta na internet. Nesse sentido, nossa análise se direcionou para a construção e expansão de grandes obras públicas voltadas para o combate às secas no Piauí, tais como açudes, poços, estradas de ferro e rodovias, uma vez que o isolamento e o flagelo eram apontados como possíveis responsáveis pelo atraso do território. Na dissertação de mestrado, trabalhamos com as exposições e exploramos sua relação com o processo e os projetos de modernização e integração do estado.

Para a compreensão da proposta desta pesquisa alguns trabalhos são relevantes, sobretudo, de autores que discutem os principais temas pelo qual perpassa nossa análise, como sertões, secas, ferrovias e rodovias. Sobre a temática dos sertões, destacamos dois estudos que nos ajudaram a pensar o Piauí a partir dessa categoria. O primeiro é da autora Janaína Amado (1995), que mostra que sertão é uma categoria das mais antigas usadas para caracterizar regiões distantes, isoladas, semiáridas e pobres, a exemplo do próprio Nordeste, que foi compreendido a partir do flagelo da seca. Ela evidencia que sertão não pode ser entendido unicamente como um espaço geográfico, mas como uma construção social que serviu como base para a formulação de diferentes interpretações sobre o Brasil ao longo da história. Desse modo, enquanto categoria do pensamento social, sertão passou a ser vinculado ao entendimento do Brasil e da construção da nação brasileira como espaço que deveria ser conquistado, incorporado e modernizado.

O segundo é dos autores Nísia Trindade Lima e Gilberto Hochman (1996), que destacam o papel do movimento pelo saneamento dos sertões vinculado ao projeto de nação e construção de uma identidade nacional a partir do prisma de um Brasil doente. Como forma de combater as endemias e realizar a integração do interior com o litoral, o governo federal passou a investir em políticas públicas voltadas para modernização dos sertões, uma vez que tais medidas restringiam a capital federal e aos portos do país. A sua modernização também estava associada ao combate às secas e os debates para a eliminação do flagelo, que se deu em torno da Inspetoria de Obras Contra as Secas a partir da construção de diversas obras, como, por exemplo, poços, açudes, estradas de ferro e de rodagem no Nordeste.

Sobre a temática das secas, o trabalho de Durval Muniz de Albuquerque Júnior (1988), nos ajudou a entender o fenômeno por meio de uma perspectiva histórica e social. O autor estuda os diferentes discursos que transformou a seca em problema regional e nacional a partir do grande flagelo de 1877. Partindo de uma análise estrutural da sociedade nortista, ele mostra que ocorreu um entrecruzamento de discursos que perpassou desde o discurso popular, oligárquico, religioso, técnico e da literatura regionalista. Sua percepção é de grande

importância, pois a partir dela compreendemos como o fenômeno foi usado para validar interesses de determinados grupos sociais. Além disso, segundo Albuquerque Júnior, a ideia de combate à seca esteve estreitamente associada ao desejo de modernização dos sertões através da renovação da infraestrutura da região, aspecto bastante relevante para o entendimento da nossa pesquisa.

Outro trabalho sobre a temática das secas que ajudou a pensar essa pesquisa foi de Marcus Vinicius Dantas de Queiroz (2020), que analisa a atuação da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas no semiárido do Brasil no período de 1919-1945. O autor mostra que o órgão foi responsável pelo desenvolvimento de um projeto de modernização na região que a colocou como protagonista de suas concepções. Este projeto teria sido baseado na transformação de seus espaços físicos, através de uma infraestrutura hídrica, com grandes barragens; viária, com estradas; e núcleos rurais e urbanos, com assentamentos populacionais. Queiroz nos ajuda a entender melhor esse projeto no qual o Piauí foi inserido, sobretudo, no tocante a colonização agrícola para fixação dos flagelados das secas e exploração econômica desses espaços.

O trabalho de Frederico de Castro Neves (2000) também foi de fundamental importância para compreensão do debate em torno da seca. O autor trata sobre o uso da mão de obra dos retirantes na construção das obras, enfatizando que os serviços eram justificados como forma de socorrer a população faminta, bem como controlar esses sujeitos e retirá-los das ruas da capital cearense. Outra forma de controle destacada por ele foram os campos de concentração das secas de 1915 e 1932, descritos como verdadeiros currais, onde os flagelados eram trancados em troca de um pouco de ração doada pelo governo federal. Apesar de Neves pensar todas essas questões a partir do espaço do Ceará, seu trabalho traz uma gama de reflexões a respeito da implantação das obras contra as secas e do uso da mão de obra dos retirantes, que podem ser aplicadas no contexto do Piauí, uma vez que o estado, em períodos de seca, recebeu muitos retirantes que foram empregados na construção dos açudes, das ferrovias e rodovias.

Eve E. Buckley (2017), que examina a ciência e a tecnologia como instrumento de reforma social nos semiáridos brasileiros. A autora chama atenção para os chamados "tecnocratas" da agência da seca como responsáveis pelo desenvolvimento de uma "política de intermediação" entre o conservadorismo das elites latifundiárias do Nordeste e o reformismo científico. Para além da ideia de que os projetos da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas aumentam o poder dos proprietários de terras sem melhorar as condições de vida das populações afetadas pelo flagelo, ela mostra que muitos engenheiros e agrônomos estavam determinados a

ajudar os sertanejos por meio da transformação dos sertões, baseados em suas visões de progresso e de modernização. A partir de suas reflexões conseguimos identificar avanços na forma de apreensão da seca pelos chamados "tecnocratas". Para além de um fenômeno climático, estes sujeitos passaram a entender o fenômeno também como um problema social, que de certa forma acabou interferindo no formato dos projetos pensados para as zonas secas, que até então não levavam em consideração as diversas realidades da região Nordeste. No Piauí, por exemplo, notamos algumas adaptações nas obras realizadas para atender as necessidades específicas do território a partir de modificações feitas no plano de colonização.

Gostaríamos de destacar também um trabalho que aborda o fenômeno da seca no Piauí. No seu estudo Manuel Domingues Neto e Geraldo Almeida Borges (1987), buscam compreender a seca no Piauí através de sua abrangência socioeconômica e política. Os autores defendem a tese de que até a segunda metade do século XIX o drama do flagelo no estado era causado unicamente pela chegada dos retirantes. Somente a partir de 1915 a seca teria passado a ser piauiense, mas isso devido à crise econômica na qual estava inserida a região. Buscando entender a intervenção do Estado no combate ao fenômeno, acabam evidenciando algumas particularidades na implantação das obras contra as secas no Piauí. Sua abordagem corrobora com a desenvolvida nesta tese, uma vez que identificamos uma atuação mais reduzida da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas devido a menor intensidade das secas no estado. As obras eram justificadas na sua grande maioria não pela gravidade do flagelo, mas para socorrer a população que migrava para o estado e gerava grandes preocupações.

No que concerne aos trabalhos que discutem a temática das ferrovias destacamos a clássica obra de Francisco Foot Hardman (1988), na qual aborda a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, revelando os impactos provocados na implantação dos trilhos no meio da selva. O trabalho nos ajudou a pensar as ferrovias como instrumentos de integração e modernização, uma vez que um dos pontos destacados pelo autor é a ligação entre ferrovias, modernidade e espetáculo. A tecnologia ferroviária é apresentada como verdadeiro espetáculo da modernidade, transpondo fronteiras, alcançando regiões afastadas e encantando as massas. Nesta mesma perspectiva, José Vieira Camelo Filho (2000), discute as ferrovias como importantes elementos de integração e modernização. Mostra os dilemas em torno das construções ferroviárias no Nordeste brasileiro, que se arrastaram por décadas devido às inúmeras paralisações por falta de investimentos. Assim, os autores contribuem para o nosso entendimento sobre os projetos ferroviários piauienses, pensados a partir da ideia de integrar a região e explorar suas possibilidades econômicas.

Alguns trabalhos tangenciam o tema das ferrovias no Piauí, entre eles, destacamos a dissertação de Lêda Rodrigues Vieira (2010), na qual a autora discute a respeito do processo de construção das ferrovias no estado, sobretudo, a ligação desse transporte com o espaço urbano de Parnaíba e as relações de trabalho e de lazer praticadas pelos trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Piauí. Um segundo estudo sobre o tema é a dissertação de Maria Dalva Fontenele Cerqueira (2015), onde a autora também aborda a relação entre cidade e ferrovia, tendo como objetivo compreender o processo de desativação da Estrada de Ferro Central do Piauí entre as décadas de 1960 e 1980. E por último, a dissertação de José de Arimatéa Isaias Ferreira (2010), que trata do processo de desenvolvimento da cidade de Piripiri a partir da chegada da Estrada de Ferro Central do Piauí, apontando as transformações causadas naquele espaço. Estes autores compreendem a chegada da ferrovia no Piauí como constituidora de uma nova percepção sobre os espaços e o dia a dia das populações, ocasionando um novo modo de vida nas cidades que foram contempladas com estações ferroviárias. De modo geral, os trabalhos que analisam as ferrovias no Piauí dão maior ênfase às mudanças urbanas e sociais ocasionadas com a chegada do trem, assim, caracterizam as ferrovias como espaço de trabalho, de aprendizado, de convivência e sociabilidades. Entretanto, na proposta de pesquisa que ora apresentamos nos interessa descrever e analisar os múltiplos significados dos trilhos naquela região e mostrar que no Piauí as ferrovias não foram usadas apenas como instrumento de transformação local, mas de inserção do território e de suas elites ao conjunto da nação e aos debates nacionais de modernização e integração.

Sobre as rodovias, destacamos os estudos da Dilma Andrade de Paula. Em sua tese a autora analisa o processo de erradicação dos ramais da Estrada de Ferro Leopoldina a partir da década de 1950 em detrimento da política governamental de incentivo às rodovias. Assim, aborda o advento do rodoviarismo no Brasil desde as décadas anteriores e suas consequências sobre os meios de transportes (DILMA, 2000). No artigo *Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil*, Paula (2010) investiga o processo de formação do rodoviarismo e a atuação de agências estatais e agentes sociais na formulação e execução das políticas de transporte entre as décadas de 1920 e 1960. Por meio de suas reflexões, é possível acompanhar o movimento em torno do ideário rodoviarista, que teve início ainda na segunda metade do século XX e passou a concorrer com os projetos ferroviários. Outra autora que mostra essa disputa de projetos nas políticas de transporte é Lêda Rodrigues Vieira (2010), já mencionada anteriormente. Ela dedica um tópico da sua dissertação para tratar da decadência das ferrovias e o advento das rodovias em Parnaíba. Apesar do tema não ser seu foco, a autora traz algumas

reflexões sobre o desenvolvimento do rodoviarismo no Piauí e as mudanças provocadas, principalmente no setor econômico. Por meio de suas reflexões percebemos como esse meio de transporte foi apontado pelas elites piauienses como de maiores vantagens do que as vias férreas ao mesmo tempo em que ainda desejavam uma integração entre os dois modais.

Para atingirmos o objetivo desta tese contamos com um amplo conjunto de fontes de tipos e origens variadas localizadas em acervos físicos do Piauí, do Ceará e do Rio de Janeiro, bem como em acervos digitais. São relatórios, boletins informativos, fotografias, discursos de governadores e presidentes, dados estatísticos, jornais e revistas. Todo este material foi analisado em conjunto com a bibliografia que trata dos temas aqui abordados. Em sua maioria são fontes produzidas por sujeitos pertencentes à máquina pública, como presidentes, governadores de estado, engenheiros e intelectuais. Analisar fontes tão diversas constituiu um verdadeiro desafio, mas que se tornou necessário devido às limitações impostas à pesquisa, sobretudo, pela dificuldade em encontrar informações, uma vez que o material arquivístico investigado se apresentava de forma fragmentada devido à má conservação dos acervos, sobretudo, no estado do Piauí

Para qualificar melhor as fontes utilizadas precisamos salientar que elas trazem uma série de discursos oficiais, compreendidos aqui a partir da perspectiva apresentada por Albuquerque Júnior (2009, p.223-224), ou seja, uma fala elaborada, sobre determinado assunto, para ser proferida ou lida para um dado público, contendo argumentos com o intuito de convencê-lo. Tentamos, dessa forma, identificar os temas que perpassam com frequência os discursos das elites locais e que tiveram uma certa continuidade dentro do nosso recorte temporal. Metodologicamente analisamos estes discursos procurando identificar os temas que se repetiam como verdades inquestionáveis como, por exemplo, o abandono, o atraso, o isolamento e o esquecimento do Piauí.

Importante destacar que não foi possível apresentar, nesta tese, uma perspectiva de análise contendo discursos dos grupos sociais mais vulneráveis, isto é, dos retirantes que, na sua grande maioria, compunham a mão de obra empregada na realização dos serviços de açudes, poços, estradas de ferro e de rodagem no Piauí ou até mesmo dos pequenos produtores piauienses que necessitavam dessa infraestrutura para expansão de suas economias. A dificuldade no levantamento das fontes, consequentemente, resultou na ausência de uma identificação desses sujeitos, que aparecem na documentação como um grupo homogêneo, sem particularidades e diversidade. A ausência dessa população sertaneja não foi uma escolha de

pesquisa, mas uma limitação imposta pelas fontes que acabou nos levando para a proposta de enfatizar os discursos das elites e as políticas públicas elaboradas em socorro a esses indivíduos.

Antes de apresentarmos as fontes analisadas cabe salientar, ainda que de forma breve, o caminho percorrido para o desenvolvimento desta tese que, assim como toda pesquisa histórica, foi atravessada por inúmeros percalços. O levantamento de fontes teve início no ano de 2019 em acervos da cidade do Rio de Janeiro, como no Departamento de Arquivo e Documentação da Casa de Oswaldo Cruz - DAD/COC e no Club de Engenharia. Na biblioteca desta última instituição foram localizados os relatórios da Inspetoria de Obras Contra as Secas da década de 1910 e alguns números da Revista do Club de Engenharia. Em 2020 a pesquisa teve prosseguimento em acervos localizados no estado do Piauí, entre eles, o Arquivo Público do Estado do Piauí (APEPI) e a Fundação Centro de Pesquisas Econômicas e Sociais do Piauí (CEPRO). Neles foram encontrados jornais, algumas mensagens governamentais e publicações. Além disso, pesquisamos em acervos digitais, como: Hemeroteca Digital Brasileira, Center for Research Libraries (CRL), Memória Estatística do Brasil, Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC), Portal da Câmara dos Deputados, Biblioteca da Presidência da República, Acervo Digital de Fortaleza e Mundo dos Trabalhos, Piauí. A pesquisa de campo só foi retomada em dezembro do ano de 2021 no Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS), em Fortaleza – CE. Nesta instituição a documentação consultada foram os relatórios da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas das décadas de 1920-1940 e outras publicações dos trabalhos realizados no Nordeste pelo órgão. Estas fontes foram de extrema importância para o desenvolvimento da tese, sobretudo, por terem bastante informações e serem as mais completas.

Entre as fontes pesquisadas, destacam-se as mensagens governamentais, que eram elaboradas para serem apresentadas à Assembleia Legislativa com o objetivo de informar sobre assuntos que envolviam a administração pública. Essa documentação contém dados técnicos sobre diversos aspectos do estado que nos interessa, entre eles, as obras públicas realizadas em diferentes municípios e os serviços federais de construção de estradas de ferro, de rodagem, açudes, poços, pontes em combate à seca. É possível acompanhar a implementação desses empreendimentos no decorrer de cada ano do nosso recorte temporal.

As fontes hemerográficas configuram-se como imprescindíveis para o desenvolvimento da pesquisa, uma vez que funcionavam como instrumentos de divulgação das diversas concepções das elites políticas e intelectuais letradas piauienses. Era um dos principais espaços de debate desses sujeitos, por isso contém informações que versam desde as ações da

administração do estado até as divergências existentes entre os grupos políticos. Nesta documentação, podemos encontrar denúncias sobre a situação do Piauí, os discursos do abandono regional e as demandas para implementação de uma infraestrutura. No entanto, devido a nossa dificuldade em ter acesso a esse material, não foi possível realizar uma análise seriada pela ausência das edições. No APEPI muitos dos jornais se encontravam lacrados, assim estamos trabalhando apenas com edições esparsas de alguns jornais, como, por exemplo, *Diário Oficial, Semana, Correio de Oeiras, O Tempo, Correio de Teresina, Jornal do Comércio*.

Nesta instituição também foram localizadas obras publicadas por intelectuais piauienses, como: Aspectos do Piauhy, 1926, de autoria de Abdias de Sousa Neves, contendo informações sobre diferentes características do estado; Aspectos do problema econômico piauiense, 1929, escrito por Luís Mendes Ribeiro Gonçalves, aborda questões referentes a pecuária, imigração, secas, transportes, viação férrea, estradas de rodagens, viação fluvial e porto de navegação; Problemas Piauienses, 1954, de Luís Antônio de Sousa, reúne artigos escritos em várias datas e publicados no jornal O Piauí que versam sobre o suposto anacronismo do progresso da região. E por fim, a publicação O Piauhy no Centenário de sua Independência 1823-1923 e a Revista do Instituto Geográfico e Histórico Piauiense, ambos trazem informações sobre diferentes aspectos do Piauí nos seus cem anos de independência política.

O CEPRO reúne em sua biblioteca uma grande variedade de obras da historiografia piauiense, no entanto, no momento da nossa visita, estava passando por uma reforma e seu acervo se encontrava totalmente desorganizado. Desse modo, localizamos poucas publicações do nosso interesse, entre elas, está o livro *Seca Seculorum: Flagelo e Mito na Economia Rural Piauiense*, dos autores Manuel Domingues Neto e Geraldo Almeida Borges. O livro foi produzido com a documentação originária do Projeto Levantamento de Fontes para a História da Agricultura do Norte e Nordeste (PLEFANN) da década de 70. O projeto foi financiado pelo Ministério da Agricultura, pela Fundação Getúlio Vargas e operacionalizado no Piauí pela Comissão Estadual de Planejamento Agrícola do Piauí (CEPA). A documentação versava sobre agricultura, seca e outros aspectos da economia agrária piauiense (QUEIROZ, 2006, p.159). Essa obra é de grande relevância, pois além de identificarmos as fontes utilizadas, ainda aborda a questão da seca no Piauí e como ela foi se configurando desde o século XIX na região.

No Club de Engenharia, localizamos alguns números da *Revista do Club de Engenharia* e os *relatórios dos trabalhos executados pela Inspetoria de Obras Contra as Secas* na década de 1910 na zona castigada pelas secas. Os relatórios apresentam mapas, fotografias das paisagens e da população sertaneja, dados das obras em construção, das condições

meteorológicas, geológicas, topográficas e hidrológicas da região. Estudos que nos permitem acompanhar as discussões dos engenheiros e as possíveis soluções apontadas para o drama da seca. Para complementar essa documentação foram encontrados em Fortaleza, no Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS), os relatórios da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas entre as décadas de 1920 e 1940 e os *Boletins da IFOCS* da década de 1930, disponíveis também no Club de Engenharia e no Acervo Digital de Fortaleza⁶, onde consultamos alguns números. Como já mencionado, os relatórios são de grande relevância para esta tese, pois contém informações sobre o trabalho dos engenheiros no território do Piauí, executando projetos de construção de estradas de ferro, de rodagem, de colônias agrícolas, de açudes e de perfuração de poços. Os boletins trazem artigos com dados sobre as rodovias, de um modo específico, do Plano Rodoviário do Nordeste e da discussão sobre o uso de mão de obra flagelada ou de máquinas nos serviços do órgão. Além dos relatórios e boletins, o levantamento de fontes evidenciou um conjunto de publicações feitas por engenheiros e agrônomos onde são discutidos aspectos da zona da seca e das obras.

No Departamento de Arquivo e Documentação da Casa de Oswaldo Cruz - DAD/COC, foi encontrado o relatório de Arthur Neiva e Belisário Penna, *Viagem científica pelo Norte da Bahia, sudoeste de Pernambuco, sul do Piauhy e de norte a sul de Goiaz,* publicado em 1916. Esta fonte discorre sobre a geografia, a fauna, a flora e as condições sanitárias das populações dessas regiões. Esse relatório é de suma importância, pois juntamente com as fontes já citadas – mensagens governamentais, periódicos, publicações das elites piauienses – conseguimos montar um quadro que contempla uma visão tanto externa quanto interna em relação àquela região.

Sobre a documentação encontrada em acervos digitais podemos citar os jornais *Correio da Manhã*, *Diário de Notícias*, *Diário Carioca*, *Jornal do Brasil* e as revistas *Época* e *Illustração Brasileira*, ambos do Rio de Janeiro, pesquisados na Hemeroteca Digital Brasileira⁷. Além dessas fontes hemerográficas localizamos os anais da Câmara dos Deputados. Na Biblioteca da Presidência da República⁸ encontramos digitalizadas as mensagens presidenciais ao Congresso Nacional, também disponíveis no Center for Research Libraries (CRL)⁹. No

_

⁶ Disponível em: https://acervo.fortaleza.ce.gov.br/sobre.

⁷ Disponível em: https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/.

⁸Disponível em: http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/publicacoes-oficiais/mensagem-ao-congresso-nacional.

⁹ Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/brazil.

Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC)¹⁰ tivemos acesso aos discursos de Getúlio Vargas na ocasião de sua visita ao Nordeste.

No site Memória Estatística do Brasil¹¹ estão disponíveis fontes que nos ajudaram a entender a constituição dos meios de transportes brasileiros. São em grande medida estatísticas das estradas de ferro e das rodovias do país, incluindo também dados sobre o Piauí referentes às comunicações, as características do território, a situação econômica etc. No portal da Câmara dos Deputados¹² consultamos alguns decretos e leis que foram imprescindíveis para compreendermos as ações e transformações estatais no que diz respeito às políticas para os meios de transportes e a assistência às regiões atingidas pelas secas. No site *Mundo dos Trabalhos*, *Piauí*, consultamos o *Almanaque da Parnaíba* (1924-1945), periódico publicado na cidade de Parnaíba, divulgador das principais transformações urbanas, dos valores da vida moderna e do culto ao progresso.

Para dar conta do objetivo proposto e explorar as potencialidades de toda a documentação optou-se por uma estrutura de quatro capítulos, organizados tanto em recortes cronológicos como temáticos, onde foram discutidos, respectivamente, o sertão e seus elementos constituintes; em seguida as secas e as políticas públicas para o seu combate; depois as ferrovias e seus desdobramentos; e por último as rodovias na sua relação com a seca no Nordeste.

No primeiro capítulo, intitulado "O Piauí é desconhecido": os debates sobre a necessidade de integração e modernização do sertão do Piauí, analisamos como a ideia de abandono regional surgiu e se firmou nos discursos das elites piauienses como questão a ser superada dentro de um determinado projeto de integração e desenvolvimento nacional dedicado aos sertões brasileiros. Discutimos a inserção do Piauí como um sertão, a construção de uma marginalidade para o estado, as disputas políticas e os debates sobre a necessidade de uma infraestrutura no território para superar o quadro de mazelas nas diferentes conjunturas políticas do nosso recorte temporal.

No segundo capítulo, intitulado "A eterna via-sacra de um povo": O problema das secas e o seu combate no Piauí, tratamos sobre o problema da seca e sobre as políticas públicas desenvolvidas em prol do seu combate. Mostramos como o flagelo se manifestava no Piauí, suas especificidades e o papel do estado perante o fenômeno. Identificamos a região como

35

¹⁰ Disponível em: https://www18.fgv.br/cpdoc/acervo/arquivo.

¹¹ Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_consultar_acervo.php?c=t&p=1.

¹² Disponível em: https://www.camara.leg.br/legislacao.

refúgio dos retirantes, servindo a mesma para a localização de colônias agrícolas, e a ideia de socorrer essa população miserável como principal justificativa das elites locais para implantação de uma infraestrutura hídrica e de transporte.

No terceiro capítulo, intitulado "Uma estrada de ferro invade o sertão nu": a construção de ferrovias no Piauí, abordamos a implantação das vias férreas no Piauí, percebidas pelas elites locais como um dos principais meios de transporte para integrar os mais recônditos espaços do território que sofria com o abandono e as secas, redimindo a percepção de atraso e inserindo-o no projeto de modernização nacional. No entanto, identificamos que esse meio de transporte a partir da década de 1920 teve que competir com as construções rodoviárias ocasionando, consequentemente, a paralisação de muitas linhas que não foram finalizadas a tempo de serem aproveitadas economicamente e gerarem o impacto que tanto era esperado.

No quarto capítulo, intitulado "Artérias por onde circula o sangue da nossa riqueza": o desenvolvimento rodoviário no Piauí, investigamos o advento do rodoviarismo e o crescimento das estradas de rodagem e carroçável no Piauí, que receberam incentivo tanto da esfera estadual como federal, por meio do Plano Rodoviário do Nordeste, na década de 1930, desenvolvido pela Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas nas regiões castigadas pelo flagelo. As construções rodoviárias tinham duas finalidades: integrar as zonas isoladas e dar mão de obra para os flagelados que não eram absorvidos pelas demais obras. No Piauí, assim como em outras regiões do Brasil, este meio de transporte foi visto como mais vantajoso, já que as linhas ferroviárias não formavam uma rede integrada. Era um outro caminho para realizar a tão almejada integração e modernização da região.

Capítulo 1 - "O Piauí é desconhecido": os debates sobre a necessidade de integração e modernização do sertão do Piauí

O objetivo deste capítulo é analisar como o tema do abandono regional foi discutido pelas elites piauienses e como as ideias de integração e modernização foram pensadas em diferentes conjunturas políticas ao longo do nosso recorte temporal. A percepção que prevalecia desde o início do século XX era de que o Piauí ocupava uma posição periférica no conjunto da nação, sendo necessário uma maior atenção do governo federal para as possibilidades do uso produtivo das suas riquezas. Além disso, a região era caracterizada a partir da ideia de sertão, isto é, isolada, abandonada, atrasada, doente e castigada pela seca. Todos esses elementos serviram como justificativa para a reivindicação de melhoramentos em diferentes setores da sociedade, sobretudo, de uma infraestrutura de transporte.

Nesse sentido, buscaremos compreender o cenário político e econômico piauiense e sua relação com a formulação dos discursos sobre a necessidade de implantação de grandes obras públicas para romper com o suposto isolamento do estado. Assim, na primeira seção discutiremos a inserção do Piauí como sertão, isto é, os elementos que ajudaram a constituir a sua imagem enquanto uma região marginalizada. Na segunda seção, apresentaremos o estado a partir de seus aspectos históricos e geográficos. Para isso foi necessário um recuo no recorte temporal para entendermos melhor a formação desse espaço e a construção dos discursos de isolamento, abandono e atraso que serviram como base para a formulação de uma identidade. Na terceira seção, discorreremos sobre as disputas políticas e como a ideia do abandono piauiense pelo governo central foi sendo apropriado e ressignificado pelos diferentes grupos políticos a frente do poder. Na quarta seção, trataremos sobre a visita de Getúlio Vargas ao Piauí que se caracterizou como o momento oportuno para as elites piauienses apresentarem suas demandas e mostrarem seu alinhamento com o novo regime político.

1.1 A descoberta dos sertões como espaços abandonados

Ao longo da história a categoria sertão assumiu diferentes significados. A extensa bibliografia sobre o tema nos possibilita entender como ela foi sendo formulada e acabou por atribuir a determinadas regiões características sem as quais parece impossível pensá-las. Segundo Janaína Amado, a categoria é uma das mais antigas, usada pelos portugueses desde o século XIV para se referir a "espaços vastos, desconhecidos, longínquos e pouco habitados" (AMADO, 1995, p.148). Desse modo, podemos considerar sertão como produto de um conjunto de enunciados que surgiram a partir de um olhar externo, do homem civilizado, do colonizador branco, sendo, portanto, sempre pensada como área periférica, oposta ao litoral. Além disso, deve ser entendida como uma categoria variante, podendo ter "significados tão amplos, diversos e aparentemente antagônicos", dependendo da posição social e espacial do anunciante (AMADO, 1995, p.150).

Tendo em vista sua variação, seria um equívoco considerarmos a existência de um único sertão e deixarmos de fora as particularidades de cada região e seus respectivos contextos. A categoria deve ser concebida não apenas como espaço geográfico, mas, sobretudo, como uma construção social que, ao longo da história, serviu de base para formulação de diferentes interpretações acerca do Brasil (OLIVEIRA, 2015, p.21). Como salienta Antônio Carlos Robert Moraes (2011, p.101), sertão não é um lugar, mas uma condição atribuída a diferentes lugares. Portanto, antes de tudo, trata-se de um conceito carregado de imagens que surgiu da sobreposição de narrativas e da justaposição de contextos históricos, e serviu como "uma metáfora contínua para a compreensão do Brasil" (LIMA, VIEIRA, 2020, p.1, *tradução nossa*).

Compreendida a existência dos muitos sertões e seus significados, faz-se necessário especificarmos sobre qual trataremos: o sertão do Piauí. Buscando dialogar com algumas das possibilidades de entendimento da categoria presente na historiografia, pretendemos discorrer a respeito dos aspectos usados pelas elites piauienses para caracterizar o estado enquanto sertão. De antemão, gostaríamos de destacar que alguns desses aspectos estavam associados à questão do clima. Tal percepção, pautava-se nas discussões científicas do determinismo climático e geográfico. A natureza do solo "ardentíssima", em decorrência da ausência de chuvas, era apontada como responsável pelo modo de vida das populações. Acreditava-se que o clima causava a degeneração dos sujeitos, tornando-os indolentes. Em relatório provincial de 1861, o então presidente da província do Piauí, Dr. Manoel Antônio Duarte de Azevedo, associou o

atraso da região à influência climática, acusando-o de provocar indolência nos sujeitos. ¹³ Já em 1907, o intelectual piauiense Abdias Neves publicou sua clássica obra, *A Guerra do Fidié*, na qual elegeu características climáticas e geográficas como determinantes de uma suposta identidade. Segundo ele, o piauiense era "um reflexo do meio" (NEVES, 1974).

Por outro lado, havia a interpretação do Piauí enquanto sertão a partir da ideia do isolamento e do abandono. A dispersão das populações por um extenso território e a ausência de vias de comunicação, teriam contribuído para um quase total desconhecimento da região, que tinha sua situação ainda mais agravada devido ao abandono do governo central. Essa percepção, que também estava presente desde a segunda metade do século XIX, era constantemente usada pelas elites piauienses para justificar suas reclamações. No entanto, nas primeiras décadas do século XX, com o debate em torno da descoberta dos sertões, ela acabou ganhando forças, pois pautava-se nas discussões científicas da época.

Essa interpretação só foi possível porque nas primeiras décadas do século XX, a percepção de que o Brasil era um território desconhecido e com estados pouco integrados, trouxe à tona o debate sobre os possíveis impedimentos à constituição de uma identidade nacional (LIMA, HOCHMAN, 1996, p.26). Nesse contexto, a descoberta dos sertões teve uma grande importância para a formulação de representações sobre a nação, uma vez que passou a ser visto como espaço a ser incorporado ao conjunto da federação. A obra de Euclides da Cunha, Os Sertões, pode ser considerada a primeira do seu tempo a modificar a forma de retratar os sertões (OLIVEIRA, 2015, p.26). A partir do seu livro, o sertanejo foi identificado como o verdadeiro brasileiro. Desse modo, a raiz da nacionalidade estaria no interior, onde o homem ainda não havia sido contaminado pela civilização. Os sertões guardariam o mais alto grau de autenticidade do ser brasileiro, já que os sujeitos daquela porção do território viviam esquecidos pelo restante da população. Assim, ao mesmo tempo em que Euclides da Cunha tirava o peso da distinção entre homem do litoral e do interior dos condicionamentos genéticos e do determinismo climático, também acabava por denunciar o abandono das autoridades públicas com as regiões interioranas, mostrando que era possível superar essa diferença através da ação governamental (OLIVEIRA, 2015).

Euclides da Cunha apresentou uma leitura de sertão associando-o ao inferno, isto é, natureza hostil, espaço de desespero, por onde perambulavam retirantes e cangaceiros, prevalecendo a violência e a desordem (OLIVEIRA, 1998, p.05). Porém, sua explicação estava

39

¹³ Relatório com que o Exm. Sr. presidente da província do Piauí, Dr. Manoel Antônio Duarte de Azevedo, passou a administração ao Exm. Vice-presidente, Dr. José Marianno Lustoza do Amaral, no dia 15 de abril de 1861.

pautada em fatores político-culturais. Tal percepção se diferenciava da perspectiva romântica, na qual o sertão era visto como "paraíso", ou ainda da perspectiva do sertão como "purgatório", que significava lugar de travessia e penitência (OLIVEIRA, 1998, p.05). A denúncia do descaso das elites com o homem do interior, inaugurada por Euclides, teve grande repercussão. Como consequência, o resgate dos sertões e do sertanejo se impôs como imprescindível para a construção da nação (SANTOS, 1985, p.04). As elites políticas, intelectuais e científicas empreenderam-se em medidas no intuito de alcançar esses espaços, uma vez que sua renovação era essencial para efetivação de modernas ambições.

A integração nacional, impulsionada pelo governo federal nos primeiros anos da República, visava basicamente a incorporação das regiões interioranas. Foi no intuito de construção de uma infraestrutura e realização de pesquisas sobre a fauna e a flora que as expedições científicas ao interior do Brasil lideradas por engenheiros e sanitaristas foram empreendidas (LIMA, VIEIRA, 2020, p.4). Como parte desse projeto em 1912 os médicos do Instituto Oswaldo Cruz - IOC, Arthur Neiva e Belisário Penna, atendendo as demandas da Inspetoria de Obras Contra as Secas - IOCS, fizeram uma viagem científica aos sertões, ou como expressa na documentação, ao Brasil Central.¹⁴

A expedição que percorreu durante sete meses áreas assoladas pelas secas, fazendo levantamento das condições climáticas, socioeconômicas e nosológicas, teve grande importância na formulação de representações e na promoção de políticas públicas de incorporação desses espaços. No Piauí, por exemplo, os médicos estiveram na porção sul do estado e destacaram o abandono como uma das principais causas do atraso da região. Embora fosse habitada há séculos, ainda se encontrava "impermeável ao progresso, vivendo os seus habitantes como povos primitivos". A crítica levantada por Neiva e Penna estava na ideia de que o Governo só era presente na cobrança de impostos de bezerros, de bois, de cavalos e burros. 17

Todas as questões tratadas no relatório serviram para validar os discursos denunciativos das elites piauienses acerca do abandono regional. Assim, a nova percepção sobre os sertões

40

¹⁴ No relatório da Expedição Científica de Arthur Neiva e Belisário Penna, publicado nas Memórias do Instituto Oswaldo Cruz, a região percorrida foi nomeada inúmeras vezes de Brasil Central, com referência ao interior, à zona rural e ao sertão.

¹⁵ A expedição foi realizada no ano de 1912 e percorreu áreas localizadas no norte da Bahia, sudoeste de Pernambuco, sul do Piauí e norte a sul de Goiás. Como resultado das pesquisas realizadas durante o período que os sanitaristas do IOC permaneceram nessas regiões, foi publicado um relatório no ano de 1916.

¹⁶ NEIVA, Arthur, PENNA, Belisário. Viagem Científica pelo Norte da Bahia, sudoeste de Pernambuco, sul do Piauhy e de norte a sul de Goiaz. Mem. Inst. Oswaldo Cruz; 8 (3): 74-224, 1916, p.199.

¹⁷ Ibidem.

contribuiu para esses sujeitos respaldarem a implantação de seus projetos modernizadores. Se em um primeiro momento o quadro decadente da região foi associado ao clima, posteriormente, foi o abandono governamental que passou a ser o responsável pelas mazelas. O sertanejo não era indolente, mas doente, assolado pelas endemias rurais, que reduziam sua capacidade de trabalho. Logo, havia maneiras de torná-lo produtivo e amenizar o atraso por meio de medidas de saneamento.

As ideias levantadas pelos sanitaristas foram incorporadas às narrativas de médicos e intelectuais piauienses, a exemplo de Eurípedes Clementino de Aguiar e Abdias de Sousa Neves. O médico Eurípedes Clementino, em 1918, ressaltou a importância dos estudos das condições sanitárias das populações do interior, pois revelava a verdadeira face desoladora dos sertões. Já o intelectual Abdias Neves, mencionado anteriormente, defensor do determinismo climático, em 1926 adotou novo posicionamento frente às questões evidenciadas pelos sanitaristas, justificando que a indolência do sertanejo era decorrente das doenças e não do clima. Diferente do que aconteceu em outras regiões, a exemplo de Goiás, onde médicos goianos criticaram a imagem do sertão doente e atrasado divulgada no relatório da expedição científica dos sanitaristas do Instituto Oswaldo Cruz (IOC), gerando controvérsias intelectuais sobre a questão nacional do Brasil (SÁ, 2009), no Piauí tal debate foi amplamente usado para justificar a necessidade de integrar e modernizar a região.

Outra medida abordada pelos médicos da IOC, que corroborou com as demandas locais, foi em relação a implantação de uma infraestrutura de transporte e combate às secas. Desde a segunda metade do século XIX, as elites alegavam que o Piauí não possuía meios adequados para o seu desenvolvimento, principalmente, no setor de transporte. A falta de vias de comunicação dificultava o escoamento da produção econômica e a exploração das regiões consideradas ricas em recursos naturais, mas de difícil acesso. Além disso, inviabilizava o socorro às populações que eram castigadas pelo flagelo das secas constantemente. Tinha-se assim uma conjuntura de crise marcada pela impossibilidade de crescimento das atividades econômicas, tanto agrícolas como pastoris, devido a quase inexistência de estradas, acrescentando-se ainda a esse quadro os transtornos provocados com as secas, uma vez que o Piauí servia de refúgio para os retirantes que migravam em busca de socorro (DOMINGUES)

-

¹⁸ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa pelo Exm. Snr. Dr. Eurípedes Clementino de Aguiar, no dia 1 de junho de 1918.

¹⁹ NEVES, Abdias da Costa. Aspectos do Piauí: formação territorial, composição étnica, valores econômicos, organização política. Typographia D' O Piauhy, Teresina, 1926.

NETO, 1987). Neiva e Penna elegeram a superação desses dois problemas como medida imprescindível para o desenvolvimento do território, com ênfase no primeiro:

Resolvido o problema da seca e o da viação, essas regiões serão admiravelmente aproveitadas para o desenvolvimento da pecuária, com vantagens extraordinárias sobre as do sul do país. A construção de algumas estradas de ferro bem orientadas, resolverá mais rapidamente o problema da seca do que a perfuração de poços e construção de açudes.²⁰

O problema da seca não era novidade, já que sua primeira aparição teria ocorrido no século XVI. Mesmo com uma ocorrência tão antiga, Durval Muniz de Albuquerque Júnior mostra que somente na grande seca de 1877-1879 o fenômeno surgiu como problema regional, alcançando repercussão nacional (1994, p.111).²¹ A partir de então, a seca passou a ser usada como uma das principais justificativas das elites nortistas para angariar recursos e garantir sua sobrevivência. Esses sujeitos denunciaram a decadência do território castigado pelo flagelo e formularam discursos sobre a necessidade de combatê-lo, resultando no estabelecimento de uma agência de combate à seca em 1909, a Inspetoria de Obras Contra as Secas - IOC. Por meio dela o governo federal iniciou a realização de significativos investimentos na região com a construção de obras públicas.

A seca tornou-se, assim, um fenômeno intrínseco ao sertão. A categoria foi, dessa forma, utilizada para nomear a zona das secas que, posteriormente, com a criação da IOCS, veio a ser chamada pela primeira vez de Nordeste. O sertão acabou sendo capturado pelo imaginário nordestino, apesar do primeiro anteceder muito a definição da região, e foi usado fortemente pelas elites como resposta à perda de espaço político e econômico em âmbito nacional (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2011). Desse modo, as reclamações das elites piauienses, que demandam a implantação de uma infraestrutura pelo estado, estavam inseridas nesse debate regional e nacional, e a ideia de superação dos problemas provocados pelo abandono dos sertões foi apenas um elemento a mais para justificar a exploração de suas potencialidades econômicas.

As autoras Nísia Trindade Lima e Tamara Rangel Vieira (2020, p.7-8), mostram que regiões como o Norte, o Nordeste e o Centro-Oeste acabaram sendo incorporados ao imaginário do sertão. Logo, estados como Piauí e Goiás, que estavam localizados nessas porções do território, sofreram o estigma de decadência e foram alvos de inúmeros projetos de modernização e integração. Ambos foram associados a ideias mais negativas do que positivas

²¹ Segundo Albuquerque Júnior (1994, p.12-13), o que diferenciou a seca de 1877 das anteriores, tornando-a excepcional, foi o contexto de crise econômica que as elites do Norte estavam enfrentando, que acabou sendo agravado ainda mais com a estiagem.

²⁰ NEIVA, Arthur, PENNA, Belisário. Viagem Científica pelo Norte da Bahia, sudoeste de Pernambuco, sul do Piauhy e de norte a sul de Goiaz. Mem. Inst. Oswaldo Cruz; 8 (3): 74-224, 1916, p.197.

e caracterizados como atrasados, isolados, doentes e abandonados. A transformação desses espaços tornou-se a base das discussões de construção de uma identidade nacional.

É interessante observar que mesmo sendo o sertão produto de um olhar externo, apreendido a partir de uma "sensibilidade estrangeira e de interesses exógenos", que lhes atribuem "juízos e valores que legitimam ações para transformá-lo" (MORAES, 2011, p.103), as representações externas criadas por médicos, cientistas e intelectuais nas primeiras décadas do século XX não foram incorporadas as narrativas piauienses de forma ingênua, mas com o intuito de reforçar ainda mais suas ideias sobre a desigualdade na partilha dos recursos entre os entes da federação, ou seja, a categoria serviu para legitimação de demandas internas. Em vista disso, a seca, as doenças, o abandono e o isolamento tornaram-se fortes argumentos para a inserção desse sertão em âmbito nacional.

Para concluir, mais uma vez ressaltamos que sertão é aqui compreendido pela bibliografia utilizada como categoria polissêmica, já que era impreciso geograficamente, podendo se referir a espaços localizados no interior de São Paulo, na Amazônia, no semiárido do Nordeste e até mesmo no subúrbio da capital federal, Rio de Janeiro (AMADO, 1995). Como expressou o médico e escritor Afrânio Peixoto, os sertões começavam onde terminava a Avenida Central (HOCHMAN, 1998). Porém, é possível identificar um conjunto de características comuns no imaginário que compõem o sertão, apesar de sua variedade espacial de aplicação (MORAES, 2011, p.101). Se tomarmos o sertão carioca e o sertão do Piauí, distintos geograficamente, podemos perceber que ambos foram descritos a partir do isolamento e das doenças. Além disso, foram alvos de agentes sociais que visavam instituir novas formas de exploração do território. Desse modo, podemos considerar que sertão é sempre aquele espaço que precisa ser modificado, integrado e modernizado. Passemos agora a tratar diretamente sobre a construção da marginalidade do sertão do Piauí.

1.2 A construção de uma marginalidade para o estado do Piauí

No dia 26 de junho de 1910 o jornal parnaibano *Semana* deu início a publicação de uma série de artigos onde denunciava o abandono do governo federal com o Piauí. Destacava que essa era a principal causa para o estacionamento do progresso do estado e comparava o Governo

_

²² Santos destaca que nas três primeiras décadas do século XX a visão sobre a zona rural do Rio de Janeiro era de uma região decadente e abandonada, devido às secas, as doenças e o esquecimento das autoridades governamentais. Tais características eram suficientes para classificá-la como sertão. Ver: SANTOS, Leonardo Soares dos. "A terra dos nossos filhos": o movimento de luta pela terra no sertão carioca (1945-1964). *Hispania Nova: revista de história contemporânea*, n. 7, 2007.

a um "polvo de monstruosos tentáculos", que sulcava todo o dinheiro sem retribuir nenhum benefício. ²³ Também acusava que devido "a indolência dos nossos antepassados, e os desleixos dos primeiros governadores do Piauhy", os estados vizinhos teriam tomado posse das "mais preciosas parcelas de nosso solo, para depois nos venderem bem caro". ²⁴ Os artigos tinham por finalidade mostrar os grandes males que afetavam a região e apresentar as suas inúmeras riquezas naturais que precisavam ser exploradas.

O abandono regional ao qual se refere o jornal, é um dos pontos de partida importantes para pensarmos o cenário em que se processou a elaboração de projetos voltados para modernização e integração do Piauí. No entanto, precisamos entender melhor como essa ideia foi se constituindo historicamente, uma vez que a percepção da região enquanto lugar de atraso e isolamento não era novidade. Desde o século XIX as autoridades governamentais locais chamavam atenção para esse quadro.

Podemos buscar o conjunto de elementos que originaram a construção dos discursos sobre o Piauí como área periférica ao centro nacional no processo de colonização da região, particularmente, no modo de estruturação de sua base econômica. Segundo R. N. Monteiro de Santana (1995) a pecuária extensiva gerou uma ocupação territorial totalmente irregular e dispersa, devido a concentração de vastas áreas destinadas à criação, e contribuiu para a retenção de poder, terra e riqueza nas mãos de alguns fazendeiros, que não estimulavam o desenvolvimento da região, aplicando o capital obtido fora da província. O seu papel era de abastecedor das áreas que se ligavam diretamente com o mercado internacional. Desse modo, a falta de incentivo para a formação de uma economia interna mais estruturada teria resultado na criação de uma sociedade rural marcada pelo atraso (SANTANA, 1995).

A criação extensiva teria determinado a forma como as relações sociais e econômicas se constituíram no Piauí. Na segunda metade do século XIX a dinâmica do comércio piauiense ainda girava em torno da criação de gado, sendo a economia responsável pela maior parte da receita provincial. No entanto, a ausência de inovações no sistema de criação, através da aplicação de melhoramentos nos rebanhos, ocasionou uma perda de espaço no mercado regional e no próprio mercado externo. Nesse período, as autoridades governamentais passaram a veicular discursos sobre possíveis soluções para o desenvolvimento da economia local, como podemos ver no relatório apresentado pelo presidente da província Diogo Velho Cavalcanti D'

²³ Jornal Semana, Parnaíba – PI, 26 de junho de 1910, p.2.

²⁴ Ibidem.

Albuquerque em 1860 onde ele recomendou a instalação de fazendas modelos para o cruzamento de raças bovinas e o aproveitamento dos produtos derivados dessa indústria.

A criação de gado em todas as suas espécies formando a principal base da riqueza pública, e das fortunas particulares da província - permanece inteiramente entregue aos recursos que oferece a natureza - A indústria ainda não lhe presta o seu valioso auxílio. Seria de nímia vantagem o estabelecimento de fazendas-modelos, onde os criadores visem praticamente os proveitosos resultados dos aperfeiçoamentos das raças pelo cruzamento delas, e o aproveitamento dos respectivos produtos, já pelo curtume das peles, já pelo fabrico do queijo e da manteiga, já por outras variadas aplicações a indústria.²⁵

Os produtores eram acusados pela estagnação da indústria econômica, já que permaneciam inertes diante inúmeras adversidades, como secas, pastos impróprios e má qualidade do gado. De modo geral, as referências sobre o Piauí enquanto lugar de atraso e isolamento tem suas raízes no modelo econômico instalado no seu processo de colonização. Teresinha de Jesus Mesquita Queiroz (2006, p.31) salienta que até a segunda metade do século XIX, a pecuária não foi capaz de provocar grandes mudanças socioeconômicas, porque permaneceu sem investimentos e aprimoramentos científicos.

A Proclamação da República gerou um grande otimismo entre as elites governantes, frente ao surgimento de novas ideias e possibilidades de desenvolvimento para a região. A perspectiva à época era de que o novo regime romperia com um sistema político que só teria ocasionado atraso e isolamento devido ao "excessivo centralismo político e administrativo", relegando a segundo plano iniciativas que viessem explorar os seus recursos naturais (QUEIROZ, 1984, p.49). Nesta conjuntura, a ideia do abandono, associado ao "regime decaído", passou a compor fortemente o discurso oficial. Em 1894 o governador Coriolano de Carvalho e Silva salientou a respeito disso:

Não me cansarei de atribuir a maior parte dos nossos problemas ao triste legado que nos deixou o regime decaído [...]. Somos parte integrante da federação, e dela temos o direito de esperarmos favores que as mãos largas tem-se derramado em outros estados mais felizes que o nosso. Não é possível que na República continuemos ainda no estado de abandono em que vivemos no regime passado; a constituição não estabeleceu preferências em favor deste ou daquele estado, por isso não é muito que se nos dê hoje aquilo que nunca conseguimos obter no regime decaído, quando aliás vivíamos cercados de uma atmosfera aparente de imperialismo.²⁶

²⁶ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do estado do Piauí pelo seu governador Dr. Coriolano de Carvalho e Silva, no dia 7 de setembro de 1895, Teresina, p.4.

²⁵ Relatório com que o Exm. Sr. Dr. Presidente da província do Piauí, Dr. Diogo Velho Cavalcanti D' Albuquerque, passou a administração para o Exm. Sr. vice-presidente Coronel Ernesto José Baptista, no dia 16 de maio de 1860, Tipografia Constitucional, Teresina, p.10.

O governador acusou o regime deposto de não ter prestado os favores necessários à província, predominando os interesses econômicos do Sul, o que era visto como injusto, pois aquela porção do território fazia parte da nação e tinha os mesmos direitos. A ideia era de que o abandono seria motivo para o atraso da região e, consequentemente do país, tendo em vista que a nação era composta por partes interligadas, assim qualquer desequilíbrio acarretaria consequências ao todo.

Havia a esperança de que as transformações necessárias para o desenvolvimento do Piauí fossem impulsionadas com a República. No entanto, logo foram frustradas, e as críticas que eram feitas ao Império passaram também a ser atribuídas ao novo sistema político (QUEIROZ, 1984, p.50). A reclamação era de que o abandono com os estados mais pobres, como o Piauí, continuava a ser reproduzido. Esta percepção contribuiu para a formulação dos discursos sobre o papel secundário que a região exercia no conjunto dos interesses gerais do país (QUEIROZ, 1984, p.47).

Nas primeiras décadas do século XX é possível perceber uma tentativa de superar os obstáculos à marcha do progresso do Piauí. Para isso, as elites locais passaram a vincular cada vez mais o atraso da região ao abandono do governo federal e procuraram apresentar ao máximo as riquezas naturais do território. Uma das formas utilizadas para divulgar as potencialidades naturais da região foi a participação nas exposições nas primeiras décadas do século XX. O Piauí participou e foi sede dos eventos, entre eles a Exposição Nacional de 1908, a Exposição Internacional de 1922 e a Exposição Estadual de 1923.²⁷ O jornal *Correio de Oeiras*, em edição de 31 de maio de 1909, também chamou atenção para as potencialidades produtivas daquela zona.

O Estado do Piauhy é um dos grandes Estados do Norte do Brasil, admiravelmente dotado pela natureza para atingir ao mais alto grão de prosperidade. O Piauhy é, entretanto, um dos menos conhecidos dos Estados da grande República da América do Sul, dispondo de inúmeras riquezas que poderiam fazer a fortuna de muitos milhões de indivíduos. Quem visita e percorre os seus campos de luxuriante vegetação, sente a natureza americana em toda a sua força, em toda a sua beleza. Do terreno fertilíssimo surge uma variedade de produções, que encantam a vista e dão confiança no futuro do trabalho.²⁸

Neste período, o Piauí, que estava circunscrito na então região norte do país, possuía um território de 301.797 quilômetros quadrados, sendo considerado o quarto maior estado costeiro

46

²⁷ Para mais informações ver: SILVA, Laila Pedrosa da. "Somos parte integrante da nação: o Piauí nas exposições do início do século XX e os debates sobre modernização e integração da região. 104f. Dissertação (Mestrado em História das Ciências e da Saúde) — Fundação Oswaldo Cruz, Casa de Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro, 2019.

²⁸ Jornal Correio de Oeiras, 31 de maio de 1909, p.2.

e o oitavo maior estado da federação.²⁹ Com uma população de 510.000 habitantes, ocupava o décimo terceiro lugar entre os demais estados. Sua capital, Teresina, localizava-se à margem esquerda do rio Parnaíba, o principal do estado, e possuía uma população de 30.000 habitantes.³⁰ Em relação às suas delimitações geográficas, fazia fronteira ao norte com o Oceano Atlântico; ao sul com a Bahia e Goiás; ao leste com o Ceará e o Pernambuco; e ao oeste com o Maranhão.³¹ Deste último, era separado pelo rio Parnaíba, que percorria 1.400 quilômetros e ocupava o sexto lugar dos principais rios do Brasil. A navegação no rio Parnaíba era o mais importante meio de transporte da produção piauiense, já que aquele território ainda não possuía estradas de ferro, porém, devido à falta de melhoramentos, apresentava várias dificuldades. Esta era realizada por vapores da Companhia de Navegação a Vapor do Rio Parnaíba e por pequenas lanchas e escunas de empresas privadas.³²

Uma das principais atividades econômicas do Piauí era a pecuária. Por esse motivo, o jornal *Correio de Oeiras* descreveu o estado como possuidor de características próprias ao pastoreio, por meio da criação de bois, cavalos e mulas, que crescia cada vez mais contribuindo para o desenvolvimento da região. ³³ Entretanto, destacava que para além da pecuária, havia um outro grande de número de riquezas, como o algodão, a cana de açúcar, o fumo, a borracha de maniçoba, a carnaúba, os vários cereais, as madeiras de construção e de marcenaria, as fibras e as plantas oleaginosas e medicinais. Apontava a existência de uma pequena indústria, mas relativamente relevante, que consistia em fábricas de fiação de algodão, fábricas de azeite, engenhos de açúcar, fábricas de sabão, de conservas de carne e laticínios. Sobre a fábrica de laticínio do estado, reforçava que estava entre as primeiras do Brasil, produzindo uma manteiga que concorria com marcas estrangeiras. ³⁴ Inclusive, alguns desses produtos concorreram às exposições e foram premiados.

Em relação a composição do território, o estado possuía importantes centros comerciais localizadas às margens do rio Parnaíba, a exemplo da cidade de Teresina, que abrigava a sede do governo; da cidade de Parnaíba, detentora do comércio marítimo; da cidade de União, grande produtora de algodão; e das cidades de Amarante e Floriano, que serviam como pontos de

²⁹ Catálogo dos produtos do estado do Piauí na Exposição Nacional de 1908 comemorativa a abertura dos portos do Brasil ao comércio internacional. Rio de Janeiro, Papelaria Americana, 1908, p.6-7.

³⁰ Jornal Correio de Oeiras, 31 de maio de 1909, p.2.

³¹ Catálogo dos produtos do estado do Piauí na Exposição Nacional de 1908 comemorativa a abertura dos portos do Brasil ao comércio internacional. Rio de Janeiro, Papelaria Americana, 1908, p.6-7.

³² Ibidem

³³ Jornal Correio de Oeiras, 31 de maio de 1909, p.2.

³⁴ Ibidem.

passagem de mercadorias.³⁵ Também era composto por cidades que dispunham de zonas criadoras na parte norte (Campo Maior, Amarração, Barras, Campo Sales, Piracuruca, Itamaraty, Marvão, Alto Longá e Livramento), na região central (Oeiras, Picos, Jaicós, Valença e Piripiri) e na zona sul (Jerumenha, Bom Jesus do Gurgueia, Santo Antônio de Gilbués, Parnaguá e São João do Piauí).³⁶

Com o intuito de evidenciar toda essa riqueza negligenciada é que a série de artigos, mencionados no início do texto, foram publicadas no jornal *Semana*. A ideia da "indolência dos antepassados", estava associada à falta de interesse dos produtores na exploração do que aquela terra poderia ofertar, contribuindo para a decadência da atividade extensiva, bem como da própria província. Essa indolência era às vezes relacionada pelos intelectuais piauienses a fatores climáticos, a exemplo do já mencionado Abdias de Souza Neves, que descreveu a região fazendo uso de determinismos climáticos. Na sua visão, a abundância da natureza, a vida monótona nas fazendas e o calor excessivo transformaram o homem "irrequieto, corajoso, aventureiro e esforçado" em um tipo de "caráter passivo e indolente", que vivia "amolentado pelo calor" e sem "espírito de iniciativa" (NEVES, 1974, p.219-220). Em suas narrativas, Abdias Neves, também reforçou a tese da atividade pecuária como delineadora da cultura piauiense, uma vez que os animais eram criados soltos pelos pastos, o que não exigia grandes esforços e investimentos dos produtores (SILVA, 2019, p.13).

A comparação do Governo com um "polvo de monstruosos tentáculos", revela as frequentes reclamações sobre a omissão da União que só seria presente na cobrança de impostos. Tais omissões foram legitimadas através dos discursos que passaram a ser fortemente vinculados pela imprensa local. A instituição da República acabou deixando mais nítido essa desigualdade e incapacidade política e econômica existente entre alguns entes da federação, resultando na manifestação dos antagonismos (QUEIROZ, 1984, p.53).

Segundo Cláudia Maria Ribeiro Viscardi (2017), o federalismo republicano no Brasil se instalou em bases desiguais e hierárquicas. Isto porque "a política fiscal aprovada conferia a determinadas oligarquias regionais a concentração de recursos financeiros a serem reinvestidos em seu próprio proveito, acentuando-se as já alargadas distâncias entre os estados" (VISCARDI, 2017, p.122). Para além disso, havia uma diferença entre as bancadas da Câmara, com uma representação desigual entre os entes da federação, criando uma "conformação hierarquizada entre estados-atores" que, consequentemente, concedia a determinados estados

³⁵ Catálogo dos produtos do estado do Piauí na Exposição Nacional de 1908 comemorativa a abertura dos portos do Brasil ao comércio internacional. Rio de Janeiro, Papelaria Americana, 1908, p.22-23.

³⁶ Ibidem., p.23-25.

uma maior participação no jogo político, cujo poder de interferência estava relacionado à "capacidade de construção de alianças" (VISCARDI, 2017, p.122).

A insatisfação com o "modelo de federalismo desigual" acirrou mais ainda as contendas regionais. Isto justificaria as inúmeras reclamações das elites nortistas no início do século XX, de que a atenção dos poderes públicos estava voltada para as atividades do Sul, enquanto o Norte progredia morosamente devido à falta de recursos. Tal contraste foi manifestado em matéria publicada no jornal *Diário do Piauhy*, em 1911:

[...] enquanto o sul progride e aceleradamente marcha numa evolução progressiva que se manifesta cada vez mais intensa e mais acentuada em todos os sentidos, o norte, entre as suas próprias forças e apoio unicamente em seus modestos recursos, si não permanece estacionário, consegue, apenas, com extraordinários esforços, um pequeno e assas lento desenvolvimento. Lá, toda a intensidade da civilização com os seus proventos e benefícios e todos os privilégios e regalias dispensados pelos poderes públicos do estado, aqui, com pequenas exceções, o atraso, o abandono, o esquecimento e essa luta infernal e titânica com as asperezas de uma natureza ingrata que abate, enfraquece e aniquila as energias individuais.³⁷

As condições de uma natureza ingrata associada a desigualdade na distribuição de recursos pelo governo federal, foi a base para a formulação de discursos sobre a necessidade de impulsionar o desenvolvimento da região Norte, uma vez que essa disparidade dentro do território brasileiro era vista como uma ameaça à integridade nacional.³⁸ No entanto, para além da possível omissão da União com estes estados, podemos identificar nos discursos uma tentativa de promover os interesses locais das elites dominantes.

O espaço de atuação desses sujeitos não estava restrito apenas aos estados. Como podemos ver, eles contavam com representantes no Parlamento que agiam em prol das necessidades regionais. Desse modo, a obtenção de favores para a implantação de projetos modernizadores estava nitidamente atrelada à capacidade de articulação dos "estados-atores" (VISCARDI, 2017). Acerca do jogo político no Piauí, Teresinha Queiroz destaca que era "extremamente instável e as conjunturas políticas cheias de sutilezas" (QUEIROZ, 1994, p.225). Apesar das disputas entre as "facções", havia também uma tentativa de articulação das elites.

-

³⁷ Jornal Diário do Piauí. 14 de março de 1911.

³⁸ Ibidem.

1.3 As elites políticas piauienses, as disputas pelo poder e os debates sobre a implementação de uma infraestrutura no estado

Nesta seção, mostraremos um pouco do cenário político do Piauí por meio das disputas entre as elites locais e as ideias presentes em seus discursos que foram sendo ressignificadas dentro do nosso recorte temporal. Interessa-nos entender essas contendas após a morte do governador Anísio Auto de Abreu³⁹ em 1909, onde a liderança do grupo político situacionista foi assumida pelos "jovens bacharéis introduzidos na política pelos irmãos Abreu", entre eles, Antonino Freire da Silva⁴⁰, que era vice-governador de Anísio Abreu, mas que se recusou a ocupar a administração do estado para concorrer às eleições por via eleitoral para o mandato de 1910-1912 (QUEIROZ, 1994, p.226). Ao lado de Antonino Freire estava Miguel de Paiva Rosa⁴¹, que foi eleito governador do estado para o mandato seguinte (1912-1916). Sua gestão foi marcada por grandes dificuldades e conflitos, sobretudo, pela queda da borracha, principal produto de exportação do estado, pela Primeira Guerra Mundial e pela seca de 1915, como mostra o jornal *O Tempo*, em edição de 31 de dezembro de 1915:

A seca horrorosa que aniquilando vem o Piauhy e os piauhyenses, tem concorrido e há de concorrer para o decrescimento das rendas do estado e dos municípios, que vem sofrendo diminuição desde 1913. Embora ela esteja ou pareça estar terminada, pois temos tido chuvas desde os primeiros dias deste mês, os seus efeitos continuam, associados a outras causas eficientes da crise mundial que reina há mais de dois anos e que não se sabe quando desaparecerá. Uma dessas causas que mais agudamente feriu o Piauhy, foi a baixa contínua e rápida do preço da borracha de maniçoba que de 4 a 4500 réis que era, por kilogramma, desceu até 800 réis, e determinou dolorosa perturbação no commercio, já pela falta de cumprimento dos compromissos assumidos e já pelo retraimento do capital. Inúmeras casas comerciais se liquidaram, outras faliram, dando prejuízo incalculáveis. O estado e os municípios, que não são entidades privilegiadas, também foram alcançados e as suas finanças sofreram na proporção que a crise a tudo arruinava: e quando todos trabalhavam para vencer a mesma crise, quando todas as energias convergiam para a solução

-

³⁹ Anísio Auto de Abreu nasceu na cidade de Teresina. Foi magistrado, jurisconsulto, político, escritor e jornalista. Formou-se em direito pela Faculdade do Recife. Foi Senador da República (1908-1909) e governador do Piauí (1908-1909). Colaborou com os principais jornais pernambucanos, como *Diário de Pernambuco* e *Diário do Recife*. No Piauí, figurou nos jornais *Fiat Lux*, a *Democracia* e no *O Piauí* (GONÇALVES, 2003, p.11).

⁴⁰ Antonino Freire da Silva nasceu na cidade de Teresina. Foi engenheiro, político, professor, jornalista e escritor. Eleito vice-governador do estado, na chapa encabeçada por Anísio de Abreu, para o mandato de 1908-1912. Foi governador do Piauí (1910-1912), deputado federal (1915-1917, 1918-1920, 1927-1929), senador da República (1921-1923, 1924-1926). Fundou os jornais *A Pátria* e a *Imprensa*. Colaborou com os jornais *O Nortista*, *Cidade de Teresina* e o *Piauí*. Foi um dos fundadores do Instituto Histórico e Geográfico Piauiense (GONÇALVES, 2003, p.370-371).

⁴¹ Miguel de Paiva Rosa nasceu no município de Teresina-PI, formado em direito pela Faculdade de Recife (1898). Ocupou os cargos de juiz distrital de Jurema e depois de União no Piauí. Foi juiz distrital em Teresina (1900), diretor de instrução pública (1904-1909), professor de história do Brasil no Liceu Piauiense e primeiro diretor da Escola Normal do Piauí. Em 1912 foi eleito governador do estado, inaugurando durante sua gestão a distribuição de luz elétrica na capital Teresina. Fundou o jornal *A Pátria*, ao lado de Abdias Neves e Antonino Freire da Silva, dirigiu o *Almanaque Piauiense* e colaborou com diversos periódicos, como *O Reator, Murmúrio, O Piauí, O Monitor, O Norte, A Luz, A Notícia, Jornal de Notícias* e *O Combate* (GONCALVES, 2003, p.348).

desse problema mundial, surgiu a guerra europeia que, efetivamente, foi outro elemento de primeira ordem, para agravar a situação do país e principalmente dos estados pequenos e pobres, como o Piauhy, que sofre injusta guerra dos seus próprios irmãos do sul.⁴²

Antonino Freire e Miguel Rosa eram aliados políticos, tanto que o segundo foi eleito com a ajuda do primeiro. No entanto, em 1915 os bacharéis romperam aliança por apoiarem candidatos diferentes para o quadriênio de 1916-1920, dando início a mais ferrenha disputa política do Piauí nas primeiras décadas da República. O jornal *O Tempo*, em edição de 29 de fevereiro de 1916, publicou uma matéria com o título "o rompimento" onde mostra alguns dos acontecimentos que levaram ao fim da aliança política. É importante destacar de antemão, que o periódico era favorável a Miguel Rosa, tendo em edições anteriores defendido o governador das acusações dos seus adversários. A matéria começava da seguinte maneira:

Já não é novidade o rompimento do Sr. Antonino Freire com o partido republicano conservador piauhyense. O fato está bastante divulgado no estado, as posições definidas e, infelizmente, pressagia-se luta renhida na eleição de 7 do próximo mês de abril. É mais outro mal que vem pesar sobre o estado e os piauhyenses, já exaustos pelos efeitos da crise e da seca, que tornaram aquele pobríssimo e estes uma população faminta, de sacola às costas, esmolando por todas as partes.⁴³

A culpa do novo mal que recaia sobre o estado era atribuída a Antonino Freire, já que ele não teria aceitado a decisão do partido de indicar Antônio José da Costa⁴⁴ para concorrer às eleições de governador. Em vez disso, discordou e apoiou seu cunhado Eurípedes Clementino de Aguiar, que no final foi eleito.⁴⁵ O jornal acusava Freire de "indisciplina política" ao colocar sua vontade e seus interesses pessoais acima das deliberações tomadas na convenção do partido, apontando que ele queria "montar uma oligarquia no estado", sendo seu primeiro passo impor a candidatura de alguém que era "inimigo irreconciliável" de Miguel Rosa.⁴⁶

A respeito de Eurípedes Aguiar, o jornal ressaltava que era "moço de dotes invejáveis, e dele só poderíamos esperar um governo honesto e probidoso", no entanto, tais qualidades também podiam ser encontradas no candidato de Miguel Rosa, Antônio Costa, e que em vista

⁴² Jornal O Tempo. 31 de dezembro de 1915, p.01.

⁴³ Jornal O Tempo. 29 de fevereiro de 1916, p.01

⁴⁴ Antônio José da Costa nasceu na cidade de Campo Maior. Foi magistrado, jurista e político. Formado em direito, exerceu o cargo de professor da Faculdade de Direito do Piauí (1931). Foi procurador geral da justiça do Maranhão, chefe da polícia do estado do Piauí, desembargador do Tribunal de Justiça. Afastou-se do Tribunal para candidatarse ao governo do estado (GONÇALVES, 2003, p.130).

⁴⁵ Eurípedes Clementino de Aguiar foi médico e farmacêutico pela Faculdade de Medicina da Bahia (1902). Exerceu a profissão e a política, elegendo-se governador do Piauí em 1916, deputado estadual em 1920 e senador em 1924 (GONÇALVES, 2003, p.15-16.).

⁴⁶ Jornal O Tempo. 29 de fevereiro de 1916, p.01

⁴⁷ Ibidem.

as contendas do atual governador com aquele, era preferível não apoiar um inimigo. O que estava em jogo era o controle do poder, já que tanto Miguel Rosa como Antonino Freire queriam eleger nomes que permitissem perpetuar suas alianças políticas. Teresinha Queiroz enfatiza que a disputa política entre os bacharéis extrapolou o espaço dos jornais e a hostilidade das relações pessoais, chegando a alcançar a dimensão de uma luta armada, onde "Teresina esteve cercada e sediando batalhões patrióticos subordinados aos dois grupos contendores" (1994, p.226).

O deputado federal José Félix Pacheco⁴⁸ foi outro nome que esteve envolvido na briga política. Segundo artigo publicado no jornal *O Tempo* em 31 de março de 1916, retirado de um periódico maranhense, Félix Pacheco "amuou-se com a política piauiense por desistir de apoiar a candidatura do dr. António Costa ao governo do Piauí", tomando como preferência o opositor Eurípedes Aguiar. Sua atitude foi apontada como ambiciosa, uma vez que teria visto no êxito do candidato da oposição a possibilidade de alcançar seus interesses próprios. O artigo ainda mostra que o deputado chegou a enviar um telegrama para Miguel Rosa, ameaçando-o de uma suposta intervenção do presidente da República caso seu sucessor fosse eleito. Em seguida, o artigo negou que o presidente Venceslau Brás tenha pretendido se envolver com algo que escapava a sua competência, e que isso deveria ser resolvido pelo povo piauiense. Mais uma vez reforça que Félix Pacheco desejava era "colocar no governo pessoa de sua imediata confiança, o que não é, em boa verdade, aspirar ao progresso da sua terra". As desavenças foram tantas que o deputado federal foi acusado de usar seu espaço de influência no *Jornal do Comércio* - RJ para intimidar os adversários. Sa

Em contrapartida, o jornal *Correio de Theresina*, que demonstrava posicionamento favorável a Antonino Freire, expôs algumas denúncias sobre desvios de recursos e compra de votos pelo governador Miguel Rosa. O caso que mais repercutiu foi o do sumiço de R\$ 20:000\$000 (vinte contos de réis) enviados pelo governo de São Paulo para socorrer os flagelados da seca.

Até do vigarismo, na sua mais cínica manifestação o Sr. Miguel de Paiva tem se servido, para amesquinhar e anular a instrução no estado, tirando, porém, o máximo provento das suas maroteiras e velhacarias. Haja vista entre muitos o

⁴⁸ José Félix Alves Pacheco nasceu na cidade de Teresina (PI), formado em direito pela Faculdade Nacional de Direito do Rio de Janeiro, foi deputado federal pelo Piauí (1909), senador pelo mesmo estado (1921), diretorpresidente do Jornal do *Comércio* (RJ) e o primeiro piauiense a ingressar na Academia Brasileira de letras (GONÇALVES, 2003, p.302-303).

⁴⁹ Jornal O Tempo. 31 de março de 1916, p.01

⁵⁰ Ibidem.

⁵¹ Ibidem.

⁵² Ibidem.

⁵³ Ibidem.

célebre caso do grupo escolar de Campo Maior, com os 20 contos pros flagelados, enviados generosamente pelo governo de São Paulo, e que deu celebridade o Srn. em todo o país, como o mais refinado prestidigitador do dinheiro alheio, usando de processos que considerava persuasivos e infalíveis no ataque empreendido. Mas dessa vez, falhou-lhe a cartada e saiu tosquiado. Feliz nas anteriores aventuras porque tinha a lhe abençoar o pioneirismo, não obstante no estado ninguém suspeitar da sua honestidade inversa, sempre desmascarada por nós, esse golpe de audácia pôs-lhe a calva à mostra e arrancou-lhe de vez o encanto de escamoteador perito. Fomos os primeiros a bradar contra a esperteza do plano. O nosso brado foi ouvido de longe. No Rio e em São Paulo, neste sobretudo, pelos órgãos mais íntimos do governo, desvendaram os planos miguelinos. Estava desmascarado o homem. A pesquisa aumentou e hoje já são inúmeros os casos de desonestidade do Sr. Miguel de Paiva, conhecido em toda a pátria, como o mais pernicioso e desumano dos sátrapas brasileiros.⁵⁴

A matéria continuava dizendo que Miguel Rosa abriu um mercado de compra de votos com o dinheiro dos cofres públicos e dos flagelados, e que ele estava praticando ato ilícito até na cadeia pública, onde teria "incumbido de semelhante agenciação o terrível assassino Raimundo Quintino, condenado pelo júri a 30 anos de prisão celular, acontecendo que o dito facínora conta com a promessa de ser perdoado pelo Sr. Miguel de Paiva". ⁵⁵ O governador também teria mandado espalhar uma circular em que se dizia estar disponível para pagar "todas as despesas que julgar necessárias" para o comparecimento dos eleitores no dia da votação. ⁵⁶

Tal prática é apontada por Viscardi (2017) como comum ao jogo político desenvolvido na Primeira República. A autora salienta que os candidatos usavam de várias estratégias para conseguir levar os eleitores às urnas, como, por exemplo, a propaganda em jornais, os comícios nas ruas e a compra de votos (VISCARDI, 2017, p.118). O voto funcionava como uma importante moeda de troca, por isso que a sua compra figurava como necessária. Já a imprensa, que atuava fortemente, tinha um papel relevante nos processos eleitorais, sendo um dos principais meios de divulgação dos candidatos e de seus projetos (VISCARDI, 2017, p.119). Como podemos observar nos jornais piauienses analisados, ambos adotaram um posicionamento frente a disputa política, passando a publicar denúncias, fraudes e manipulações sobre o candidato opositor, deixando evidente as clivagens existentes entre as elites regionais, ponto que gostaríamos de ressaltar.

A competição entre atores individuais no Piauí é importante para pensarmos o contexto em que se desenvolveu os debates sobre a integração e modernização da região. Isto porque, como mostrado anteriormente, a distribuição de recursos entre os entes da federação estava

⁵⁴ Jornal Correio de Theresina. 4 de abril de 1916, p.01.

⁵⁵ Ibidem., p.2.

⁵⁶ Ibidem., p.3.

estritamente relacionada à capacidade de articulação dos sujeitos locais. No entanto, o que podemos observar em relação às elites piauienses, pelos menos dentro do nosso recorte temporal, é uma busca pela sobrevivência, reprodução e continuidade no poder. Na procura de posições hegemônicas fazia-se uso de violência e difamação para eliminar os adversários, inviabilizando suas condições materiais de permanência no estado, resultando até em uma emigração forçada.⁵⁷

As constantes crises políticas afetaram a implementação de projetos de infraestrutura no Piauí. Teresinha Queiroz (1994, p.227) destaca que durante a gestão de Miguel Rosa, marcada por forte oposição política e crises de ordem nacional e internacional, não foi possível realizar grandes obras. Pelo contrário, em 1915, o governador comunicou por meio de mensagem à Câmara Legislativa que havia suspendido quase todas as obras públicas, mesmo as mais "evidentemente de urgência". ⁵⁸ Passado o período de instabilidade, o Piauí teria experimentado um relativo equilíbrio, viabilizando a execução do programa de governo de Eurípedes de Aguiar, candidato que saiu vitorioso na disputa eleitoral para 1916-1920 e de seus sucessores, que tinha como finalidade a criação de uma infraestrutura, principalmente, com a abertura de estradas de rodagem no interior (QUEIROZ, 1994, p.227). No entanto, tal equilíbrio só foi possível por meio da recuperação da economia piauiense com a exportação da produção extrativa e devido a uma certa hegemonia do governo de João Luís Ferreira (1920-1924), que era irmão do deputado Félix Pacheco, e Matias Olímpio de Melo (1924-1928), que fazia parte do mesmo grupo que estava no poder. Nas eleições para 1928-1930 quem assumiu o governo do estado foi João de Deus Pires Leal, que era cunhado de Eurípedes Aguiar, concunhado de Antonino Freire e sobrinho do marechal Firmino Pires Ferreira (SILVA, 1999, p.58).

Conforme mostra Queiroz (1994, p.227), podemos perceber que a política piauiense nesse período teve como principais lideranças Antonino Freire e seu cunhado Eurípedes de Aguiar, tendo apoio do Deputado Federal Félix Pacheco e do Senador Marechal Pires Ferreira. O grupo permaneceu no comando até a Revolução de 1930, quando perdeu o poder e passou a atuar na oposição (QUEIROZ, 1994, p.227). As "facções políticas" locais se reuniam em torno do Partido Republicano Piauiense – PRP, e militava de forma coesa enquanto classe, mas também disputavam por prestígio diante o poder central, o que acabava gerando desavenças,

-

⁵⁷ Teresinha Queiroz (1994, p.233) mostra que durante o governo de Miguel Rosa políticos, intelectuais e profissionais oposicionistas não conseguiram empregar-se no Piauí. Outros foram demitidos de seus cargos e substituídos por pessoas de confiança. Ocorreu uma verdadeira emigração de trabalhadores das profissões para outros estados.

⁵⁸ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa no dia 1 de junho de 1915 pelo Exm. Sr. Dr. Miguel de Paiva Rosa governador do estado, Teresina, p.11.

levando ao rompimento de alianças. Um exemplo do que acabamos de mencionar pode ser observado na relação entre Félix Pacheco e o Marechal Pires Ferreira, que em 1921 iniciaram uma acirrada disputa para o Senado. Félix Pacheco acabou sendo eleito, tendo o apoio do seu irmão João Luís Ferreira, governador do Piauí (SILVA, 1999, p.59). A partir de então o senador passou a liderar a bancada piauiense no Legislativo Federal, sendo em 1922 nomeado como Ministro das Relações Exteriores do presidente Arthur Bernardes.

A querela não teve fim e nas eleições de 1927 houve uma cisão entre os componentes do PRP. De um lado estava a chapa composta por Félix Pacheco (senador), Armando Burlamaqui, Antônio Ribeiro Gonçalves, João Luíz Ferreira (deputados). Do outro lado estava a chapa montada pelo Marechal Firmino Pires Ferreira (senador), Pedro Borges da Silva, Antonino Freire, Eurípedes Clementino de Aguiar (deputados). Mediante as disputas entre as "facções" dentro do PRP, o presidente da República, Washington Luís, resolveu não interferir. Porém, o Marechal tinha ligação familiar com o presidente, o que acabou dando-lhe vantagem (SILVA, 1999, p.68). Félix Pacheco alcançou a maioria dos votos (8.164 contra 4.743), mas não assumiu o cargo por ser considerado inelegível. A respeito disso, o Jornal *A Noite*, em 9 de abril de 1927, publicou uma matéria onde explicava o motivo do não reconhecimento da vitória de Félix Pacheco:

Constitucionalmente o Sr. Félix Pacheco é inelegível, como diretor do "Jornal do Comércio", que é, na expressão do art. 24 da Constituição, uma empresa que goza de favores do governo federal definidos em lei. Esses favores, definidos em lei, são, entre outros, as reduções de taxas aduaneiras para a importação do papel e a redução de taxas para o serviço telegráfico [...] E todo mundo sabe, porque é público, porque é notório, que o Jornal do Comércio gozou, no governo passado, de favores não definidos em lei. Além disso, o Jornal do Comércio tem contratos vigentes com o Poder Executivo, por intermédio do Banco do Brasil, e foi sempre um contratante com o governo [...]. Posta, pois, de lado a tese constitucional de que os ministros de estado são inelegíveis, pelo menos, seis meses após terminar o exercício de suas funções, teses que se compreende nos preceitos que vedam a eleição de membro de Poder Executivo que exerceu funções no último ano do período presidencial, o Sr. Pacheco é, fora de toda dúvida, inelegível para o Congresso Nacional.⁶¹

O jornal também acusou Félix Pacheco de ter usado de sua posição para atacar os adversários partidários, derrubando "autoridades estaduais, com dez, quinze, vinte ou mais anos

⁵⁹ Mensagem Lida, a 1º de junho de 1927, perante a Câmara Legislativa do estado do Piauí, pelo governador Exm. Snr. Dr. Mathias Olympio de Melo, p.18-19.

⁶⁰ Ibidem., p.19.

⁶¹ Jornal A Noite. 9 de abril de 1927, p.1.

de serviço". 62 Tal acontecimento deixou Félix Pacheco desgostoso, fazendo-o se afastar de forma definitiva do cenário político (SILVA, 1999, p.68). Enfraquecido com a saída do líder do grupo, o governador Mathias Olympio foi obrigado a fechar um acordo político com seus opositores, patrocinado pelo presidente Washington Luís, ficando decidido o seguinte:

Segundo a resolução dessa fórmula harmoniosa, deveriam ser escolhidos candidatos à futura administração estadual, como governador e vicegovernador, respectivamente, os senhores doutor João de Deus Pires Leal e capitão-tenente Humberto de Arêa Leão. Foram ainda, por força desse acordo, indicados às vagas de deputados federais os nomes dos doutores Hugo Napoleão do Rêgo e Pedro Borges da Silva [...].⁶³

É importante relembrar que João de Deus Pires Leal, também conhecido como Joca Pires, era sobrinho do Marechal Pires Ferreira, o que significou a vitória do seu grupo sobre o de Félix Pacheco. Ao assumir o governo do Piauí em 1928, Pires Leal deixou claro que queria "impor ordem nos negócios do estado, cuja situação se poderia definir numa palavra apenas: anarquia". E acrescentou que dos 45 municípios que compunham o estado "ninguém se animaria a apontar mais de meia dúzia em que as preocupações de interesse público não estivessem subordinadas aos interesses pessoais dos chefes locais". Joca Pires denunciou que nos municípios de Livramento e Amarante a politicagem era tanta que teve que intervir, acarretando reação contrária a seu governo, a exemplo da família Almendra Freitas, que tinha bases sólidas em Livramento e foram desalojados de todos os cargos. 66

Em resposta às ações do governador, Mathias Olympio organizou um grupo de oposição composto pelo desembargador Vaz da Costa, o vice-governador Humberto de Arêa Leão, o coronel José de Almendra Freitas e seu genro, o deputado federal Hugo Napoleão (SILVA, 1999, p.71). Foram estes sujeitos que compuseram a Aliança Liberal no Piauí e estiveram à frente do movimento revolucionário de 1930 que resultou na ascensão de Getúlio Vargas ao poder e na ruptura das disputas dos grupos tradicionais pelo poder no estado, como veremos no próximo tópico.

Antes de tudo, é importante destacar que não estamos aqui afirmando que o quadro de atraso e isolamento do Piauí nas primeiras três décadas do século XX estivesse relacionado exclusivamente às intrigas em âmbito local. Queremos apenas mostrar que o arranjo político

⁶² Ibidem.

 $^{^{63}}$ Mensagem lida, a 1° de junho de 1928, perante a Câmara Legislativa do estado do Piauí, pelo governador Exm. Dr. Mathias Olympio de Melo, p.24.

⁶⁴ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa pelo Dr. João de Deus Pires Leal, governador do estado do Piauí, 1929, p.5.

⁶⁵ Ibidem., p.6.

⁶⁶ Ibidem., p.7, 11.

tinha um peso no momento da partilha dos recursos entre os entes da federação. Um exemplo disso, apontado por José Vieira Camelo Filho (2000, p.185), é o fato de o Piauí ter sido o último do Nordeste a receber concessão para construir uma ferrovia em seu território, sendo também o último a se conectar por vias férreas com as demais regiões vizinhas. Para o autor a justificativa estava na falta de pressão política por parte das representações piauienses no parlamento, que "por um lado eram imobilistas e submissas e por outro desunidos e sem interesses próprios" (CAMELO FILHO, 2000, p.186).

Discordamos de Camelo Filho quando este afirma que as elites piauienses eram imobilistas e não tinham interesses próprios. A respectiva conquista das estradas de ferro de Crateús a Teresina e Amarração a Campo Maior, que deveriam promover o progresso do estado, foi atribuída aos esforços de alguns representantes piauienses no parlamento, entre eles os deputados federais Félix Pacheco e Joaquim de Lima Pires Ferreira. ⁶⁷ A influência política deste último também teria possibilitado a obtenção de outros serviços como as obras contra as secas e a colônia agrícola David Caldas.

> Estudos e melhoramentos do Porto de Amarração, com a fixação das respectivas dunas; melhoramentos do Porto da Parnahyba; Melhoramentos do Porto de Therezina; Comissões de obras contra as secas, no sul e no norte do estado; 300:000\$ para a construção de linhas telegráficas; Colônia Agrícola David Caldas; Estrada de Ferro de Petrolina a Therezina; Draga para a drenagem do rio Parnahyba e desobstrução dos secos do Iguassú, etc. 68

Na verdade, acreditamos mais na ideia de que estas não possuíam tanta força política para intervir a favor dos seus interesses particulares ou ainda que o estado não apresentasse muita expressividade no conjunto da nação. É preciso lembrar que no período ao qual estamos nos referindo o Brasil era um território ainda desconhecido, até mesmo pelos próprios brasileiros. Havia a percepção da inexistência de um sentimento de nacionalidade ocasionado, dentre outros fatores, pela falta de integração entre os entes da federação (LIMA; HOCHMAN, 1996, p.26). O próprio movimento sanitarista da Primeira República, nasceu da descoberta de populações que viviam no Brasil Central, isto é, nos sertões, em completo abandono e desconhecimento do restante da nação.

Entender as brigas entre os grupos políticos do estado nos interessa, porque foi em meio a essas disputas políticas que podemos observar os discursos, as representações e as demandas para a região. As elites piauienses perceberam que o estado era uma espacialidade pouco conhecida e, consequentemente, excluída do conjunto da federação. Enquanto outros espaços

⁶⁷ Revista da Época. Rio de Janeiro, 16 de julho de 1913, p.6.

⁶⁸ Ibidem., p.5.

eram reconhecidos, aquela porção do território não apresentava tanta expressividade nos discursos formulados em âmbito regional e nacional. O jornal *Ideal*, em 25 de dezembro de 1914, denunciou alguns erros geográficos sobre o Piauí descritos em um dicionário. Bastante insatisfeito, referiu-se ao ocorrido como resultado da falta de conhecimento sobre a região.

[...] O Piauí, desconhecido pelo muito que é pobre e pelo pouco que lhe amam os poderes altos do país, é barbaramente alterado em sua geografia por Simões da Fonseca, em seu dicionário. Para nós que o conhecemos de norte a sul, são de pouca valia os erros daquela autoridade; mas para os nossos patrícios que nos não conhecem, são de muita monta. Assim é que relativamente ao Parnaíba, o principal rio do estado e um dos mais importantes do norte do Brasil, aquele autor cai em um erro que nos espanta. Chama-lhe Paranaiba, em vez de seu verdadeiro nome só porque aquele nome tem algo de Paraná que, sendo ao sul do país, é conhecido. Paranaiba, é também por ele chamado a cidade da Parnaíba, banhada pelo Igarassu, um dos braços que formam o delta do grande rio. Sobre o Parnaíba ainda há outro grande erro: dá-lhe Simões somente 1.000 quilômetros de curso, quando ele tem 1.450.69

Mais à frente traz outro erro cometido por Jayme Séguier, em seu *Dicionário Prático Ilustrado*, acusando-o de confundir o leitor ao invés de esclarecê-lo sobre a história do Piauí. Ao tratar de uma das "grandes figuras da nação", João Lustosa da Cunha - Marquês de Paranaguá –, o autor não teria deixado claro sua origem piauiense, parecendo que "aquele sábio extinto nasceu no Paraná". A matéria contínua da seguinte maneira:

Agora imagina o leitor se quem não conhece o Piauí nem a família, diz ou não que é ele paranaense. Procura Paranaguá e encontra: Francisco etc. etc. Paranaguá: cidade e município do estado do Paraná, a margem etc. etc. procura ainda Paranaguá, e, não encontrando, dirá sem receio de errar que ele é paranaense e seu título é devido aquela cidade, e não ao lago célebre que fica ao sul do Piauí, terra do benemérito brasileiro. O Piauí é desconhecido.⁷¹

O jornal foi bem enfático na sua conclusão: "O Piauí é desconhecido". Ao olhar para outras áreas e voltar para o Piauí, perceberam-no como distante e diferente. A partir disso, criam discursos sobre as causas e as possíveis soluções para amenizar as disparidades encontradas. O diagnóstico apresentado foi de um estado atrasado, mas em decorrência do abandono da União, que desde a segunda metade do século XIX não lhe dava atenção. E mesmo após a instituição no novo regime político, teriam permanecido alheios às necessidades daquela porção do território.

Os debates sobre a questão da identidade nacional, que pensava a nação por meio de uma homogeneização das realidades, revelou ainda mais essas diferenças regionais do país.

⁶⁹ Jornal Ideal. 25 de dezembro de 1914, p.01.

⁷⁰ Ibidem.

⁷¹ Ibidem.

Surge uma nova percepção dos espaços, principalmente entre as elites que se encontravam distantes do centro do poder, tanto geograficamente como pela capacidade limitada de intervenção. Estes sujeitos passaram a usar dessa distância e dessa ausência de poder como principal motivo para suas denúncias (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2011, p.63). Diante disso, uma série de projetos foram colocados em primeiro plano com a finalidade de transformar e integrar as diferentes partes do território nacional, ao mesmo tempo em que reproduziam as estratégias de domínio das elites regionais.

A diferenciação entre o Norte e o Sul do país já era perceptível desde o final do século XIX. No entanto, os discursos atribuíam ao clima e a raça a decadência das populações nortistas (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2011, p.71). Foi com a publicação de *Os Sertões*, de Euclides da Cunha, em 1902, que o problema da construção de uma identidade nacional ficou mais evidente, uma vez que a obra trouxe à tona um país desconhecido, marcado pela oposição entre o homem do litoral e o sertanejo do interior. Tal distinção ameaçava o projeto nacional e a solução apontada por intelectuais da época foi levar a civilização para os sertões, resgatando os indivíduos que lá habitavam (SANTOS, 1985, p.04).

A emergência de um novo olhar sobre esse espaço, permitiu identificar os principais obstáculos para o seu desenvolvimento, agora não mais a partir de uma perspectiva climática ou racial, mas sob a luz da ciência. Nesse contexto, como já mencionado, a expedição científica dos médicos do Instituto Oswaldo Cruz, Arthur Neiva e Belisário Penna, em 1912, teve importante papel na criação de representações e na promoção de políticas públicas de incorporação dos diferentes espaços do país (SILVA, 2019, p.18). Isso porque após a publicação do relatório, em 1916, generalizou-se a ideia dos sertões como lugares assombrosos, abandonados e doentios.

Conhecemos quase todos os estados do Brasil, e pesa-nos dizer que, a exceção dos estado do Sul, nos quais se cuida de algum modo da instrução do povo, da viação, de leis protetoras da lavoura e da pecuária e indústrias conexas, quase todos os outros, excetuadas as capitais e alguns municípios, são vastos territórios abandonados, esquecidos pelos dirigentes, com populações vegetando na miséria, no obscurantismo, entregues a si mesmas, flageladas pelas secas no Brasil central, e por moléstias aniquiladoras, como o impaludismo nos estados do extremo Norte e pelo impaludismo, ancilostomose e a moléstia de Chagas nos estados de Maranhão, Mato Grosso e Norte de Minas.⁷²

⁷² NEIVA, Arthur, PENNA, Belisário. Viagem Científica pelo Norte da Bahia, sudoeste de Pernambuco, sul do Piauhy e de norte a sul de Goiaz. Mem. Inst. Oswaldo Cruz; 8 (3): 74-224, 1916, p. 222.

O anseio pelo desenvolvimento do Piauí, presente nos discursos das suas elites antes mesmo da publicação do relatório, pode ser visto nos projetos de implementação de várias obras pelo estado, como iluminação pública, telégrafos, água encanada, açudes, poços, saneamento, estradas de rodagem e de ferro. Ao analisarmos estes discursos, que se apresentam de forma bastante fragmentada nas fontes, como, por exemplo, em jornais e mensagens governamentais, percebemos que ao lado desse ideário dominante de progresso, também se desenrolava uma preocupação com a crise que a região enfrentava em decorrência dos problemas políticos, manifestados através das brigas entre as elites pela hegemonia do poder; e econômicos, devido à queda nas exportações dos seus principais produtos.

Maria Malfada Baldoino de Araújo (1995, p.32) destaca que a partir do governo de Antonino Freire da Silva (1910-1912) houve uma maior preocupação com o comércio e a indústria do Piauí. Acrescenta que em decorrência do descaso da União com aquela região, o governador Miguel de Paiva Rosa (1912-1916) propões a Câmara Legislativa um trabalho conjunto com uma empresa privada do Maranhão, buscando solucionar o problema de infraestrutura através da "construção de estradas, da navegabilidade do Rio Parnaíba e seus afluentes e da construção do Porto de Amarração" (ARAÚJO, 1995, p.32). Com isso, a autora demonstra que havia uma luta por parte dos grupos políticos do Piauí em prol da transformação das infraestruturas do estado, embora eles não tivessem "força substancial para conseguir o apoio do poder central aos projetos que lhe possibilitasse atingir o tão desejado progresso" (ARAÚJO, 1995, p.32).

1.4 Em busca do progresso: a interventoria de Landri Sales e Leônidas de Castro Melo

A Revolução de 1930 inaugurou no cenário brasileiro uma série de transformações políticas, econômicas e sociais. Dulce Pandolfi (2019) mostra que uma das primeiras medidas adotadas pelo Governo Provisório foi o Sistema de Interventorias, que funcionava como um importante meio de controle do poder central das oligarquias regionais. Diferente do período anterior, onde os representantes estaduais tinham uma relação próxima com as classes dominantes, após 1930 os interventores nomeados eram militares, vinculados ao tenentismo, e subordinados diretamente ao presidente da República.

No entanto, as mudanças institucionais provocadas pelo movimento revolucionário não foram efetivadas de forma igualitária em todo o território nacional. Em alguns estados, as oligarquias à frente do poder permaneceram intactas, dando continuidade à política governamental de Vargas, já em outros, essas foram desalojadas e substituídas (NEVES, 2001,

p.109). Isso porque tal proposta intervencionista e centralizadora acabava gerando tensões, devido à falta de sintonia dos interventores com as forças políticas locais (PANDOLFI, 2019).

Ângela de Castro Gomes (1980, p.24) constata que na historiografia brasileira houve uma perceptiva de análise que considerou que a Revolução de 1930 rompeu com o antigo sistema político e seus vícios, inaugurando "o projeto revolucionário das elites vitoriosas de outubro". No entanto, esse período da história não pode ser analisado de forma tão coesa, pois ocorreu rupturas, mas também continuidades. Em alguns estados podemos observar uma permanência das forças de poder local, mas em outras mudanças que afetaram profundamente sua estrutura política.

Além disso, a autora reforça que a instauração do Estado Novo não deve ser reduzida simplesmente a conclusão de um processo iniciado com o movimento de 1930, uma vez que essa interpretação deixa de fora "as marchas e contramarchas do período que vai de 1930 a 1937" e esquece de acontecimentos históricos significativos como a Revolução Constitucionalista, 1932; a experiência da constituinte, 1934; e os movimentos políticos da Aliança Nacional Libertadora (ANL) e da Ação Integralista Brasileira (AIB) (GOMES...[et al], 1980, p.24).

No contexto piauiense, podemos observar que desde o início da República grupos políticos estavam constantemente em disputa, se revezando à frente do poder do estado. As chamadas "facções políticas locais", se organizavam em torno de grupos familiares dominantes com influência estadual e nacional. Desse modo, houve no estado a conformação de uma estrutura de poder na qual, através de acordos, havia disputas entre lideranças políticas. Porém, Roberto John Gonçalves da Silva (1999, p.28), salienta que essas "disputadas de ordem familiar" teriam sofrido uma ruptura na década de 1930 com a indicação do terceiro interventor do Piauí.

Após a vitória do movimento revolucionário teve início uma série de discórdias, entre os próprios líderes da Revolução, sobre quem ocuparia a administração do estado. O interventor Humberto de Arêa Leão⁷³ (1930-1931) acabou sendo nomeado e tratou logo de admitir parentes aos cargos públicos do aparelho do estado (SILVA, 1999, p.90). Tal medida, que privilegiou familiares do interventor, causou grande insatisfação em parte dos sujeitos que apoiaram o movimento, já que diminuiu o domínio destes sobre os municípios que atuavam. O general

-

⁷³ Natural de Teresina – PI, Humberto de Arêa Leão era político e militar. Em 1928 foi eleito vice-governador do estado. Em 1930 assumiu o governo como Interventor Federal nomeado pelo movimento revolucionário, permanecendo no cargo até 1931, quando foi deposto pela Força Policial do estado (GONÇALVES, 2003, p.219).

Juarez Távora também classificou as ações de Arêa Leão como uma continuação das políticas oligárquicas da Primeira República.

Quando o general Juarez Távora chegou ao Rio, alguém lhe pediu notícias da situação do Piauhy.

-Vai bem, disse. E acrescentou, sorrindo – mudaram apenas os homens; os processos são os mesmos.

E ainda muita areia no porto de Amarração, general?

- Oh! Lá tem "arêa" por toda parte.

O interlocutor do bravo soldado só agora pôde ter a explicação completa das suas respostas. Os processos são os mesmos, porque o interventor nomeou uma porção de parentes. O prefeito da capital é seu irmão; o da Parnahyba é seu cunhado, e, por último, nomeou para a polícia três primos, todos Arêa Leão, como ele, e um dos quais matou a ordenança do general Távora quando da sua prisão em 1926. Dahi a razão do libertador do norte dizer que no Piauhy há *arêa* por toda parte.⁷⁴

O resultado foi a eclosão de um levante com o afastamento de Arêa Leão do governo. Assim, em 31 de janeiro de 1931, o Jornal *Diário de Notícias* (RJ), publicou o seguinte telegrama, enviado pelo desembargador Vaz da Costa, chefe do motim, informando a deposição do interventor: "Povo piauhyense, cansado de suportar violências, desatinos, perseguições e desvios dos dinheiros públicos, pelo interventor oligarca, juntou-se à política fez sua deposição, calmamente, sem derramamento de sangue e sem abalos e vexames para a população". O desembargador assumiu o cargo provisoriamente, sendo logo substituído pelo capitão Joaquim Lemos Cunha, nomeado interinamente interventor militar, permanecendo à frente do estado durante o período de 29 de janeiro a 20 de maio de 1931.

De acordo com Idelmar Gomes Cavalcante Júnior (2020, p.41), Vaz da Costa interferiu diretamente na escolha de Lemos Cunha, na tentativa de garantir seus interesses e impedir que fosse indicado algum adversário político. Com isso, o desembargador teria protagonizado "um dos maiores impasses da política piauiense no período republicano", amplamente divulgado pela imprensa carioca e conhecido como "Questão Piauí", demonstrando que "a Primeira República não havia terminado no Piauí com a queda do governador João de Deus Pires Leal, Joca Pires, e que o coronelismo ainda definia os destinos do estado".

A instabilidade apresentada naquele momento estava atrelada às redefinições das forças políticas, tanto no cenário nacional como entre as elites piauienses. Para sanar as divergências e consolidar os princípios revolucionários, Getúlio Vargas nomeou Landri Sales Gonçalves (1931-1935) como novo interventor do Piauí. Dulce Pandolfi (1980, p.346), salienta que as três características que norteavam a escolha dos interventores nortistas eram: "ser estrangeiro, ser

-

⁷⁴ Jornal Correio da Manhã. 9 de dezembro de 1930, p.2.

⁷⁵ Diário de Notícias. 31 de janeiro de 1931, Rio de Janeiro, p.03.

militar e ser neutro politicamente". Landri Sales cumpria com todos os requisitos exigidos, já que era cearense, tenente e não tinha nenhum vínculo com as forças políticas locais.

É importante destacar que o sistema de interventoria funcionava como um instrumento de controle do governo central em cada estado, visando eliminar a influência dos grupos locais que sobrepunham seus interesses particulares aos nacionais. Por esse motivo, havia a necessidade de escolher interventores vindos de fora, pois seria mais fácil dirigir a máquina pública (PANDOLFI, 1980, p.346). No caso do Piauí, segundo Silva, a ascensão de Landri Sales ao cargo de interventor, teria representado uma ruptura com os antigos grupos locais em disputa:

A nomeação de Landry Sales representou, portanto, o alijamento inicial das lideranças oligárquicas piauienses do processo político e isso desagradou a grupos políticos e econômicos do Estado que esperavam um Interventor dócil aos seus interesses. Prevendo uma onda de insatisfação e tendo em conta os últimos movimentos na base de sustentação revolucionária no Piauí, resolveu baixar duras medidas, inclusive, a censura à imprensa, e ameaçou de punição pessoas que veiculassem boatos tendenciosos em torno da administração do Estado e à situação do País (1999, p.99-100).

Entretanto, mesmo com todo esse cuidado na escolha dos interventores, visando neutralizar as oligarquias regionais, o que também se pode perceber é um ajustamento dos esquemas de alianças, tendo em vista que esses sujeitos "estrangeiros" muitas vezes procuravam criar vínculos com as elites locais. Havia tanto o estabelecimento de acordos com antigas lideranças, que passavam a reconhecer a legitimidade do governo, como o surgimento de novos líderes políticos no cenário estadual.

A escolha do nome de Landri Sales por Juarez Távora tinha relação com o seu conhecimento sobre as dissensões entre os grupos políticos e militares que participaram da Revolução no Piauí. Desse modo, o comandante elegeu um homem de sua confiança para realizar uma gestão livre dos interesses privados das oligarquias. Em discurso de posse, o interventor piauiense se apresentou como um colaborador que pretendia ajudar a resolver o problema de ordem administrativa sem a interferência de partidos.

Não venho à vossa terra com a preocupação de auferir vantagens na posição em que me coloca o governo da República. Desejando ouvir vossas opiniões e colaborar convosco, venho com a parcela do meu esforço tentar resolver o problema administrativo do vosso Piauí, do meu Piauí. (...) Não reconheço partidos, não tenho amigos (...), desejo, portanto, a realidade objetiva, a concretização pela união de classe, pelo grupamento de indivíduos que produzem em sindicatos para pleitearem, junto ao governo, as medidas que visem o bem coletivo.⁷⁶

_

⁷⁶ Diário Oficial. 2 de março de 1931, Teresina.

Landri Sales relatou ao presidente Getúlio Vargas que encontrou o Piauí em situação de "insegurança" e "generalizada desordem". Desse modo, suas medidas iniciais adotadas consistiram em "reformas de caráter puramente administrativo", buscando a manutenção do poder e a garantia dos direitos individuais e coletivos. To Isto significou uma maior centralização por parte do poder público uma vez que foi criada a Secretaria Geral, responsável pelo controle dos diversos departamentos. A adoção de políticas centralizadas era o ponto fundamental do projeto varguista, visando o estabelecimento de uma nação forte e integrada, que pudesse superar as mazelas que dificultavam o desenvolvimento nacional. Na nova agenda do presidente, o Nordeste era considerado como forte contribuinte para o aceleramento do processo de produtividade do país, uma vez que para a formação de uma nação industrialmente avançada, com um extenso território escassamente povoado como o Brasil, era preciso a força de todos os cidadãos.

Joseanne Zingleara Soares Marinho (2017, p.74) afirma que a interventoria de Landri Sales possibilitou a implantação dos princípios da Revolução de 1930 no Piauí, uma vez que teria efetuado uma ruptura com o modelo de governo da Primeira República, contribuindo assim para o desenvolvimento do estado. Ao assumir a chefia o interventor tratou de colocar em ordem as contas públicas, obtendo um crescimento da receita, que no ano de 1931 arrecadou o total de 5.232:000\$, em 1932 alcançou 5.208:000\$, em 1933 chegou a 5.620:000\$ e em 1934 atingiu 7.719:000\$. A nova organização administrativa fortaleceu a economia piauiense, na medida em que promoveu "uma arrecadação mais eficiente dos impostos referentes à dinamização do comércio exterior baseado em produtos do extrativismo vegetal" (MARINHO, 2017, p.75). Com isso, o estado pagou todas as contas, restituiu seu crédito e passou a ser um comprador disputado, diferente de antes, onde "os fornecedores, na incerteza do recebimento, fugiam a qualquer transação com o governo". 80

Landri Sales foi caracterizado pelo *Diário Oficial* como "administrador modelar" e responsável por um acervo de realizações sem precedência, "proveitosas a coletividade" e de "maior soma de benefícios".⁸¹ Mesmo que seu programa de governo tenha permanecido dentro

⁷⁷ Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getúlio Vargas, Presidente da República, pelo Cap. Landri Sales Gonçalves, Interventor Federal no estado do Piauí, 1931-1935, Imprensa Oficial, Teresina, p.3.

⁷⁸ O Interventor suprimiu as Secretarias de Estado da Fazenda e do Interior, Justiça e Segurança Pública e criou a Secretaria Geral, dando uma nova organização à administração do estado.

⁷⁹ Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getúlio Vargas, Presidente da República, pelo Cap. Landri Sales Gonçalves, Interventor Federal no estado do Piauí, 1931-1935, Imprensa Oficial, Teresina, p.12. ⁸⁰ Ibidem., p.4.

⁸¹ Diário Oficial. Ano IV, n.112, 21 de maio de 1934, Teresina, PI.

de modestas finanças, foi considerado produtivo, por contemplar "coisas úteis e compensadoras" para o progresso do Piauí. 82 Cabe salientar que estamos tratando de informações retiradas de um jornal que era o órgão oficial de publicidade dos atos do governo do estado, e que pretendia validar as transformações políticas, econômicas e sociais em curso advindas dos acontecimentos de 1930.

As ações do interventor recaíram sobre a transformação da estrutura urbana, através de obras públicas que beneficiaram a instrução, a saúde, a higiene, a polícia, a agricultura, a pecuária, a colonização, o transporte, o urbanismo, o abastecimento de água e energia. 83 Para Silva (1999, p.118), Landri Sales teria introduzido uma "dinâmica administrativa diferente" das gestões anteriores priorizando, sobretudo, o setor primário com o desenvolvimento agrário por meio da criação de campos experimentais, sendo um deles no município de União onde estava localizada a colônia agrícola David Caldas, a qual iremos tratar mais adiante no segundo capítulo. Foi durante sua administração que o Piauí enfrentou uma grande seca que atingiu o Nordeste. Diante disso, recorreu ao governo federal, no intuito dar continuidade às suas ações de modernização do Piauí e, ao mesmo tempo, incluí-lo ao projeto de desenvolvimento nacional posto em prática por Getúlio Vargas.

Landri Sales esteve à frente da administração do Piauí durante o governo provisório de Getúlio Vargas. Encerrada sua gestão o estado ficou a cargo do médico Leônidas de Castro Melo. Nascido no município de Barras – PI, ele assumiu a chefia do executivo estadual em 1935 e ficou na função até 1945 (GONÇALVES, 2003, p.253). Segundo Silva (1999, p.122) Leônidas Melo deu continuidade ao governo anterior, quase sem nenhuma mudança na administração. Ele dedicou esforços na resolução dos problemas do estado, sobretudo, na educação e na saúde, bem como no campo da cultura, no campo das obras públicas, com a construção de uma rede de abastecimento de água em Teresina, de um serviço de telefonia, de algumas pontes e estradas de rodagem; no campo da agricultura, com o incentivo ao algodão e a extração da cera de carnaúba; e no campo da pecuária, com a introdução de reprodutores de raças selecionadas (SILVA, 1999, p.137-138).

Assim como Landri Sales, o interventor Leônidas de Melo foi considerado um grande entusiasta do desenvolvimento piauiense mediante a implementação de melhoramentos no estado, como podemos observar no trecho abaixo retirado do Almanaque Piauiense.

⁸² Ihidem.

⁸³ Ibidem.

A administração do Dr. Leônidas de Castro Melo, governador do nosso estado, vem se caracterizando por uma série de melhoramentos para a nossa terra. Há uma força dinâmica que lhe vem impulsionando para as mais belas e úteis realizações. Dentro do curto espaço de menos de dois anos de administração, há proporcionado ao Piauí farta messe de benefícios, tudo com os nossos próprios recursos.⁸⁴

Tais ações estavam em consonância com as diretrizes do Estado Novo de construção de uma unidade nacional. Em matéria publicada pelo *Almanaque da Parnaíba* em 1939, sob o título "um surto de progresso do estado do Piauí", fica claro como o interventor era visto como promotor da modernização do estado, ampliando sua estrutura física e serviços por meio de reformas em vários setores da administração pública que estaria, inclusive, beneficiando a população e tornando Teresina uma capital moderna. Para além disso, as ações do interventor teriam triplicado nos últimos anos as fontes de economia do estado que experimentaram uma expansão nas exportações.

O surto de progresso que tem alcançado o estado do Piauí, depois que sua administração foi entregue a esclarecida e sábia orientação do interventor Leônidas de Castro Melo, fez com que aquele estado nordestino se firmasse dentre todos da Federação como um dos que oferecem maiores possibilidades econômicas, graças à estável posição em que se encontra sua balança comercial e o ascendente desenvolvimento dos seus elementos de exportação, que entram numa fase de franca expansão, oferecendo ampla perspectiva para a economia nacional. [...] o índice eloquente do zelo e capacidade de trabalho do interventor Leônidas Melo, é o aumento da receita do estado. Assim é que bem interessante se torna frisar que a arrecadação do estado feita no ano de 1932 atingiu apenas a soma de 5.208:134\$000. O montante de suas rendas no decurso de seis anos triplicou-se conforme a estatística econômica apresentada em relatório ao chefe da nação, pois em 1947, a arrecadação do estado alcançou a apreciável cifra de 15.249:631\$780.85

Os defensores do Estado Novo no Piauí, assim como em outras regiões, elegeram a Revolução de 1930 como marco da modernização do estado. Berilo Neves, por exemplo, em matéria publicada no *Almanaque da Parnaíba* de 1944, relatou que foi a partir desse acontecimento que se iniciou a "história moderna do Piauí", que contou com dois nomes que assinalaram etapas decisivas nessa "marcha para o futuro". O primeiro deles teria sido Landri Sales, que "renovou a administração pública do estado, insuflando-lhe um sopro de intensa brasilidade"; o segundo teria sido Leônidas Melo, "afeito a curar mazelas e deficiências físicas, prosseguiu na obra restauradora iniciada por Landri Sales e erigiu em dogmas fundamentais os postulados da honradez e do amor ao trabalho".⁸⁶

⁸⁴ Almanaque Piauiense. 4° ano, 1937, Teresina - Piauí, p.83.

⁸⁵ Almanaque da Parnaíba. O surto de progresso do estado do Piauí, alcançado com a administração do Interventor Leônidas de Castro Melo. Ano XVI, 1939, Parnaíba – Piauí, p.165.

⁸⁶ Almanaque da Parnaíba. Leônidas Melo. Ano XXI, 1944, Parnaíba – Piauí, p.225.

Seja como for, para os defensores do novo projeto político a Revolução de 1930 havia despertado as forças do Piauí e suas potenciais riquezas que se encontravam abandonadas no antigo regime político. E para tal, o papel desempenhado pelos dois interventores foi crucial. Assim, como parte integrante desta nação que se pretendia construir as elites piauienses se sentiram no direito de reivindicar junto ao presidente os benefícios que lhes foram negados até então, a começar por uma infraestrutura que pudesse atender a economia local e socorrer as populações que viviam isoladas nos sertões castigados pelas secas.

1.5 O Piauí não é mais apenas uma "expressão geográfica": A visita de Getúlio Vargas ao Piauí e as demandas das elites piauienses

Em 23 de setembro de 1933, o Piauí recebeu em seu território o presidente Getúlio Vargas. Ele havia partido da capital federal, Rio de Janeiro, no dia 22 de agosto a bordo do "Almirante Jaceguai" acompanhado de uma comitiva formada pelo ministro da viação, José Américo, pelo ministro da agricultura, Juarez Távora e diversos repórteres representantes de jornais cariocas. O chefe do Governo Provisório passou pelos estados da Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará, Maranhão até chegar ao Piauí. A viagem ao Nordeste teve grande repercussão na imprensa nacional e foi largamente noticiada pelo *Diário Oficial – PI*, que se preocupou em narrar todos os passos da comitiva, além de dar conhecimento da preparação do programa de festas no Piauí para recepcionar o presidente e os ministros.

Podemos observar que a visita de Vargas ao Piauí representou, por um lado, uma oportunidade de suas elites reivindicarem as necessidades da região, entre elas a construção do Porto de Amarração e de estradas de ferro e de rodagem. Por outro lado, o chefe do Governo Provisório tratou de evidenciar que na sua administração o território tinha importância, deixando de ser apenas uma "expressão geográfica", como teria sido na Primeira República. Vargas queria transformar os estados do Nordeste em verdadeiros postos de produção agrícola, inserindo suas potencialidades na economia nacional, enquanto as elites piauienses desejavam deixar de ser o irmão pobre e atrasado da federação.

Em discurso realizado em Fortaleza – CE Getúlio Vargas reforçou o programa de obras que estava sendo executado pela Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas para a solução do problema das secas que consistia, basicamente, no "aproveitamento dos excessos pluviométricos, reservando-os para as épocas de estiagem", isto é, a construção, nas zonas atingidas pelo flagelo, de barragens e açudes para atender as necessidades das populações

sertanejas.⁸⁷ Assim, poderia manter a fertilidade do solo por meio da irrigação das terras adjacentes e, consequentemente, a produção de diferentes culturas agrícolas. A açudagem, a irrigação e a educação agrícola constituíam-se como o tripé para exploração das riquezas da terra. Em conjunto ainda estava o "aparelhamento dos portos de mar" que servia a região e a "ampliação das vias de transporte terrestres".⁸⁸

Tais obras de infraestrutura eram de grande aspiração das elites piauienses desde as primeiras décadas do século XX. Na edição do dia 5 de setembro o *Diário Oficial – PI* publicou informações recebidas do Rio de Janeiro com o título "A viagem do chefe do governo provisório ao Norte", destacando uma matéria do *Jornal do Brasil* na qual lembrava que os piauienses esperavam de Vargas a efetivação da promessa de construção do Porto de Amarração. ⁸⁹ O porto era apontado como importante projeto de melhoria das condições de transporte e comunicação para o progresso da região. No entanto, de acordo com Vieira (2010, p.23), ao longo do tempo este acabou sendo alvo de inúmeros adiamentos e insucessos. A autora ainda mostra que na década de 1920 os comerciantes parnaibanos, por meio da Associação Comercial de Parnaíba, fizeram uma intensa campanha para a construção do Porto de Amarração que foi divulgada na Revista *Almanaque da Parnaíba* e nos jornais *A Praça* e *A Semana* (VIEIRA, 2010, p.50). É importante destacar que na ocasião da visita de Vargas ao estado, a associação entregou ao presidente uma lista de reivindicações, entre as quais estava o porto, como veremos mais adiante.

Na sua edição do ano de 1927 o *Almanaque da Parnaíba* publicou artigo com o título "O município de Amarração", onde relatou que a construção do porto de Amarração chegou a ser autorizada pelo presidente Epitácio Pessoa, em 1922, tendo ainda sido realizada a compra dos materiais que foram depositados em Amarração. Porém, "esse grande melhoramento que imensas vantagens trariam ao Piauí", não foi sequer iniciado. Porém, "esse grande melhoramento que imensas vantagens trariam ao Piauí", não foi sequer iniciado. Porém, "esse grande melhoramento que imensas vantagens trariam ao Piauí", não foi sequer iniciado. Porém, "esse grande melhoramento que imensas vantagens trariam ao Piauí", não foi sequer iniciado. Porém, "esse grande melhoramento que imensas vantagens trariam ao Piauí", não foi sequer iniciado. Porém, "esse grande melhoramento que imensas vantagens trariam ao Piauí", não foi sequer iniciado. Porém, "esse grande melhoramento que imensas vantagens trariam ao Piauí", não foi sequer iniciado. Porém, "esse grande melhoramento que imensas vantagens trariam ao Piauí", não foi sequer iniciado. Porém, "esse grande melhoramento que imensas vantagens trariam ao Piauí", não foi sequer iniciado. Porém, "esse grande melhoramento que imensas vantagens trariam ao Piauí", não foi sequer iniciado. Porém, "esse grande melhoramento que imensas vantagens de carnaíba esforços na década de 1920, não foi possível obter nenhum resultado, pois em 1931 o *Almanaque da Parnaíba* publicou em sua capa uma crítica sobre a situação de abandono em que se encontravam os produtores piauienses. Na figura abaixo é possível observar o Piauí, representado por um homem, sentado em cima da sua mercadoria, composta pela cera de carnaúba, babaçu e algodão, na praia em Amarração com o olhar desolado vendo um avião passar e anunciar "as novas do

.

⁸⁷ VARGAS, Getúlio. Discurso pronunciado, na capital do Ceará, em 18 de setembro de 1933, Biblioteca da Presidência da República, p.374.

⁸⁸ Ibidem.

⁸⁹ Diário Oficial. Ano III, n.200, 5 de setembro de 1933, Teresina.

⁹⁰ Almanaque da Parnaíba. O município de Amarração. Ano IV, 1927, Parnaíba – Piauí, p.31.

progresso dos outros irmãos da República", que possuíam ancoradouros para a navegação e importação estrangeira, enquanto o estado permanecia sob a tutela dos seus vizinhos.

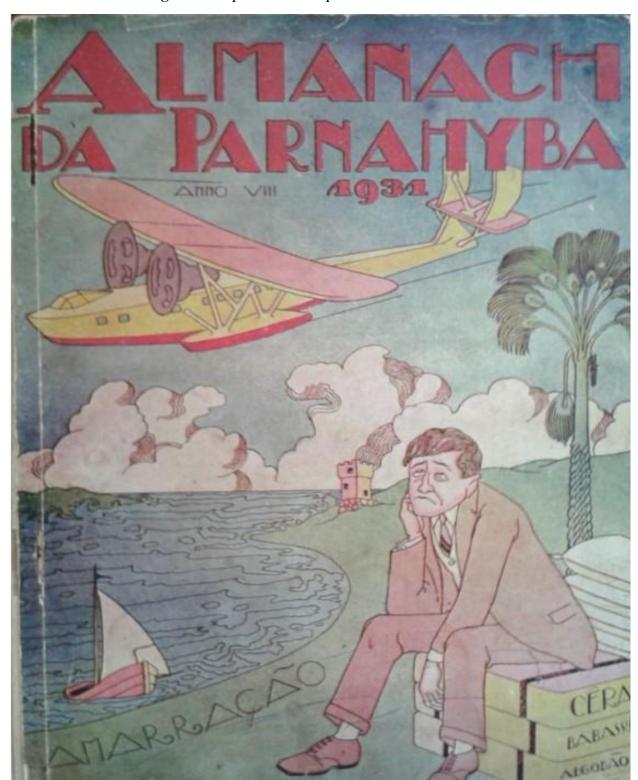


Figura 1: Capa do Almanaque da Parnaíba de 1931

Fonte: Almanaque da Parnaíba. Ano VIII, 1931, Parnaíba – Piauí.

Na edição do ano seguinte, 1932, mais uma vez o *Almanaque da Parnaíba* procurou mostrar a situação de dependência do Piauí. Na figura que compõe a capa da revista foi retratado

um homem com correntes prendendo seus braços e do lado escrito Tutoya, porto marítimo do Maranhão pelo qual o estado escoava sua produção. A alegoria sugeria uma tentativa de o Piauí quebrar os grilhões que o prendiam para se colocar "na vanguarda de seus irmãos da República". O debate levantado no *Almanaque da Parnaíba* evidenciava a necessidade urgente de melhoramentos para tornar o porto marítimo de Amarração acessível a navios de grande calado, assim não precisaria exportar sua produção pelo porto vizinho.

_

⁹¹ Almanaque da Parnaíba. Ano IX, 1932, Parnaíba – Piauí.

Figura 2: Capa do Almanaque da Parnaíba de 1932

Fonte: Almanaque da Parnaíba. Ano IX, 1932, Parnaíba - Piauí.

De acordo com Júnior Motta Antonaccio Napoleão do Rego (2010) o porto marítimo de Amarração não permitia a entrada de embarcações de grande calado devido ao risco de encalhar

nos bancos de areia. Assim o embarque/desembarque de mercadorias era feito da seguinte maneira:

Tinham que fundear em mar aberto, a três milhas, em média, além da barra, e aguardar por rebocadores e alvarengas que vinham buscar a carga. Em uma situação de mar agitado, vagas altas e ventos fortes, as alvarengas ficavam revoltadas. Esse porto, para ser eficiente, precisaria permitir o acesso direto de navios de maior calado, possibilitando assim o escoamento da produção piauiense de forma eficiente. Com o incremento do comércio nacional e internacional, surge a necessidade de navios maiores, com mais capacidade de transporte de cargas. Era preciso, portanto, um porto com maior profundidade. A questão não era que não houvesse porto em Amarração; o que não havia era porto com capacidade de ancoragem de navios de grande calado (REGO, 2010, p.112).

O porto marítimo de Tutóia atendia as exigências necessárias, pois estava "situado em uma bacia calma e profunda" (REGO, 2010, p.113). No entanto, o escoamento dos produtos piauienses por este porto acarretava o encarecimento das mercadorias devido à longa distância. Além disso, tinha que pagar tarifas e impostos ao governo do Maranhão (REGO, 2010, p.113). Acreditava-se que "o Piauí vivendo, como vive, debaixo da tutela de um porto marítimo estranho, será sempre muitíssimo prejudicado na sua economia, sob todos os aspectos". Passim, a construção de vias de comunicação e de um porto marítimo acessível a navios de longo curso no Piauí foram considerados de grande importância para superar os embaraços que impediam sua expansão comercial para o exterior, uma vez que a construção do porto de Amarração traria inúmeras vantagens devido a sua ligação com Parnaíba - "praça comercial das mais importantes do norte do país" e "porto centralizador do comércio piauiense" - por meio de um trecho da Estrada de Ferro Central do Piauí que estava em expansão para o interior do estado. Pasa de como de como contra do Piauí que estava em expansão para o interior do estado.

Reconhecia-se que os melhoramentos do porto eram indispensáveis e vitais para a economia e prosperidade do território. A respeito disso, a Diretoria Geral de Estatística do Piauí publicou relatório apresentando dados para comprovar que a balança comercial do estado registrava saldo favorável à exportação. Vejamos a tabela abaixo dos números dos produtos piauienses exportados tanto para o país como para o estrangeiro e dos números dos artigos importados.

72

⁹² Piauhy 1935. Publicação oficial da Diretoria Geral de Estatística do estado do Piauhy, Teresina, 1935, p.113.

⁹³ Ibidem.

Tabela 1: Exportação e importação (movimento de 1932-1935)

Porto de Parnaíba Exportação de gêneros diversos				Alfândega de Parnaíba Importação de artigos nacionais e nacionalizados			
Ano	Países	Tonelada s	Contos de reis	Ano	Classificação	Tonelada s	Contos de reis
1932	Brasil	12.233	16.343	1932	Nacionais	5.922	14.189
	Estrangeiro	9.814	13.106		Nacionalizados	757	2.714
1933	Brasil	14.598	19.124	1933	Nacionais	10.338	21.925
	Estrangeiro	7.430	13.931		Nacionalizados	1.177	4.101
1934	Brasil	6.433	5.946	1934	Nacionais	7.000	24.392
	Estrangeiro	13.433	35.074		Nacionalizados	903	3.608
1935	Brasil	6.906	8.501	1935	Nacionais	9.149	33.541
	Estrangeiro	18.620	51.245		Nacionalizados	2.265	5.660
		89.467	163.270			37.511	110.130

Fonte: Piauhy 1935. Publicação oficial da Diretoria Geral de Estatística do estado do Piauhy, Teresina, 1935, p.114.

Pelos dados podemos observar que nos anos de 1932 e 1933 a exportação dos produtos piauienses foi maior para o Brasil, enquanto nos anos de 1934 e 1935 a exportação para o estrangeiro superou a nacional. Os principais produtos exportados eram a cera de carnaúba, o algodão, o babaçu, os couros bovinos e as peles (cabras, ovelhas e silvestres). 94 Os produtos da indústria extrativa foram os que mais contribuíram para o quadro de exportação do estado. A cera de carnaúba ocupava o primeiro lugar, seguida do algodão e do coco de babaçu devido a extensão dos seus palmeirais. 95 No presente trabalho nos deteremos a discorrer apenas sobre a carnaúba devido ao seu importante papel comercial para o estado.

A carnaúba era um vegetal, mais ou menos, encontrado abundante pelos municípios do Piauí⁹⁶ e em outros estados, como Ceará e Rio Grande do Norte. A palmeira se desenvolvia, principalmente, em locais com clima quente e seco, com solo arenoso e alagadiço (CARVALHO; GOMES, 2008, p.). Assim, o ambiente do Nordeste proporcionou melhores condições para a sua exploração econômica. No Piauí sua maior área de incidência abrangia "todos os municípios ao norte de São João do Piauí e Floriano" e o "Vale do Gurguéia" (QUEIROZ, 2006, p.43). Os maiores exportadores piauienses de cera no ano de 1931, segundo Geraldo Almeida Borges (1979, p.33), foram os municípios de Campo Maior, Altos,

⁹⁴ Piauhy 1935. Publicação oficial da Diretoria Geral de Estatística do estado do Piauhy, Teresina, 1935, p.113.

⁹⁵ Ibidem., p.72.

⁹⁶ Ibidem., p.73.

Piracuruca, Barras, Floriano e Oeiras. Já no ano de 1935 os dados mostram que os maiores produtores foram, respectivamente: Piracuruca, Floriano, Oeiras, Pedro II e Castelo. O município de Parnaíba não foi incluído, porque sendo porto de saída dessa produção, acabava incorporando o excedente dos outros municípios. Os principais países compradores da cera de carnaúba piauiense eram os Estados Unidos, a Alemanha, a Inglaterra, a França, a Holanda, a Bélgica e a Itália.



Figura 3: Carnaubeira à margem da rodagem Teresina – Campo Maior

Fonte: Piauhy 1935. Publicação oficial da Diretoria Geral de Estatística do estado do Piauhy, Teresina, 1935.

Teresinha de Queiroz (2006, p.42) destaca que entre os anos de 1925 e 1939, 81,3% da produção de cera de carnaúba brasileira foi exportada para o exterior, sendo seus maiores consumidores os países europeus, de modo particular, os Estados Unidos. A autora acrescenta que durante a década de 1930 podemos observar algumas tentativas de regulamentação da exploração da cera de carnaúba no Piauí (QUEIROZ, 2006, p.42). Uma delas foi a criação do decreto estadual n.1.419 de 1 de outubro de 1932 que proibiu a derrubada de carnaubeiras vivas.

⁹⁷ Ibidem., p.74.

⁹⁸ Para localização dos municípios no território piauiense ver mapa 1 da introdução da tese.

⁹⁹ Ibidem.

Outra medida, instituída pelo decreto n.33 de 19 de novembro de 1935, foi a proibição de exportação de sementes e mudas de carnaúba para os demais estados ou países estrangeiros. 100

Ações voltadas para a proteção da carnaúba, de acordo com Paulo Ítalo Moreira (2022, p.115), vinham sendo pensadas desde a década anterior, tendo essa discussão contribuído para o surgimento de um movimento em defesa da carnaúba na década de 1930, trazendo à tona a "necessidade de amparo às explorações de recursos naturais de importância econômica ao país pouco observadas principalmente pelos poderes públicos". Todas as providências tomadas nesse momento a favor da carnaúba se deram devido ao temor da perda do monopólio do seu cultivo, ou seja, era uma forma de "blindar esse vegetal e a cadeia comercial da cera frente às investidas estrangeiras" (MOREIRA, 2022, p.114-115). Em corroboração com tal ideia Queiroz (2006, p.42) salienta que era uma tentativa de "evitar a repetição do fenômeno de transmutação", que teria acontecido quando técnicos ingleses levaram sementes de carnaúba para Londres para fazer germinar. ¹⁰¹

O principal produto comercial da carnaúba era a cera extraída das folhas em forma de um pó branco fino. A extração do pó e preparação da cera eram feitas através de processos manuais, o que gerava desperdício, alteração na qualidade do produto e "perdas no plano ecológico, pelo excesso de cortes a que eram submetidas as carnaubeiras" (QUEIROZ, 2006, p.43). No entanto, os debates sobre a exploração da carnaúba levantados na década de 1930 resultaram em investimentos públicos e privados voltados para o aprimoramento do seu processo produtivo através da introdução de maquinários e novas técnicas, como mostra Moreira:

Os poderes públicos elaboraram uma série de ações de fomento, como a premiação, com pagamentos em dinheiro, dos produtores que preservasse os carnaubais e produzissem a cera norteados por embasamentos teóricos e metodológicos promovidos pelos estudos científicos mais avançados àquela época; concediam-se, também, prêmios aos desenvolvedores de máquinas agrícolas que criassem novos instrumentos capazes de acelerar o processo de obtenção da cera; e linhas de crédito na forma de empréstimos para o financiamento dos carnaubais novas ou já existentes (2022, p.118).

Ainda segundo o autor algumas firmas brasileiras "levaram a frente o projeto de modernização na cadeia produtiva da cera de carnaúba", entre elas a companhia piauiense *Morais & Cia* e as cearenses *Exportadora Machado Araújo* e *Machado S/A* (MOREIRA, 2022, p.134). As Indústrias Morais, juntamente com os *Estabelecimentos James Frederick Clark S/A*

¹⁰¹ Para exemplificar o fenômeno de transmutação, Queiroz cita artigo publicado na revista Visão em 17 de janeiro de 1971 e usado por Antônio José de Souza em sua obra Estudos e coleta de dados sobre a cera de carnaúba, publicado em 1974.

¹⁰⁰ Piauhy 1935. Publicação oficial da Diretoria Geral de Estatística do estado do Piauhy, Teresina, 1935, p.76.

(Casa Inglesa), a *Casa Marc Jacob S/A* e a *Pedro Machado S/A* funcionavam como as principais empresas piauienses exportadoras da cera e do pó de carnaúba pelo porto de Fortaleza e de Tutóia (VERAS, 2020, p.43). Além disso, a *Moraes S/A* foi a principal responsável pelas trocas comerciais piauienses tanto no mercado internacional, por meio da exportação da cera de carnaúba industrializada, como no mercado interno, através do fornecimento dos seus produtos as cidades e estados da região Nordeste e Sul do Brasil (VERAS, 2020, p.44). A presença dessas firmas teria possibilitado a inserção do Piauí na rota do comércio de produtos em escala nacional e internacional (SILVA, 2012, p.13).

O Piauí era um dos maiores produtores da cera de carnaúba, ocupando o segundo lugar no *ranking*, ficando atrás apenas do Ceará (QUEIROZ, 2006, p.42). No entanto, como a cera de carnaúba do estado era escoada para o Ceará por via terrestre para ser reexportada por via marítima, as elites piauienses acusavam que a sua produção acabava sendo incorporada a cearense no quadro da exportação geral do país, fazendo com que o seu vizinho figurasse como o maior produtor. É possível identificar um desconforto com o fato do Ceará se beneficiar com a exportação da cera de carnaúba piauiense, por isso que suas elites justificavam a construção de uma estrutura portuária que permitisse o tráfego regular de todos os tipos de embarcações. O fato de um dos estados que mais contribuía com a exportação por meio da economia extrativa viver na dependência de outros portos era algo que causava bastante incômodo.

O comércio dos produtos do extrativismo, de modo particular, da cera de carnaúba, foi tão alto que provocou mudanças significativas na estrutura econômica-social do estado (QUEIROZ, 2006, p.43). Parnaíba foi quem mais se beneficiou com tais modificações, experimentando durante a primeira metade do século XX um crescimento econômico e urbano advindos das receitas estaduais arrecadadas da cera de carnaúba (VERAS, 2020, p.42-43). O município desempenhava o papel de "praça de maior valor comercial, na sua qualidade de entreposto natural, coletor das mercadorias que entram para o estado, assim como ponto de embarque dos gêneros de produção, que demandam os mercados estrangeiros, ou mesmo nacionais de fora do estado" (CORREIA, LIMA, 1945, p.117). Tudo isso justificava a mobilização das elites comerciais parnaibanas em torno da construção do porto de Amarração, uma vez que poderiam expandir ainda mais suas produções.

O *boom* provocado pela economia extrativa, de acordo com Josenias dos Santos Silva (2012, p.13) fez com que as elites parnaibanas passassem "a exigir do poder público uma

¹⁰² Piauhy 1935. Publicação oficial da Diretoria Geral de Estatística do estado do Piauhy, Teresina, 1935, p.75.

atenção especial no sentido de oferecer as comodidades que já se viam nas grandes metrópoles do país". Mesmo com todos os seus esforços, os projetos considerados de grande urgência para o estado, como, por exemplo, a reestruturação do porto de Amarração e o prolongamento da estrada de ferro do porto até a capital, Teresina, não foram efetivados a tempo de dar suporte ao maior escoamento da produção extrativa no seu auge. No entanto, o autor defende que o fracasso desses projetos não teria impedido o rompimento do isolamento do território em relação ao mercado mundial, já que o Piauí assumiu o papel de um "potencial exportador de matérias-primas de primeira necessidade para a indústria mundial" (SILVA. 2012, p.22).

O que se pode observar nesse momento é uma elite que buscou desenvolver seu comércio, encontrando na atividade extrativa a possibilidade de inserção no mercado nacional e internacional. Consequentemente, a expectativa de expansão econômica pela exportação desses produtos resultou em uma maior demanda em torno da construção do porto e de estradas de ferro e rodagem. O apelo era por uma modernização na infraestrutura urbana e nos serviços públicos. Assim, na ocasião da visita de Vargas, o *Diário Oficial – PI* deixou evidente a preocupação do interventor Landri Sales em mostrar para o presidente as necessidades do estado, de modo particular, a urgência da construção do porto de Amarração. Por esse motivo, ele tinha interesse de que a viagem fosse feita de Fortaleza e não do Maranhão¹⁰³, assim percorreria a vasta zona do estado desde Parnaíba, litoral piauiense e onde ficava o porto, até a capital Teresina, permitindo que o chefe do governo provisório visse "*in loco*" o que o Piauí precisava. O pedido do interventor não foi atendido¹⁰⁵, mas José Américo garantiu a Landri Sales que a mudança no itinerário não causaria danos, pois seria realizada uma excursão pelo interior do estado, que possibilitaria o presidente conhecer alguns dos seus problemas, enquanto os demais poderiam ser expostos pelos chefes dos serviços.

Definido o roteiro da viagem, restou ao interventor reorganizar juntamente com uma comissão o novo programa de festas. ¹⁰⁷ Na edição do dia 20 de setembro o *Diário Oficial-PI* divulgou um convite das autoridades estaduais direcionado a sociedade piauiense, onde chamava todas as classes a comparecerem às festividades de recepção de Vargas.

¹⁰³ Inicialmente, Vargas e sua comitiva partiriam, por terra, de Fortaleza - CE para Teresina – PI. Mas, o itinerário acabou sendo mudado, ficando decidido que este seria feito pelo Maranhão, via estrada de ferro.

¹⁰⁴ Diário Oficial. Ano III, n.208, 15 de setembro de 1933, Teresina.

¹⁰⁵ A resposta ao pedido de Landri Sales foi de que a comitiva queria reduzir o tempo gasto no trajeto para retornar ao Rio de Janeiro o mais breve possível, assim não seria possível fazer o trajeto de Fortaleza a Teresina pelo interior do estado.

¹⁰⁶ Diário Oficial. Ano III, n.208, 15 de setembro de 1933, Teresina.

¹⁰⁷ Ibidem.

Dentro de alguns dias o Piauí receberá a honrosa visita do eminente chefe do Governo Provisório, numa viagem de inspeção às nossas necessidades mais palpitantes e para trazer ao povo piauiense os seus agradecimentos pelo apoio dispensado ao seu governo. Certamente, a população de Teresina não destoará do entusiasmo com que s.excia. e os membros de sua ilustre comitiva tem sido recebido em todos os pontos do seu longo trajeto, e, por isso, temos a satisfação de convidá-la a tomar parte, por todas as suas classes, na grandiosa manifestação de apreço a ser prestada aos preclaros itinerantes, por ocasião de sua chegada a esta capital.

Landry Sales Gonçalves Leônidas Melo Agenor Monte Freire de Andrade C. A. Colares Moreira Jacob Gaioso e Almendra Martins Napoleão Anísio Brito Leopoldo Cunha.¹⁰⁸

Um dos aspectos que chama atenção é o apelo à população para fazer parte das demonstrações de afeição, a fim do Piauí não destoar dos demais estados. A intenção era apresentar aquele espaço integrado ao projeto político do Governo Provisório, destacando o seu importante papel nos acontecimentos que resultaram na Revolução de 1930. Além disso, pretendia chamar atenção para as qualidades do interventor Landri Sales e sua disponibilidade, desde quando assumiu a administração, em amparar o estado na resolução dos problemas.

Parabéns ao Piauí, que não ficou esquecido nessa trajetória revolucionária, a que fez jus pela magna parte que tem tomado nos últimos acontecimentos, desde 1922 até hoje. Felizmente, o egrégio ditador vem encontrar o nosso estado perfeitamente integrado nos ideais da República nova, desde o dia em que lhe assumiu o governo o jovem interventor tenente, hoje capitão Landri Sales, digno representante do governo federal e dos seus dois ministros nordestinos. Passada a primeira fase de confusão e anarquia, próprias das crises revolucionárias, o Piauí entrou no regime da ordem legal e moral, de construção material e administrativa, como é público e notório e reconhecido pelos mesmos adversários da situação atual. 109

A recepção de Vargas tornou-se oportuna para relembrar de tais acontecimentos e da trajetória do território piauiense. Assim, poderia mostrar que este sempre esteve integrado a episódios que se sucederam no cenário nacional e que era merecedor de toda atenção que visasse atender suas necessidades. Para comprovar a "atuação fecunda e exemplar" de Landri Sales, o *Diário Oficial – PI* publicou no dia da chegada do presidente a Teresina matéria exaltando os melhoramentos até então implementados. Destacou que na seca de 1932 os recursos disponibilizados pelo Ministério de Viação e Obras Públicas - MVOP foram aplicados

-

¹⁰⁸ Diário Oficial. Ano III, n.212, 20 de setembro de 1933, Teresina.

¹⁰⁹ Diário Oficial. Ano III, n.215, 23 de setembro de 1933, Teresina.

imediatamente na solução do problema, diferente dos períodos anteriores, onde estes eram na maioria das vezes desviados. Por essa razão, o flagelo havia sido "enfrentado sem o mínimo desfalecimento" e, logo que o período mais agudo passou, teria sido possível recomeçar os trabalhos em diferentes setores da atividade piauiense. 110

Apesar do cenário bastante positivo apresentado nas páginas do periódico, o interventor Landri Sales relatou, em discurso de recepção a comitiva, que o estado enfrentava inúmeros problemas, como a falta de estradas de ferro e de rodagem, a inexistência de um porto marítimo e a insuficiência de recursos tecnológicos que tornavam a agricultura e a pecuária atividades de subsistência. 111 A ausência de uma infraestrutura acabava refletindo sobre a economia do estado, que arrecadava uma receita limitada que mal dava para manter o aparelho administrativo.

A respeito disso, o agrônomo Evaristo Leitão, que visitou o Piauí naquele mesmo ano, relatou que o cultivo do solo ali ainda se dava de forma primitiva, sendo seus únicos instrumentos agrícolas a foice e o machado. O uso de práticas rudimentares, como a derrubada da mata, o fogo, as sementes inapropriadas e a falta de combate de pragas e moléstias impossibilitavam a elevação do seu índice produtor, que só seria corrigido mediante um trabalho racional de exploração agrícola das terras férteis. 112 Associado a este problema estava a ausência de vias de transporte que, segundo o agrônomo, inviabilizava a criação de novas indústrias. A navegação pelo rio Parnaíba, que era a maior e melhor artéria fluvial para escoamento dos produtos oriundos do interior do estado, não era navegável o ano inteiro e precisava de melhoramentos. Assim, os municípios do sul do estado pouco contribuíam para a economia, devido à distância com o litoral piauiense. 113

A Associação Comercial Piauiense também reclamou de Vargas melhoramentos, por meio de um memorial que lhe foi entregue, onde apontou "as maiores necessidades do estado e os anseios de fomentar o desenvolvimento do seu comércio e das suas fontes de riqueza". 114 Entre a lista de reivindicações estava:

> Construção do Porto de Amarração; construção da estrada de ferro Teresina - Sobral; conclusão da ponte sobre o Rio Parnaíba; execução de

¹¹¹ Kruel, Kenard. Getúlio Vargas no Piauí – 1933. Kenard Kaverna – "entrem sem bater", 16 de janeiro de 2015. Disponível em: http://krudu.blogspot.com/2015/01/getulio-vargas-no-piaui-1933.html. Acesso em 10 de maio de

¹¹² O Problema Social e Econômico das Obras Contra as Secas. Relatório apresentado, em julho de 1933, ao Snr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Dr. José Américo de Almeida, pelo engenheiro agrônomo Evaristo Leitão, 1937, p.76.

¹¹³ Ibidem., p.76-77.

¹¹⁴ Diário Oficial. Ano III, n.214, 22 de setembro de 1933, Teresina.

melhoramentos do Parnaíba até Santa Filomena e Balsas; desobstrução do Gurguéia, no trecho entre Jerumenha e Bom Jesus; restabelecimento da subvenção às empresas de navegação fluvial; intensificação da política creditícia condizente com as necessidades do comércio, da indústria e da lavoura; edificação de um campo de pouso em Campo Maior; revogação do decreto que determinava a resselagem dos estoques; criação de uma política favorável à regularização do mercado de cera de carnaúba.¹¹⁵

Mediante as solicitações, o presidente garantiu que os melhoramentos materiais do Piauí estavam em andamento e que continuariam, sem interrupção, a exemplo dos serviços ferroviários, de calçamento moderno das cidades, de reedificação de casas e instalação de luz elétrica. A única exceção era o porto de Amarração, que estava com as obras paralisadas desde o governo de Arthur Bernardes. Toda essa infraestrutura era apontada como "um surto de progresso" que adentrava o território piauiense. 116

Vargas chegou a Teresina no dia 23 de setembro sob grande celebração, com direito a voos rasantes de aviões militares que cortaram o céu da capital piauiense. O presidente foi recebido por Landri Sales e outras autoridades governamentais, que formavam a comissão das festividades. Além desses sujeitos, uma multidão de pessoas de todas as classes esperava ansiosamente por ele sob aclamações. Em seu discurso, da sacada do Palacete Freire de Andrade, em Teresina, falou ao povo da satisfação em visitar o Piauí, um estado que se encontrava "perfeitamente integrado na obra e nas aspirações revolucionárias" e tudo isso, segundo ele, graças ao patriotismo do interventor Landri Sales. 118

Após a recepção do presidente pelas altas autoridades piauienses, acompanhada de desfile, cortejo, queima de fogos e jantar, no dia seguinte a comitiva realizou uma visita aos estabelecimentos públicos¹¹⁹, entre eles a Escola Normal Oficial, como podemos ver na figura abaixo, e a Colônia Agrícola David Caldas. ¹²⁰ O presidente não chegou a ir a Colônia Agrícola David Caldas, apenas o ministro da agricultura, Juarez Távora, acompanhado do diretor de Obras Públicas, do chefe do Campo de Sementes, do inspetor de Obras Públicas do Maranhão

¹¹⁵ Kruel, Kenard. Getúlio Vargas no Piauí – 1933. Kenard Kaverna – "entrem sem bater", 16 de janeiro de 2015. Disponível em: http://krudu.blogspot.com/2015/01/getulio-vargas-no-piaui-1933.html. Acesso em 10 de maio de 2022

¹¹⁶ Diário Oficial. Ano III, n.215, 23 de setembro de 1933, Teresina.

¹¹⁷ Ibidem.

¹¹⁸ Ibidem.

Outros estabelecimentos públicos visitados pela comitiva foram: os grupos escolares Domingos Jorge Velho e Abdias Neves, o Colégio Sagrado Coração de Jesus, a Estrada de Rodagem Teresina — Fortaleza, o edifício da estação da Estrada de Ferro, o edifício em construção dos Correios e Telégrafos, os serviços da ponte sobre o rio Parnaíba e do Campo de Sementes, a Escola de Artífices, o quartel da Força Pública.

¹²⁰ Diário Oficial. Ano III, n.215, 23 de setembro de 1933, Teresina, p.2.

e de alguns jornalistas do *Correio da Manhã*, do *Jornal do Brasil*, do *Jornal A Hora* e do *Jornal Notícias*.

Figura 4: Felismino, Diretor de Instrução no Piauí, recebendo Getúlio Vargas e Landri Sales na Escola Normal



Fonte: Kruel, Kenard. Getúlio Vargas no Piauí – 1933. Kenard Kaverna – "entrem sem bater", 16 de janeiro de 2015. Disponível em: http://krudu.blogspot.com/2015/01/getulio-vargas-no-piaui-1933.html. Acesso em 10 de maio de 2022.

No seu discurso final Landri Sales aproveitou para mais uma vez reforçar as necessidades da região, considerando as de maior urgência a construção de ferrovias, rodovias e do Porto de Amarração. O interventor também chamou atenção para as obras contra as secas, acentuando que o estado sofria com a escassez de água "em mais de dois terços de seu território". Com isso, ele queria contrariar a "visão errônea de alguns administradores" que haviam julgado aquele espaço "abundantemente irrigado". Esta suposição apontada como ingênua, segundo Landri Sales, acabava prejudicando o Piauí que tinha "seus gritos de desespero [...] abafados como de nenhuma valia", mas que na época das estiagens via aumentar seus "padecimentos com a corrente imigratória". 121

A fala do interventor pode ser elucidada por uma triste cena que aconteceu em 20 de maio de 1932 durante a grande seca, e que foi descrita posteriormente no *Almanaque da Parnaíba*. O fato aconteceu na cidade de Picos – PI, onde foi encontrado o cadáver de uma mulher e junto dela estava seu filho de apenas quatro anos de idade chorando de fome e pela

-

¹²¹ Diário Oficial. Ano III, n.217, 27 de setembro de 1933, Teresina, p.4.

falta da mãe. ¹²² Os dois haviam emigrado em busca de melhores condições de vida, mas a longa caminhada por uma estrada distante, sem acesso a comida e a água acabou deixando-os fracos, cansados e doentes. "E o pequeninho, num pezar profundo, exposto a fome, a dor, ao sofrimento, fica sozinho abandonado ao mundo". ¹²³

O acontecimento não era algo isolado, pois nas estiagens anteriores o Piauí também foi cenário para a passagem de inúmeros flagelados que migravam dos estados vizinhos e, na maioria das vezes, acabavam se estabelecendo no território. Era preciso procurar meios de resolver o problema para evitar o aumento do índice de criminalidade e de mortalidade causados pela fome e doenças. Na documentação analisada, é possível verificar que a construção de algumas obras foi solicitada pelas autoridades governamentais piauienses como forma de empregar esses sujeitos, que chegavam e ficavam esmolando pelas cidades, agravando ainda mais a situação de pobreza e miséria do estado. A exemplo disso, podemos citar os trabalhos rodoviários na seca de 1932 que foram recomendados pelo interventor Landri Sales para serem distribuídos por todo o estado, visando atender um maior número de pessoas ¹²⁴, bem como os serviços de prolongamento da Estrada de Ferro Central do Piauí, entre Piracuruca e Piripiri, que serviram para dar ocupação aos inúmeros retirantes que imigraram para o território piauiense, principalmente para as cidades do norte, advindos do Ceará e dos demais estados do Nordeste (CORREIA; LIMA, 1945, p.277).

A cena que ocorreu na cidade de Picos era muito comum na época das secas, sendo o tema bastante explorado por vários autores na literatura brasileira, que de forma crítica retratam os problemas sociais do país. No romance *Vidas Secas*¹²⁵Graciliano Ramos descreveu um pouco sobre a realidade dos retirantes que atravessavam o sertão nordestino fugindo das estiagens. Fabiano, acompanhado de sua esposa, Sinhá Vitória, de seus dois filhos e de sua cachorra, Baleia, tinha uma vida marcada pelo sofrimento e miséria. A estrutura social do sertão, de grande concentração de terras nas mãos dos fazendeiros, submetia a família a uma situação de dependência. O trabalho penoso mal dava para garantir o mínimo para a sobrevivência. Assim, sempre que o flagelo assolava eram obrigados a se retirarem, iniciando uma nova fuga da seca, peregrinando por paisagens desérticas em busca de um lugar para descansar do sol escaldante.

⁻

¹²² Almanaque da Parnaíba. A Emigrante. Ano X, 1933, Parnaíba – Piauí, p.208.

¹²³ Ibidem

Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getúlio Vargas, Presidente da República, pelo Cap. Landri Sales Gonçalves, Interventor Federal no estado do Piauí, 1931-1935, Imprensa Oficial, Teresina, p.118.

¹²⁵ RAMOS, Graciliano. Vidas Secas. – 143^a ed. – Rio de Janeiro: Record, 2019.

Segundo Albuquerque Júnior (2017, p.233) em toda a literatura das secas houve uma associação do tema com epidemias, morte do gado e das pessoas por inanição, fome e sede extrema, paisagem calcinada, rios reduzidos a pequenos poços e areia escaldante. O autor mostra que foi estabelecido um modelo narrativo, apesar de suas variações e singularidades, que fez uso de um conjunto de imagens para falar sobre as secas (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2017, p.235), secas estas que passaram a pertencer ao Nordeste a partir da criação da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. ¹²⁶As narrativas que discorreram sobre os acontecimentos em períodos de seca seguiram um roteiro, tendo como seu centro a retirada, isto é, "a peregrinação forçada pela míngua de recursos para a sobrevivência, dos habitantes do sertão em direção ao litoral e às capitais dos estados em busca de socorros públicos" (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2017, p.236). Assim, tomaram de empréstimo imagens pertencentes ao arquivo cristão, de modo particular, de duas narrativas bíblicas: do Êxodo e da via-crucis/via-sacra.

A narrativa da retirada conjuga a estrutura desses dois relatos, convoca imagens desses arquivos, à medida que elas são relatos de um percurso, de uma trajetória, embora uma seja em busca da terra prometida e a outra na direção da morte. Mas a retirada, a trajetória dos retirantes conjugaria justamente essas duas imagens, a da busca da terra prometida, do paradeiro final salvador, da terra paradisíaca da fortuna, das delícias e da saciedade, com a imagem do fim trágico, da morte cruciante e, por isso mesmo, reparadora de todos os pecados e salvadora das almas mais pecadoras. Uma delas narra a peregrinação incerta e cheia de percalços pelo deserto, imagem que será inúmeras vezes utilizada para descrever o sertão calcinado pela seca, guiada apenas pelas promessas de um profeta e amparada precariamente na crença em um Deus que deve, nessa travessia, submeter à prova o seu rebanho e poder, assim, ao final do percurso, separar aqueles que realmente lhe seriam fiéis e aqueles que dele haviam desertado, se perdido na travessia. A outra, uma trajetória feita de um conjunto de estações, marcadas cada uma delas por um evento doloroso, de flagelação do corpo de Cristo, de humilhação e demonstração de fragilidade daquele homem que se dizia filho de Deus. Um conjunto de eventos nos quais seu corpo vai sendo deformado, sua carne vai perdendo a figura humana, uma trajetória de sacrifícios e quedas, que termina pela morte e posterior sevícia de seu corpo. Corpo aberto, lanceado, ultrajado pelo fio de um lança, após ter sua face, seu rosto desfigurado pelo sofrimento, pela dor e pelo sangue gotejante de sua fronte coroada de espinhos (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2017, p.238).

A literatura nacional construiu a ideia de sertões e de Nordeste como espaços das secas, sendo o fenômeno causador do êxodo que, progressivamente, privava os sertanejos de suas terras, pertences, animais, comida e valores morais, tornando-os em sujeitos nômades, amorfos, doentes, incultos e animalizados. Para estes não havia muitas alternativas, restava apenas a

-

¹²⁶ A respeito disso, Albuquerque Júnior (2017) mostra que inicialmente a seca era chamada de "seca do Ceará". A partir da grande seca de 1877-1879 o fenômeno passou a ser "seca do Norte". Somente com a criação da IFOCS que a seca se tornou do Nordeste.

morte ou a migração forçada, como podemos observar em *O Quinze* de Raquel de Queiroz. ¹²⁷ A obra retrata a história do vaqueiro Chico Bento e da sua família que em meio a grande seca de 1915 foram obrigados a deixar Quixadá e migrar para Fortaleza, Ceará, onde foram encaminhados para um campo de concentração. A narrativa mais uma vez girou em torno da retirada do sertanejo, que em busca de condições dignas (da terra prometida) iniciou sua peregrinação, enfrentando durante o trajeto uma sucessão de flagelos (as estações da via-crúcis) como a fome, a sede, o sol escaldante e a perda de um dos filhos que morreu envenenado ao comer raiz de mandioca.

A narrativa de miséria causada pelas secas também foi retratada por Edison Cunha¹²⁸, da Academia Piauiense de Letras, em texto publicado no *Almanaque da Parnaíba*. No trecho que se segue, podemos observar alguns dos aspectos que compunham o quadro do flagelo: a mudança da paisagem devido à ausência das chuvas; a percepção da chegada da seca que, consequentemente, obrigava a migrar; a retirada do Ceará para o Piauí, Maranhão e outras regiões, reforçando com isso a fala de Landri Sales sobre entrada de flagelados no estado; a fome avassaladora que causava a morte de muitos pelas estradas, até mesmo o abandono de uma criança pelo pai e pela mãe; e o descaso com o sertanejo, que morria aos montes e eram enterrados como indigentes, sem nenhuma identificação, sendo apenas mais um a ficar pelo caminho, aumentando as estatísticas do desamparo governamental.

Não é possível continuar, Maria. Não há mais promessa. E depois das criações iremos nós também, se ainda aqui permanecermos, embirrados em morrer de sede e fome, por causa desta terra ingrata. Assim falou Aniceto, caboclo cearense, à sua companheira de infortúnio. Não tinham mais para quem apelar. Foram-se todas as esperanças. Passou São Sebastião. Passou São José. As pedrinhas de sal, postas ao sereno da noite, amanheciam inalteráveis, secas, terrivelmente hirtas. [...] O céu, tão lindo nos outros anos, era, agora, uma abobada desértica, a torturar a alma do sertanejo prolifero e trabalhador. [...] Vamos. Temos que partir. Destino incerto, ao Deus-dará. Iremos a Sobral, e si lã não formos felizes, continuaremos para o Piauí ou o Maranhão, ou mesmo o inferno. Que mais nos resta fazer? Não vês aquela ronda dos urubus, qualhando o céu em toda a vasta amplidão? Eles corvejam cadáveres em toda a extensão da flagiciada terra do Ceará. [...] — dois adultos e cinco crianças, a caçula apenas gatinhando, colada ao mirrado peito materno — seguiam pela

¹²⁷ QUEIROZ, Raquel. O Quinze. – Rio de Janeiro: José Olympio, 2012.

Édison da Paz Cunha (Teresina-PI, 1891 – Parnaíba-PI, 1973) foi escritor, jornalista, filósofo e poeta. Um dos fundadores da Academia Piauiense de Letras. Bacharel em Direito pela Faculdade do Recife (1912). Promotor público. Subchefe do Gabinete do Governador Eurípedes de Aguiar. Ex-professor do Ginásio Parnaibano. Diretor da Imprensa Oficial do Estado. Jornalista com intensa atividade, colaborou em quase todos os órgãos da imprensa piauiense, entre os quais, destacam-se: *O Piauí*, 1916; *Correio de Teresina*, 1913; *Hábeas corpus*, órgão político e noticioso de propriedade de Antonino Freire, do qual era um de seus editorialistas, 1916; *A Cultura*, Coelho Neto, 1912, em figurava como redator, ao lado de Higino Cunha e Fenelon Castelo Branco; *Chapada do Corisco*, revista de letras e humorismo, 1918; *Revista da Academia Piauiense de Letras*, 1918; *A Pátria*, órgão da imprensa parnaibana; *Gazeta da Parnaíba*, 1923; *Almanaque da Parnaíba*, 1923; *A Tribuna*, 1924; *A Verdade*, 1924; *A Praça*, órgão da Associação Comercial de Parnaíba, 1927, e *A Voz da Parnaíba* (VIEIRA, 2010, p.102).

estrada adusta, desamparada de ramagem, ladeada pelo arvoredo esgalhado, nu, tetricamente apontando para o alto, como multidões de fantasmas famintos, rezando, implorando, imprecando. [...] Uma das terceiras crianças não resistiu, ao terceiro dia de viagem, e ficou exanime, morta, tendo por leito e por túmulo a areia tórrida da estrada. Seria um esqueleto a mais, anonimamente enriquecendo a documentação da miséria humana, que a fome e a sede colecionavam, ao longo dos caminhos macabros. [...] A estrada calcinava os pés dos míseros viajantes. Maria Cansou, ainda uma vez, ao peso da filhinha. – Acode-me, Aniceto...leva a menina um instante...faltam-me as forças...tenho os braços trêmulos...deixa-me descansá-los um pouco. A alma aflita do homem teve um abalo desvairado. E falou semi-louco: - Basta! Deixa-a no caminho. Ela ficará como o outro. É uma boca de menos e o alívio de um trambolho. Arrebatando-a dos braços da mulher e deixando-a na estrada, bradou, tresloucado, empurrando a companheira para a frente: - Passa adiante! Não dirás nada a ninguém, sinão mato-te, ouviste? Maria, ao vê-lo abandonar a filhinha na estrada escaldante, tremeu, aquele tremor de sofrimento extremo que só as mães sentem [...]. 129

Na narrativa de Edison Cunha fica evidente a desesperança, a incerteza, o abandono de quem só podia esperar algo de Deus. A família de sertanejos já havia apelado para "todos os santos", esperou até o dia de São José¹³⁰, mas o inverno não chegou, restou-lhes a retirada para um destino incerto. Assim como Aniceto, Maria e seus cinco filhos outros sujeitos tiveram que deixar seus lares e perambular pelas estradas, indo parar nos abarracamentos precários dos campos de concentração ou ainda nos serviços de construção de estradas e barragens, realizando trabalhos braçais em troca de uma insuficiente ração diária.

Mesmo que o início de tais serviços estivessem associados a questão do socorro às populações flageladas, não podemos deixar de lado o fato de que essa infraestrutura também atendia uma demanda das elites regionais, no caso do Piauí, de uma elite que se via na fronteira do progresso. Toda essa infraestrutura elaborada não estava relacionada apenas à necessidade de prestar assistência aos retirantes, mas correspondia aos interesses dos grandes produtores que necessitavam de água para suas lavouras e criação de gado, de estradas para o transporte das mercadorias e do porto para o seu escoamento barato.

Havia um ressentimento por parte das elites piauienses acerca do suposto abandono a que foram submetidos durante a Primeira República. Em discurso Landri Sales relembrou da "desigualdade entre as partes componentes da federação", causada pelo "tratamento díspar" que

¹²⁹ Almanaque da Parnaíba. Lágrimas Secas: Cena da vida real. Ano X, 1933, Parnaíba – Piauí, p.66-67.

¹³⁰ A relação entre São José e as chuvas teve sua origem na devoção nordestina. No mês de março eram realizadas as novenas em homenagem a São José, fato que coincidia com o período de chuvas no Nordeste. Assim, os sertanejos devotos acabaram fazendo essa associação entre as duas coisas. Acreditava-se que se chovesse no dia 19 de março, data em que se celebrava São José, o inverno naquele ano seria próspero, consequentemente, a colheita seria farta. Para mais informações ver: Religião e cultura: por que São José é associado às chuvas?. Jornal da Paraíba, 2022. https://jornaldaparaiba.com.br/meio-ambiente/clima-tempo/2022/03/16/por-que-dia-de-sao-jose-chuvas-religiao-cultura. Acesso em 18 de outubro de 2022.

foi dado, principalmente, ao Piauí. 131 Desse modo, usou tanto a questão da seca como do abandono como argumento para justificar investimentos na infraestrutura do estado. Diante do que foi exposto por Landri Sales, Vargas assinalou que no regime político anterior o Piauí era considerado apenas "uma expressão geográfica", sendo lembrado apenas nas "raras oportunidades em que alguns de seus filhos assumiram posição de destaque no cenário da política nacional". 132

A falta de amparo por parte das autoridades federais teria gerado descontentamento no povo piauiense, que aderiu com entusiasmo a revolução na certeza de dias melhores. O presidente deixou claro que dentro no novo arranjo político imposto pelos acontecimentos de 1930 o Piauí era um importante componente, reforçando o ideal do movimento revolucionário de reconhecer as reais necessidades e potencialidades do povo e de todo o território brasileiro que eram muitas vezes ignoradas. A proposta era um "retorno à própria natureza - às riquezas potenciais e inativas do país e um retorno à própria cultura nacional – ao caráter do homem brasileiro" (GOMES, 2005, p.195). E isso implicava o reconhecimento e o enfrentamento da realidade política e econômica de pobreza das diferentes regiões, consequentemente, do Piauí.

A visita de Vargas ao Piauí foi um acontecimento de grande relevância para a história do estado, já que era a primeira vez que um chefe do governo pisava em seu solo que, por muitas vezes, foi descrito como abandonado e esquecido. O fato de um presidente percorrer o território, mesmo que por uma pequena zona, em busca de conhecer suas necessidades, teve uma grande representatividade para as elites locais, que se sentiam excluídas e reivindicavam melhoramentos de infraestrutura desde as primeiras décadas do século XX. Vargas tratou de deixar claro em seu discurso que as zonas secas ocupavam lugar de destaque nas políticas públicas do seu governo, pois sendo as estiagens parte das questões da época, a importância do seu combate estava na possibilidade de efetuar uma integração entre povo, nação e Estado, sob o comando de uma líder forte e carismático.

Tanto o discurso de Landri Sales como de Getúlio Vargas é fundamental para percebermos como o Piauí se entendia e o seu lugar no conjunto da nação. O acúmulo de narrativas, na maioria das vezes focadas na seca, no abandono, no isolamento e no atraso, constituiu as características que formou a região. Assim, pensar a seca no estado implica em entender que mesmo tendo o fenômeno ocorrido de maneira distinta das demais áreas do

¹³¹ Diário Oficial. Ano III, n.217, 27 de setembro de 1933, Teresina, p.4.

¹³² Jornal do Brasil. 26 de setembro de 1933, Rio de Janeiro, p.10.

¹³³ Ibidem.

polígono, ele fez parte dos elementos definidores de uma identidade piauiense, tornando-se um dos argumentos usados para justificar as transformações na infraestrutura daquele espaço como forma de potencializar a exploração de seus recursos naturais.

Capítulo 2 - "A eterna via-sacra de um povo": o problema das secas e o seu combate no Piauí

O objetivo deste capítulo é analisar a seca no Piauí e os discursos em torno do flagelo que serviram para fundamentar as reivindicações das elites piauienses sobre a construção de obras de engenharia pelo estado. Assim, buscaremos mostrar como as políticas de combate às secas foram implementadas no território e como as características físicas da região tiveram importante papel na forma como se processou as obras de socorro às populações. Nosso intuito foi perceber o papel e as especificidades do Piauí nas zonas das secas, que muitas vezes foi apresentada na literatura como uniforme. O enfoque na questão da seca é plausível por este trabalho tratar de uma região que estava inserida no que corresponde hoje ao "polígono das secas", e que teve o flagelo como uma das justificativas para a efetivação de políticas governamentais de integração nacional e de socorro às populações, através da construção de açudes, poços, estradas de ferro, de rodagem e colônias agrícolas.

Neste sentido, na primeira seção, analisaremos como a seca emergiu no cenário técnico e político como problema regional e nacional a ser superado dentro de um projeto de modernização e integração nacional que resultou na criação da Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS). Na segunda seção, buscaremos compreender o papel do Piauí dentro da zona da seca durante os flagelos de 1915 e 1919 e quais as medidas da inspetoria destinadas para o estado nas duas calamidades. Na terceira seção, discorreremos sobre as políticas de combate às secas no Governo Provisório e no Estado Novo, mais especificamente nas secas de 1932 e 1942, que a partir do novo regulamento da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, incluiu a construção de açudes, de canais de irrigação, de colônias agrícolas e de rodovias. Na quarta seção trataremos sobre a colonização agrícola como medida de socorro às populações flageladas das secas. Identificaremos o Piauí como região para a fixação do sertanejo na tentativa de evitar sua saída do sertão e impulsionar o desenvolvimento agrícola e a ocupação desses espaços. Na quinta seção discutiremos sobre a colônia agrícola David Caldas no Piauí e o seu papel na seca de 1932. Esta seção foi dividida em duas subseções: Na primeira discorreremos sobre o estado sanitário da colônia agrícola, que desde sua fundação, ainda na década de 1910, teve que lidar com várias epidemias de malária/impaludismo. Na segunda, abordaremos sobre o plano de colonização adotado no Piauí, uma vez que este sofreu modificações para se adaptar às condições específicas da região e acabou sendo bastante elogiado pelas autoridades governamentais, sendo também cogitado de ser adotado em outros lugares.

2.1 A seca como problema regional e nacional: A criação da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas

A seca era atribuída à região Norte que, posteriormente, foi dividida em duas regiões e deu origem ao Nordeste caracterizado como zona da seca (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 1988, 192). Apesar do fenômeno ter sua delimitação territorial, acabou adquirindo status de problema nacional que precisava ser combatido sistematicamente e eliminado permanentemente, já que, segundo o deputado Simeão Leal, em discurso a Câmara dos Deputados na sessão de 18 de setembro de 1909, a seca abrangia "extensa parte do território brasileiro, e suas consequências, por diminuírem ou mesmo esterilizarem as forças produtoras desses estados flagelados", afetavam "de modo direto o desenvolvimento geral da República". ¹³⁴

O tema da seca passou a ser cada vez mais associado a questões econômicas, de modo que seus efeitos foram pensados como consequência da falta de investimentos na região Norte. Por essa razão, a solução para o problema foi apresentada a partir da construção de uma infraestrutura para modernizar as relações de produção e promover o desenvolvimento deste espaço, eliminando as desigualdades existentes entre o Norte e o Sul. A questão da disparidade regional, era algo que já vinha sendo denunciado pelas elites nortistas. A instalação do regime republicano teria acentuado ainda mais a marginalização desses sujeitos, resultando no avanço de um discurso regionalista no início do século XX, que esteve apoiado em estudos realizados por técnicos, os quais identificaram a seca como causadora de uma ruptura com o progresso (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 1988, p.186).

No Piauí a situação econômica se assemelhava ao restante da região seca. Diferente dos estados do Centro-Sul, que tinham uma economia dinâmica e acelerada devido a produção do café, aquela porção do território apresentava baixos índices de produtividade impostos por suas peculiaridades históricas. Mesmo com alterações conjunturais na economia piauiense na primeira década do século XX, provocadas pela exportação da borracha de maniçoba e por outros produtos extrativos como a cera de carnaúba e o babaçu, não foram suficientes para superar as constantes crises de escassez de alimentos, o que se verificou foi uma redução na produção de gêneros agrícolas e o aprofundamento da dependência aos mercados externos, ficando o estado totalmente vulnerável (QUEIROZ, 2006, p.52-53).

O discurso em torno da seca, que a transformou em problema regional, foi uma das principais armas dos "diferentes agentes sociais desta região" para a defesa de seus interesses

Annaes da Câmara, sessão de 18 de setembro de 1909, pg.123. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=060917 02&pagfis=60459. Acesso em 7 de janeiro de 2021.

(ALBUQUERQUE JÚNIOR, 1988, p.8). Desde a segunda metade do século XIX ele foi sendo formulado como estratégia para conseguir benefícios econômicos e políticos. No entanto, apesar de ter algo em comum, que era atender os interesses de um determinado grupo, isto é, das elites, ele variava a depender de onde partia, considerando as especificidades de cada porção do território que compunha a região seca. Para as elites piauienses o flagelo configurou-se como alternativa para inserção da região a modernidade por meio de uma infraestrutura para explorar suas indústrias econômicas.

A aspiração por esse ideário modernizador, que não se restringia apenas ao Piauí, levou a formulação de medidas para amenizar os impactos provocados pela seca. No entanto, é digno de ressalva que o fenômeno não era novidade, uma vez que sua primeira aparição teria ocorrido no século XVI, no ano de 1583. Mesmo tendo uma ocorrência tão antiga, surgiu como problema regional e alcançou repercussão nacional somente com a grande seca de 1877-1879. Segundo Durval Muniz de Albuquerque Júnior (1995, p.112) o que diferenciou a seca de 1877 das anteriores, tornando-a excepcional, foi o contexto de crise econômica que as elites do Norte estavam enfrentando, que acabou sendo agravado ainda mais com a estiagem. Como forma de angariar recursos para garantir sua sobrevivência, esses sujeitos passaram a denunciar a decadência do território e formularam discursos que transformaram a seca em um grande problema que precisava ser combatido.

A partir de então, o Estado Brasileiro buscou desenvolver medidas mais efetivas para amenizar os impactos das secas, criando no século XIX a Comissão Imperial (1877), e na primeira década do século XX a Comissão de Açudes e Irrigação (1904), a Comissão de Estudos e Obras Contra os Efeitos da Seca (1904) e a Comissão de Perfuração de Poços (1904) (SANTOS, 2003, p.13). Porém, as comissões não conseguiram produzir um resultado mais integrado, o que acabou evidenciando a necessidade de uma agência "unificada e permanente" que pudesse administrar melhor a distribuição dos recursos destinados ao combate às secas, uma vez que esses muitas vezes eram "utilizados para consolidar a influência política dos chefes do interior". Mesmo que tais iniciativas não figurasse como ações mais estruturadas, elas foram de fundamental importância, pois fizeram parte do processo que resultou na criação da Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS).

¹³⁵ Durval Muniz de Albuquerque Júnior mostra que essa foi a primeira vez que o fenômeno foi registrado pela literatura dos colonizadores após o contato com o sertão seco, porém, pode ser que este já ocorria antes do descobrimento (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 1988, p.16).

Departamento Nacional de Obras Contra as Secas. http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/departamento-nacional-de-obras-contra-as-secas-dnocs. Acesso em 27 de agosto de 2020.

As ações até então organizadas tiveram pouco resultado e o tema das secas continuou fazendo parte dos debates levantados pelos engenheiros. Na sessão de maio de 1907 do Club de Engenharia, Raymundo Pereira da Silva propôs a realização de um estudo para elaboração de medidas que pudessem atenuar o problema das secas, tido como obstáculo ao progresso nacional, e resolver a questão do povoamento do território.

Se há em todo o Brasil, Sr. Presidente, um problema que mereça e reclame o estudo de todos os brasileiros, que não limitam os horizontes da pátria as divisas do município ou mesmo do estado em que nasceram, é por sem dúvida esse vasto e temeroso problema do Norte – freio que, desde a origem da nossa nacionalidade, a natureza opõe ao desenvolvimento do nosso progresso, destruindo riquezas tenazmente acumuladas e desfalcando em proporções assombrosas o elemento que mais falta nos faz – a população sertaneja, e cuja solução tem se imposto nos últimos 30 anos como a mais urgente e inadiável necessidade a satisfazer neste país. [...] propomos que o Club de Engenharia estude a série de medidas que mais convém adotar para atenuar os efeitos das secas e resolver de um modo geral o problema do povoamento e desenvolvimento econômico dos estados do Norte, cuja população é disseminada pelo temeroso flagelo na região entre os rios Parnaíba e S. Francisco e pela malária e outras causas no vale do Amazonas, onde vai procurar trabalho, e ofereça ao governo federal as conclusões a que tiver chegado como subsídio para o esclarecimento de uma questão que tão profundamente interessa ao progresso geral da nação. 137

Em 1 de junho de 1907 o engenheiro apresentou seu estudo intitulado "O problema do Norte" que, posteriormente, foi publicado na Revista do Club de Engenharia. No texto, o autor falou sobre o alto índice de mortalidade na região, que desde 1877 havia perdido mais de 2 milhões de pessoas, entre os rios Parnaíba e São Francisco, mortos pela fome e por diversas moléstias. Adicionado a essa soma ainda havia os habitantes que migraram, cerca de 500 mil. Também criticou a política do governo brasileiro de introdução de imigrantes estrangeiros no sul, uma vez que o número de mais de 2 milhões, no período de 1855 a 1904, era proporcional ao da população nordestina eliminada pelas secas e suas consequências, ou seja, estava "apenas substituindo o desfalque da população de origem nacional por uma população de origem estrangeira". Além disso, o valor gasto com um trabalhador estrangeiro equivaleria a dez brasileiros, o que seria muito mais vantajoso investir nos sertanejos que teriam melhores resultados econômicos, apesar das grandes dificuldades.

Se lutando com todas as dificuldades: as secas, a malária, o beribéri, a falta quase absoluta de transportes em relação à imensa superfície onde trabalha, o sertanejo do Norte apresenta um coeficiente de exportação per capita quase igual ao do habitantes do Sul, onde essas dificuldades não existem, que

1

¹³⁷ Revista do Club de Engenharia. Ano de 1909, n.19, Rio de Janeiro, Imprensa Oficial, p.4-5.

¹³⁸ Ibidem., p.11-12.

resultado se deve esperar dele quando forem removidos uns e atenuados outros desses obstáculos?¹³⁹

Diante disso, o engenheiro chegou à conclusão de que se não fosse as secas e seus efeitos a população do Nordeste seria maior e o sertanejo, "uma raça semi-selvagem, mas laboriosa, inteligente e enérgica", contribuiria para o desenvolvimento da riqueza nacional. Por isso que era importante solucionar o problema, considerado de "caráter ao mesmo tempo humanitário, social, econômico e político". Um problema que seria "eminentemente nacional", não só porque interessava "intimamente a maior parte da superfície do território da República, mas, sobretudo, porque resolvê-lo significava "assegurar dentro de poucos anos ao Brasil uma situação privilegiada entre as nações do globo". Seria inviável pensar o progresso do país enquanto parte da população morria de fome, de sede e de doenças.

Kleiton de Sousa Moraes (2010, p.26) salienta que neste momento o presidente Nilo Peçanha, que havia chegado recentemente ao poder, tinha o interesse de aproximar o Rio de Janeiro aos demais estados, a fim de formar uma aliança que pudesse fazer frente ao domínio de São Paulo e Minas Gerais. A criação de um órgão contra as secas seria uma possibilidade de se aproximar das elites dirigentes nordestinas, que já no século passado reclamavam atenção do governo central para solução do problema. Assim, como forma de unificar as políticas públicas de enfrentamento à seca que vinham sendo desenvolvidas desde 1877, foi criado em 1909, por meio do decreto nº 7.619, a Inspetoria de Obras Contra as Secas. A criação da IOCS pode ser considerada marco do processo de institucionalização do combate aos efeitos da seca (SANTOS, 2003).

Vinculado ao Ministério de Viação e Obras Públicas (MVOP) e administrado por Arrojado Lisboa, no período de 1909-1912 e 1919-1926, e por Aarão Reis, entre os anos de 1913 e 1915, a Inspetoria de Obras Contra as Secas, posteriormente, em 1919, transformada em Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS), foi dividido em quatro seções: uma central, com sede na cidade do Rio de Janeiro, junto ao MVOP, e três sessões distritais com sedes em Fortaleza, Natal e Bahia. O primeiro distrito servia aos estados do Ceará e do Piauí, o segundo aos estados do Rio Grande do Norte e Paraíba, e o terceiro aos estados de Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia e Norte de Minas Gerais. No programa da inspetoria estava contido a realização das seguintes obras:

¹³⁹ Revista do Club de Engenharia. Ano de 1909, n.19, Rio de Janeiro, Imprensa Oficial, p.13.

¹⁴⁰ Ibidem., p.16.

¹⁴¹ GONCALVES, José Barboza. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas, 1911, p.449.

I. Estradas de ferro de penetração, II. Estradas de ferro afluentes das estradas principais, III. Estradas de rodagem e outras vias de comunicação entre os pontos flagelados e os melhores mercados e centros produtores, IV. Açudes, poços tubulares e artesianos, e canais de irrigação, V. Barragens submersas e outras obras destinadas a modificar o regime torrencial dos cursos de água, VI. Drenagem de vales desaproveitados do litoral e melhoramentos das terras cultiváveis do interior, VII. Estudos sistematizados das condições meteorológicas, geológicas, topográficas e hidrológicas das zonas assoladas, VIII. Instalações de observatórios meteorológicos e de estações pluviométricas, IX. Instalações de postos de observações e medições diretas das correntes dos rios, X. Conservação e reconstituição das florestas, XI. Serviços de piscicultura nos açudes e rios não perenes, XII. Outros serviços cuja utilidade contra os efeitos das secas a experiência tenha demonstrado. 142

Os serviços da IOCS tiveram início no ano de 1910 e consistiram em delinear um perfil da região castigada pelas estiagens, reunindo uma equipe de engenheiros, geólogos, hidrólogos, pedologistas, botânicos e agrônomos. No entanto, a verba insuficiente não permitiu a execução dos serviços por toda a área castigada pela seca, tendo maior desenvolvimento os trabalhos da primeira e da segunda seção, que compreendia os estados do Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba. 143 Além disso, como as comissões técnicas anteriores haviam atuado de forma mais efetiva no Ceará e no Rio Grande do Norte, onde projetaram e orçaram obras de açudagem, os serviços da inspetoria começaram por esses dois estados. 144

Neste ano as atividades executadas pela IOCS foram divididas em três partes. A primeira consistiu em "serviços preparatórios sistemáticos", abrangendo o levantamento topográfico e o reconhecimento geológico da região, sendo alguns trabalhos efetuados pelo Serviço Geológico e Mineralógico do Brasil mediante acordo celebrado com a inspetoria. Como resultado foram publicados mapas das áreas assoladas pela seca. Também foram realizados reconhecimentos botânicos, através do estudo da flora da região semiárida, e a instalação de estações pluviométricas, para medir o volume de água das precipitações. 145 A segunda parte compreendeu a "elaboração de estudos, projetos e orçamentos" de açudes, em sua grande maioria, no estado do Ceará e outros no Rio Grande do Norte e Piauí. A terceira parte consistiu na "execução de obras", através da construção e da reparação de alguns açudes e da perfuração de poços tubulares. 146

¹⁴² Ibidem., p.450.

¹⁴³ SÁ, Francisco. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil no ano de 1910 p.457.

¹⁴⁴ Ibidem.

¹⁴⁵ Ibidem., p.456-461.

¹⁴⁶ SÁ, Francisco. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil no ano de 1910, p.466-461.

Os relatórios das atividades do órgão mostram que Arrojado Lisboa foi um grande incentivador dos estudos científicos, das obras de açudagem e de poços, uma vez que ele acreditava que a água era o elemento primordial para o desenvolvimento dos sertões. Ao contrário do seu antecessor, Aarão Reis quando assumiu a direção da IOCS tirou o foco do reconhecimento científico e da açudagem, pois ele não concordava com este papel da água e não considerava as viagens científicas como serviços tão fundamentais (MORAES, 2010, p.21). Foi durante sua gestão que aconteceu uma grande seca, no ano de 1915, e foi criada a Comissão de Obras Novas Contra as Secas como "um arranjo paralelo para minimizar os efeitos do flagelo" (QUEIROZ, 2020, p.36).

Além dos estudos, dos projetos e das obras de açudagem e poços é possível perceber nos relatórios as dificuldades no acesso às regiões e a falta de recursos que resultava em paralisações. Os obstáculos para adentrar os sertões, o problema na logística do transporte de materiais, que precisavam ser importados, as comunicações precárias e a insalubridade foram relatadas no relatório dos serviços realizados durante o ano de 1912, como podemos observar no trecho a seguir. Antes de transformar a região por meio dessa infraestrutura, era necessário modernizar os meios de construção com a abertura de estradas e um maior uso de máquinas em substituição ao trabalho braçal.

Sabe-se que os trabalhos da Inspetoria se fazem no interior, nos ásperos sertões. Sabe-se também que ali tudo é difícil, desde os próprios meios de subsistência até os de comunicação qualquer. [...] Uma perfuradora de poços, de cuja engrenagem se quebra uma roda, que não resistiu às depressões da estrada mal conservada, não pôde ser reparada no sertão. Tem que ser desmontada e carregada, às costas de animal, em extensas caminhadas até as capitais. Tenta-se ali o concerto. Como não foi possível fazê-lo, fica-se à espera do estrangeiro, vencendo muita distância e muito tempo, venha a peça que, de novo, com os mesmos riscos, leve a perfuratriz ao sertão. [...] No local, há, por acaso, o braço operário. Outro tanto não se pode dizer do material de construção, que, mesmo nas capitais, não é abundante. Importa-se também, e quando, depois de uma viagem morosa, salteada de acidentes, chega ao pé da obra, se não está em grande parte estragado, está sensivelmente diminuído. [...]. Trabalha-se, quase sempre, em lugares insalubres. 147

Podemos também citar aqui o caso do açude Aldeia no Piauí. Os serviços deste açude foram iniciados no ano de 1911 em São Raimundo Nonato, "longínquo sertão, grandemente exposto as desastrosas consequências de um clima muito irregular, e sujeito a secas prolongadas

94

¹⁴⁷ Inspetoria de Obras Contra as Secas. Relatório dos trabalhos executados durante o ano de 1912. Rio de Janeiro, 1913, p.VII-VIII.

de três anos às vezes"¹⁴⁸, mas considerado um dos municípios mais importantes do estado devido ao desenvolvimento da produção de borracha de maniçoba. No entanto, de um lado existia a falta de braços disponíveis e do outro a deficiência dos meios de transporte, que elevavam o preço da obra, ocasionando a perda de material e gerando lentidão nos trabalhos.

Os transportes das máquinas e dos materiais no interior do Piauí são dificílimos, extraordinariamente caros e demorados, do que resulta terem ali os trabalhos mais vagaroso andamento do que em qualquer outra região. Impõe-se, portanto, dar aos trabalhos uma nova organização que permita melhor satisfazer as necessidades da zona. 149

Às vezes era preciso encontrar estratégias que permitissem dar continuidade às atividades. Foi o que fez o ministro de Viação e Obras Públicas, José Barboza Gonçalves. Ele relatou que como era "quase impossível" o transporte do material para o Piauí por terra do Ceará, sede da seção diretora dos serviços do açude, foi necessário fazer uma viagem "mais longa, porém menos difícil". Saindo do Ceará foram para a Bahia, mais especificamente ao município de Remanso, às margens do rio São Francisco. Em seguida partiram para São Raimundo Nonato, "vencendo cerca de 125 quilômetros em péssima e estreita estrada de rodagem". ¹⁵⁰ As rodovias e as estradas de ferro também eram apontadas como solução para que as obras de açudagem e irrigação fossem realizadas de modo mais conveniente e econômico, uma vez que elas cortavam o território ligando-o de Norte a Sul.

A ausência de recursos financeiros e de técnicos especializados no Brasil fez com que a IOCS contasse com a ajuda de cientistas estrangeiros. Um deles foi o botânico Phillip Von Luetzelburg que no ano de 1911 foi nomeado para o cargo de Botânico e Phyto-Geographo da IOCS e encarregado por Arrojado Lisboa para estudar as regiões assoladas pelas secas. Com o apoio de Alberto Loefgren, seu colega e chefe da repartição de botânica da inspetoria, iniciou seus estudos sobre a flora do Nordeste. Uma de suas viagens teve como itinerário os estados da Bahia, Piauí e Goiás no período de 1912-1914. Na descrição sobre o Piauí o botânico mostrou que muitas partes do território ainda eram desconhecidas, havendo uma diferença entre a porção sul e norte do território, sendo a primeira considerada despovoada. Destacou a situação da agricultura e da pecuária, prejudicadas pelas secas, e do quadro sanitário, agravado pelas febres generalizadas.

Nenhum outro estado difere tanto nas suas vegetações como exatamente este, pois é dividido em duas regiões completamente opostas. [...] Agricultura, pouco ou nada, pode-se produzir nessas regiões, em virtude do terreno

¹⁴⁸ GONÇALVES, José Barboza. Obras Contra as Secas. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas, 1911, p.456.

¹⁴⁹ Ibidem., p.467.

¹⁵⁰ Ibidem., p.456.

pedregoso e o longo período das secas. A pecuária está bem desenvolvida, mas sofre dos mesmos males que a agricultura. A praga dos animais daninhos, a Leste de Parnaguá, dificulta em demasia o desenvolvimento pastoril. Os produtos principais do estado são: cera de carnaúba, borracha de maniçoba, fibras e peles. Importados são: café, açúcar, fumo, frutos e alimentos de toda a espécie, principalmente feijão, carne seca, etc. O sul do estado tem uma população diminuta; as localidades geralmente se acham situadas nas margens dos rios; as regiões intercaladas são geralmente desabitadas. O Oeste e o Norte do estado são melhor supridos de rios, de modo que a população se torna mais densa. As localidades maiores se encontram no rio Parnaíba, o principal veio do estado. Febres são gerais em toda a parte. Muito perigosa e generalizada em profusão, a Ankylostomia. ¹⁵¹

A situação da região foi descrita como pobre e rudimentar, "cujos habitantes levam uma vida miserável em virtude da vegetação ingrata que nada produz e nem permite em absoluto a tentativa de cultura da terra". No entanto, como em todo sertão, Luetzelburg observou que naquele espaço perdurava o extremo: Se, por um lado, a seca atingia "cifras fantásticas", por outro "a abundância da água na época das enchentes" ultrapassava "todo e qualquer limite" e devastavam "tudo aquilo que a seca poupara". A mudança da paisagem ocasionada pelas chuvas e pela sua ausência pode ser observada no trecho abaixo do seu relato. O mesmo lugar que na sua primeira passagem estava com o leito do rio vazio, posteriormente se encontrava transbordando.

Continuando a viagem debaixo de chuva, acampamos em Caldeirão, numa gruta de arenito que nos deu guarita péssima. Arreios, roupas e tudo mais tinha-se molhado de tal modo que se tornavam farrapos incômodos também os animais, que vinham lutando contra a falta de água, agora não se agradaram da exuberância. Isto é peculiar ao sertão: os extremos; sol, claridade e seca em excesso ou durante a estação invernosa dando lugar a lagoas monstruosas, tornando as estradas riachos, seus riachos transformando-se em rios e torrentes gigantescas. Poucos dias antes transitamos dentro do leito de um rio seco, que nos servia de estrada; hoje, bem longe de seu leito, se tornava mister romper a caatinga à procura de passagem, pois a estrada, com as enchentes do rio, estava intransitável. No seu poder desenfreado, o rio arrastava todas as poucas plantações do pobre sertanejo. Ou oito ou oitenta! É que impera no sertão, como se exprime o sertanejo. 154

O sertão tinha suas variantes e Luetzelburg tratou de deixar explícito em suas observações. A região atravessada era "vasta de enorme aridez, com vegetação que diferia constantemente, de preferência, no ponto de vista phyto-geographico" A descrição do

¹⁵¹ Estudo botânico do Nordeste por Philipp Von Luetzelburg, botânico da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, n.57, série I-A, vol. 1, Rio de Janeiro, 1922-1923, p.10-11.

¹⁵² Ibidem., p.17.

¹⁵³ Ibidem., p.21.

¹⁵⁴ Ibidem., p.83.

¹⁵⁵ Ibidem., p.94.

botânico evidencia que a falta de água era o grande problema. As populações, que viviam isoladas sem nenhuma infraestrutura, tinham que se virar com "paupérrimas cacimbas, cheias de uma péssima água". ¹⁵⁶ A má qualidade das águas acabava gerando doenças gastrointestinais nesses indivíduos, além da proliferação de mosquitos causadores de febres. O desenvolvimento de atividades produtivas era baixo. O pouco que se fazia não era suficiente para alimentação local, sendo defendida por ele a aplicação de mecanismos adequados para o florescimento de uma agricultura suficiente com o cultivo de feijão, milho etc. Um dos meios indicados foi a irrigação que seria desenvolvida a partir da construção dos açudes. ¹⁵⁷

Sobre a construção de açudes pequenos e médios, o regulamento que criou a inspetoria em 1909, estabeleceu que os seus serviços poderiam ser entregues a particulares, que receberam um prêmio correspondente a metade da despesa feita com a obra. Os estudos e orçamentos eram realizados pela IOCS de forma gratuita, mas a execução ficava sob responsabilidade do proprietário da terra. Mas, antes o indivíduo tinha que encaminhar para o chefe do distrito requerimento para construção do açude, atestando ser agricultor ou criador, demonstrando as vantagens da obra e comprovando que o terreno estava livre de qualquer ônus real. Quando finalizada a construção, o proprietário solicitava o prêmio, entretanto precisava confirmar que a obra tinha sido desenvolvida de acordo com o projeto original. Após recebê-lo ficava obrigado a fornecer água para as necessidades domésticas dos vizinhos.

A construção de açudes por particulares se apresentava como uma forma de domínio das elites nordestinas sobre as populações castigadas pela seca, uma vez que a posse de água representava, naquele cenário de estiagens, a detenção de poder. Além disso, interessava a esses sujeitos "ter nas mãos recursos destinados à construção dos açudes para desviá-los como bem entendessem" (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 1988, p.208). Os discursos em torno do flagelo estavam fortemente atrelados às aspirações das elites, que passaram a justificar a implementação de seus projetos como solução à seca. Como salientado por Albuquerque Júnior (1995, p.120), a descoberta do fenômeno como problema, em 1877, foi o "cavalo de batalha de uma elite necessitada de argumentos fortes, para continuar exigindo o seu quinhão, na partilha dos benefícios econômicos e dos postos políticos em âmbito nacional".

_

¹⁵⁶ Estudo botânico do Nordeste por Philipp Von Luetzelburg, botânico da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, n.57, série I-A, vol. 1, Rio de Janeiro, 1922-1923 p.93.

¹⁵⁷ Ibidem., p.97.

¹⁵⁸ GONÇALVES, José Barboza. Obra Contra as Secas. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas, 1911, p.462.

¹⁵⁹ Ibidem.

¹⁶⁰ Ibidem., p.462-463.

Como vimos as regiões assoladas pelas secas não eram uniformes, logo o flagelo ocorria de diferentes formas e intensidades em cada estado. Segundo parecer do engenheiro Raymundo Pereira da Silva, apresentado ao conselho diretor da *Revista do Club de Engenharia* na sessão de 1 de junho de 1907, a seca tinha seu máximo "nos sertões do Ceará, Rio Grande do Norte e parte da Paraíba, decrescendo mais ou menos gradativamente para o litoral e para os lados de Pernambuco, Bahia e Piauí, até desaparecer por completo no interior da Bahia, de Goiás e do Maranhão". ¹⁶¹ O engenheiro definiu os seguintes limites para a zona seca:

Faz-se sentir periodicamente em uma zona que poderia ser limitada por uma curva, partindo de um ponto qualquer do litoral do Ceará, na distância média de 30 kilometros da costa, contornando de perto o litoral do Rio Grande do Norte, inclinando-se nas divisas deste estado com a Parahyba em direção a Campina-Grande, cortando Pernambuco na altura mais ou menos de Pesqueira, atravessando o S. Francisco nas proximidades da Cachoeira de Paulo Affonso, passando por Jacobina e Barra Grande, na Bahia, entrando o estado do Piauhy pelo município de Paranaguá, seguindo pelo divisor das águas do Parnahyba e do Itapicurú até as proximidades do litoral e, dali, continuando, a fechar no ponto de origem. 162

Sendo a seca um fenômeno com intensidades múltiplas, faz-se necessário identificarmos as particularidades que este assumia no recorte espacial analisado.

2.2 "Zona de refúgio ou de passagem": o papel do Piauí perante as secas de 1915 e 1919

Quem, de fora, ouve falar no Piauí, ligado como se acha o seu nome ao dos estados do nordeste brasileiro, crê que todo ele está situado dentro dessa grande parte do país, cujas terras participam de invernos irregulares, escassos e às vezes nulos. Demais, há quase sempre no estado uma coluna móvel de retirantes do nordeste, em busca das terras frescas do Maranhão e do Pará; a essa gente, si em nada beneficia o Piauí, leva além dos seus limites, mal formada opinião de suas terras.¹⁶³

O trecho acima foi retirado de um estudo realizado por Agenor Augusto de Miranda, que entre os anos de 1914 e 1920 esteve no Piauí como engenheiro chefe incumbido de construir linhas telegráficas para dar serviço aos flagelados das secas de 1915 e 1919. No decorrer do seu trabalho, no meio de duas grandes secas e em contato com a população, surgiu o desejo de realizar um estudo sobre "a terra e os meios de sua produção". O engenheiro vivenciou o

_

¹⁶¹ SILVA, Raymundo Pereira. Problema do Norte: parecer apresentado ao Conselho Diretor na sessão de 1 de junho de 1907. Revista do Club de Engenharia, n.19, 1909, p.25.

¹⁶² Ibidem., p.23.

¹⁶³ MIRANDA, Agenor Augusto de. Estudos Piauienses. Brasiliana, série 5°, vol.116, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1938, p.13.

contraste daquela região, marcada por um lado pelas "agruras da época das secas" e por outro pelas "alegrias dos períodos fartos do sertão". 164

Devido ao fato de o Piauí integrar a região Nordeste muitos acreditavam que seu território era totalmente seco. No entanto, Agenor de Miranda considerou tal percepção errônea, uma vez que pela situação geográfica o estado participava "do meio termo entre os rigorosos calores da região seca do nordeste brasileiro e da grande umidade da região do vale do Amazonas". O clima do Piauí não seria uniforme, estando sua população sob climas diferentes.

Ao norte o clima é quente, seco e debilitante a canícula na época de verão; as noites, apenas no correr do ano, são refrescadas pelos ventos oceânicos, que pouco sobem ao sul de Teresina. Ao sudeste predomina o clima da região do médio São Francisco, dando apenas, noites frias de maio a agosto, para logo após aparecerem os calores rigorosos da estação das águas, do nosso interior. No sudoeste, porém, o aspecto climatérico vai mudando a proporção que avançamos para os limites maranhenses: aparecem os inversos regulares. A umidade é quase nula, e as noites agradáveis do interior goiano já deixam experimentar a sensação do frio. 166

Em razão disso o Piauí servia como refúgio para muitos flagelados advindos dos estados vizinhos, sendo essa "coluna móvel de retirantes do nordeste", que em nada contribuía, apontada como responsável pela imagem distorcida sobre a região. Maria Malfada Baldoino de Araujo (1995, p.13) mostra que desde a seca de 1877 a chegada dessa massa de imigrantes composta por homens, mulheres, jovens, velhos e crianças agravava ainda mais a situação de miséria em que viviam os piauienses. O resultado era uma população faminta, sem alimentação, moradia e emprego, que se amontoava nas praças e embaixo de árvores mendigando caridade.

De acordo com Manuel Domingues Neto e Geraldo Almeida Borges (1987, p.17) "a seca piauiense não foi a mesma seca nordestina revelada pela literatura conhecida". Os autores apontam que por muito tempo os problemas provocados pelas estiagens surgiram no estado não devido a fatores internos, mas em razão da chegada de retirantes, sobretudo, cearenses que ocasionaram dificuldades econômicas com dimensões catastróficas (DOMINGUES NETO, BORGES, 1987, p.33). Somente a partir de 1915 o Piauí teria vivido de forma intensa o flagelo, pois somando-se a vinda dos retirantes, havia a crise econômica gerada pela queda da borracha de maniçoba e pela "decadência" da pecuária (DOMINGUES NETO, BORGES, 1987, p.44-45). Tal ideia pode ser vista em matéria publicada pelo jornal teresinense *O Piauí*, na qual

¹⁶⁴ Ibidem., p.11.

¹⁶⁵ Ibidem., p.134.

¹⁶⁶ Ibidem., p.141.

denunciava a situação crítica que o estado estava passando em decorrência da seca, revelando que naquele momento o cenário era totalmente diferente das secas anteriores.

Naquele tempo tínhamos dinheiro com que comprar cereais, embora caros, ao passo que agora falta-nos o dinheiro e o cereal. [...] Depois da crise que deprecia nossos principais produtos de exportação, veio-nos a calamidade da seca, agravada pela emigração de cearenses que chegam aos bandos.¹⁶⁷

A seca não era mais um "problema que vinha de fora", mas algo que passava cada vez mais a fazer parte da realidade piauiense. O relato de perda da produção por falta de chuvas pode ser observado na mensagem do governador do Piauí, Miguel de Paiva Rosa, onde também admitia o descuido da própria administração, que não havia se preparado para enfrentar a situação.

Ainda na seca que nos afligiu no começo deste ano, vimos a que nos condenou a nossa imprevidência, nesse particular. Os invernos anteriores foram copiosos. No estio último caíram chuvas torrenciais. Bastou, porém, a falta destas nos primeiros meses do ano, para termos que lamentar a perda, por metade, da lavoura e a dizimação da pecuária, pela sede e pela fome. ¹⁶⁸

Percebe-se então que o responsável pela expansão do flagelo no estado eram as mudanças na organização socioeconômica, visto que o clima não teria sofrido nenhuma alteração considerável (DOMINGUES NETO, BORGES, 1987, p.53). Nas estiagens anteriores, o Piauí apresentou certa estabilidade financeira para suportar as agruras provocadas pela chegada massiva de uma população faminta, o que não foi o caso de 1915, quando sua economia já se encontrava abalada. Mais do que uma irregularidade pluviométrica, a seca pode ser entendida como um fenômeno social e econômico (NEVES, 2001, p.108).

No contexto das secas o Piauí desempenhava o papel de "zona de refúgio ou de passagem" para os retirantes (DOMINGUES NETO, BORGES, 1987, p.16). Quando o flagelo aparecia, alterando a paisagem, sempre se tinha notícias da fuga em massa da população à procura de melhores condições, como podemos ver no conto a seguir, publicado no *Almanaque da Parnaíba*.

[...] Entrava o ano de 1915! A natureza, outrora exuberante e boa, perdia rapidamente o seu segredo produtor; o riacho, já não mais feria o ar com o seu lamento triste; as árvores, desfolhadas, espectrais, lançavam amarguradamente os braços à amplidão dos céus impassíveis, num grito pungentíssimo, de dor e desespero! Os bois, emagrecidos, velhos, bamboleantes, urravam melancolicamente e, sofrendo as consequências sinistras da desgraçada hecatombe, vinham cair pesadamente no terreiro seco da fazenda! Os pássaros, caiam de quando em vez, fulminados pelo calor, pela

-

¹⁶⁷ Jornal O Piauí. 08 de agosto de 1915, Teresina.

¹⁶⁸ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa em 1 de junho de 1915 pelo Exm. Sr. Dr. Miguel de Paiva Rosa governador do estado, Teresina p.26.

fome e pela sede, irremediáveis! Tudo era desolação! Tudo era desespero!... E, pela aridez abrasadora dos campos, começava a desfilar macabra e hediondamente, a legião miserável e flagelada dos imigrantes, abandonados aos caprichos da sorte! [...]. 169

Considerável número da população que vivia nas áreas castigadas pelo fenômeno emigrava para regiões localizadas no Sul, sendo São Paulo um dos principais estados, e para o Norte, onde podiam trabalhar na extração da borracha da Amazônia. Mesmo sendo a emigração uma possível solução, do ponto de vista dos retirantes, a viagem era muito perigosa e as condições de trabalho, por exemplo, nos seringais da floresta amazônica eram péssimas (NEVES, 2000, p.33). Essa situação precária enfrentada pelos flagelados foi denunciada pelo deputado federal cearense Ildefonso Albano em pronunciamento a Câmara dos Deputados em 1917:

As tripulações dos vapores geralmente recebem mal esse bando de flagelados, magros e andrajosos, verdadeiras múmias ambulantes, que lhe vêm dar imenso trabalho e emprestar o navio. Às vezes o vapor levanta ferro, sem levar as míseras trouxas daqueles infelizes, dividindo frequentemente as famílias, conduzindo uma parte e deixando o resto desamparada no Ceará. A bordo continua o martírio: amontoados no imundo convés, em completa promiscuidade, ali passam o dia, ali vomitam, ali dormem. Os mais felizes vão morrendo durante a viagem e diariamente são lançados na água os cadáveres mirrados desses desprotegidos da sorte. 170

Outra opção era procurar socorro nas regiões vizinhas. O Piauí acabou se tornando refúgio dos flagelados, devido às secas ocorrerem com menor intensidade em seu território. O estado ficava com a incumbência de "acolher e confortar" "os irmãos cearenses tangidos pela fome e miséria". Além disso, ajudava a preservar a economia do vizinho, visto que os gados dos campos cearenses eram transferidos para os campos piauienses. Os retirantes que adentravam o território acabavam sendo empregados na construção de inúmeras obras. Podemos citar os serviços da Estrada de Ferro Central do Piauí, que foram executados por trabalhadores que fugiam das secas do Ceará, como observa Lêda Rodrigues Vieira:

Os trabalhos de construção da Estrada de Ferro Central do Piauí foram realizados por operários provenientes, sobretudo, do Ceará, fugitivos da seca que assolava sua terra natal. No Piauí, esses homens e mulheres procuravam melhores condições de sobrevivência e, muitas vezes, por onde passavam se anexavam e formavam novos povoados. Para projetarem os serviços das

101

¹⁶⁹ Almanaque da Parnaíba. Vingança rude. Ano IX, 1932, Parnaíba – Piauí, p.93.

¹⁷⁰ ALBANO, Ildefonso. O secular problema do Nordeste. Discurso pronunciado na Câmara dos deputados em 15 de outubro de 1917, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 2ª edição, 1918, p.39-40.

¹⁷¹ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa em 1 de junho de 1919, pelo Exm. Sr. Eurípedes Clementino de Aguiar, governador do estado, Teresina, p. 06.

¹⁷² Ibidem.

ferrovias em solo piauiense, os engenheiros precisaram de mão de obra barata, sendo os cearenses uma opção (VIEIRA, 2010, p.119).

A autora também chama atenção para a formação de novos povoados decorrentes da chegada dos retirantes. Esses sujeitos se instalaram em regiões próximas às obras, onde levantaram casebres, abriram ruas e criaram espaços de convivência. Caio Passos mostra que na cidade de Parnaíba o agrupamento dos trabalhadores ferroviários resultou no surgimento, posteriormente, do bairro São Francisco da Guarita:

O seu florescimento e a origem de seu nome vêm da construção, em 1916, da Estrada de Ferro Central do Piauí. Era a zona onde morava a maioria dos trabalhadores braçais da ferrovia em preparo. Famílias foram se agrupando, casebres iam surgindo em suas ruas estreitas e arenosas. Os botecos já despontavam; aos sábados as festanças surgiam animadas. Ali foi construída uma guarita; casinha de alvenaria para abrigo do guarda ferroviário, encarregado da sinalização dos trens. Daí nasceu seu nome (PASSOS, 1982, p.42-43).

O uso da mão de obra dos retirantes foi uma das formas encontradas para amparar e controlar a multidão de famintos que rondavam pelas cidades. O *Almanaque da Parnaíba*, em edição de 1938, relembrou que no ano de 1915 a cidade de Parnaíba "esteve a braços com o doloroso problema de dar pão e abrigo as levas de imigrantes que, vindos do Ceará e do interior do Piauí, à procuravam fugindo a inclemência da seca". A notícia da generosidade da população parnaibana acabou atraindo dia após dia um número maior de flagelados, ficando a situação insustentável, por não haver casa ou trabalho suficiente. Como forma de empregar as vítimas da seca, foi solicitado a retomada dos serviços de construção da Estrada de Ferro de Amarração a Campo Maior (Central do Piauí):

O comércio local impetrou do governo da República que fosse ordenada a construção da estrada de ferro de Amarração a Campo Maior, serviço que, além de representar inestimável melhoramento para o estado, daria emprego a algumas centenas de vítimas da seca. Era esta última finalidade que justificava a urgência da medida solicitada. Para facilitar o deferimento do apelo foi alegada a existência, já, entre nós, de alguns materiais adquiridos pela South American Railway Construction Ltd., antiga concessionária daquela construção e cujos trabalhos, abandonados desde 1912, não passavam da locação e do movimento de terras num ou noutro pequeno trecho do traçado¹⁷⁴.

Os trabalhos que se iniciaram em dezembro daquele mesmo ano absorveram uma parte da mão de obra ociosa que perambulava pelas ruas. Assim, além de manter a ordem, evitando a mendicância e os saques, o emprego desses sujeitos permitiu dar continuidade às obras

¹⁷³ Almanaque da Parnaíba. Dr. Miguel Furtado Bacellar, iniciador e impulsionador dos serviços ferroviários no nosso estado - Sua brilhante e fecunda administração na E. F. Central do Piauí, Parnaíba, n.15, 1938, p.81.

¹⁷⁴ Ibidem.

públicas voltadas para o progresso do estado. O governo teria também autorizado a implantação de outros melhoramentos, como mostra o jornal *O Tempo*, em edição de 19 de novembro de 1915:

A imprensa do estado tem dado notícias de melhoramentos que o governo da União vai mandar fazer no Piauhy, para socorrer a pobreza flagelada pela seca. Tais melhoramentos, segundo tenho lido, cingem-se a uma estrada de rodagem de Floriano a Oeiras, no prolongamento do fio telegráfico de S. João do Piauhy a S. Raymundo Nonato, de Apparecida a Urussuhy, de Periperi a Pedro 2 e um açude em Anajás. Todos eles são de reconhecida utilidade pública e muito terão de contribuir para o desenvolvimento do comércio e bem estar dos habitantes das respectivas localidades e mesmo do público [...]. 175

No entanto, o socorro indireto por meio do trabalho não absorvia todos os flagelados piauienses, muito menos os que advinham de outros estados, sendo essa medida duramente criticada pelo mencionado jornal. Ele considerou que tais obras não aproveitavam "todos os piauhyenses famintos e andrajosos, que vivem da caridade pública e emigram, despovoando o estado", já que para esse tipo de trabalho pesado só iriam os "homens fortes, esses mesmos em número talvez muito insignificante, comparado aos dos que sofrem os horrores da seca. [...] E os velhos, as mulheres e as crianças, os cegos e aleijados?". ¹⁷⁶ Nem todos conseguiam chegar aos locais dos serviços, e mesmo que conseguissem, não haveria vagas suficientes devido ao grande número de flagelados. A sugestão dada pelo jornal como medida salvadora foi a distribuição de cereais pelos municípios, assim a população faminta teria saúde, força e coragem para trabalhar nas obras públicas e não precisaria migrar, despovoando o solo piauiense. ¹⁷⁷

O quadro dantesco descrito ficava ainda pior com a constante chegada de "caravanas" de retirantes aos municípios ribeirinhos do rio Parnaíba. ¹⁷⁸ Alguns ficavam ali mesmo, por não terem forças para continuar a viagem, outros partiam para o Maranhão em busca de melhores condições. Mesmo com previsão do início dos trabalhos de construção da estrada de rodagem Floriano a Oeiras, e até mesmo de outras obras que absorveriam uma parte dos homens aptos, o jornal lamentava o "teatro horripilante" dos desvalidos que dia a dia esmolava. ¹⁷⁹ A fome era tanta, que invadiam "os terrenos, mesmo cercados, arrasando tudo". ¹⁸⁰ Segundo Frederico de Castro Neves (2000, p.28) essa era uma das estratégias de sobrevivência encontrada pelos

¹⁷⁵ Jornal O Tempo. 19 de novembro de 1915, Amarante – PI, p.2.

¹⁷⁶ Ibidem.

¹⁷⁷ Ibidem.

¹⁷⁸ Jornal O Tempo. 30 de novembro de 1915, Amarante – PI, p.1.

¹⁷⁹ Ibidem.

¹⁸⁰ Ibidem.

retirantes, mesmo que algumas vezes tivessem que enfrentar a violência dos proprietários que os castigavam. O autor acrescenta que a chegada dos flagelados em uma cidade sempre era um momento de preocupação, pois junto com eles, vinha um conjunto de problemas, como a criminalidade, a mendicância, a prostituição e as doenças que alteravam o cotidiano dos moradores (NEVES, 2000, p.30).

Nos meses seguintes, o jornal continuou a relatar em suas páginas o quadro de miséria e desespero dos flagelados pela seca no Piauí. Sem esperança nenhuma chegou à conclusão de que esses pobres infelizes haviam sido esquecidos até mesmo por Deus:

Cruciante é a fase que atravessamos. Os famintos à nossa porta, em número que se não pode computar, de rosto esquelético, figuras esqueléticas, estendem-nos suas macilentas mãos, tropeçando pelas ruas, numa fome que os obriga a baixar os olhos para terra, por que Deus, a quem recorrem muitas vezes na sua desgraça, que faz o milagre com um aceno de sua augusta majestade, que tudo pode, na fase espiritual indiferente às suas necessidades e não se comove diante de suas desgraças, é Deus, pai dos ricos, dos abastados e padrasto dos pobres, dos infelizes. E esses famintos, assim em desespero vão duvidando do céu, dos socorros sobrenaturais e sem roupa, imundos, transitam a toda hora em nossas ruas, sem que a população possa mais socorrê-los porque está esgotado todo o supérfluo destinado aos flagelados.¹⁸¹

Outra questão levantada diz respeito a desigualdade na distribuição de recursos pelo estado, já que segundo o jornal a construção de estradas de rodagem, açudes etc. seria realizada somente nos municípios em que os chefes tinham muito prestígio perante o governo federal. Reclamava ainda que as "esmolas" recebidas não eram suficientes para "um estado que se compõe de mais de trinta municípios, esmolas que só chegam para Therezina onde são distribuídas, e não para os municípios que dispõem de menos recursos que a capital, onde há mais pessoas abastadas". 183

A desigualdade existente no território piauiense era pauta presente nos debates locais há algum tempo. Considerava-se que os municípios localizados na porção sul do estado eram mais atrasados e isolados devido a inexistência de uma infraestrutura, sobretudo, de transporte. A exemplo disso, destacamos a já mencionada dificuldade encontrada pela IOCS para a construção de açudes naquele espaço. Além disso, podemos citar as disparidades na implantação dos projetos de melhoramento, uma vez que estavam mais voltados para a capital, Teresina, e algumas outras cidades que "funcionavam como pólos produtores e exportadores da economia" (SILVA, 2019, p.31). Dessa forma, supomos que tal denúncia pode estar

-

¹⁸¹ Jornal O Tempo.15 de dezembro de 1915, Amarante – PI, p.2.

¹⁸² Ibidem.

¹⁸³ Jornal O Tempo. 16 de fevereiro de 1916, Amarante – PI, p.2.

relacionada ao fato de o jornal pertencer ao município de Amarante, descrito como refúgio para inúmeros famintos, mas "sem proteção e sem amparo" das autoridades governamentais. 184

Diante dessa desesperança de que nem Deus, nem as autoridades governamentais iriam socorrer os flagelados existentes no município, o jornal aconselhou a população migrar para o Maranhão, pois nesse estado encontrariam alento:

Aconselhamos aos famintos que emigrem para o hospitaleiro sertão maranhense, nele encontrarão, com abundância, os frutos naturais, a caça, os densos palmeirais, terra ubertosas e não esperem socorros que não virão absolutamente matar-lhes a fome. Não tenham os olhos fitos para o céu e pensem na natureza que em outras paragens é riquíssimo, de clima ameno e fertilíssimo solo. A emigração é a bóia de salvação, emigração para os sertões do Maranhão. Parti, infelizes piauhyenses! O Amarante pobre, desprezado, tem boa vontade, coração humanitário, porém são escassos seus recursos e não vos pode socorrer. Parti e sede felizes entre nossos irmãos maranhenses¹⁸⁵.

O incentivo para a saída dessa população sem trabalho e condições de sobrevivência para outras regiões também se caracterizava como uma forma de evitar a desordem, já que não era possível mantê-los todos empregados nas obras públicas. Isso acaba revelando como as políticas públicas de socorro aos flagelados estavam condicionadas, em parte, ao controle social por meio do trabalho e ao ideário de progresso. Para se livrar dessa massa faminta que agravava ainda mais a situação do estado acreditava-se que "o governo da União devia dar passagens, por sua conta, nos portos principais do rio Parnahyba, Floriano, Amarante, Therezina, União, aos flagelados, até os estados prósperos, como S. Paulo, Pará, Amazonas etc, onde abundam os recursos". ¹⁸⁶

Diante desse contexto de crise provocado pela seca, pela queda da borracha de maniçoba, pela guerra mundial e pelas disputas políticas, era presumível que o abandono do Piauí fosse mais uma vez evocado. Assim, em 16 de fevereiro de 1916, o jornal *O Tempo* trouxe novamente em suas páginas notícias sobre o sofrimento dos flagelados que "banham nossas portas, a estender-nos suas mãos emagrecidas, pedindo-nos um pedaço de pão ou um pouco de farinha", mas agora associando essa "horrenda calamidade" ao abandono do governo federal.

A pátria se esquece que também somos filhos seus, deslembra-se de nós porque a preocupação a política de campanário. Nós temos contribuído a longos anos com nosso contingente, pagando impostos à União, para manutenção de nosso desespero e nenhum auxílio nos vem dessa mãe que estremecemos e adoramos. Que vale uma estrada de rodagem em Floriano, um açude em Piripiri, pouquíssimas linhas telegráficas? O mal abrangeu todos os municípios. Figuremos que seis ou oito destes são acometidos por qualquer

¹⁸⁴ Jornal O Tempo. 15 de dezembro de 1915, Amarante – PI, p.2.

¹⁸⁵ Ibidem.

¹⁸⁶ Ibidem.

epidemia e o governo manda socorros para dois e despreza os demais. É justo esse procedimento? Não, porque os outros deviam ser também socorridos. E o que nos tem sucedido. O governo tem enviado auxílios insignificantes para alguns, ficando a quase totalidade em extrema penúria. Estamos certo que terminada a seca, continuaremos a pagar os mesmos impostos à União. É esse o socorro que esperamos. Estamos desiludidos! Nenhuma bóia de salvação! Ficamos descontentes com a indiferença glacial do governo federal que, com todo sacrifício, devia encarar a situação melindrosa de nosso povo; mas não faz nem se fará! Porque representamos um zero no mapa da República. 187

Um "desconhecido"¹⁸⁸ e "um zero no mapa da República".¹⁸⁹ Este seria o retrato do Piauí perante a nação. O descaso dos poderes públicos, "que lhes negam o específico que cura o mal, isto é, os socorros mediante os quais podem voltar-lhe a energia e a força", era considerado muito mais opressor do que a própria seca.¹⁹⁰ Quando o jornal questiona a importância da construção de algumas obras públicas pelo estado, não está querendo afirmar que elas são desnecessárias, mas que era preciso ampliá-las para outros municípios que eram atingidos pela seca e acrescentar novas medidas que funcionassem de forma mais eficaz e imediata, como a distribuição de cereais.

Entretanto, não podemos esquecer que o controle social supracitado vinha disfarçado nas políticas de socorro. Antes de tudo, a preocupação maior estava na preservação dos interesses das elites dominantes, por isso que deveria prevalecer a ordem na sociedade. A intervenção dos poderes públicos, como podemos ver na citação a seguir, estava atrelada a necessidade de evitar a organização de grupos revoltosos que pudessem atacar propriedades particulares.

A fome diante da carestia dos gêneros, produz o desespero e desperta o anarquismo. O aparecimento dessa sociedade de tristes consequências, a qual tem morto a punhal e a tiro de pistola imperantes e chefes supremos de governo, procedeu do desespero e da injustiça. [...] Estamos que os poderes públicos devem providenciar, de modo que não cheguemos ao ponto de ver organizarem-se grupos de anarquistas e de malfeitores que levados ao desespero ataquem as idas e as fortunas dos particulares, com a imigração que há de continuar por muito tempo. 191

Em Fortaleza, uma das formas encontradas para conter a circulação desses sujeitos indesejados foi a criação, em 1915, do Campo de Concentração do Alagadiço¹⁹², lugar para

¹⁸⁷ Jornal O Tempo. 16 de fevereiro de 1916, Amarante – PI, p.1.

¹⁸⁸ Jornal Ideal. 25 de dezembro de 1914, Floriano – PI, p.01.

¹⁸⁹ Jornal O Tempo. 16 de fevereiro de 1916, Amarante – PI, p.1.

¹⁹⁰ Jornal O Tempo. 29 de fevereiro de 1916, Amarante – PI, p.2

¹⁹¹ Ibidem.

¹⁹² Para mais informações sobre os Campos de Concentração ver: Rios, Kênia Sousa. Isolamento e poder: Fortaleza e os campos de concentração na seca de 1932. Fortaleza: Imprensa Universitária, 2014, 144p.

onde os flagelados foram enviados e isolados, a fim de mantê-los longe da capital cearense que nesse período passava pelo processo de remodelação urbana, marcado pelo signo da modernidade. No romance *O Quinze*¹⁹³, a escritora Raquel de Queiroz mostra em parte o que foi o campo de concentração, ao narrar a história de Chico Bento e sua família, que foram obrigados a deixarem o sertão de Quixadá devido à seca e migrarem para a cidade de Fortaleza. Ao chegarem de trem na estação do Matadouro foram imediatamente encaminhados para o campo de concentração.

Segundo Neves (1995, p.97) o campo de concentração se tornou "uma importante referência para aqueles que viam suas parcas condições de existência dissiparem-se rapidamente em função da seca, sujeitos à fome, ao desabrigo e ao desalento". Porém, logo passou a ser um lugar de tormento, sem nenhuma higiene e repleto de doenças. Pessoas morriam diariamente, enquanto cadáveres eram empilhados à espera do transporte (NEVES, 1995, p.98). Ildefonso Albano, descreveu o campo de concentração como "um grande cercado" ou "curral de gado humano", onde os retirantes eram encurralados, viviam debaixo de cajueiros, recebiam uma ração diariamente e faziam suas necessidades a céu aberto. 194

De certa forma, as elites dominantes forçavam a organização de um sistema de proteção para os pobres andrajosos, que perambulavam pelas ruas sem serviço, ocupando os espaços públicos da cidade e vivendo da caridade das pessoas, porque queriam evitar conflitos maiores. É possível também dizer que tais táticas eram usadas de forma inversa, ou seja, os retirantes muitas vezes se revoltavam, organizavam motins contra as péssimas condições de trabalho nas obras e reivindicavam medidas assistenciais. 195

Na Estrada de Ferro Central do Piauí, por exemplo, os serviços foram paralisados devido à falta de fornecimento de alimentos aos trabalhadores, como podemos ver em matéria publicada no *Jornal do Commercio* de Manaus, em 27 de junho de 1919: "continuavam em parede cinquenta trabalhadores da estrada de ferro da Parnahyba, devido às extorsões feitas no fornecimento de gêneros alimentícios aos paredistas". ¹⁹⁶ Como sabemos, a construção dessa ferrovia se deu em grande parte por meio do uso da mão de obra dos flagelados, que eram constantemente submetidos ao trabalho pesado, pois tinham que carregar trilhos e dormentes e

¹⁹³ QUEIROZ, Raquel. O Quinze. – Rio de Janeiro: José Olympio, 2012.

¹⁹⁴ ALBANO, Ildefonso. O secular problema do Nordeste. Discurso pronunciado na Câmara dos deputados em 15 de outubro de 1917, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 2ª edição, 1918, p.30-31.

¹⁹⁵ Para mais informações sobre os motins provocados pelos retirantes ver: NEVES, Frederico de Castro. *A multidão e a História: saques e outras ações de massas no Ceará*. Rio de Janeiro: Relume Dumará; Fortaleza, CE: Secretária de Cultura e Desporto, 2000.

¹⁹⁶ Jornal do Commercio. 27 de junho de 1919, Manaus – AM, p. 01.

ainda "suportar, muitas vezes, a autoridade dos chefes de divisão, os supervisores de obras que fiscalizavam a execução dos serviços" (VIEIRA, 2010, p.170). O atraso salarial era outro componente que revela as más condições de trabalho a que esses sujeitos eram submetidos, como mostra o mesmo jornal, mas no ano de 1912: "A comissão de estudos da estrada de ferro Amarração a Campo Maior está com o pagamento do seu pessoal atrasado em seis meses. O chefe da comissão, engenheiro Repsold, pediu providências ao dr. Lassance Cunha, chefe da Inspetoria Federal das Estradas de Ferro". ¹⁹⁷

Na seca de 1919 o Piauí se viu novamente envolto a uma crise provocada pela perda da lavoura e da criação de gado. A essa circunstância somou-se os elevados preços dos "gêneros de primeira necessidade e mercadorias de uso comum" e as consequências da epidemia de gripe espanhola, que teria afetado todos os municípios do estado, deixando "a população em grande sobressalto" e enchendo "a todos de desesperanças". O governador do Piauí, Eurípedes Clementino de Aguiar, relatou em mensagem à Câmara Legislativa a calamitosa situação provocada pela chegada da epidemia e as medidas que foram adotadas para combatê-la.

Infelizmente não escapamos a moléstia da guerra, - a gripe, - que, com uma gravidade jamais observada em epidemia anteriores, devastou o mundo inteiro. No nosso estado, o terrível mal teve ingresso em fins do ano passado, sendo os primeiros pontos atacados Amarração, Parnahyba e Teresina. Rapidamente a moléstia se alastrou por quase todo o território piauhyense, com certa virulência e intensidade, em alguns pontos e benignamente em outros. Para combater a calamidade, o governo do estado agiu, sem perder tempo, proporcionando à diretoria da Saúde Pública, todos os recursos ao seu alcance. E assim que, pelo decreto n. 712, de 6 de dezembro de 1918, abriu o crédito extraordinário, de 20:000\$000 para fazer face às despesas com hospitais, medicamentos e socorros em dinheiro e gêneros alimentícios aos indigentes atacados pela moléstia nesta capital e no interior do estado. 199

Devido à falta de dados, o governador destacou que não era possível fazer uma estatística da mortalidade causada pela gripe, ainda mais porque ela continuava a atingir muitos pontos do estado. Tinha-se apenas um cálculo aproximado relativo à cidade de Teresina, onde mostrava que desde a última quinzena de dezembro do ano de 1918 até a primeira quinzena de maio de 1919 haviam ocorrido 200 mortes, sem contar os enterros feitos sem registro de forma clandestina. Segundo Antônio Melo Filho (2000, p.106) a epidemia de gripe espanhola provocou a organização de uma operação de saúde excepcional, convocando médicos,

¹⁹⁷ Jornal do Commercio. 22 de maio de 1912, Manaus – AM, p.03.

¹⁹⁸ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa em 1 de junho de 1919 pelo Exm. Sr. Eurípedes Clementino de Aguiar governador do estado, Teresina, p.4-5.

¹⁹⁹ Ibidem., p.27-28.

²⁰⁰ Ibidem., p.27-29.

farmacêuticos e autoridades policiais, que resultou no maior "regime de urgência" montado no Piauí da Primeira República. A capital do estado foi dividida em distritos, os quais ficaram a cargo de delegados responsáveis por fazer vigílias e distribuir ajuda aos pobres (MELO FILHO, 2000, p.106).

Na verdade, a seca de 1919 só teria agravado ainda mais a situação de calamidade pública provocada pela epidemia, por causa da escassez de alimentos como também pela chegada massiva de retirantes, que juntos com eles traziam várias doenças em virtude da fome que enfraquecia seus organismos. Essa população sobrecarregava os hospitais e demandava do poder público maiores cuidados. O jornal *O Piauí*, em edição de 4 de setembro de 1919, relatou que o conselho da Santa Casa de Misericórdia de Teresina pediu ajuda financeira devido ao aumento de doentes no seu hospital.

O Conselho Administrativo da Santa Casa de Misericórdia de Teresina, tendo em vista a situação aflitiva em que se acha o estado do Piauí, ameaçado da tremenda seca, agravada pela invasão de retirantes cearenses que procuram abrigo aqui, vem apelas para o alto espírito de justiça de V. Exa. E solicitar auxílio pecuniário para atender ao grande excesso de despesas que tem tido com o aumento de doentes no seu hospital.²⁰¹

Durante a epidemia de gripe espanhola, a farmácia do hospital da Santa Casa de Misericórdia foi responsável por fornecer medicamentos aos enfermos, além de expedir receituário dos hospitais provisórios da estrada do Por Enquanto e da Praça Saraiva, que atendiam os casos mais graves da gripe. 202 Assim, a chegada dos flagelados da seca seria uma preocupação a mais que envolvia toda a população piauiense. É tanto, que Eurípedes Aguiar ao ter informações sobre o início do êxodo cearense pediu providências ao governo federal, com a justificativa de que o estado não possuía recursos econômicos suficientes para suportar a situação calamitosa.

Pelas informações recebidas dos municípios do interior deste estado, vizinhos ao Ceará, sabe-se ter começado o êxodo da população cearense, acossada pela seca, para território piauiense, onde o flagelo, desta vez, não se fez sentir ainda, com os horrores que ali se desenrolam. E fora de dúvida, entretanto, que dentro de poucos meses a imigração cearense crescerá, como sempre acontece, muito além dos limites suportáveis pelos recursos econômicos do Piauí e teremos, então, de ser envolvidos no flagelo e de presenciar, impotentes para evitá-los, as terríveis cenas de miséria e de opróbrio das secas anteriores. ²⁰³

2

²⁰¹ Jornal O Piauí. 4 de setembro de 1919, Teresina – PI, p.2.

²⁰² Mensagem apresentada à Câmara Legislativa em 1 de junho de 1919 pelo Exm. Sr. Eurípedes Clementino de Aguiar governador do estado, Teresina, p.31.

²⁰³ Ibidem., p.5-6.

Aos prejuízos internos causados pela falta de chuva seriam acrescentados os trazidos pela imigração forçada. O governador enviou telegrama ao ministro de Viação e Obras Públicas, Afrânio de Mello Franco, solicitando medidas para acelerar o andamento das obras contra as secas e da viação férrea, entre elas, a estrada de ferro Amarração a Campo Maior e a estrada de rodagem Floriano a Oeiras. Também telegrafou ao ministro da agricultura, Ildefonso Simões Lopes, reclamando recursos para minimizar o sofrimento da população e a organização de um plano de ação mediante a realização de novas obras. Sugeriu a construção de "cem casas aligeiradas e a demarcação de igual número de lotes de terras na colônia agrícola David Caldas" para abrigar famílias imigrantes. Em resposta, Afrânio de Melo Franco comunicou que tomaria as devidas providências logo que os créditos fossem abertos. Já o ministro da agricultura, autorizou o aparelhamento de David Caldas para em caso de necessidade receber os retirantes. Mais à frente abordaremos o importante papel desse centro agrícola em períodos de seca.

Pelas informações apresentadas até aqui, podemos entender que as políticas assistencialistas para a população flagelada giravam em torno da doação de cereais, roupas e medicamentos, além da abertura de obras públicas para dar-lhe serviços. Apesar da criação da IOCS em 1909, pouca coisa foi feita para amenizar os efeitos da seca, visto que suas ações iniciais foram direcionadas para o reconhecimento científico da região sertaneja e para a construção de alguns açudes e perfuração de poços. Somente no governo de Epitácio Pessoa (1919-1922) a inspetoria teria ganhado um novo impulso, passando a se chamar Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS).²⁰⁹ O presidente abriu considerável crédito para implementação de obras contra as secas, retomando com isso o projeto de modernizar os sertões. Entre as obras estavam: "a construção de açudes, a perfuração de poços, a defesa da irrigação, ampliação das estradas de ferro de rodagem e portos" e a criação de "centros de produção permanente, que evitassem a emigração dos flagelados" (DANDARO,

-

²⁰⁴ Ibidem., p.6.

²⁰⁵ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa em 1 de junho de 1919 pelo Exm. Sr. Eurípedes Clementino de Aguiar governador do estado, Teresina, p.5.

²⁰⁶ Ibidem., p. 6.

²⁰⁷ Ibidem.

²⁰⁸ Ibidem., p.7.

²⁰⁹ Teria sido também nesse momento que os limites espaciais do Nordeste foram definidos, apesar do termo já ser usado desde 1910. Sobre isso, Durval Muniz de Albuquerque Júnior destaca, em entrevista concedida ao canal Debate-40, que o termo Nordeste surgiu no final da década de 1910 com a criação da Inspetoria de Obras Contra as Secas. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=MNcoWWetgSU&t=219s. Acesso em 28 de janeiro de 2021.

MARCONDES, 2018, p.116). Tais ideias serão retomadas na década de 1930 quando mais uma grande seca atingiu a região.

No entanto, identificamos nas fontes analisadas, que houve uma menor intervenção da inspetoria no território do Piauí, diferente do Ceará e do Rio Grande do Norte, onde foram construídos um número superior de açudes e poços. Tal aspecto, estava relacionado às características físicas da região, uma vez que o estado dispunha de uma "extensa rede fluvial", que o deixava em situação mais favorável na questão de recursos hídricos, como destacou Domingues Neto e Borges:

Ao lado de importantes lagoas, encontra-se uma extensa rede fluvial que soma milhares de quilômetros, onde bilhões de metros cúbicos de água desaparecem na intensa evapotranspiração nordestina ou na cada vez mais desembaraçada corrida rumo ao oceano. Ao contrário de outros estados que vivem o "flagelo da seca", o Piauí dispõe (ainda, porque o futuro ninguém sabe) de importantes rios permanentes" (DOMINGUES NETO, BORGES, 1987, p.29).

De uma capacidade total de 10.73.421m³ de açudes construídos pelo DNOCS até o ano de 1968, apenas 172.641m³ estava localizado no Piauí.

Tabela 2: Açudes construídos no Piauí até 1968

AÇUDES	CAPACIDADE (1.000m³)	INÍCIO	CONCLUSÃO
Caracol	585	1911	1913
Aldeia	7.235	1911	1913
Bonfim	3.821	1913	1914
Anajás	1.283	1916	1918
Campo Maior	600	1919	1920
Pé da Serra	54	1920	1920
Umburanas	332	1920	1920
Poços	911	1920	1922
Caldeirão	54.600	1937	1945
Cajazeiras	24.700	1951	1954
Barreiras	52.800	1954	1965
Ingazeiras	25.720	1953	1965

Fonte: Realizações do DNOCS até 1968, s.n.t. *apud* DOMINGUES NETO, Manuel. Seca seculorum, flagelo e mito na economia rural piauiense. 2. Ed. Teresina, Fundação CEPRO, 1987, p.87.

Na tabela acima podemos observar que a quantidade dos serviços de açudagem no Piauí foi bastante modesta. Nas duas primeiras décadas de atuação da inspetoria inaugurou-se oito açudes. Já na década de trinta não houve a conclusão de nenhuma obra, tendo-se apenas iniciado

os trabalhos do açude Caldeirão, em 1937, que foi finalizado oito anos depois. Na década de cinquenta foi instalado um açude e na de sessenta dois açudes. Comparado a outros estados de ocorrência das secas, no período entre 1919 e 1922, o Piauí foi beneficiado com quatro açudes, enquanto o Ceará com quarenta e um, o Rio Grande do Norte com treze, a Paraíba com nove e o Pernambuco com sete.²¹⁰

De acordo com o engenheiro e geólogo da IOCS Horatio L. Small, o estado do Piauí não teria recebido tantos açudes por causa da sua formação geológica, que não era apropriada para esse tipo de obra, sendo mais vantajoso a perfuração de poços.

Em geral, porém, o Piauí não se presta tanto à construção de açudes como o Ceará, o que é devido, talvez, às condições geológicas. No Ceará, as rochas cristalinas compactas, que tão mau resultado dera à perfuração de poços, são excelentes para açudes, fornecendo granito compacto para a construção. No Piauí, pelo contrário, como se poderá ver no mapa geológico, as rochas são quase inteiramente de arenito mole, que, devido a sua pequena consistência, não formam os boqueirões estreitos, utilissimos para açudes. As rochas são ainda pouco consistentes, não servindo para a fundação da barragem. Há exceções; mas, estas são as feições predominantes. Existe, pois, como que uma inversão de condições nestes dois estados, pois, enquanto no Ceará há uma grande parte que não se presta a perfuração de poços, mas a construção de açudes, no Piauí elas estão exatamente invertidas. 211

O território do Piauí era considerado privilegiado para a construção de poços porque era formado, na maior parte, por uma vasta área de arenito. Porém, mesmo apresentando condições favoráveis, o estado recebeu um número de poços razoavelmente menor que, por exemplo, seu vizinho, o Ceará, que não dispunha de boas condições. De um total de 8.299 poços construídos pelo DNOCS, até o ano de 1968, somente 1.812 localizaram-se no Piauí, enquanto o Ceará foi beneficiado com 2.389. 213

A diferença na distribuição das obras pode ser observada tanto pelos dados apresentados anteriormente, como pelas reclamações das autoridades governamentais piauienses sobre o andamento das obras no estado. Em 1922 o governador João Luiz Ferreira falou sobre essa desigualdade de recursos e a posição secundária ocupada pela região.

Na execução do grandioso plano de obras contra as secas do nordeste, vem sendo infelizmente apoucada a partilha do Piauí, no que toca ao provimento das dotações orçamentárias, o que se reflete inevitavelmente no avançamento dos trabalhos anteriormente iniciado, apesar do esforço empenhado da

-

²¹⁰ Annais da Câmara, sessão de 8 de julho de 1920, págs.76-81 apud ALBUQUERQUE JÚNIOR, 1988, p.375.

²¹¹ SMALL, Horatio L. Geologia e suprimento d'água subterrânea no Piauhy e parte do Ceará. Inspetoria de Obras Contra as Secas, Rio de Janeiro, junho de 1914, p.145.

²¹² Ibidem.

Realizações do DNOCS até 1968, s.n.t. *apud* DOMINGUES NETO, Manuel. Seca seculorum, flagelo e mito na economia rural piauiense. 2. Ed. Teresina, Fundação CEPRO, 1987, p.91.

Superintendência regional em providenciar o máximo de rendimento útil compatível com a escassez de recursos financeiros que contrasta certo modo com a abençoada liberalidade concedida aos irmãos no martírio do flagelo cíclico. Nenhuma obra de vulto foi iniciada ou contratada, nem é de esperar que o seja, na persistência dessa norma de ação em que a parcimônia dos suprimentos de numerário torna-se insuficiente até para o próprio custeio dos pequenos serviços em execução e não se podem atacar os de construção já autorizada. Neste particular, pesa-me dizê-lo, ficamos em condição positivamente secundária, muito pouco se tendo modificado em nosso proveito a situação anterior; o que é tanto mais para estranhar quanto ninguém melhor conhece-e de visu-as nossas grandes necessidades de eficiente aparelhamento para atenuar os efeitos da fatalidade climática, do que o eminente Engenheiro Arrojado Lisboa, a cuja abalizada competência confiou o Governo Federal a direção dos serviços.²¹⁴

Essa questão podia estar relacionada à menor intensidade das secas no Piauí, como defendido por Domingues Neto e Borges (1987), ou ainda a pouca capacidade de articulação das elites piauienses com o poder federal. A inconstância na realização dos serviços, isto é, a maior ou menor execução das obras, estava condicionada a alguns fatores, como a conjuntura financeira, a repercussão alcançada pela tragédia, a possibilidade de eclosão de conflitos e a influência de políticos locais nas altas esferas do governo (DOMINGUES NETO, BORGES, 1987, p.88). Em relação a este último, vimos no primeiro capítulo que havia intensas disputas entre os grupos políticos do Piauí, como já discutido. Nem sempre os sujeitos que estavam à frente do poder dialogavam com as representações do estado no parlamento, inviabilizando a construção de demandas mais estruturadas e enfraquecendo a articulação destes no momento de reivindicar recursos junto ao governo federal.

Entretanto, isto não significa que as elites piauienses não tinham interesses próprios, pelo contrário, desde o início do século XX esses sujeitos identificaram os possíveis elementos que ocasionaram o atraso da região e passaram a reclamar medidas para integrá-la e modernizá-la. Apenas ressaltamos que o ambiente marcado por complexas disputas e alianças, na tentativa de conquistar espaço, pode ter interferido na projeção do Piauí a âmbito nacional. De todo modo, o que buscamos ressaltar aqui foi a disparidade das políticas de combate às secas e as especificidades do Piauí enquanto zona castigada pelo flagelo.

2.3 Getúlio Vargas e a organização de políticas públicas de combate às secas

Apesar de concentrar a maior parte dos recursos da sua administração para as áreas urbanas, Getúlio Vargas destinou fundos para o sertão, em uma tentativa de incorporar o

-

²¹⁴ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa pelo Exmo. Snr. Dr. João Luiz Ferreira governador do estado no dia 1º de junho de 1922, Teresina, p.9-10.

sertanejo à economia nacional e exercer sua autoridade sobre o Nordeste. Uma das medidas adotadas foi a assistência aos flagelados da seca que ganhou novos contornos, assumindo um caráter mais eficaz, uma vez que as políticas de enfrentamento às estiagens passaram a ser pensadas de forma centralizada, coordenada e articulada com o governo federal (SILVA, 2015, p.85). Martinho Guedes dos Santos Neto (2017, p.130) mostra que o seu combate ocorreu de forma diferente dos períodos anteriores em vários aspectos, em decorrência da nova configuração administrativa dada ao Nordeste. A centralização estatal nas mãos dos interventores teria ocasionado uma ação coordenada, sem que houvesse a necessidade de consultar os grupos locais. Como destaca Marcos Vinícius de Queiroz (2020, p.131) "o foco era o fortalecimento do caráter estatal da agência, em todos os seus domínios de atuação, em contraposição às terceirizações de tarefas verificadas na Primeira República".

Na década anterior, mais especificamente durante a gestão de Arthur Bernardes (1922-1926), houve um grande recuo nas verbas destinadas à Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. Em mensagem de 1923 ao Congresso Nacional, o presidente salientou a necessidade do "programa de defesa definitiva do Nordeste contra a calamidade climatérica que o empobrece, o esteriliza e exige, periodicamente, enormes sacrifícios da Nação"²¹⁵, mas que foi preciso diminuir o volume dos trabalhos executados pela inspetoria, alegando dificuldades financeiras. Para não "perder até agora o trabalho feito e aproveitar, no máximo possível, a capacidade de produção das instalações"²¹⁶, Arthur Bernardes impôs uma organização menos vasta, porém considerada eficiente dos serviços contra as secas, ficando determinado o seguinte:

[...] a redução das obras a quatro grandes barragens, conclusão de alguns açudes de terra e das estradas de rodagem que estavam próximas de seu acabamento; e como obras complementares, que deverão ser custeadas com recursos próprios, que a lei lhes atribua, o ataque mais intenso dos prolongamentos de estradas de ferro e da construção dos portos iniciados.²¹⁷

Em 1924 Arthur Bernardes, por meio do decreto n. 16.403 de 12 de março²¹⁸, extinguiu a Caixa Especial das Obras de Irrigação de Terras Cultiváveis no Nordeste²¹⁹, desligou da

²¹⁵ Mensagem apresentada ao Congresso Nacional na abertura da terceira sessão da décima primeira legislatura pelo presidente da República Arthur da Silva Bernardes, Rio de Janeiro, 1923, p.128.

²¹⁶ Ibidem., p.129.

²¹⁷ Ibidem.

Decreto 16.403 de 12 de março de 1924. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-16403-12-marco-1924-513100-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em 29 de março de 2022.

²¹⁹ A Caixa Especial das Obras de Irrigação de Terras Cultiváveis no Nordeste foi instituída no governo de Epitácio Pessoa através do decreto n.14.102, de 17 de março de 1920, visando assegurar o apoio financeiro permanente à IFOCS na execução de obras de grande porte. A caixa comprometia 2% da receita da União, enquanto os estados, onde os serviços eram realizados, contribuíam com 6% do seu orçamento. Informações retiradas de: http://mapa.an.gov.br/index.php/dicionario-primeira-republica/932-inspetoria-de-obras-contra-as-

IFOCS os serviços de portos e de estradas de ferro e diminuiu o quadro de funcionários da repartição. 220 Algumas obras tiveram suas atividades restringidas ou foram paralisadas, como, por exemplo, os açudes de Poço dos Paus, Patú e Quixeramobim, no Ceará. 221 Em janeiro de 1925 o presidente assinou o decreto n. 16.769222 que determinou a suspensão de todas as obras públicas em execução "nos estados do Nordeste, desde o Piauhy até a Bahia", dispensando também "o pessoal extranumerário empregado nelas, exceção do absolutamente necessário à guarda e conservação dos materiais". 223 Diante disso, os serviços contra as secas consistiram naquele ano apenas na "administração e conservação dos materiais das instalações das grandes barragens, conservação e exploração de açudes públicos, fiscalização de açudes particulares, perfuração de poços e recolhimento de dados de observações pluviométricas e fluviométricas". 224

No período do governo de Washington Luís (1926-1930), pode-se observar o mesmo cenário de redução e paralisação das obras, permanecendo assim até o início da década de 1930, quando Getúlio Vargas assume a presidência, retomando e estabilizando os investimentos públicos da IFOCS (QUEIROZ, 2020, p.102). Na tabela abaixo conseguimos perceber que após a gestão de Epitácio Pessoa (1919-1922), no qual a política de combate à seca teve seu auge, os recursos destinados à inspetoria decresceram consideravelmente. O presidente foi responsável pela primeira grande expansão da agência da seca no sertão, alegando que o flagelo provocava desigualdades regionais e ameaçava a integridade nacional (QUEIROZ, 2020, p.39).

_

secas#:~:text=14.102%2C%20de%2017%20de%20mar%C3%A7o,com%20a%20ajuda%20ao%20Nordeste. Acesso em 29 de março de 2022.

²²⁰ Mensagem apresentada ao Congresso Nacional na abertura da primeira sessão da décima segunda legislatura pelo presidente da República Arthur da Silva Bernardes, Rio de Janeiro 1924, p.151.

Decreto n. 16.769, de 7 de janeiro de 1925. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-16769-7-janeiro-1925-509310-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em 29 de março de 2022.

²²³ Mensagem apresentada ao Congresso Nacional na abertura da terceira sessão da décima segunda legislatura pelo presidente da República Arthur da Silva Bernardes, Rio de Janeiro 1926, p.215.
²²⁴ Ibidem.

Tabela 3: Orçamento e despesa da IOCS/IFOCS (1909-1930)

Governos	Valores em contos de réis (valores nominais)		
	Orçamento	Despesa	
1909-1914 Nilo Peçanha Hermes da Fonseca	23.736:000\$000	19.517:738\$802	
1915-1918 Venceslau Brás	19.992:960\$000	19.112:027\$303	
1919-1922 Delfim Moreira Epitácio Pessoa	325.210:653\$043	316.507:785\$899	
1923-1926 Arthur Bernarde	105.757:003\$547	87.056:275\$526	
1927-1930 Washington Luiz	64.954:057\$000	35.644:119\$847	

Fonte: Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. Vol.12, nº 1, jul/set. Rio de Janeiro, 1939.

Depois de 1930 a abrupta interrupção dos serviços da inspetoria teve fim, já que Getúlio Vargas deu prosseguimento ao programa de grandes barragens públicas do governo de Epitácio Pessoa. Em mensagem ao Congresso Nacional no ano de 1933 o presidente ressaltou que a IFOCS, nas gestões anteriores, havia se tornado "quase inoperante, fundida à rotina burocrática e as conveniências dissolventes da política oligárquica". Suas realizações malogradas teriam se concentrado em "pequenas obras dispersivas", devido à falta de um "plano de conjunto" que possibilitasse "alcançar a solução definitiva do problema". Por essa razão, em 20 de fevereiro de 1931, aprovou um novo regulamento para a inspetoria 227, "fixando as necessárias diretrizes para a execução do grande empreendimento de salvação do Nordeste".

Para o Ministério de Viação e Obras Públicas, foi nomeado José Américo de Almeida (1930-1934). Segundo Queiroz (2020, p.45) sua projeção no cenário político foi ampliada mediante ao papel desempenhado na Paraíba nos acontecimentos de 1930. O assassinato do governador João Pessoa teria acelerado o movimento revolucionário, sendo José Américo designado chefe civil da revolução nos estados do Norte e Nordeste ao lado de Juarez Távora. Com a vitória da Aliança Liberal e a posse de Vargas à frente do Governo Federal, José Américo

²²⁵ Mensagem do Chefe do Governo Provisório, lida perante a Assembleia Constituinte, no ato da sua instalação, em 15 de novembro de 1933, Rio de Janeiro, p.109-110.

²²⁶ Ibidem., p.110.

²²⁷O novo regulamento foi aprovado pelo Decreto n. 19.726, de 20 de fevereiro de 1931. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19726-20-fevereiro-1931-518993-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em 29 de março de 2022.

²²⁸ Mensagem do Chefe do Governo Provisório, lida perante a Assembleia Constituinte, no ato da sua instalação, em 15 de novembro de 1933, Rio de Janeiro, p.110.

assumiu o MVOP. O ministro era um grande estudioso do tema da seca, tendo publicado em 1923 o livro *A Paraíba e seus problemas*, onde descreveu as estiagens como obstáculo ao "desenvolvimento socioeconômico e ameaça à integridade nacional" (QUEIROZ, 2020, p.44).

A frente do MVOP José Américo tratou de traçar algumas prioridades para a IFOCS, entre as quais estava a construção de reservatórios, de canais de irrigação e de estradas que fornecessem as populações afetadas pelo flagelo acesso para as áreas férteis. Ele acreditava que a irrigação seria o caminho mais eficaz para evitar a retirada dos sertanejos com a chegada do flagelo, pois permitiria o cultivo dessas áreas, vistas como de grande potencial produtivo. Vargas também era um defensor de tal ideia. Ele apontava que os grandes reservatórios construídos até a década de 1930 não tinham ocasionado "nenhuma intervenção econômica na redução dos efeitos da última seca", representando apenas "grandes depósitos d'água, sem função irrigatória". Portanto, era necessário, antes de tudo, cogitar sobre a "sistematização da cultura irrigada". ²²⁹

Desse modo o programa da inspetoria, após sua reorganização, consistiu no "estudo criterioso e conscienciosa construção dos grandes sistemas de irrigação e no estabelecimento de vias de comunicação que os ponha ao alcance dos mercados consumidores, através dos centros exportadores da região". Procurando evitar a dispersão das primeiras obras e atender as regiões mais populosas, onde o desequilíbrio causado pela seca era mais profundo, o novo regulamento estabeleceu que os trabalhos deveriam se concentrar nos estados do Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba, incidindo preferencialmente sobre os quatro grandes sistemas: Sistema do Acaraú, no Ceará; Sistema do Jaguaribe, no Ceará; Sistema do Alto Piranhas, na Paraíba; Sistema do Baixo Piranhas ou Assú, no Rio Grande do Norte.²³¹

O inspetor Luiz Augusto da Silva Vieira defendeu a implantação das obras nos estados em que as consequências do flagelo eram severas, ficando determinado que a prioridade da inspetoria seria assegurar a estabilidade e a segurança das populações localizadas na zona mais castigada pelas secas.

A ação da Inspetoria de Secas poderia limitar-se ao território dos três estados mais castigados pelas secas: Ceará, Parnaíba e Rio Grande do Norte. Neles o flagelo tem maior repercussão que nos estados limítrofes, quer pelo vulto da população castigada — a sertaneja, quer pela extensão territorial sujeita ao fenômeno; neles, por outro lado, encontram-se as melhores condições físicas para construção de obras de combate às estiagens. As observações realizadas

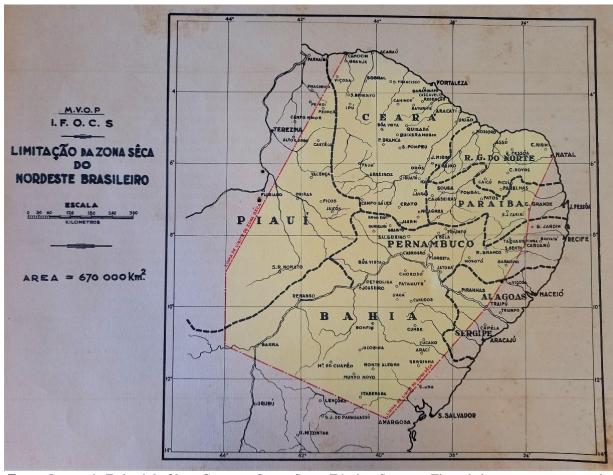
²³¹ Ibidem.

²²⁹ Ibidem., p.111.

²³⁰ Relatório dos trabalhos realizados no triênio de 1931-1933 apresentado ao Ministro José Américo de Almeida pelo Inspetor Luiz Augusto da Silva Vieira, Ceará – Fortaleza, 1934, p.13.

durante os anos de 1930, 1931 e 1932 permitem uma definição escrupulosa e bastante exata da área sujeita ao flagelo.²³²

A partir de suas observações realizadas durante o período de 1930 a 1932, o inspetor evidenciou a área sujeita a seca, questionando definições dadas anteriormente, como, por exemplo, pelo engenheiro Raymundo Pereira da Silva, em 1907, que teria excluído da zona da seca "grande parte do litoral do Ceará", "grande parte do território riograndense do norte" e uma "área reconhecidamente seca na Bahia", incluindo em sua delimitação "grandes extensões de territórios maranhenses e piauienses" que estariam completamente fora da incidência do flagelo. ²³³ Desse modo, a zona da seca do Nordeste do Brasil foi delimitada abrangendo, quase em sua totalidade, os estados do Ceará, da Paraíba e do Rio Grande do Norte, prolongando-se em faixas de larguras variáveis pelos estados do Piauí, do Pernambuco, de Alagoas, de Sergipe e da Bahia.



Mapa 2: Limitação da zona seca do Nordeste brasileiro

Fonte: Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, Seção Técnica. Seções – Tipos de barragens constantes do plano de açudagem em realização, 1935. Biblioteca do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas – DNOCS, Fortaleza – CE.

²³² Ibidem., p.8.

²³³ Ibidem.

Nos estados onde o fenômeno não atingia sua máxima, a ação da inspetoria deveria se limitar à realização de pequenas obras em cooperação com particulares ou com os governos estaduais, a perfuração de poços e ao prosseguimento do plano rodoviário.²³⁴ Luíz Vieira considerava que tais medidas seria um "programa de preparo inteligente", pois aos poucos essas zonas melhorariam e progrediriam, criando estabilidade por meio dessa infraestrutura que embora, inicialmente, isoladas e de efeito limitado, posteriormente, se complementariam e tornariam seus benefícios extensivos para uma área maior pela riqueza que incentivaria a desenvolver.²³⁵

A seca teve sua máxima no ano de 1932, mas desde o ano anterior era possível observar o seu prenúncio, quando o inverno tão desejado não chegou. No decorrer do ano de 1931 houve poucas chuvas, porém, não foram registradas grandes migrações, permanecendo o sertanejo nos seus lares (RIOS, 2014, p.17-18). No ano seguinte o inverno não apareceu, ocorrendo apenas "pequenas chuvas em janeiro e essas cessaram por completo em março sem garantir o desenvolvimento das plantações" ficando a situação cada vez pior, com aspecto de uma crise generalizada, que forçou a retirada das populações para as cidades. O êxodo, que teria se iniciado no Ceará, logo se disseminou rapidamente para outras regiões acompanhado, inevitavelmente, de assaltos e depredações. 237

De acordo com Frederico de Castro Neves (1995, p.108) o fornecimento de trabalho era uma forma de evitar a desordem provocada pela aglomeração de flagelados nos centros urbanos. Assim, como medida de assistência foram criados os campos de concentração no Ceará, funcionando como "órgãos encaminhadores de operários para as obras de socorro". O autor ainda acrescenta que a instalação dos campos seguia dois critérios: de localização, sendo distribuídos pelo estado de modo a dificultar o acesso aos espaços urbanos; e de organização, visando estabelecer uma disciplina aos trabalhadores. Porém, nem sempre seus habitantes tinham capacidade física para o serviço, diante disso, os campos acabaram reunindo aglomerações de pessoas que depois "só à custa de grandes esforços puderam ser extintos". 239

Nesse momento quem estava à frente da IFOCS era Luiz Augusto da Silva Vieira (1932-1942). Ao assumir a direção do órgão, em 30 de abril de 1932 após a morte do inspetor Lima

²³⁴ Relatório dos trabalhos realizados no triênio de 1931-1933 apresentado ao Ministro José Américo de Almeida pelo Inspetor Luiz Augusto da Silva Vieira, Ceará – Fortaleza, 1934, p.10.

²³⁵ Ibidem.

²³⁶ Ibidem., p.42.

²³⁷ Ibidem., p.43

²³⁸ Ibidem., p.61.

²³⁹ Ibidem.

Campos²⁴⁰, Vieira logo fez sua primeira viagem de inspeção, onde constatou a "deficiência completa de projetos" sendo de urgente necessidade a "organização rápida de numerosos projetos, a assistência permanente às variadas obras em início e a presteza nas alterações que surgissem pelo natural desenvolvimento dos serviços".²⁴¹ Com a justificativa de diminuir as dificuldades em 1932 a Direção Geral da Inspetoria foi transferida do Rio de Janeiro para o Ceará, assim sua ação poderia ser mais proveitosa "na distribuição justa e eficaz dos socorros, na presteza das providências de ordem técnica, na orientação permanente de todo o plano de obras e no estímulo e conforto moral aos colaboradores da grande obra".²⁴²

O inspetor relatou que a seca de 1932 havia apanhado todos desprevenidos e a criação de vários serviços não era "capaz de atender a avalanche humana que se precipitava para os lugares onde se iniciava uma obra ou se supunha iniciar". A inspetoria sofria com a falta de ferramentas, de pessoal técnico, de projetos, de transportes, de materiais e de água. Para sanar essa carência foram contratados temporariamente novos funcionários, aumentando significativamente o quadro do pessoal. Conforme apresenta Eve E. Buckley (2017, p.137), esse número antes da seca era de noventa e um, distribuídos pelas sedes do Rio de Janeiro, Fortaleza, João Pessoa e Salvador. Em março de 1932 havia passado para sete mil e no final do ano já eram 220.000 pessoas. Contudo, a falta de água era apontada como aquela que tinha as "consequências mais funestas", pois sua escassez encarecia as construções de rodovias e favorecia o surgimento de epidemias nos açudes devido às aglomerações.

Apesar disso, o inspetor acentua que o êxito do programa de obras da inspetoria dependia, sobretudo, da continuidade dos recursos destinados para esse fim, uma vez que essa "teve quase sempre sua ação muito entrevada pelas verbas reduzidas de que dispunha e pela carência de planos de conjunto, limitando-se por isso ultimamente sua atividade quase exclusivamente a pequenas obras, em geral dispersivas". ²⁴⁶ Vieira afirmava que a seca de 1932 havia causado grandes dificuldades que poderiam ter sido atenuadas caso as políticas governamentais tivessem sido empregadas em ações mais eficazes nos anos anteriores. ²⁴⁷ Mas

_

²⁴⁰ O inspetor Lima Campos, escolhido por José Américo de Almeida para assumir a IFOCS, morreu vítima de um acidente de avião quando voltava de uma viagem pelas obras em execução, sendo substituído por Luiz Augusto da Silva Vieira.

²⁴¹ Relatório dos trabalhos realizados no triênio de 1931-1933 apresentado ao Ministro José Américo de Almeida pelo Inspetor Luiz Augusto da Silva Vieira, Ceará – Fortaleza, 1934, p.43.

²⁴² Ibidem.

²⁴³ Ibidem., p.46.

²⁴⁴ Ibidem., p.49.

²⁴⁵ Ibidem., p.53.

²⁴⁶ Ibidem., p.5.

²⁴⁷ Ibidem., p.6.

sua atenção se voltava para a região apenas nos períodos de secas. Nos intervalos entre as calamidades as ações ficavam restritas "na conservação e administração das obras concluídas ou no reparo de projetos e programas de trabalho". Quando o flagelo chegava, era preciso destinar enormes somas para a construção de açudes, poços e rodovias com o objetivo de criar uma frente de trabalho que pudesse absorver a mão de obra imigrante, retirando dos centros das cidades e empregando nas obras.

Tal medida era meramente temporária, já que ao acabar o flagelo essa população retornava para suas casas, onde continuavam a viver na mesma situação de vulnerabilidade. Enquanto isso, muitas construções ficavam abandonadas até quando a situação se repetia com a chegada de uma outra seca e obrigava o sertanejo a migrar fugindo da miséria e da fome em busca de trabalho, encontrando socorro nos campos de construções, como mostra a fonte a seguir:

O braço operário, superabundante durante os períodos de secas, desaparece, quase por completo, durante os anos normais, resultando desse fenômeno, frequentemente, a paralisação de inúmeras obras que passarão a oferecer, daí por diante, o espetáculo deprimente de abandono, de falta de continuidade, de desorganização, tão familiares as obras federais do nordeste, votadas, assim, a grandes estragos e mesmo destruição completa durante o intervalo entre uma seca e outra, quando então o clamor dos Estados interessados faz voltar as atenções do Governo novamente para a terra seca.²⁴⁹

Buckley (2017, p.123) aponta que todo esse aparato elaborado pela IOCS/IFOCS teria contribuído para reforçar o controle das elites nortistas sobre os recursos do sertão, tornando o sertanejo ainda mais dependente. A autora também destaca que na Primeira República a maioria das discussões sobre o trabalho da IOCS/IFOCS ficaram concentrados na questão da infraestrutura hidrológica, ou seja, quantas barragens e canais seriam construídos e onde seriam construídos, sem levar em consideração a urgência em melhorar a instrução agrícola, a educação de pequenos agricultores, os serviços de saúde pública, ou ainda a necessidade da desapropriação de terras concentradas nas mãos dos coronéis que detinham o poder político e econômico (2017, p.122).

A respeito disso, Santos Neto (2017, p.132) afirma que mesmo após a reestruturação da IFOCS na década de 1930 não foi possível perceber uma mudança na sua estratégia de combate ao flagelo, continuando limitada à solução hídrica, sem dar importância ao contexto socioeconômico da população nordestina. Apesar de tal constatação, podemos identificar já

²⁴⁸ Ibidem., p.7.

²⁴⁹ VII Congresso Nacional de Estradas e Rodagem. Comunicação: A rodovia e o combate à seca no Nordeste pelo engenheiro civil Luiz Augusto da Silva Vieira, Rio de Janeiro, 1939, p12.

nesse período movimentos feitos por alguns engenheiros e agrônomos, os chamados "tecnocratas", termo usado pela autora Buckley para se referir aos sujeitos que trabalhavam nos projetos da agência da seca no Nordeste, que direcionaram o órgão para uma percepção mais ampla sobre o problema da seca que, posteriormente, veio a ser adotada como medida dentro do seu programa, a exemplo das discussões levantadas por Luís Augusto Vieira, Evaristo Leitão, Ildephonso Simões Lopes e outros. ²⁵⁰

Seja como for, o que se podemos afirmar, de acordo com Queiroz (2020, p.48), é que Vargas não enfrentou as oligarquias agrárias, mantendo "intocadas as relações sociais do campo", o que teria imposto entraves ao projeto de modernização da IFOCS.

Com a manutenção das antigas estruturas agrárias do país, é ambígua a aposta do Estado na transformação da economia e da sociedade do semiárido pela via rural, em um Brasil que se urbanizava, minimizava o papel da agricultura nas finanças nacionais e tentava se industrializar, inclusive com a criação de empresas estatais para impulsionar o setor. É paradoxal que no momento em que os investimentos nas obras contra as secas se tornavam regulares, atendendo aos clamores da integração e da equidade territorial, seguia-se a reprodução das assimetrias regionais pela concentração do desenvolvimento industrial (QUEIROZ, 2020, p.48).

O presidente direcionou a maior parte de seus recursos para as áreas urbanas, consequentemente, suas políticas trabalhistas tiveram pouco efeito nas áreas rurais. A IFOCS durante sua gestão continuou a atender aos interesses dos proprietários de imóveis, indo contra a necessidade dos pequenos agricultores sem-terra (BUCKLEY, 2017, p.133). Apesar da imagem generalizada de Vargas como "pai dos sertanejos" ou "protetor das vítimas das secas", Buckley (2017, p.132) destaca que ele teria dedicado fundos para o Nordeste apenas nas circunstâncias precárias, mas quando a situação da região parecia mais favorável, sua atenção se voltava para as cidades industrializadas do sul.

Em agosto de 1933, Getúlio Vargas visitou alguns estados do Nordeste acompanhado do ministro José Américo. Em discurso pronunciado na capital da Paraíba, o presidente manifestou seu desejo em "garantir a continuidade das obras planejadas" para acudir a população da crise provocada pela seca²⁵¹. No entanto, como bem destacou os sanitaristas Arthur Neiva e Belisário Penna, em 1912, o problema central do sertão não era a seca, mas a

²⁵¹ VARGAS, Getúlio. Discurso pronunciado, na capital da Paraíba, em 8 de setembro de 1933, Biblioteca da Presidência da República, p.363.

²⁵⁰ Ildephonso Simões Lopes defendeu a ideia de que uma agricultura melhorada era mais eficiente do que as obras de engenharia, pois o maior dano do sertão não seria causado pela falta de água, mas de alimentos e meios de sobrevivência. Ele aconselhou que agrônomos poderiam ajudar a melhorar as colheitas em anos de seca (BUCKLEY, 2017, p.141).

pobreza e a desigualdade que causavam estagnação econômica na região. ²⁵² Assim, para reduzir os efeitos do flagelo sobre a população sertaneja, Buckley (2017, p.124) observa que as medidas do governo federal deveriam se voltar não apenas para o clima, mas, sobretudo, para a organização fundiária e do trabalho.

A transformação da seca em problema meramente técnico de insuficiência de infraestrutura, segundo Buckley (2017, p.124), era conveniente para os engenheiros que ocuparam um papel significativo no desenvolvimento das soluções. Entretanto, a autora evidencia que na década de 1930 se pode observar o início de uma "política de centro", articulada por agrônomos recém-contratados pela inspetoria, "em relação ao desenvolvimento regional, negociando entre a sua própria visão tecnocrática, resistência dos agricultores sertanejos ao cultivo intensivo e a elite que se opunha a mudança". O resultado disso foi um pequeno progresso na década de 1940 no que concerne aos canais de irrigação, ainda assim sem alterar a estrutura fundiária (BUCKLEY, 2017, p.133).

O inspetor Luís Augusto Vieira era um grande entusiasta de tal mudança. Em relatório encaminhado ao ministro José Américo, destacou o problema social do sertão como ponto importante a ser pensado na execução do programa da inspetoria na grande seca de 1932. Ele entendia que o desequilíbrio não era provocado somente pelas estiagens, mas pela falta de uma organização social que possibilitasse a exploração dos recursos através do cultivo do solo, gerando uma economia forte e, consequentemente, melhores condições de vida para a população.

A seca é, porém, mais um fenômeno social que mesmo uma consequência puramente meteorológica. As condições de vida estabilizadas em determinada região, a importância da população, a natureza e rendimento do cultivo do solo são fatores que pesaram muito mais intensamente na avaliação do desequilíbrio econômico provocado pela seca que as contingências meteorológicas, embora se apresentem elas mais severas em outras regiões que por mais desertas, são menos aproveitadas e menos civilizadas. Para avaliar os efeitos das secas não é possível comparar o interior do Piauí com o da Paraíba, como não pode haver paralelo entre sertão da Baía, apesar de extraordinariamente seco, e o hinterland cearense.²⁵³

Apesar disso, durante e após o grande flagelo, é possível observar uma preferência da IFOCS na construção de reservatórios e estradas em detrimento de projetos agrícolas (BUCKLEY, 2017, p.139). Somente no final da década de 1930, Vieira teria conseguido dar

²⁵³ Relatório dos trabalhos realizados no triênio de 1931-1933 apresentado ao Ministro José Américo de Almeida pelo Inspetor Luiz Augusto da Silva Vieira, Ceará – Fortaleza, 1934, p.9.

²⁵² Para mais informações ver relatório da expedição científica: NEIVA, Arthur; PENNA, Belisário. Viagem científica pelo Norte da Bahia, sudoeste de Pernambuco, sul do Piauhy e de norte a sul de Goiaz. Mem. Inst. Oswaldo Cruz; 8 (3): 74-224, 1916.

ênfase à irrigação como medida central no combate à seca, por meio do decreto n.508 de 21 de setembro de 1937, que determinou o início dos canais de irrigação imediatamente após a conclusão das barragens.²⁵⁴

Juarez Távora, ministro da agricultura no período de 1932-1934, foi um dos defensores da colaboração dos agrônomos nos serviços de irrigação do Nordeste. Em 1932 escreveu um relatório onde frisava a primordialidade do governo federal de manter e intensificar os trabalhos de assistência aos flagelados, não apenas no "perímetro limitado do Nordeste, mas também toda vastíssima faixa sertaneja, que se estende do interior baiano, até a zona oriental do Piauí". Sugeriu que fossem organizadas, em cooperação com o Ministério da Agricultura, colônias agrícolas no Maranhão e no Piauí para nelas localizar emigrantes que não foram aproveitados como mão de obra. Ele acreditava que o serviço de açudagem precisava "estar intimamente ligado ao de irrigação", pois nos anos de inverno os açudes armazenariam água que seria usada no período de estiagem para fertilizar as terras adjacentes mediante sistema de irrigação.

O debate sobre a construção de canais de irrigação como prioridade da IFOCS quase resultou na sua transferência em 1942 para o Ministério da Agricultura, o que significava a perda de domínio dos engenheiros para os agrônomos. De acordo com Buckley:

Como a maioria dos reservatórios estava concluída no início da década de 1940, a principal tarefa remanescente era construir canais de irrigação. Com base nas prioridades estabelecidas para a IFOCS por Almeida em 1931, muitas das suas atividades — como levantamentos geográficos, criação de jardins botânicos e de postos agrícolas e pesquisa em piscicultura — ficariam mais bem encaixadas sob o domínio do Ministério da Agricultura. Esse ministério já abarcava o Departamento Nacional de Produção Vegetal e o de Produção Animal, além de um serviço florestal e um serviço meteorológico, e todos poderiam ser empenhados produtivamente no combate à seca do Nordeste (2017, p.143).

Mesmo com o apoio do Departamento de Administração do Serviço Público (DASP) do governo de Vargas, o projeto apresentado pelo ministro da agricultura, Apolônio Sales, não foi aprovado e o MVOP conseguiu manter o domínio sob a IFOCS. Posteriormente, toda essa discussão resultou na transformação da inspetoria em Departamento Nacional de Obras Contra

²⁵⁴ Lei n.508 de setembro de 1937. Dispõe sobre a construção de canais de irrigação no Nordeste. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1930-1939/lei-508-21-setembro-1937-556877-publicacaooriginal-77052-pl.html. Acesso em 18 de abril de 2022.

²⁵⁵ Separata do relatório apresentado pelo Major Juarez Távora, em maio de 1932, ao Sr. Presidente da República, ao exonerar-se do cargo de Delegado Militar do Norte. O problema das secas, CPDOC, FGV. Disponível em: http://docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=doctematic&pagfis=33422. Acesso em 19 de abril de 2022. ²⁵⁶ Separata do relatório apresentado pelo Major Juarez Távora, em maio de 1932, ao Sr. Presidente da República, ao exonerar-se do cargo de Delegado Militar do Norte. O problema das secas, CPDOC, FGV. Disponível em: http://docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=doctematic&pagfis=33423. Acesso em 19 de abril de 2022.

as Secas (DNOCS). Ainda segundo a autora, essa disputa entre os dois ministérios explica muito o pequeno desenvolvimento dos projetos agrícolas, uma vez que o espaço de atuação dos agrônomos foi bastante reduzido na década de 1930, enquanto os engenheiros e "suas prioridades profissionais acomodavam convenientemente os interesses de políticos influentes na região: sustentar o gado e, ao mesmo tempo, manter o trabalho dos arrendatários nas grandes prioridades" (BUCKLEY, 2017, p.144). A IFOCS continuou sob o domínio dos engenheiros, tendo como prioridade a construção de reservatórios e estradas, e a irrigação não teve apoio suficiente, pois ameaçava as elites agrárias.

A agência forneceu pouco progresso aos canais de irrigação, mesmo assim no ano de 1940 foi finalizado os serviços de irrigação em torno do açude Forquilha, no Ceará. O acontecimento foi noticiado pelo *Diário Carioca*, em edição de 1 de fevereiro, como resultado do progresso levado pelos técnicos para os sertões e para os sertanejos, "uma raça que se sente eternamente abandonada dos homens e castigada de Deus". Por meio da água, a matéria ressaltava que os técnicos despertavam esta raça do estado de "estatuas", reanimando-a e fazendo revivê-la para lutar. A água da irrigação representava, pois, "o renascimento e a organização moderna da vida local em todos os seus aspectos". Era preciso muita mais para reanimar o "sertão ingrato, porém fecundo", mas a irrigação artificial já correspondia a uma primeira iniciativa neste sentido.²⁵⁷

Em 1942 uma outra seca atingiu a região, não com a mesma extensão territorial da anterior, mas com intensidade comparável nos estados do Ceará, da Paraíba e, principalmente, do Rio Grande do Norte. Assim, mais uma vez, as obras a cargo da IFOCS foram intensificadas para atender "as necessidades mais urgentes das populações flageladas", entre elas as construções rodoviárias em defesa do Nordeste, os trabalhos de açudagem, de poços e de irrigação. Entre as realizações da inspetoria que tiveram andamento podemos citar os serviços de sete açudes públicos: Curema e Mãe D'água, na Paraíba; General Sampaio, Forquilha, Velame e Ema, no Ceará; e Caldeirão, no Piauí. Até 31 de dezembro deste ano o Nordeste contava com 120 açudes públicos, represando 1.881 milhões de metros cúbicos.²⁵⁸ Tiveram também andamento os açudes particulares ou por cooperação.²⁵⁹ Sobre os canais de irrigação foram iniciados no mês de dezembro sua construção no açude Itans, no município de Caicó, no

-

²⁵⁷ Diário Carioca. 1 de fevereiro de 1940, Rio de Janeiro.

²⁵⁸ Relatório dos trabalhos realizados no ano de 1942, apresentado ao ministro João de Mendonça Lima pelo inspetor interino Vinícius César Silva de Berredo, São Paulo, 1953, p.9.

²⁵⁹ 1 no Piauí, 42 no Ceará, 4 no Rio Grande do Norte, 6 na Paraíba, 2 em Pernambuco e 2 na Bahia. Destes açudes 30 foram iniciados e 27 prosseguidos, sendo 20 finalizados: 17 no estado do Ceará, 1 no Rio Grande do Norte e 2 na Paraíba (Relatório dos trabalhos realizados no ano de 1942...1953, p.10).

Rio Grande do Norte. Foi prosseguido os trabalhos dos canais de irrigação do Alto Piranhas (São Gonçalo) e dos açudes Condado e Lima Campos nos municípios de Souza e Pombal, na Paraíba, e Icó no Ceará.²⁶⁰

É possível perceber um pequeno resultado dos canais de irrigação até então realizados, já que durante a seca de 1942 a "massa proletária de retirantes" foi fixada "em torno dos açudes, nas vazantes ou nas bacias da irrigação, nos centros de exploração industrial ou extração de fibras ou de minérios". Além disso, através dos dados da Comissão de Serviços Complementares, criada em 1932 como órgão agronômico da inspetoria de "orientação e fomento da lavoura irrigada e de estudo de problemas agrícolas peculiares a zona da seca", fica evidente um aumento nos serviços agrícolas. A comissão realizava estudos agrológicos, mantinha os postos agrícolas e desenvolvia campanha educacional. O gráfico a seguir mostra que de 1935 a 1942 as áreas cultivadas cresceram, tendo seu ápice no último ano.

_

²⁶⁰ Relatório dos trabalhos realizados no ano de 1942 apresentado ao ministro João de Mendonça Lima pelo inspetor interino Vinícius César Silva de Berredo, São Paulo, 1953, p.10.

²⁶¹ Ibidem., p.5.

²⁶² Ibidem., p.18.

M. V. O. P INSPETORIA FEDERAL DE OBRAS CONTRA AS SÉCAS COMISSÃO DE SERVIÇOS COMPLEMENTARES GRÁFICO DAS ÁREAS CULTIVADAS -LEGENDA-CULTURAS DOS POSTOS AGRICOLAS _ -3500 CULTURAS EM COOPERAÇÃO COM IRRIGANTES E OUTROS CULTURAS DE VASANTES E TERRAS SECAS_ AREAS TOTAES_ 65.55 -3000

Figura 5: Gráfico das áreas cultivadas

Fonte: Relatório dos trabalhos realizados no ano de 1942 apresentado ao ministro João de Mendonça Lima pelo inspetor interino Vinícius César Silva de Berredo, São Paulo, 1953.

-1000

1213-1-44-04-Te

Um dos pontos centrais da discussão era a elaboração de uma infraestrutura que gerasse maior estabilidade hídrica e econômica para as populações sertanejas mediante a organização de núcleos agrícolas para evitar a migração. As colônias agrícolas nas bordas dos açudes funcionavam como meio de fixar o homem e explorar a agricultura de vazante e irrigada. Com essa proposta, até 1945 a IFOCS construiu 375 quilômetros de canais de irrigação, quatro postos agrícolas (São Gonçalo – PB, Condado - PB, Lima Campos -CE, São Francisco - PE), quatro centros de assistência agrícola (Joaquim Távora - CE, Forquilha - CE, Cruzeta - RN, Novo Mundo - RN), um instituto agronômico (José Augusto Trindade, São Gonçalo - PB), dois postos de piscicultura (Fortaleza -CE, Lima Campos - CE) e alguns núcleos agrícolas próximos aos açudes que serviam para acolher os técnicos e os trabalhadores, geralmente compostos por flagelados (QUEIROZ, 2020, p.108). A proposta de colônias/núcleos agrícolas nos territórios em torno dos açudes foi pensada de forma articulada às redes de infraestrutura hídrica e viária para explorar a agricultura. Como veremos a seguir, na seca de 1932 elas foram organizadas como política de assistência às populações castigadas pela estiagem, no entanto iniciativas semelhantes já haviam sido pensadas em período anterior e foram pensadas também posteriormente.

2.4 Os serviços de localização e colonização dos flagelados da seca de 1932

Em 11 de janeiro de 1931 o governo federal, por meio do decreto nº 19.687, autorizou a construção de linhas coloniais e centros agrícolas para a "localização e amparo das vítimas das secas do Nordeste". ²⁶³ O decreto determinou imediatas providências que foram tomadas em conjunto pelos estados interessados e pelo Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio; Ministério da Viação e Obras Públicas; e Ministério da Agricultura para a instalação dos centros agrícolas de trabalhadores nacionais. Aos estados foi atribuído o fornecimento das terras necessárias; ao Ministério do Trabalho foi encarregada a organização e direção, com a construção das habitações e assistência médica; ao Ministério da Viação foi incumbido o transporte e o emprego dos flagelados; ao Ministério da Agricultura foi designado o fornecimento de instrumentos, máquinas, adubos e sementes para as plantações, além de assistência técnica para preparação dos serviços de cooperação. ²⁶⁴

_

²⁶³ Decreto nº 19.687, de 11 de fevereiro de 1931. Dispõe sobre a localização e amparo das vítimas das secas do Nordeste. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19687-11-fevereiro-1931-517169-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em 11 de julho de 2022. O decreto também foi publicado pelo Jornal do Brasil, na edição de 13 de fevereiro de 1931 sob o título "Em favor do Nordeste - A localização e amparo das vítimas das secas – O importante decreto baixado pelo Chefe do Governo Provisório". Rio de Janeiro, p.6.

²⁶⁴ Ibidem.

O decreto deixou explícito a preocupação com o êxodo das vítimas das secas. Assim, a criação dos centros agrícolas era uma forma de evitar a migração para outras regiões, uma vez que o fluxo e a concentração de pessoas famintas e miseráveis gerava grandes problemas. O governo federal alegou que se explorados de forma inteligente, os centros agrícolas poderiam favorecer o local onde estava localizado, engrandecer a região Nordeste e compensar os investimentos realizados pelo poder público. ²⁶⁵ O decreto de 1931, que regulamentou a criação dos centros agrícolas para amparo das vítimas da seca, foi baseado no decreto nº 9.081 de 3 de novembro de 1911 e no decreto nº 9.214 de 15 de dezembro de 1911, que dispunham respectivamente sobre o serviço de povoamento e sobre o serviço de proteção aos índios e localização de trabalhadores nacionais. ²⁶⁶

Na tentativa de unir engenharia civil e agrícola em 25 de outubro de 1932 o ministro da agricultura designou o agrônomo Evaristo Leitão para fiscalizar o andamento e regularizar os serviços de localização e colonização dos flagelados que estava sendo realizado pelos interventores nos estados do Pará²⁶⁷, Maranhão²⁶⁸, Piauí, Ceará²⁶⁹, Rio Grande do Norte²⁷⁰,

^{...}

²⁶⁵ Decreto nº 19.687, de 11 de fevereiro de 1931. Dispõe sobre a localização e amparo das vítimas das secas do Nordeste. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19687-11-fevereiro-1931-517169-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em 11 de julho de 2022.

²⁶⁶ O Problema Social e Econômico das Obras Contra as Secas. Relatório apresentado, em julho de 1933, ao Snr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Dr. José Américo de Almeida, pelo engenheiro agrônomo Evaristo Leitão, 1937, p.48.

²⁶⁷ O serviço de amparo às vítimas da seca no Pará se deu de forma dispersa. Foram encaminhados para o estado 7.755 pessoas que foram distribuídos por 21 localidades na zona de Bragança, 5 localidades na zona do Baixo Amazonas, 1 localidade na zona do Tocantins e 1 localidade na zona de Guamá. O chefe da comissão do núcleo agrícola "Inglês de Souza", no município de Monte Alegre (zona do Baixo Amazonas), acolheu 950 flagelados que foram instalados "em 159 barracões de palha, onde receberam assistência médica e meios de subsistência" (LEITÃO, 1937, p.13-15).

²⁶⁸ No Maranhão o serviço de localização dos imigrantes se deu de forma permanente e ficou a cargo do interventor federal, que por meio de verbas fornecidas pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, fundou a colônia agrícola "Lima Campos". A colônia estava situada a 62 km de Coroatá, estação ferroviária da estrada São Luiz – Teresina, e a 20 km de Pedreira. Foram divididos 140 lotes com área de 25 hectares entregues às famílias que deveriam obrigatoriamente cultivar feijão, milho, arroz e mandioca. A sede da colônia constava de: "a) uma casa para a administração, de telhas e paredes revestidas; b) um armazém para depósito de gêneros alimentícios; c) um posto médico com pequena farmácia, onde trabalham o médico e enfermeiro, prático de farmácia". O estado sanitário foi descrito como "sofrível, havendo os colonos elogiado o médico e enfermeiro" (LEITÃO, 1937, p.16-17).

²⁶⁹ No Ceará foi fundado "em terras tomadas por empréstimo pelo período de um ano" o núcleo agrícola "Trairí" que, segundo Evaristo Leitão, foi o que menos atuou pela defesa das vítimas, já que estava situado "à margem do oceano, em terras impróprias ao cultivo do solo e sem a assistência técnica desejada". Assim, a localização provisória prestou apenas assistência alimentar às famílias flageladas através de salário. De maio a junho de 1932 passaram pelo núcleo agrícola um total de 2.022 pessoas entre homens, mulheres e crianças. Na ocasião da visita do agrônomo, metade dos retirantes já haviam ido embora à procura de trabalho nas construções de estradas e barragens (LEITÃO, 1937, p.24, 26).

²⁷⁰ No Rio Grande do Norte foram criados três núcleos agrícolas provisórios, sendo eles "Maxaranguape", "São Miguel" e "Jundiaí". No núcleo agrícola Jundiaí foram cadastrados 1.375 flagelados, desde sua fundação até 31 de dezembro de 1932, sendo que 690 saíram com destinos diversos. No núcleo agrícola de Maxaranguape existiam 1.754 pessoas, entraram mais 2.672 e saíram 927. O núcleo agrícola de São Miguel abrigou 1.247 pessoas, mas no momento da inspeção o número de flagelados era de 956 (LEITÃO, 1937, p.28, 31).

Paraíba²⁷¹, Alagoas²⁷² e Bahia. O agrônomo procurou avaliar a importância e utilidade dos centros agrícolas no Norte e no Nordeste criados no ano anterior. Percebeu que os critérios adotados nas iniciativas foram mais ou menos iguais em todos os estados, porém, no Maranhão, Piauí e Alagoas a localização dos flagelados havia sido feita em caráter permanente, enquanto no Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Bahia havia sido feita em caráter provisório, isto é, somente durante a estiagem. Também destacou que os estados que adotaram o modelo permanente das colônias foram os que mais se aproximaram de um sistema de colonização eficiente. Com isso, ele defendeu a fixação dos sertanejos no semiárido de modo que pudesse estimular o desenvolvimento agrícola da região.²⁷³

No final da viagem, em 1933, Evaristo Leitão apresentou ao ministro José Américo um relatório, que foi publicado em 1937 com o título "O Problema *Social e Econômico das Obras Contra as Secas"*. O seu intuito era expor a situação em que se encontrava as linhas coloniais e os centros agrícolas, mostrar os trabalhos que haviam sido executados e propor um novo modelo de organização que fosse mais proveitoso.²⁷⁴ O projeto de colonização do agrônomo pretendia "solucionar a parte social do grande plano da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas", já que tinha sido idealizado de acordo com as necessidades dos trabalhadores do interior do país.²⁷⁵

O debate levantado por Evaristo Leitão na década de 1930 sobre a criação de centros agrícolas, a distribuição de terras, a fixação do homem no campo e a instituição da policultura não era novidade, uma vez que vinha de décadas anteriores, sendo retomado na tentativa de implementar uma política agrícola que estimulasse o desenvolvimento nacional. Em 1907, por exemplo, o engenheiro Raymundo Pereira da Silva, em parecer sobre as medidas apropriadas para atenuar os efeitos da seca e fomentar o desenvolvimento da região, já havia defendido a construção no interior de cada estado situado na zona da seca de uma "fazenda modelo". Os

²⁷¹ Na Paraíba o socorro às vítimas das secas se efetuou em três centros agrícolas criados em Alagoa Grande, Guarabira e Bananeira. O município de Alagoa Grande recebeu 3.500 sertanejos, sendo socorridas 200 famílias com verbas do Ministério da Viação e Obras Públicas, que deu início a fundação do núcleo agrícola "Tanques". O excedente de pessoas foi retirado "em trem, para a capital do estado e para o Patronato Vidal de Negreiros". Após a concentração das pessoas na colônia ocorreu "diversas epidemias, algumas das quais, de caráter mortífero" (LEITÃO, 1937, p.32-33).

Em Alagoas o núcleo agrícola "Olho d'água" com localização permanente foi situado no município de Palmeiras dos Índios. Evaristo Leitão considerou que ali haviam sido feitas as melhores construções. A princípio, o número de operários flagelados foi 300, mas no auge da calamidade foi preciso dar serviço a 550 pessoas. O núcleo socorreu 450 famílias com o total de 2.500 pessoas (LEITÃO, 1937, p.36).

²⁷³ O Problema Social e Econômico das Obras Contra as Secas. Relatório apresentado, em julho de 1933, ao Snr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Dr. José Américo de Almeida, pelo engenheiro agrônomo Evaristo Leitão, 1937, p.41-42.

²⁷⁴ Ibidem., p.04.

²⁷⁵ Ibidem.

estabelecimentos teriam a função de realizar estudos da flora "sob o ponto de vista da utilização industrial", e o cultivo das "espécies mais proveitosas e resistentes às secas"; incentivar a "cultura intensiva, por irrigação, dos cereais de consumo local e das forragens indígenas", e os modernos processos de melhorar a terra e de bem organizar o trabalho" além de criar um "curso de agrimensura rudimentar".²⁷⁶

No entanto, Queiroz (2020, p.189) salienta que o decreto que criou a IOCS, em 1909, não contemplou as recomendações do engenheiro. Como vimos anteriormente, o foco da inspetoria recaiu sobre a elaboração de estudos científicos, a construção de açudes, poços e estradas. O autor considera que somente em 1919, com o seu primeiro regulamento, o órgão teria avançado "nas delineações e estratégias de desenvolvimento rural vinculadas a suas políticas hídricas" determinando a instalação de viveiros de plantas e de núcleos populacionais agrícolas em torno dos açudes (QUEIROZ, 2020, p.190).

Por meio da criação da Caixa Especial das Obras de Irrigação de Terras Cultiváveis no Nordeste do Brasileiro, no governo de Epitácio Pessoa, foi possível dar continuidade a essa política de incentivo agrícola. O decreto estabeleceu a execução dos serviços de:

Hortos florestais e postos agrícolas, que serão estabelecidos em terras irrigáveis ou de vazantes, nas proximidades dos grandes açudes, e que se destinarão principalmente ao estudo da flora e ao desenvolvimento das culturas e plantas úteis, ao melhor aproveitamento das forragens, a distribuição de sementes e mudas, ao ensino dos processos de irrigação, e, de um modo geral, ao aperfeiçoamento da indústria agrícola.²⁷⁷

Também aprovou a construção de "núcleos agrícolas" nas terras dos médios e grandes açudes. 278 Com a redução dos recursos e, consequentemente, a paralisação das obras nas administrações seguintes não foi possível dar continuidade ao programa dos postos e núcleos agrícolas tão almejados por Epitácio Pessoa. No entanto, com a seca de 1932 Getúlio Vargas autorizou a construção de linhas coloniais e centros agrícolas para trabalhadores nacionais nos estados atingidos pela seca. Queiroz (2020, p.192) afirma que a proposta de "colônias cooperativistas arquitetada pelo engenheiro agrônomo Evaristo da Costa Leitão" pode ser considerada "uma das demonstrações mais eloquentes do nosso período de estudo para a reorganização espacial dos territórios sob a tutela da inspetoria", mesmo acreditando que é impossível rastrear a origem de tais ideias.

²⁷⁸ Ibidem.

131

²⁷⁶ Revista do Club de Engenharia. Ano de 1909, n.19, Rio de Janeiro, Imprensa Oficial, p.33-34.

²⁷⁷ Decreto nº 14.102 de 17 de março de 1920. Aprovou o regulamento para a Caixa Especial das Obras de Irrigação de Terras Cultiváveis no Nordeste Brasileiro. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-14102-17-marco-1920-511435-republicacao-93147-pe.html. Acesso em 18 de abril de 2023.

O projeto de reforma econômica e social da IFOCS para o semiárido brasileiro estava assentado sobre um emaranhado de formulações e realizações em gestação desde o século anterior, cujos fios ajudaram a costurar as visões e os planos concretos e utópicos dos agentes envolvidos com a missão, sejam eles o intelectual e ministro José Américo de Almeida ou os engenheiros civis e agrônomos dos órgãos públicos envolvidos. Não é possível rastrear a origem ou o percurso das ideias. Muitas vezes elas se apresentam de maneira oculta, sem revelar suas fontes. Em outras, elas surgem fragmentadas e distantes de uma coerência integral com as elaborações originais. O que abarcava o conjunto das recepções, concepções e diálogos eram os anseios pelas possibilidades de transformação do sertão, com suas traduções e rebatimentos sobre as alternativas para a modernização física das terras secas, em suas dimensões rurais e urbanas (QUEIROZ, 2020, p.192).

Também não sabemos ao certo o ponto inicial desse projeto, mas, assim como Queiroz (2020), acreditamos que as contribuições de Evaristo Leitão foram de fundamental importância para o desenvolvimento de tal iniciativa, resultando posteriormente na defesa de ideia similar em 1937-1938 por José Augusto Trinidade e em 1939 por José Guimarães Duque (QUEIROZ, 2020, p.86). No boletim da IFOCS em edição referente aos meses de abril a junho de 1939, Guimarães Duque publicou artigo com o título "O fomento *da produção agrícola*", onde defendeu a ideia de regulamentação da colonização nas grandes obras de açudagem e irrigação.

Aí o homem pobre poderá encontrar os elementos de trabalho (água, terra, sementes, máquinas, ensino, etc.) e os fatores de estabilização de sua vida nômade (casa, sustento, tranquilidade, etc.) de modo que poderá se tornar à família útil pela produção e movimentação da riqueza. O homem pobre quer trabalhar, mas não tem meios e nem ambiente estável. O flagelado é o elemento por excelência que a irrigação racional deve aproveitar no ponto de vista humano e nacional. [...] Aí do Nordeste se este homem não for conduzido a melhores dias. Ignorante, porém maleável nas mãos de quem tenha sobre ele ascendência moral, ele é o campo de cultura das doutrinas destruidoras inoculadas pelos agentes que melhor conhecem, no mundo, a psicologia humana e o manejo das massas descontentes.²⁷⁹

Como se pode observar houve um incentivo a reorganização econômica e social do sertão através da atividade agrícola na década de 1930. Os agrônomos se juntaram à agência da seca e apontaram a irrigação como ponto central para o aproveitamento das áreas em torno das barragens (BUCKLEY, 2017). A criação de sistemas de irrigação e centros agrícolas era essencial para estabilizar a população sertaneja, garantindo o acesso à terra, gerando maior segurança alimentar e oportunidade econômica, uma vez que permitiria o cultivo durante todo o ano de culturas básicas ao sustento e até mesmo a comercialização. Para isso era preciso haver primeiro uma difusão das técnicas de ocupação e aproveitamento das redes de irrigação para o cultivo apropriado, ou seja, era preciso educar o sertanejo aos novos métodos e modo de vida.

_

²⁷⁹ Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. Rio de Janeiro, v.11, n.2, abril a junho de 1939.

O incentivo à ocupação do território nacional foi uma máxima do governo de Getúlio Vargas. A partir de 1937, período do Estado Novo, podemos observar também o desenvolvimento do programa "Marcha para o Oeste" o qual, segundo Rômulo de Paula Andrade (2010, p.458), "buscava a integração econômica nacional a partir da colonização de regiões consideradas longínquas e desabitadas", assim passou a recrutar trabalhadores nacionais para migrarem para estes espaços. A respeito disso, Maria Verónica Secreto (2007, p.116) destaca que a política estadonovista queria manter o trabalhador do campo em seu ambiente natural. Para fixar estes sujeitos nos sertões foi que surgiu a ideia de marchar para o interior, que logo passou a abranger também a região amazônica que deveria ser ocupada, sobretudo, por nordestinos que sofriam com os períodos de secas.

Foi nesta perspectiva que Getúlio Vargas, em publicação *A nova política para o Brasil* (1939-1940), salientou que o governo estava promovendo a colonização interior, "com o intuito de fixar em zonas mais produtivas e menos propícias a flagelos os excedentes de população de certas regiões". ²⁸⁰ O presidente também apresentou as vantagens econômicas obtidas até então pela fixação dos sertanejos em torno das obras de açudagem e irrigação

Apesar da capacidade de trabalho dos nordestinos e do seu apego à gleba natal, eram eles obrigados, frequentemente, a êxodos terríveis, sob a pressão do flagelo das secas. Impunha-se obviar de vez esses males, fixando as populações em condições permanentes de produção econômica. Dessa estabilização resultaria, como vem resultando, a par do desenvolvimento agropecuário, o crescimento de indústrias peculiares e prósperas, como, por exemplo, a extração, em larga escala, do óleo de oiticica e da cera de carnaúba, graças ao cultivo racional e intensivo dessas espécies vegetais por meio de irrigação; e, finalmente, a piscicultura nos açudes construídos com capacidade para oferecer alimentação barata às populações ribeirinhas.²⁸¹

Desde 1932 a colonização em algumas regiões já estava sendo feita e os resultados apontados pelo presidente eram uma espécie de incentivo para dar continuidade a tal iniciativa. Assim, na década de 1940 uma das dimensões fundamentais da colonização interior ou da chamada "Marcha para o Oeste" foi a criação das colônias agrícolas nacionais por meio do decreto-lei 3.059, de 14 de fevereiro de 1941²⁸², que previu "o estabelecimento de espaços para o recebimento de trabalhadores pobres com aptidão para o trabalho agrícola" (MAIA; ALMEIDA, 2021, p.188). Segundo Lucas Felício Costa e Ricardo Trevisan (2019), o projeto

_

²⁸⁰ VARGAS, Getúlio. A nova política do Brasil, no limiar de uma nova era 20 de outubro de 1939 a 29 de junho de 1940. Vol.VII, Livraria José Olympio, Rio de Janeiro, p.81.

²⁸¹ Ibidem., p.97.

²⁸² Decreto-Lei nº 3.059, de fevereiro de 1941, que dispõe sobre a criação de Colônias Agrícolas Nacionais. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3059-14-fevereiro-1941-413001-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em 26 de maio de 2023.

das colônias agrícolas estava "diretamente relacionado às formas de exploração e ocupação territorial, funcionando como linha de frente, experiências/laboratórios de produção agrícola e matérias-primas, visando a preparar os respectivos territórios ermos para ocupação/exploração e transformá-los em polos de abastecimento das zonas mais adensadas".

No tocante a isto, um artigo publicado na revista *Cultura Política* sob o título "Proteção à agricultura: Colônias agrícolas nacionais" salientou que o presidente Getúlio Vargas desde o início do seu governo tratou de incrementar as condições do progresso agrícola, dando as condições necessárias para o homem fixar-se no meio rural, fazendo valer a máxima "rumo ao campo" que até então tinha sentido apenas poético.²⁸³ Foi a partir dessa medida de "expansionismo rural" que as colônias agrícolas surgiram como nova perspectiva para a "exploração e o aproveitamento" do território sendo, pois, "mais um passo dado na Marcha para o Oeste". Diante de tal iniciativa seria possível concretizar a ocupação do "*hinterland*", já que "os elementos excedentes, inativos ou mal acomodados nos grandes centros urbanos hão de animar-se a procurar o sertão, aderindo ao néo-bandeirismo que o Estado Novo prega e incentiva".²⁸⁴

O decreto sobre a criação das colônias agrícolas estabeleceu as seguintes condições para a concessão de lotes e casas gratuitamente aos colonos:

a) O colono terá o domínio do lote, nele residindo e recebendo para sua exploração agrícola sementes e material agrário mais urgente. b) de acordo com a região e possibilidades de escoamento da produção agrícola para os centros de consumo será marcado o prazo em que o lote deverá ser utilizado agricolamente em condições satisfatórias de técnica e extensão. c) findo o prazo a que se refere o item anterior e preenchidas as demais condições constantes deste decreto-lei, o colono receberá em plena propriedade o lote, a casa e o material agrário em seu poder, independente de qualquer pagamento.²⁸⁵

Durante o Estado Novo foram criadas sete Colônias Agrícolas Nacionais (CANs): colônias de Goiás e Amazonas (1941); colônias do Pará e do Maranhão (1942); colônias General Osório (sudoeste do Paraná) e Dourados (no então território de Ponta Porá, Mato

https://docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=rev_cultura&Pesq=marcha%20para%20o%20oeste&id=2028706715471&pagfis=535. Acesso em 19 de junho de 2023.

https://docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=rev_cultura&Pesq=marcha%20para%20o%20oeste&id=2028706715471&pagfis=536. Acesso em 19 de junho de 2023.

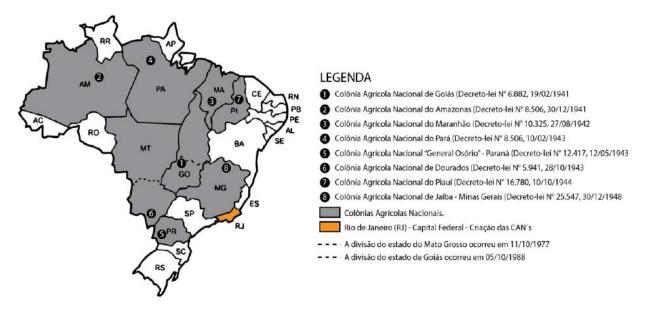
Revista Cultura Política. Proteção à agricultura: Colônias agrícolas nacionais. nº.2, abril de 1941, p.221. Disponível

Ibidem., p.222. Disponível em:

²⁸⁵ Ibidem.

Grosso) (1943); e colônia do Piauí (1944) (MAIA; ALMEIDA, 2021, p.190). No mapa abaixo podemos localizar as colônias agrícolas criadas nas cinco regiões do Brasil.²⁸⁶

Mapa 3: Colônias Agrícolas Nacionais criadas a partir do decreto – lei 3.059 de 14 de fevereiro de 1941



Fonte: COSTA, Lucas Felício; TREVISAN, Ricardo. *Colônias Agrícolas Nacionais: Laboratórios experimentais de exploração e ocupação do território brasileiro, um arranjo possível*. XXIII Congresso/XXXVIII Encontro Arquisur, Belo Horizonte, 02-04 de outubro de 2019.

Por meio do decreto nº 16.780, de 10 de outubro de 1944, foi autorizada a construção da Colônia Agrícola Nacional do Piauí (CANPI) "em terras localizadas nas Fazendas da União Federal, existentes no referido estado, a serem demarcadas pela divisão de Terras e Colonização do Departamento Nacional da Produção Vegetal do Ministério da Agricultura". A colônia foi instalada na cidade de Oeiras, antiga capital do estado. No entanto, não conseguimos obter mais informações sobre este projeto agrícola no Piauí. Desse modo, neste trabalho abordamos apenas a Colônia Agrícola David Caldas, que na seca de 1932 serviu para acolher centenas de

De acordo com a resolução de 14 de julho de 1941 foi definida a divisão do território nacional em cinco regiões com base nas suas particularidades geográficas: Norte, Nordeste, Leste, Sul e Centro-Oeste. A região Norte compreendia o Amazonas, o Pará e o então território do Acre. A região Nordeste foi dividida em duas partes: o Nordeste Ocidental, com os estados do Maranhão e Piauí, e o Nordeste Oriental, formado por Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas. A região Leste também foi subdividida: Sergipe e Bahia formaram o Leste Setentrional; Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro e Distrito Federal (na época, a cidade do Rio de Janeiro) ficaram no Leste Meridional. Já a região Sul foi constituída pelos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Por último, a região Centro-Oeste, que compreendeu Goiás e Mato Grosso. Informações disponíveis em: http://memorialdademocracia.com.br/card/aprovada-a-divisao-regional-do-brasil. Acesso em 28 de maio de 2023.

²⁸⁷ Decreto nº 16.780, de 10 de outubro de 1944, que autoriza a construção da Colônia Agrícola do Piauí (CANPI). Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-16780-10-outubro-1944-458854-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em 28 de maio de 2023.

flagelados. Consideramos ela como parte de um projeto nacional de ocupação territorial e exploração agrícola varguista que começou a ser delineado no governo provisório e mais bem desenvolvido no Estado Novo com outras iniciativas semelhantes

2.5 Colônia Agrícola David Caldas no Piauí

O fenômeno da seca situava-se dentro do que se convencionou chamar polígono das secas. Como já mencionamos no decorrer do texto, o Piauí estava inserido nessa demarcação, mas não apresentava o flagelo na mesma dimensão dos demais estados, sendo este descrito em 1932 pelo interventor Landri Sales como de pouca expressividade, já que não teria alterado a ordem econômica e financeira do estado, apesar de seus efeitos desastrosos no Nordeste. ²⁸⁸ O resultado foi uma menor atuação da IFOCS no Piauí, não sendo o território prioridade na execução das obras de engenharia, visto que "foram atendidos, de preferência, as linhas gerais dos grandes sistemas de irrigação, do plano rodoviário correlato e das obras de cooperação". Os serviços complementares só foram atacados no caso de "socorrer as populações de zonas estranhas à área das maiores construções projetadas ou desprovidas de outros meios de assistência". ²⁸⁹

O plano geral estabelecido pela inspetoria visava concentrar os serviços nas áreas mais afetadas para evitar a dispersão de pequenas obras que atendessem interesses pessoais ou regionais. As demais zonas couberam os serviços complementares, como no caso do Piauí, visando também, de certo modo, acolher parte da população flagelada que migrava para as regiões vizinhas. Foi a partir dessa compreensão que o estado acabou sendo inserido no programa de trabalho da IFOCS. Aquele espaço teve um papel relevante nos debates acerca do combate à seca, o que pode ser confirmado através da quantidade de verbas que lhe foi destinado. A tabela a seguir mostra as despesas feitas entre 1931 e 1933 para os serviços de obras contra as secas e outros nos estados, assim podemos observar que durante todo esse período o Piauí foi um dos beneficiados.

²⁸⁸ Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getúlio Vargas, Presidente da República, pelo Cap. Landri Sales Gonçalves, Interventor Federal no estado do Piauí, 1931-1935, Imprensa Oficial, Teresina, p.04.

²⁸⁹ ALMEIDA, José Américo de. O ciclo revolucionário do Ministério da Viação. 2.ed. João Pessoa: Fundação Casa de José Américo, 1982. 462p. (Coleção Mossoroense, 178), p.162.

Tabela 4: Resumo das despesas feitas em 1931 e 1933 a conta das verbas orçamentárias e dos créditos adicionais abertos ao Ministério da Viação e Obras Públicas para serviços de obras contra as secas e outros

ESTADOS E REPARTIÇÕES	SERVIÇOS CONTRA AS SECAS			COLONIZAÇÃO E ASSISTÊNCIA		
	1931	1932	1933	1932	1933	
Amazonas				149:837\$600	199:999\$100	
Pará		100:000\$000		899:772\$310		
Maranhão		450:000\$000		750:000\$000	400:000\$000	
Piauí	50:000\$000	350:000\$000		950:000\$000	800:000\$000	
Ceará		432:200\$000		4.769:595\$950	2.883:856\$660	
Rio Grande do Norte		642:200\$000		1.120:000\$000	350:000\$000	
Paraíba		632:200\$000	20:000\$000	1.529:998\$800	305:000\$000	
Pernambuco	50:000\$000	399:659\$920		700:000\$000	300:000\$000	
Alagoas		99:949\$650		413:000\$000	350:000\$000	
Sergipe		450:000\$000	200:000\$00	200:000\$000	300:000\$000	
Bahía		850:000\$000		400:000\$000	350:000\$000	
Minas Gerais				50:000\$000		
Totais	100:000\$00	4.406:209\$570	220:000\$00	11.932:184\$66 0	6.238:855\$760	
0		SERVIÇOS FERROVIÁRIOS				
ESTRADAS DE FERRO		1931	1932	1933		
Rede de	Rede de Viação Cearense		115:172\$19 9	18.614:238\$16 0	13.041:090\$40	
Estrada de Ferro Ce	Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte			2.568:708\$200	3.768:845\$300	
Estrada de l	Ferro Central d	lo Piauí		847:857\$500	766:492\$300	
Estrada de Fe	Estrada de Ferro Petrolina a Teresina			225:002\$300	1.526:569\$500	
Estrada de Fe	Estrada de Ferro São Luís a Teresina			913:630\$700	1.575:137\$800	
	Totais		115:172\$19	23.169:436\$86	20.678:135\$30	
		9	0	0		
INSPETORIA DE SECAS		1931	1932	1933		
1º Distrito (Ceará)		1.185:501\$ 420	65.053:507\$58 8	42.127:521\$10 0		
2º Distrito (Paraíba e Rio Grande do Norte)		2.686:948\$ 058	29.916:654\$47 1	19.646:590\$78 7		
Comissão de Bahia e Sergipe		15:699\$250	4.585:383\$942	5.622:019\$146		
Comissão do Piauí				883:003\$800	4.033:997\$900	

Comissão do Alto Piranhas		3.000:000\$000	10.836:763\$00
Sistema Lima Campos			4.329:237\$000
Comissão de Pernambuco		7.639:901\$985	8.194:500\$600
Comissão de Reflorestamento e de Piscicultura			598:504\$250
Administração Central		2.906:257\$874	1.236:348\$200
Total	3.888:148\$ 728	113.984:709\$6 60	96.625:481\$10 5

Fonte: ALMEIDA, José Américo de. O ciclo revolucionário do Ministério da Viação. 2.ed. João Pessoa: Fundação Casa de José Américo, 1982. 462p. (Coleção Mossoroense, 178), p.186.

Os serviços no estado se concentraram na construção/reconstrução de açudes, de poços, no prolongamento de estradas de rodagem e de ferro e na instalação da colônia agrícola David Caldas.²⁹⁰ Mesmo a região não tendo a seca como seu principal problema, visto que sua intensidade era menor, ela atuou como refúgio para os flagelados advindos, principalmente do Ceará, e serviu de espaço para a implementação das políticas de expansão da fronteira para o povoamento do território nacional, uma vez que foi escolhido para o estabelecimento de uma colônia agrícola visando a fixação do sertanejo.²⁹¹ Além disso, toda infraestrutura realizada foi vista como de grande importância para o desenvolvimento do estado. Desse modo, aqui nós propomos pensar a articulação de interesses locais e ambiciosos projetos nacionais de integração territorial.

Ao assumir a administração do Piauí, o interventor Landri Sales encontrou suspenso todos os serviços federais.²⁹² Após apelo conseguiu do ministro José Américo autorização para a criação de uma Comissão Independente de Obras Contra as Secas (que pode ser observada na tabela anterior), responsável pela construção de estradas, de açudes e pela perfuração de poços no estado.²⁹³ Segundo o interventor, as obras foram solicitadas como forma de socorrer as populações flageladas nas "horas tormentosas de provações" pela "facilidade com que poderia beneficiar a um maior número de pessoas".²⁹⁴ Em um primeiro momento ele conseguiu do

138

²⁹⁰ É importante frisar que a colônia agrícola David Caldas não foi a única construída no Piauí nesse período. Além dela foi criada a colônia agrícola Dr. Sampaio em terrenos à margem da estrada de rodagem Floriano a Oeiras. No entanto, a colônia era mais modesta e de proporções menores que a de David Caldas que conseguiu atingir um modelo de colonização bastante elogiado por agrônomos, engenheiros e pelos ministros da agricultura e da viação.

²⁹¹ Apesar da efetiva implementação das colônias agrícolas ter ocorrido apenas nas décadas seguintes, nesse momento observamos o delineamento dessas iniciativas a exemplo da colônia agrícola David Caldas no Piauí e outras mais nos estados do Norte e do Nordeste.

²⁹² Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getúlio Vargas, Presidente da República, pelo Cap. Landri Sales Gonçalves, Interventor Federal no estado do Piauí, 1931-1935, Imprensa Oficial, Teresina, p.129.
²⁹³ Ibidem.

²⁹⁴ Ibidem., p.118.

governo federal recurso no valor de 50:000\$000 que possibilitou intensificar os trabalhos.²⁹⁵ Em relação aos serviços rodoviários foi recomendado a realização, na maior parte dos municípios, de melhoramentos nas estradas carroçáveis existentes e a abertura de novas vias com traçados mais vantajosos. ²⁹⁶ Junto com essas obras, foi executada a construção de poços e pequenos açudes nas zonas descritas como "mais fortemente batidas pelas secas"²⁹⁷ que estão dispostas na tabela abaixo.

Tabela 5: Poços e açudes construídos no Piauí no período de 1932-1934²⁹⁸

MUNICÍPIOS	LOCALIDADES	POÇOS	AÇUDES
Parnaíba	Amarração	4	-
Parnaíba	Cocal	2	-
Picos	Picos	_	1
Simplício Mendes	Simplício Mendes	_	1
	(reconstrução)		
S. Raimundo Nonato	Várzea Grande	_	1
S. Raimundo Nonato	Queimadas	_	1
S. Raimundo Nonato	São Félix	_	1
S. Raimundo Nonato	Onda Verde	_	1
Piracuruca	Piracuruca	2	-
Campo Maior	Mangueira	_	1
Campo Maior	Panella	_	1
Altos	Altos	_	1
S. João do Piauí	S. João do Piauí	1	-
S. João do Piauí	Coqueiro	_	1
S. João do Piauí	Tanque (reconstrução)	_	1
S. João do Piauí	Campo Alegre	_	1
S. João do Piauí	Timbituba	_	1
S. João do Piauí	Canto do Burity (reconstrução)	-	1
José de Freitas	Pitombeira	-	1
Miguel Alves	Miguel Alves	1	_
Miguel Alves	Mato Seco	_	1

²⁹⁵ Ibidem.

²⁹⁶ Ibidem.

²⁹⁷ Diário Oficial. Ano III, n.187, 21 de agosto de 1933, Teresina.

²⁹⁸ O relatório não deixa claro o período de execução das obras, mas pelos dados contidos sobre os recursos destinados pela União ao Piauí, acreditamos que seja referente aos anos de 1932, 1933 e 1934.

Regeneração	Caldeirão	-	1
São Pedro	Água Branca	-	1
Joaquim Távora	Mathias Olympio	1	_
Jaicós	Bom Sucesso	-	1
Jaicós	Lagoa Grande	_	1
Valença	Valença	1	_
TOTAL		12	21

Fonte: Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getúlio Vargas, Presidente da República, pelo Cap. Landri Sales Gonçalves, Interventor Federal no estado do Piauí, 1931-1935, Imprensa Oficial, Teresina, p.124.

Os dados mostram uma diferença na distribuição das obras pelos municípios. Dos recursos solicitados pelo interventor os mais beneficiados foram Floriano (171:815\$000), Parnaíba (118:528\$750), Picos (63:000\$000), Amarante (54:723\$400), S. Raimundo Nonato (53:373\$200), Campo Maior (48:851\$100), Barras (40:000\$000), S. João do Piauí (40:000\$000), Valença (37:000\$000), Piripiri (35:439\$500) e Altos (30:000\$000).²⁹⁹ Parnaíba, pela sua importância comercial, além do seu papel de lugar de refúgio e rota de passagem dos flagelados, recebeu uma considerável quantia e teve o maior número de poços construídos. O município estava situado na porção norte do estado e fazia fronteira ao oeste com o Maranhão e ao leste com o Ceará. No período das secas, a população cearense emigrava em busca de melhores condições de vida, adentrando o território piauiense pela cidade. Alguns se estabeleceram por lá, sendo empregados nas obras públicas e outros continuaram a peregrinação para o Maranhão ou até mesmo para o Amazonas. Além disso, Parnaíba era um grande centro produtor, figurando como um dos sete maiores produtores de algodão³⁰⁰ e de outros elementos da indústria extrativa, o que de certa forma, exigia uma estrutura que atendesse sua economia e sua imensa população (51.398 habitantes) que ficava atrás somente da capital, Teresina (91.854 habitantes), e do município de Valença (55.486 habitantes).³⁰¹

Através dessas obras é possível observar que mesmo considerando o flagelo moderado, Landri Sales solicitou ao ministro José Américo medidas para socorrer os piauienses afetados pela seca e os retirantes que chegavam das regiões vizinhas, sendo organizado no estado, pela Chefatura de Polícia, um serviço de "proteção aos flagelados". O serviço foi considerado de extrema importância, pois teria atingido sua finalidade ao atender 19.021 famílias, com um total

30

²⁹⁹ Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getúlio Vargas, Presidente da República, pelo Cap. Landri Sales Gonçalves, Interventor Federal no estado do Piauí, 1931-1935, Imprensa Oficial, Teresina, p.118-121.

³⁰⁰ Piauhy 1935. Publicação oficial da Diretoria Geral de Estatística do estado do Piauhy, Teresina, 1935, p.66.

³⁰¹ Ibidem., p.17.

³⁰² Diário Oficial. Ano III, n. 192, 26 de agosto de 1933, Teresina.

de 122.267 pessoas, além de ter distribuído 101.409 quilos de gêneros alimentícios e 668 peças de vestuário. O número total de pessoas socorridas é bastante assustador, o que nos leva a inferir que, se por um lado, o território do Piauí não estava dentro da prioridade da inspetoria pela gravidade das estiagens, por outro lado, acabou sendo inserido pelo seu papel de zona de refúgio, sendo a presença de flagelados advindos de outros estados a justificativa perfeita para as elites locais solicitaram verbas para construção das obras.

Além disso, as ações do interventor podem ser entendidas como uma preocupação em mobilizar recursos para desenvolver o Piauí. Ao concluir sua administração ressaltou que procurou realizar um programa vasto, que contemplasse os diferentes setores, mesmo diante das dificuldades financeiras.

Nutro a convicção de haver, quanto me facultaram os recursos, o momento e o meio, concorrido ao desenvolvimento do estado, incentivando lhe as fontes de produção, melhorando-lhe o aparelhamento administrativo; difundindo o ensino; velando pela saúde pública; dando execução, em suma, a um vasto programa de realizações materiais, sem impor sacrifícios a coletividade.³⁰⁴

Landri Sales se declarou um grande incentivador do desenvolvimento piauiense por meio da implantação de uma infraestrutura em diferentes partes do estado. Suas ações não ficaram concentradas apenas nos serviços mencionados, compreendendo também calçamento de ruas, abastecimento de água, distribuição de energia, construção de prédios escolares, conservação de prédios municipais, arborização de ruas e praças, entre outros. O apoio à produção econômica por meio da agricultura foi outro ponto de atenção do interventor, que fez uma intensa propaganda dos métodos da lavoura nacional e suas vantagens. Ele insistiu sobre a cultura de determinados produtos, principalmente do algodão", e promoveu "os meios a difusão dos processos de melhoramento da cera de carnaúba, padronizando-lhes os tipos". Não deixou "na época do plantio, distribuir pelos agricultores pobres, sementes selecionadas e expurgadas".

O interventor promoveu a colonização no Piauí, autorizando a instalação de uma colônia agrícola no estado, a David Caldas, que durante a seca de 1932 recebeu, hospedou e localizou inúmeras famílias flageladas.³⁰⁷ É importante destacar que o projeto adotado por ele para a

³⁰³ Ibidem.

³⁰⁴ Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getúlio Vargas, Presidente da República, pelo Cap. Landri Sales Gonçalves, Interventor Federal no estado do Piauí, 1931-1935, Imprensa Oficial, Teresina, p.130.

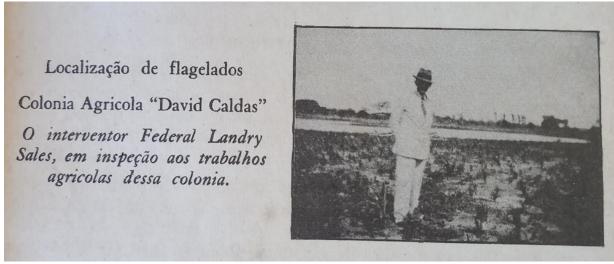
³⁰⁵ Ibidem., p.63.

³⁰⁶ Ibidem., p.104.

³⁰⁷ A Diretoria de Agricultura e Obras Públicas foi quem ficou responsável pelo recebimento dos flagelados, assim, providenciou a localização deles no antigo Centro Agrícola David Caldas, fundado pelo Serviço de Proteção aos Índios, que se encontrava abandonado.

fixação de colonos nacionais assumiu características particulares sendo, posteriormente, cogitado de ser implantado pelo Ministério do Trabalho em outras regiões.

Figura 6: Interventor Landri Sales em inspeção aos trabalhos agrícolas em David Caldas



Fonte: O Problema Social e Econômico das Obras Contra as Sêcas. Relatório apresentado, em julho de 1933, ao Snr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Dr. José Américo de Almeida, pelo engenheiro agrônomo Evaristo Leitão, 1937.

O projeto das colônias agrícolas foi aprovado por decreto de 1931, como já tratamos neste texto, como forma de amparar e evitar a migração em massa das populações vítimas da seca. No entanto, o objetivo da colonização não era apenas prestar assistência aos flagelados, mas realizar uma ocupação do território nacional por meio da fixação do homem. João Marcelo E. Maia e Thays Fregolent de Almeida (2021, p.174) destacam que nesse momento houve iniciativas voltadas para as regiões interioranas visando o controle do território nacional. Tais políticas não teriam sido inauguradas na década de 1930, já que desde o período colonial a questão da expansão territorial esteve no cerne do debate sobre a constituição da história nacional (MAIA; ALMEIDA, 2021, p.175). Segundo os autores o que teria diferenciado o período de 1930-1945 foi:

A combinação de uma política voltada para a ampliação do mercado interno por meio da integração econômica dos "fundos territoriais do país" e a criação de um sofisticado aparelho burocrático empenhado em realizar o investimento em setores estratégicos, como a orientação de migrações e promoção de infraestrutura de transporte e comunicação (MAIA; ALMEIDA, 2021, p.175 *Apud* BORGES, 2004).

Algumas regiões se tornaram estratégicas para a implantação desse projeto governamental, que necessitava da pequena propriedade para o desenvolvimento da produção agrícola e para a fixação do homem no campo. Porém, mesmo com a criação de espaços agrícolas não houve uma reforma da grande propriedade de terra, mas uma "manutenção da

estrutura agrária tradicional" (MAIA; ALMEIDA, 2021, p.176). Buckley (2017, p.145-146) corrobora com essa ideia ao mostrar que as colônias agrícolas irrigadas em pequenas propriedades desenvolvidas pela inspetoria receberam pouco incentivo nesse momento, uma vez que sua proposta era fornecer aos agricultores uma maior segurança alimentar e reduzir sua dependência aos chamados "coronéis", ou seja, havia um medo por parte das elites de que tais reformas causasse sua perda de poder sobre a região. Ainda segundo a autora, os trabalhos da agência da seca se concentraram na construção dos reservatórios, que de certa forma correspondia a agenda dos engenheiros e atendia aos interesses dos fazendeiros e, em menor escala, dos canais de irrigação, que acabaram sendo construídos nas grandes propriedades aumentando mais o poder dos donos das terras (BUCKLEY, 2017, p.146).

Mesmo que não tenha ocorrido um enfrentamento de Vargas às grandes elites latifundiárias através da expropriação e redistribuição de extensas áreas de terras no semiárido, as iniciativas de ocupação do território nacional por meio da expansão da fronteira foram elementos de grande relevância. As ações da IFOCS voltadas para a fixação do homem à terra através de uma vasta colonização rural no Nordeste, servidos por barragens, sistemas de irrigação e estradas, encontrava paralelo no programa de integração do governo de Vargas. Assim, regiões como o Piauí foram percebidas como apropriadas para a localização de pequenos agricultores, resolvendo, automaticamente, o problema da imigração, provocado pelas grandes secas, e do povoamento das zonas interioranas. O engenheiro Agenor Augusto de Miranda foi um dos defensores deste projeto de localização de trabalhadores nacionais flagelados pela seca no Piauí.

Nesse grande sertão brasileiro, de clima ameno, de terras férteis e de comunicações fáceis, está um ponto central onde se pode pensar em localizar milhares e milhares de patrícios nossos para terem, pelo trabalho orientado, a felicidade que merecem os que podem, com suor do rosto, regar um pedaço da terra a que pertencem. No momento em que o Governo procura mais uma vez minorar a sorte dos brasileiros assolados pelo flagelo nordestino, aqui deixo uma contribuição que poderá ser útil à nossa economia. No sudoeste piauiense as terras são quase todas devolutas e desabitadas e com capacidade para a criação e para a lavoura; e demais, pelo lado industrial, o seu valor aumenta quando se sabe o que podem produzir em maniçoba, em óleos, em resinas, em frutas, em substâncias medicinais, etc; tudo já feito pela natureza como reservas avaramente guardadas paras regiamente remunerar um dia o gigantesco trabalho do desbravamento do Brasil inteiro, a mais de 200 léguas do árido litoral do nordeste, onde morrem hoje brasileiros à míngua de recursos.³⁰⁸

_

³⁰⁸ MIRANDA, Agenor Augusto de. Estudos Piauienses. Brasiliana, série 5°, vol.116, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1938, p.157-158.

Dados presentes em Mensagem ao Congresso Nacional evidenciam que desde 1931 o governo federal concedeu aos estados a quantia de 4.493 contos para o serviço de fundação de centros e núcleos agrícolas e localização de trabalhadores, que foram distribuídos da seguinte maneira:

Tabela 6: Auxílio concedido aos estados para o serviço de fundação de centros e núcleos agrícolas e localização de trabalhadores

ESTADOS	IMPORTÂNCIA
Território do Acre	350:000\$000
Amazonas	850:000\$000
Pará	300:000\$000
Piauí	500:000\$000
Ceará	500:000\$000
Rio Grande do Norte	300:000\$000
Paraíba	600:000\$000
Bahia	300:000\$000
Espírito Santo	50:000\$000
Paraná	443:000\$000
Mato Grosso	300:000\$000
Total	4.493:000\$000

Fonte: Mensagem ao Chefe do Governo Provisório, lida perante a Assembleia Nacional Constituinte, no ato da sua instalação, em 15 de novembro de 1933, Rio de Janeiro, p.170.

Podemos observar que o estado que recebeu a maior quantidade de recursos foi o Amazonas, seguido da Paraíba, do Ceará, do Piauí e do Paraná. A iniciativa de amparo e fixação dos trabalhadores nacionais estava relacionada a tentativa de orientar o povoamento do vasto território brasileiro para melhor aproveitar e integrar economicamente as regiões mais distantes do poder público. Tais dados nos revelam também uma política de expansão da autoridade estatal que, posteriormente, se concretizou na Marcha para o Oeste, como já tratamos anteriormente.

O Piauí foi um dos estados que recebeu auxílio para a colonização de trabalhadores. Tal medida de amparo voltada para as vítimas da seca foi tomada em conjunto com outras, a exemplo dos campos de concentração no Ceará e da distribuição de passagens em navios e trens, para amenizar as aglomerações urbanas. Assim, as áreas isentas dos efeitos do flagelo

foram transformadas em "verdadeiros modelos de organização de trabalho agrícola"³⁰⁹, como bem sugeriu José Américo quando tratou sobre o novo regulamento da IFOCS:

Uma das soluções indicadas para o problema das secas é o deslocamento da população nordestina para São Paulo. Cumpre, entretanto, acentuar que cada um dos Estados do Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba, para não mencionar outros menos atingidos pelos acidentes do clima, dispõe de zonas tão vantajosamente favorecidas pela natureza, como São Paulo. Para esses pontos é que deve ser encaminhada, sistematicamente, a população faminta nos anos escassos. São verdadeiros oásis para onde convergem, desde as primeiras erupções do mal, as levas de retirantes. Desde que se organize um serviço de transporte que evite a extenuação das longas caminhadas, os flagelados chegarão em condições de poderem ser, depois dos primeiros socorros, localizados nas colônias de trabalhadores criadas pelo decreto n. 19.687, de 11 de fevereiro corrente ou em outros serviços públicos ou particulares.³¹⁰

Evaristo Leitão, agrônomo designado para fiscalizar e regularizar os serviços de colonização, também defendeu a ideia de que os centros agrícolas e linhas coloniais deveriam ser criados nas zonas menos atingidas pela seca com finalidade econômica e educativa, funcionando como verdadeiros postos de atração dos flagelados.³¹¹ Com isso, seria possível realizar a fixação do homem rural ao solo nordestino.

Como as colônias agrícolas precisavam funcionar de forma integrada com as barragens, os canais de irrigação e as estradas, para que seu efeito fosse efetivo, fica evidente que tal projeto de exploração agrícola veio a calhar com os interesses das elites piauienses, que se viam na fronteira do progresso, sem uma infraestrutura para explorar o seu território considerado rico em recursos naturais. Assim, identificamos que existia uma demanda dos sujeitos locais para o aproveitamento da região a fim de desenvolvê-la e integrá-la ao restante da federação. Um exemplo do que acabamos de falar pode ser visto nos espaços indicados por Luiz Mendes Ribeiro Gonçalves para a colonização no Piauí. Eram terras descritas como muito férteis, fartas de água, de fácil acesso, de extensos palmeirais de babaçu e de carnaúba. A utilização dessas áreas não traria benefícios apenas para os flagelados, mas, de modo geral, para todo o estado que lucraria com a instalação de uma infraestrutura e a exploração de suas riquezas naturais (carnaúba, babaçu, algodão), resultando no aumento da produção econômica local.

Mensagem ao Chefe do Governo Provisório, lida perante a Assembleia Nacional Constituinte, no ato da sua instalação, em 15 de novembro de 1933, Rio de Janeiro, p.111.

³¹⁰ ALMEIDA, José Américo de. O ciclo revolucionário do Ministério da Viação. 2.ed. João Pessoa: Fundação Casa de José Américo, 1982. 462p. (Coleção Mossoroense, 178), p.380-381.

³¹¹ O Problema Social e Econômico das Obras Contra as Secas. Relatório apresentado, em julho de 1933, ao Snr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Dr. José Américo de Almeida, pelo engenheiro agrônomo Evaristo Leitão, 1937, p.40.

³¹² Diário do Piauí. Ano III, n.183, 16 de agosto de 1933, Teresina, p.1-4.

Evaristo Leitão visitou David Caldas na ocasião de sua viagem ao Nordeste, o qual considerou ser o "mais futuroso de todos os núcleos ultimamente fundados no Norte"³¹³, impressão essa que também foi compartilhada pelo ministro José Américo, ao se referir a colônia como sendo um núcleo modelar.³¹⁴ O agrônomo partiu da capital da República no dia 8 de novembro de 1932, passando pelos estados de Pernambuco, Ceará, Pará e Maranhão.³¹⁵ No dia 5 de fevereiro de 1933 chegou ao Piauí, onde se encontrou com o interventor piauiense e o engenheiro Luiz Mendes Ribeiro Gonçalves, diretor de obras públicas.³¹⁶ A localização de famílias de retirantes nas terras de David Caldas foi uma resposta de Landri Sales a José Américo sobre a possibilidade de instalação de uma colônia agrícola no estado. Por meio de telegrama ele destacou a fertilidade do território e indicou o local onde poderia ser realizada essa fixação das famílias sertanejas:

O Estado possui terras apropriadas à fixação grande número de famílias. Entre essas poderei citar terrenos do antigo Centro Agrícola David Caldas, cobertos de frondosas matas, extensos palmeirais de babaçu, muito férteis, fartos de água, muito lagos, à margem do Parnaíba, a jusante desta capital cerca de 54 quilômetros e próximo de União, 26 quilômetros. É suficiente para quatrocentas famílias em lotes de trinta hectares para cada uma. É, portanto, local privilegiado, dada a facilidade de transporte para os centros consumidores, desde que está à margem da principal via de comunicação do estado. ³¹⁷

A colônia agrícola David Caldas foi criada ainda na Primeira República, no ano de 1912, por meio do decreto nº 8.072 de 20 de junho de 1910 que marcou o início do Serviço de Proteção aos Índios e Localização de Trabalhadores Nacionais (SPILTN).³¹⁸ O local escolhido para sua instalação foram as terras da antiga fazenda Gameleira no município de União (PEREIRA, 2022, p.54). A fundação da colônia agrícola, de acordo com o *Diário do Piauí*, contribuiria "para o progresso da nossa indústria agrícola, infelizmente ainda apegada à rotina dos

-

³¹³ O Problema Social e Econômico das Obras Contra as Secas. Relatório apresentado, em julho de 1933, ao Snr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Dr. José Américo de Almeida, pelo engenheiro agrônomo Evaristo Leitão, 1937, p.24.

³¹⁴ALMEIDA, José Américo de. O ciclo revolucionário do Ministério da Viação. 2.ed. João Pessoa: Fundação Casa de José Américo, 1982. 462p. (Coleção Mossoroense, 178), p.163.

³¹⁵ O Problema Social e Econômico das Obras Contra as Secas. Relatório apresentado, em julho de 1933, ao Snr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Dr. José Américo de Almeida, pelo engenheiro agrônomo Evaristo Leitão, 1937, p.8.

Após a visita ao Piauí Evaristo Leitão seguiu viagem em direção ao estado do Rio Grande do Norte, depois Paraíba e por último Alagoas. O agrônomo não chegou a ir à Bahia, uma vez que os núcleos coloniais já haviam sido dissolvidos.

³¹⁷ Diário Oficial. Ano III, n.183, 16 de agosto de 1933, Teresina.

Decreto nº 8.072 de 20 de junho de 1910. Dispõe sobre a criação do Serviço de Proteção aos Índios e Localização de Trabalhadores Nacionais. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8072-20-junho-1910-504520-publicacaooriginal-58095-pe.html. Acesso em 25 de julho de 2022.

primitivos processos de cultura, e permanecendo, por isto mesmo, em lastimável atraso". ³¹⁹ Inicialmente, David Caldas teve por finalidade localizar trabalhadores nacionais, no entanto, devido às secas passou a alocar também os retirantes.

Nesse período foram criados outros centros agrícolas, entre eles Alcântara (Maranhão), Laranjeiras (Sergipe), Mamanguape (Paraíba), Água Preta (Pernambuco), Porto Real, Colégio (Alagoas) e Sabino Vieira (Bahia) (MARTINS, 2012, p.10). No entanto, somente a David Caldas foi reaproveitada na seca de 1932. Em secas anteriores ela já havia sido lugar de abrigo e passagem de retirantes piauienses e cearenses que migravam em busca de melhores condições de sobrevivência. A exemplo disso, podemos citar dados do relatório do Ministério da Agricultura de 1916 onde mostra a grande quantidade de flagelados alocados no centro agrícola. Havia naquele espaço 158 famílias de trabalhadores nacionais com um número total de 653 indivíduos. Com a chegada da seca em 1915 foram para lá 403 famílias de retirantes com um total de 2.528 pessoas que receberam medicamentos, trabalho e alimentação. Estes sujeitos foram responsáveis pelo consumo de grande parte da produção do coco babaçu da colônia. 320 Outro exemplo é da seca de 1919 quando o governador do estado, Eurípedes Clementino de Aguiar, solicitou verbas ao ministério da agricultura com a finalidade de preparar o centro agrícola para abrigar as famílias flageladas, como já vimos neste capítulo. 321

De acordo com Wermeson Pereira (2022, p.76) após o ano de 1915 David Caldas teria passado por um desenvolvimento lento, enfrentando problemas decorrentes das secas, que resultaram no encerramento do seu primeiro projeto em 1925. Posteriormente, em 1932, um novo projeto para este espaço foi elaborado, agora voltado especificamente para os retirantes da seca. O autor trata de evidenciar a diferença entre os projetos de 1912 e 1932. O primeiro teve como foco a colonização dos trabalhadores nacionais e o incentivo à modernização da agricultura no Brasil. Enquanto o segundo teve como prioridade amparar os retirantes da seca prestando-lhes assistência por meio do trabalho (PEREIRA, 2022). Seja como for, no decorrer de sua existência David Caldas foi um importante espaço para o desenvolvimento da agricultura do estado e para o acolhimento dos indivíduos castigados pelas secas.

³¹⁹ Diário do Piauí. Localização de trabalhadores nacionais. Ano II, n.6, 9 de janeiro de 1912, Teresina. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=231371&Pesq=%22David%20Caldas%22&pagfis=8
http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=231371&Pesq=%22David%20Caldas%22&pagfis=8
http://memoria.bn.br/DocReader.aspx?bib=231371&Pesq=%22David%20Caldas%22&pagfis=8">http://memoria.bn.br/DocReader.aspx?bib=231371&Pesq=%22David%20Caldas%22&pagfis=8">http://memoria.bn.br/DocReader.aspx?bib=231371&Pesq=%22David%20Caldas%22&pagfis=8">http://memoria.bn.br/DocReader.aspx?bib=231371&Pesq=%22David%20Caldas%22&pagfis=8">http://memoria.bn.br/DocReader.aspx?bib=231371&Pesq=%22David%20Caldas%22&pagfis=8">http://memoria.bn.br/DocReader.aspx?bib=231371&Pesq=%22David%20Caldas%22&pagfis=8">http://memoria.bn.br/DocReader.aspx?bib=231371&Pesq=%22David%20Caldas%22&pagfis=8">http://memoria.bn.br/DocReader.aspx?bib=231371&Pesq=%22David%20Caldas%22&pagfis=8">http://memoria.bn.br/DocReader.aspx?bib=231371&Pesq=%22David%20Caldas%22&pagfis=8">http://memoria.bn.br/DocReader.aspx?bib=231371&Pesq=%22David%20Caldas%22&pagfis=8">http://memoria.bn.br/DocReader.aspx?bib=231371&Pesq=%22David%20Caldas%22&pagfis=8">http://memoria.bn.br/DocReader.aspx?bib=231371&Pesq=%22David%20Caldas%22&Pesq=%22David%20Caldas%20C

Relatório do Ministério da Agricultura de 1916, p.77. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/108?terms=david%20caldas&item_id=2115#?h=david%20caldas&c=4&m=64&s=0&cv=93&r=0&xywh=-452%2C5%2C2720%2C1919. Acesso em 9 de junho de 2023.

³²¹ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa em 1 de junho de 1919 pelo Exm. Sr. Eurípedes Clementino de Aguiar governador do estado, Teresina, p.6.

Na seca de 1932 não foi diferente. O antigo centro agrícola, que se achava abandonado, foi escolhido para a localização de imigrantes nordestinos e recebeu 2.850 pessoas, 420 famílias, 1.600 homens e 1.445 mulheres.³²² A cada colono foram doados dois lotes: um rural, com 25 hectares e um urbano com 2.500 metros, onde construíram suas casas de tijolos, rebocadas, caiadas e divididas em quatro compartimentos. Os lotes foram agrupados de quatro e seis, em quarteirões de 100 metros. Na colônia agrícola havia duas praças, com fonte pública, uma escola mista de duas classes, cada uma com capacidade para 40 alunos e as residências das professoras. A sede ficava localizada a 1.500 metros da margem esquerda do rio Parnaíba.³²³



Figura 7: Casa de colono na colônia agrícola David Caldas

Fonte: Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getúlio Vargas, Presidente da República, pelo Cap. Landri Sales Gonçalves, Interventor Federal no estado do Piauí, 1931-1935, Imprensa Oficial, Teresina.

Inicialmente o diretor Luiz Mendes Ribeiro Gonçalves recebeu verba de 500:000\$000 (ver tabela 6 sobre os recursos dados aos estados para o serviço dos centros agrícolas), acrescida

³²² O Problema Social e Econômico das Obras Contra as Secas. Relatório apresentado, em julho de 1933, ao Snr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Dr. José Américo de Almeida, pelo engenheiro agrônomo Evaristo Leitão, 1937, p.24.

³²³ Ibidem., p.19.

posteriormente de mais 100:000\$000³²⁴ com os quais começou os trabalhos de estudo e elaboração do projeto, que ficou definido da seguinte maneira:

A) saneamento da região pela drenagem de algumas lagoas e desobstrução e limpeza das margens do rio Parnaíba; B) edificação da sede do Núcleo; C) ligação do rio Parnaíba a estrada de rodagem "Terezina-União", para o fácil escoamento dos produtos agrícolas; D) divisão dos "baixões" devidamente cercados, em lotes, ao longo das estradas ou em ligação direta com elas; E) instalação de um campo de cooperação, em terrenos irrigáveis, à margem do Parnaíba e um outro próximo a sede destinado a experimentações. 325

Durante os anos de 1932 e 1933 foram construídos duzentos barracões de palhas de babaçu para abrigar os retirantes. Além disso, foram realizados estudos de estradas, edifícios diversos, roçados, cercados de arame farpado, dessecamento de duas lagoas, saneamento de terras e perfuração de quatro poços. ³²⁶ O saneamento da região foi questão primordial no projeto de 1932, uma vez que desde sua fundação David Caldas enfrentava problemas relacionados à questão sanitária. Outro aspecto de grande relevância foi o regime cooperativista implementado na colônia e um modelo de colonização diferente do proposto pelo Ministério do Trabalho.

2.5.1 Estado sanitário da Colônia Agrícola David Caldas: saneamento e combate à malária/impaludismo

As obras de construção do centro agrícola David Caldas foram iniciadas no dia 23 de dezembro de 1912. Em março do ano seguinte os serviços foram paralisados em decorrência das chuvas e enchentes do rio Parnaíba que inundaram as terras e ocasionaram um surto de impaludismo.³²⁷ A péssima situação sanitária do centro agrícola foi desde o começo uma das principais dificuldades enfrentadas pelos engenheiros e população. Somadas a ela estava a falta de verbas, de mão de obra qualificada e de materiais para a construção (PEREIRA, 2022, p.64).

No ano de 1916, como consequência de complicações provocadas pela seca, a situação do centro agrícola foi agravada chegando a ser descrita como "angustiosa". O jornal *Gazeta de Notícias* (RJ) publicou uma pequena matéria com o título "O Centro Agrícola David Caldas é um centro de morte", onde relatou a grande quantidade de flagelados que ali se encontravam,

³²⁵ O Problema Social e Econômico das Obras Contra as Secas. Relatório apresentado, em julho de 1933, ao Snr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Dr. José Américo de Almeida, pelo engenheiro agrônomo Evaristo Leitão, 1937, p.19.

³²⁴ Diário Oficial. Ano III, n.183, 16 de agosto de 1933, Teresina, p.4.

³²⁶ Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getúlio Vargas, Presidente da República, pelo Cap. Landri Sales Gonçalves, Interventor Federal no estado do Piauí, 1931-1935, Imprensa Oficial, Teresina, p.125-126.

³²⁷ Diário do Piauí. Centro Agrícola "David Caldas" os serviços de construção – demarcação das terras – nossa visita. Ano III, n.208, 14 de setembro de 1913. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=231371&Pesq=Relat%c3%b3rio%20da%20Diretoria%20 de%20Terras%20e%20Coloniza%c3%a7%c3%a3o&pagfis=2690. Acesso em 9 de junho de 2023.

em torno de mais de mil, e ressaltou o alto número de doentes, tendo nos últimos dias morrido 18 pessoas. O quadro era tão preocupante que o diretor do centro passou a usar parte dos seus rendimentos para ajudar os flagelados e convencido de que seria impossível evitar tão alta mortalidade, mandou preparar um novo cemitério, já que o existente não tinha mais lugar para enterrar ninguém. 328

Como evidenciado o estado sanitário de David Caldas já não era bom e com o aumento do número de retirantes piorou ainda mais. A colônia vivia períodos de secas, que ocasionava a elevação da população, e períodos de chuvas, que geravam complicações por conta das enchentes. Tudo isto significava uma maior dificuldade na manutenção do espaço, uma vez que com a chegada das primeiras chuvas incidia os casos de impaludismo que castigava a multidão de retirantes que ali se encontrava. Mesmo estando situada a 10 metros acima do nível do rio Parnaíba, David Caldas sofria com as inundações do rio, de riachos e lagoas que deixavam a colônia isolada sem comunicações por terra, tendo os colonos que abandonarem suas moradias, sofrendo com a perda da produção e com as doenças (PEREIRA, 2022, p.89).

Diante disso, o aproveitamento dos terrenos do extinto centro agrícola David Caldas na seca de 1932 gerou um certo receio devido à "tradição de insalubridade da região e o fracasso de obra de molde semelhante empreendida pelo governo federal". O saneamento foi considerado por Luiz Mendes Ribeiro Gonçalves de extrema relevância para a colonização dessas terras, já que sua falta havia sido o motivo do fracasso da iniciativa em anos anteriores, que teve suas habitações localizadas nas margens do rio e de lagoas resultando em surtos violentos de impaludismo³³⁰, doença também conhecida como malária, paludismo, febre intermitente, sezões (NERY, 2021, 121) ou ainda maleita, febre terçã ou quartã (CAMARGO, 2003, p.26).

Luiz Mendes Ribeiro Gonçalves destacou que rara era a região do estado em que devido "a falta de prescrições higiênicas" não grassasse o impaludismo, "combalido organismos e ceifando vidas em começos e fins de inverno". Por esse motivo, ele apontou o saneamento como caminho para tornar o território "habitável e produtivo", a exemplo da colonização de terras "muitíssimas mais insalubres da África, da Ásia, da Oceania, e, mesmo da América que, hoje,

³²⁸ Jornal Gazeta de Notícias. O Centro Agrícola David Caldas é um centro de morte – Grande mortandade de flagelados. 17 de fevereiro de 1916, Rio de Janeiro. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=103730 04&Pesq=%22David%20Caldas%22&pagfis=3 7160. Acesso em 9 de junho de 2023.

³²⁹ Diário Oficial. Ano III, n.183, 16 de agosto de 1933, Teresina, p.4.

³³⁰ O Problema Social e Econômico das Obras Contra as Secas. Relatório apresentado, em julho de 1933, ao Snr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Dr. José Américo de Almeida, pelo engenheiro agrônomo Evaristo Leitão, 1937, p.18.

desfrutam de boas condições sanitárias, de prosperidade invejável". 331 Tais medidas gradativamente reduziriam a moléstia e melhoraria o grau de salubridade da zona a ser explorada e povoada, o que não teria sido feito em David Caldas na época da sua criação.

Segundo Ana Karoline Nery o impaludismo ocorria de forma endêmica em várias partes do Piauí e sua presença podia ser identificada desde períodos anteriores em relatos de vários viajantes como Padre Antônio Vieira, Carl Friedrich Philipp von Martius e George Gardner (2021, p.121-122). A moléstia se apresentava como um grave problema que impedia o progresso, tendo em 1917 o governador Eurípedes Clementino de Aguiar manifestado preocupação com a salubridade pública do estado.

> Esta moléstia, que reina endemicamente em quase todo o território do estado, causando devastações e prejuízos incalculáveis, constitui não há dúvida, o maior entrave ao nosso progresso, ao povoamento do nosso solo, ao desenvolvimento das nossas indústrias, principalmente da lavoura e da pecuária. É sabido que no Piauí, só são salubres as terras secas, as chapadas altas, regiões muito pobres, estéreis e quase desprovidas d'água. Não oferecendo os terrenos secos condições favoráveis à vida do homem, a nossa população se concentra nas terras frescas, situadas à margem dos rios, nas proximidades das lagoas e brejos, propícios a lavoura e a criação de gados, mas que são todas doentias, flageladas pelo impaludismo. Pode-se dizer, sem receio de errar, que entre nós, onde há água, há mosquitos, e onde há mosquitos, há febre.³³²

De maneira semelhante, em conferência realizada no ano de 1933 no núcleo colonial São Bento - RJ, Carlos Chagas falou sobre a luta empreendida contra a malária em várias regiões do Brasil. O sanitarista assinalou que a doença era um dos maiores entraves ao desenvolvimento nacional, ocorrendo em zonas férteis e com grande presença de água.

> A malária, meus senhores, em extensas regiões do Brasil representa o fator máximo da degradação do homem rural e é, por isso mesmo, o maior obstáculo à produtividade do trabalho agrícola, um dos maiores óbices à grandeza econômica da nação. E atentai bem em que é justamente nas zonas mais propícias à cultura, nos vales dos nossos rios caudalosos, às margens dos nossos riachos fertilizantes, nas lindas campinas verdejantes, nas terras largamente irrigadas, é aí onde maiores possibilidades e mais seguras compensações se oferecem ao trabalho, que a grande parasitose, como endemia permanente e em intensos surtos epidêmicos anuais, exercita sua larga ação destruidora.³³³

A malária se contrapunha ao ideal de progresso e integração do país que se pretendia moderno desde o início do século XX. Desse modo, "se constituiu em um problema não apenas

332 Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo Exm. Snr. Dr. Eurípedes Clementino de

³³¹ Diário Oficial. Ano III, n.184, 17 de agosto de 1933, Teresina, p.1.

Aguiar a 1º de junho de 1917, Teresina, 1918, p.18. 333 CHAGAS, Carlos. Luta contra a malária: conferência realizada em abril de 1933 no Núcleo Colonial São Bento.

Rio de Janeiro: Tip. do Departamento de Estatística e Publicidade, 1934.

de saúde pública, mas também político e econômico" (LOPES, 2020, p.103). A sua ocorrência estava "intimamente associada à presença e proliferação de mosquitos do gênero *Anopheles*" (CAMARGO, 2003, p.26). Estes punham seus ovos em repositórios de águas e a depender da espécie preferiam coleções de águas paradas ou águas limpas/sujas de fluxo lento/rápido. A doença era transmitida ao homem através da picada da fêmea do mosquito infectada pelo plasmodium. Seus principais sintomas eram calafrios, febre alta, seguida de mal-estar, náuseas, dores de cabeça e musculares (CAMARGO, 2003, p.26).

Gabriel Lopes (2020, p.112) ao tratar sobre o *Anopheles gambiae*, uma das espécies do mosquito que transmite a forma mais letal da malária, mostra a relação entre o clima, a doença e as condições sociais da população. Nisso, ele evidencia que a migração dos flagelados da seca de 1932 pode ter sido um importante meio para o alastramento da doença durante sua "era silenciosa" resultando, posteriormente, em um surto epidêmico no Rio Grande do Norte e no Ceará. Isso porque, segundo o autor, "o ciclo vital e a expansão do *Anopheles gambiae* são dependentes dos ritmos das chuvas" e do mesmo modo "são as chuvas que pautam o ritmo de vida da população, especialmente de refugiados da seca" (LOPES, 2020, p.112). Mesmo durante a seca de 1932 houve chuvas que formaram coleções de água, contribuindo para a proliferação contínua do mosquito. Assim, o deslocamento da população do Rio Grande do Norte para cidades e regiões vizinhas fez com que o parasita da malária fosse transportado. De modo geral pode-se observar que:

O ritmo das chuvas não apenas influenciou o ritmo das doenças transmitidas por mosquitos, mas também foi fundamental para ditar o ritmo da população, com suas sucessivas migrações em razão da carência de alimento causada pelas secas. O ritmo das epidemias, bem como o período ótimo para a prospecção de mosquitos também foi pautado pelo ritmo das secas e chuvas (LOPES, 2020, p.87-88).

A condição de vida precária de determinados grupos sociais deixava-os mais vulneráveis a episódios de epidemias de malária. No Piauí, por exemplo, a moléstia grassava fortemente em torno dos rios e lagoas tendo como suas principais vítimas as populações

poderes públicos, tornando-se invisível no radar da saúde pública brasileira" (LOPES, 2020, p.12). A terceira fase se inicia com a epidemia de 1938 no Rio Grande do Norte e no Ceará e a criação do Serviço de Malária no Nordeste (SMNE).

335 Segundo o autor isso pode ter sido o principal fator para um período maior da era silenciosa e para a falta de

³³⁴ O autor divide a história do *Anopheles gambiae* no Brasil em três fases que correspondem, respectivamente, a chegada do mosquito, o seu alastramento e as ações políticas de saúde voltadas para o seu extermínio. A primeira fase inicial compreende a chegada do mosquito, seguida de pequenos surtos epidêmicos na capital do Rio Grande do Norte, Natal. A segunda fase, entre 1932 e 1937, é denominada era silenciosa. Foi durante esse período que o *Anopheles gambiae* "se alastrou sem causar grandes epidemias e consequentemente sem chamar a atenção dos

medidas mais efetivas no combate à malária. Devido à baixa reprodução do mosquito em decorrência da seca, compreendeu-se que havia ocorrido sua eliminação. No entanto, sua reprodução continuava a acontecer e sua proliferação foi feita pela movimentação de pessoas que se refugiavam da seca em regiões vizinhas.

ribeirinhas que não dispunham de uma infraestrutura básica. A situação se agravava ainda mais nos períodos de chuva devido às enchentes, de modo particular, na capital Teresina que tinha dois rios (NERY, 2021 p.125). No ano de 1917, por exemplo, o inverno excessivo causou sérios prejuízos com o transbordamento do rio Parnaíba e de alguns dos seus afluentes que inundaram uma vasta zona. O resultado foi a perda de quase toda a lavoura, caminhos intransitáveis, casas caídas, açudes e pontes destruídas pela força da água e uma grave epidemia de impaludismo. Mas não era somente durante as inundações que esses indivíduos sofriam com as moléstias. O risco estava presente durante quase todos os anos "já que não se tinha precisão de invernos rigorosos ou não" (NERY, 2021, p.123). Nas secas o número de doentes de impaludismo também era considerável, o que pode ser justificado tanto pela presença do *Anopheles* em poças de água como pela imigração de pessoas para o estado, causando aglomerações suficientes para a proliferação da doença.

No ano de 1932 foi registrado no posto de saneamento rural seção João Virgílio, que funcionava em Teresina, o total de 784 doentes de impaludismo e 5.677 comprimidos de quinina distribuídos.³³⁷ O posto era responsável pelo tratamento do impaludismo, das verminoses e outras moléstias.³³⁸ Conforme mostra Nery (2021, p.186,191) a forma de tratamento dos doentes de impaludismo no Piauí era bastante variada, indo desde o uso de pílulas (Pretas, Sertanejas, Moura Fé, Padre Cícero, Antimaláricas São Vicente) até elixir (Padre Cícero) e Polpa de Tamarindo. A autora acrescenta que a quinina era bastante empregada no combate às febres palustres, sendo sua presença na região notada desde as expedições de viajantes naturalistas no século XVIII e XIX (NERY, 2021, p.191). Mesmo com o passar dos anos a quinina continuou sendo utilizada contra a malária.

No caso da colônia agrícola David Caldas sua localização à margem do rio Parnaíba teria sido fator determinante para surtos de impaludismo fazendo recuar as populações levadas pelo governo federal na época da sua criação no início do século XX. Para evitar que tal fatalidade acontecesse novamente nas terras de David Caldas, já que além do rio Parnaíba havia espalhado pelo seu terreno sete lagoas³³⁹, foi recomendado o escoamento das águas para acabar com os focos de mosquitos responsáveis pela propagação da doença. Com a adoção de tais medidas a situação sanitária da colônia agrícola se tornou adequada. Em 1932 o delegado de

336 Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo Exm. Snr. Dr. Eurípedes Clementino de Aguiar, 1º de junho de 1917, Teresina, 1918, p.6.

³³⁷ Diretoria de Saúde Pública. Movimento do ano de 1932 no posto de saneamento rural seção João Virgílio.

³³⁸ Diretoria de Saúde Pública. Relatório do diretor de saúde pública ao secretário geral. Teresina, fevereiro de 1932.

³³⁹ Diário Oficial. Ano III, n. 185, 18 de agosto de 1933, Teresina, p.4.

saúde Antônio de Castro Franco, que servia ao posto itinerante, apresentou relatório ao diretor de saúde pública do Piauí sobre o serviço médico prestado aos colonos do centro agrícola David Caldas e aos flagelados que estavam em serviço na estrada de rodagem Teresina/Altos/Campo-Maior/Piripiri, revelando que era "bastante animador o estado sanitário da zona percorrida", mas que era necessário realizar "visitas mensais para uma melhor orientação". 340 Pela tabela é possível observar o número de pessoas doentes de impaludismo e a quantidade de comprimidos de quinina distribuídos no centro agrícola.

Tabela 7: Centro Agrícola David Caldas

Doentes de impaludismo	25
Comprimidos de quinino fornecidos	480
Consultas	42
Trachoma	4
Outras afecções oculares	5
Curativos	?
Comprimidos de quinino deixados nas mãos do Sr. Vicente Barros	520

Fonte: Diretoria de Saúde Pública. Relatório apresentado ao Exm. Sr. Dr. Francisco Freire de Andrade, Diretor da Saúde Pública do Piauí, pelo Dr. Antônio de Castro Franco, delegado de saúde em comissão no interior, servindo ao Posto Itinerante. Teresina, 10 de junho de 1932.

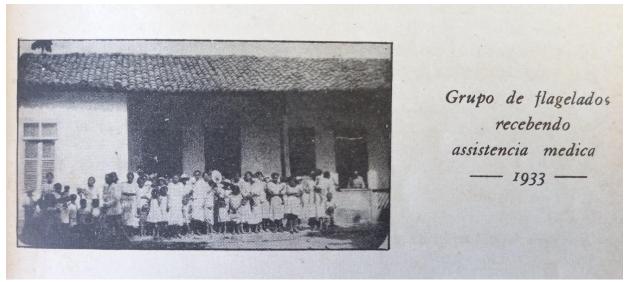
Foi criado na colônia um serviço de saúde que a princípio forneceu roupas, alimentos e remédios aos flagelados que chegavam e não tinham condições de arcar com as despesas. O fornecimento de suprimentos foi interrompido logo que a crise diminuiu, mas a assistência médica, descrita como "eficiente" e "desenvolvida", permaneceu atendendo não apenas os colonos, mas a circunvizinhança tanto "piauiense como da margem maranhense do Parnaíba". 341 Durante os anos de 1933 e 1934 foram atendidas um total de 15.986 pessoas no posto médico.342

³⁴⁰ Diretoria de Saúde Pública. Relatório apresentado ao Exm. Sr. Dr. Francisco Freire de Andrade, Diretor da Saúde Pública do Piauí, pelo Dr. Antônio de Castro Franco, delegado de saúde em comissão no interior, servindo ao Posto Itinerante. Teresina, 10 de junho de 1932.

³⁴¹ Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getúlio Vargas, Presidente da República, pelo Cap. Landri Sales Gonçalves, Interventor Federal no estado do Piauí, 1931-1935, Imprensa Oficial, Teresina, p.127.

³⁴² Ibidem.

Figura 8: Grupo de flagelados recebendo assistência médica 1933



Fonte: O Problema Social e Econômico das Obras Contra as Secas. Relatório apresentado, em julho de 1933, ao Snr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Dr. José Américo de Almeida, pelo engenheiro agrônomo Evaristo Leitão, 1937.

De acordo com as informações apresentados por Landri Sales a consequência da intensa campanha sanitária realizada na colônia foi o aumento da natalidade. Nesse período teriam ocorrido apenas três óbitos, sendo "dois em indivíduos de idade avançada, sexagenários, portadores de arteriosclerose generalizada, e outro, num lactante com grandes transtornos de nutrição". 343 Dados complementares presentes no relatório de inspeção de Evaristo Leitão acrescenta a esse número a morte de mais doze crianças. Mesmo que o número de nascidos, em torno de vinte, tenha superado o de óbitos, a mortalidade ainda era bastante elevada.³⁴⁴ No entanto, o interventor tratou apenas dos pontos positivos, destacando que em períodos anteriores o nascimento em terras de David Caldas era praticamente nulo devido à "decadência orgânica da região". O cenário teria sido mudado após a adoção de medidas sanitárias.

> Com as medidas higiênicas postas em vigor – fossas e pés calçados – aliadas ao tratamento específico, cuidadosamente ministrado, muito diminui o índice da verminose. Os colonos estão todos vacinados contra a varíola e numa parte ensaiou-se a vacinação anti-typica. Não há casos de mal de Hansen e tuberculose. O paludismo, outrora de triste celebridade nas terras da colônia, cedeu, completamente, após a cura dos doentes crônicos, tratamento preventivo e trabalhos de saneamento realizados.³⁴⁵

³⁴⁴ O Problema Social e Econômico das Obras Contra as Secas. Relatório apresentado, em julho de 1933, ao Snr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Dr. José Américo de Almeida, pelo engenheiro agrônomo Evaristo Leitão,

³⁴⁵ Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getúlio Vargas, Presidente da República, pelo Cap. Landri Sales Gonçalves, Interventor Federal no estado do Piauí, 1931-1935, Imprensa Oficial, Teresina, p.127.

No entanto, no ano seguinte a colônia enfrentou uma grave epidemia de malária. De acordo com relatório da Diretoria de Saúde Pública, em 1935 na capital Teresina a doença grassou "sob a forma endemo-epidêmica, desenvolvendo-se verdadeiras epidemias por ocasião das nascentes do Parnaíba, do Poti e dos diversos afluentes desses rios". Como já mencionado, a colônia estava localizada à margem direita do rio Parnaíba, entre as cidades de Teresina e União, desse modo, não escapou às consequências da moléstia.

Segundo os dados do relatório, as áreas que circulavam a cidade foram as mais atacadas pelo impaludismo, como, por exemplo, Poti Velho, Barrinha, Usina, Matadouro, Palmeirinha, Vermelha, Matinha, Cajueiro, Estrada do Gado, Vila Santa e Linha do Liro. No interior do município, onde existiam "núcleos de população bem intensificada", também ocorreram casos da doença devido às regiões serem baixas e terem brejos. 347 Naquele ano foram atendidos no posto de saneamento rural seção João Virgílio mais de 400 impaludados. Assim, apresentou o movimento de 220 doentes de verminose e impaludismo, 473 doentes de impaludismo, 1.297 impaludados em tratamento, 1.083 doentes de impaludismo e verminose em tratamento, 138 curados de impaludismo, 40 curados de impaludismo e verminose e forneceu 10.151 comprimidos de quinina. 348 Já no Dispensário de Assistência Médica de Parnaíba foram atendidas 2.200 pessoas diagnosticadas com impaludismo. 349

O relatório mostra que era "principalmente na vazante dos rios e lagoas e no fim do inverno o tempo" em que mais aparecia casos de impaludismo no Piauí. Como "trabalho profilático de ordem material", foi realizado o "calçamento das ruas, a canalização das águas, o arrampamento do rio Parnaíba e os serviços da missão Rockfeller". A Fundação Rockfeller passou a atuar no Piauí a partir de setembro de 1931 no combate à febre amarela. Sua ida para o estado foi motivada pelo aparecimento de casos suspeitos da doença na porção sul do território. No entanto, naquele momento os casos foram considerados esporádicos não tendo se propagado pelos municípios vizinhos ficando suas ações concentradas na tentativa de evitar um possível surto epidêmico. Assim, na medida em que ela combatia o mosquito

-

³⁴⁶ Diretoria de Saúde Pública. Relatório de respostas a quesitos solicitados por intermédio da Diretoria da Saúde Pública sobre a malária no ano de 1935. Códice de Saúde de relatórios diversos 1424. Teresina, 1936.

³⁴⁸ Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do estado do Piauí, a 1º de junho de 1936, pelo Exmo. Sr. Governador Dr. Leônidas de Castro Melo, Teresina, p.27.

³⁴⁹ Ibidem. p.32.

³⁵⁰ Diretoria de Saúde Pública. Relatório de respostas a quesitos solicitados por intermédio da Diretoria da Saúde Pública sobre a malária no ano de 1935. Códice de Saúde de relatórios diversos 1424. Teresina, 1936.

transmissor da febre amarela também combatia todos os *Anopheles*. ³⁵¹ Além das medidas profiláticas mencionadas acima, foi recomendado o emprego de outros processos para a proteção do homem contra a malária, dentre estes o uso de mosquiteiros, de telas nas janelas, de quinina e de certas substâncias (essência de bergamota e querosene) para untar a pele e impedir a picada do mosquito. ³⁵²

As fontes acima analisadas não apresentam dados específicos sobre o movimento da delegacia de saúde da colônia agrícola David Caldas, sendo impossível identificar o número de indivíduos contaminados pelo impaludismo. Mas, pelos casos mencionados nas áreas atingidas, podemos concluir que a colônia também foi bastante afetada. A respeito disso, Toni Rodrigues atesta que a epidemia em David Caldas mobilizou vários profissionais da saúde que foram enviados para combater o problema, porém não obtiveram sucesso devido a gravidade da situação.

Situada à margem do rio Parnaíba, entre as cidades de Teresina e União, a colônia estava prosperando conforme o esperado. Subitamente, os colonos foram acometidos por um estranho mal que ceifou inúmeras vidas. Os médicos para lá enviados também adoeceram e retornaram para Teresina. Não quiseram mais trabalhar na colônia. Temiam pela própria vida e recomendaram que o local fosse isolado a fim de evitar a proliferação do contágio. O fato é que nenhum profissional de saúde queria ir para o local e os lavradores continuavam morrendo sem nenhuma proteção (RODRIGUES, 2013).

O autor acrescenta que diante da calamidade somente o médico Agenor Barbosa de Almeida³⁵³ se dispôs a ir para colônia agrícola David Caldas, apesar da apreensão de seus colegas de profissão. O médico adotou como medida de combate à malária a aplicação de quinina em todos os doentes, contratou guardas sanitários, mandou drenar as lagoas e limpar os riachos (RODRIGUES, 2013). Através dessas providências o mosquito *Anopheles* foi erradicado e Agenor Barbosa de Almeida se tornou um profissional reconhecido³⁵⁴, assumiu a administração da colônia e a deixou mais produtiva.

A produção, com o fim da peste, tornou-se enorme e passou a ser exportada. Criou-se uma cooperativa que possibilitou intercâmbio com vários mercados

³⁵² Diretoria de Saúde Pública. Relatório de respostas a quesitos solicitados por intermédio da Diretoria da Saúde Pública sobre a malária no ano de 1935. Códice de Saúde de relatórios diversos 1424. Teresina, 1936.

³⁵¹ Diretoria de Saúde Pública. Relatório do diretor de saúde pública ao secretário geral. Teresina, fevereiro de 1932.

³⁵³ Agenor Barbosa de Almeida nasceu em Palmeirais – PI. Formou-se em medicina pela Universidade do Rio de Janeiro (1931), foi o primeiro diretor do Hospital Getúlio Vargas, em Teresina, no período de 1941 a 19445, presidente do Instituto de Assistência Hospitalar do Piauí, Secretário-geral do Estado, deputado estadual nos períodos de 1947 a 1951 e de 1951 a 1955 e prefeito de Teresina (1955-1959) (GONÇALVES, 1991).

³⁵⁴ Toni Rodrigues mostra que as ações do médico Agenor Barbosa de Almeida, no combate ao mosquito *Anopheles* na colônia agrícola David Caldas, resultou na sua indicação pelo interventor Leônidas de Castro Melo para dirigir o Hospital Getúlio Vargas, inaugurado em maio de 1941.

de outros Estados, a exemplo do Maranhão e Ceará. O administrador conseguiu implantar energia elétrica à base de lenha para dinamizar ainda mais a produção. Tratava-se de uma verdadeira revolução, visto a precariedade da energia até mesmo na capital (RODRIGUES, 2013).

De modo geral, o que podemos observar por meio dos dados referentes ao número de pessoas com impaludismo apresentados até aqui é que a doença estava presente no Piauí tanto no período de chuvas como no de secas, sendo a quantidade de casos bastante significativa. A moléstia atingia, sobretudo, as populações marginalizadas que moravam perto de rios e lagos ou ainda os sertanejos pobres, miseráveis, famintos e enfermos que adentravam ao estado em busca de auxílio que viesse amenizar seus sofrimentos. As terras mais produtivas eram também as mais infestadas pelo *Anopheles*, consequentemente havia um receio na ocupação desses espaços, como podemos ver no caso da colônia agrícola David Caldas. A enfermidade acabava determinando, de certo modo, as áreas apropriadas ou não para a colonização.

2.5.2 Plano de colonização da Colônia Agrícola David Caldas

Para além da questão sanitária da colônia agrícola David Caldas, outro aspecto bastante frisado no seu projeto foi o cooperativismo, considerado a base de funcionamento das colônias, e implantado a partir do modelo de colonização adotado no Piauí. Assim, foi instalado um campo de cultura em terras irrigáveis, para, em comum, os colonos fazerem suas plantações. O jornal *Diário Carioca*, em edição de 18 de novembro de 1933, ressaltou a importância da primeira experiência exitosa do cooperativismo que estava sendo realizada em David Caldas, apontando-a como referência de colonização. Silva (1999, p.118) também pontuou o êxito obtido com a cooperativa de colonos, que era responsável por comercializar todo o excedente da produção e dividir entre seus membros os lucros em forma de dividendos.

O plano de colonização adotado na colônia David Caldas foi bastante elogiado por Juarez Távora, na ocasião de sua visita ao Nordeste, que considerou aplicá-lo como modelo padrão nos demais estados. Isso porque a localização dos flagelados no Piauí, assim como no Maranhão e Alagoas, foi organizada de forma permanente, enquanto o critério utilizado nas

³⁵⁵ O Problema Social e Econômico das Obras Contra as Secas. Relatório apresentado, em julho de 1933, ao Snr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Dr. José Américo de Almeida, pelo engenheiro agrônomo Evaristo Leitão, 1937, p.19.

³⁵⁶ Diário Carioca. 18 de novembro de 1933, Rio de Janeiro, p.8.

³⁵⁷ Apesar disso, o autor salienta que os colonos não tinham tanta autonomia, já que a colônia era administrada por funcionários do Governo (SILVA, 1999, p.118).

³⁵⁸ Diário Oficial. Ano III, n.217, 27 de setembro de 1933, Teresina.

iniciativas de amparo consistiu em acomodações de caráter temporário. ³⁵⁹ Logo que a seca acabou os flagelados retornaram para seus lares, ficando os núcleos agrícolas vazios, a exemplo do Ceará, do Rio Grande do Norte da Paraíba e da Bahia. ³⁶⁰ Sobre essa mudança empregada no modelo de colonização no Piauí Evaristo Leitão relatou o seguinte:

A colonização do Piauí ao Vale do Amazonas, tomou aspecto diferente daquele que empresta caráter transitório a localização de flagelados dentro da própria área atingida pela adversidade climática. O flagelado que emigra, vêse obrigado, embora transitoriamente, a fixar-se ao solo da terra estranha para onde é transportado em momento difícil. Sua permanência, aí, será mais ou menos demorada. Em geral, não se fixa definitivamente. Logo que focaliza o aspecto do novo ambiente, tenta novos rumos, por vezes, em direção à terra natal. É fácil de mover o nordestino, uma vez fora de seu ambiente, da ideia de peregrinação. Tudo depende dos meios com que ele possa contar para desenvolver sua atividade agrária. Foi assim pensando que os Governos do Maranhão e do Piauí procuraram corrigir as falhas do antigo sistema, para adotar aquele que mais se aproxima de um serviço de colonização eficiente.³⁶¹

A modificação foi bem-vista pelo agrônomo, que julgou ser viável criar os meios adequados de produção e convencer o sertanejo a fixar-se. Para ele, o objetivo da colonização não era somente povoar o solo, mas, sobretudo, possibilitar aos flagelados "condições indispensáveis à sua prosperidade, ao seu bem-estar moral e material". Em telegrama encaminhado ao ministro José Américo, Evaristo Leitão observou que os serviços ali estavam sendo realizados de forma satisfatória, mesmo tendo o interventor feito adaptações e se afastado do modelo federal. ³⁶³

O modelo clássico preconizado pelo Ministério da Agricultura consistia em instalações urbanas e rurais³⁶⁴. Os lotes urbanos eram destinados à sede da colônia, juntamente com hospitais, farmácias, escolas, armazéns, praças etc. Os colonos podiam concorrer à aquisição de um lote urbano, mas apenas quando tivessem dinheiro suficiente para comprar o terreno e edificar uma casa. Os lotes rurais eram reservados para a construção das moradias dos colonos e para as atividades agrícolas. No entanto, no Piauí a orientação dada foi de distribuição de dois

³⁵⁹ O Problema Social e Econômico das Obras Contra as Secas. Relatório apresentado, em julho de 1933, ao Snr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Dr. José Américo de Almeida, pelo engenheiro agrônomo Evaristo Leitão, 1937, p.41.

³⁶⁰ Ibidem., p.42.

³⁶¹ Ibidem.

³⁶² Ibidem., p.49.

³⁶³ Diário Carioca. 10 de fevereiro de 1933, Rio de Janeiro, p.2.

³⁶⁴ As instalações urbanas consistiam em: hospital, farmácias e assistência dentária, grupo escolar, museu agrícola, almoxarifado, usinas beneficiadoras, armazém regular e fornecedor, casa de beneficiamento, embalagem e expedição, carteira de crédito rural e urbanização da sede. Já as instalações rurais eram: estradas e caminhos vicinais, lotes rurais, escolas isoladas, depósito de material, residência de capatazes, sementeira, posto de avicultura, posto de sericultura, estação de monta, irrigação e drenagem e instalações hidroelétricas (LEITÃO, 1937, p.100, 114).

lotes para os colonos: "um rural e outro, de pequenas dimensões, urbano, com uma casinha, dividida em quatro compartimentos, atijolada, rebocada e caiada". Assim, as culturas de inverno eram feitas nos lotes rurais e as de verão realizadas, em comum, nos terrenos irrigados nas margens do rio Parnaíba, a fim de exercitar o cooperativismo. Essas alterações foram justificadas pela dificuldade/facilidade de acesso a água, a assistência médica e a instrução:

Aqui, avultam, logo de começo as dificuldades em conseguir água ao abastecimento das linhas colônias. Não há rios, a não ser o Parnaíba e os afluentes do seu curso superior, com regimes permanentes. Rios, ribeiros e regatos ou são torrenciais, ou de curso de mui pequena extensão. Desse modo, o suprimento de água aos lotes rurais só se poderá alcançar por meio de poços, o que vem acrescer, de muito, as despesas de instalação dos núcleos. Em decorrência de tal fato, sem água à irrigação das terras, a lavoura há de ser feita, na maior extensão, e ainda por dilatados anos, na época invernosa [...]. 366

De fato, vale repetir, espalhadas as habitações dos colonos pelos núcleos rurais, forçosamente afastados uns dos outros, nada mais embaraçoso ao médico do que visitar casa por casa, onde não lhe será possível encontrar todos os habitantes, tornando-se, por isso, muito pouco eficiente a inspeção. Por outro lado, será muitíssimo duvidosa a frequência escolar das crianças domiciliadas em lotes situados muito longe da escola, onde não chegarão o mais das vezes, preferindo errar, despreocupadas dos vexames da lição, pela mataria das margens do caminho. E nem se diga que para obviar tais inconvenientes, poderia o Governo criar escolas distribuídas pelas próprias linhas colônias, porque com os minguados recursos do erário estadual, não haverá margem que baste à manutenção de tantos estabelecimentos.³⁶⁷

Na sede dos núcleos estará a vida social da colônia. Aí haverá escolas, enfermarias, fontes públicas, casas de máquinas, iluminação, cooperativa e a casa do administrador. Fácil será ao médico a inspeção diária. A instrução ficará ao alcance de todos. De volta dos trabalhos, à noite, o próprio adulto analfabeto poderá ir à escola receber instrução e os já alfabetizados terão as suas horas de vida em família em conjunto. É, enfim, a colmeia em atividade, quando, na época da colheita, os obreiros lhe trazem a produção ao beneficiamento, nas máquinas que formam patrimônio comum.³⁶⁸

A colonização no Piauí assumiu características específicas, pois foi orientada pela própria natureza da região. O modelo empregado pelo Ministério do Trabalho foi visto como inadequado ao território por apresentar resultados ineficientes. A particularidade em que se deu a colônia agrícola no Piauí revela um pouco das tensões presentes nos grandes projetos elaborados para a zona das secas que, na maioria das vezes, eram modelos adotados de países

160

³⁶⁵ O Problema Social e Econômico das Obras Contra as Secas. Relatório apresentado, em julho de 1933, ao Snr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Dr. José Américo de Almeida, pelo engenheiro agrônomo Evaristo Leitão, 1937, p.146.

³⁶⁶ Ibidem., p.148.

³⁶⁷ Ibidem., p.150.

³⁶⁸ Ibidem., p.151.

³⁶⁹ Ibidem., p.147.

estrangeiros que não levavam em consideração a precária realidade do sertanejo como resultado do desequilíbrio de poder e desigualdade, mas apenas como problema causado por fatores climáticos. Eve Buckley (2017, p.105-106) revela que muitas vezes os técnicos que trabalhavam diretamente com as obras e tinham contato com as populações flageladas, acabavam se colocando em conflito direto com os grandes proprietários de terras, chegando até mesmo fazer oposição aos seus superiores para defender os interesses dos sertanejos, desenvolvendo assim uma "política de intermediação" para lidar com os problemas provocados pelas disparidades sociais (BUCKLEY, 2017, p.105-106).

Acerca disso, Luiz Mendes Ribeiro Gonçalves fez duras críticas ao justificar a orientação das obras adotada no estado, frisando que "o erro mais nefasto da nossa organização, como nacionalidade, tem sido o alheamento manifesto à nossa situação especialíssima, quando intentamos resolver qualquer questão direta, ou mediatamente, ligada ao bem coletivo". Ele julgava ser preciso ter precauções ao transplantar modelos de projetos executados em outros países, muitas vezes sem considerar se eram ajustáveis ou não ao ambiente brasileiro, resultando em inúmeras tentativas fracassadas.³⁷⁰

Exemplos estrangeiros, como da Índia, do Egito e dos Estados Unidos foram bastante usados por engenheiros sobre os serviços contra as estiagens, a fim de justificar investimentos em irrigação no nordeste brasileiro durante a Primeira República (BUCKLEY, 2017, p.101). No entanto, houve também alguns críticos sobre a eficiência de tais programas, como o diretor da IOCS, Miguel Arrojado Lisboa, que observou a diferença entre o sertão nordestino e o semiárido dos Estados Unidos. Enquanto nos EUA o Serviço de Recuperação não tinha que lidar com a alteração no modo de vida de uma considerável população, no Nordeste a inspetoria se deparava com uma população que exigia educação por meio de programas de extensão agrícola para se tornarem agricultores de irrigação. Lisboa acreditava ser necessário observar os fatores sociais e ambientais da região para o planejamento do seu desenvolvimento (BUCKLEY, 2017, p.101).

Buckley chama a atenção para alguns estudos recentes que têm evidenciado que esse otimismo dos engenheiros em relação a transplantação para o Brasil de projetos empreendidos em outros países não foi tão positivo (2017, p.105). Os engenheiros da IOCS/IFOCS teriam se baseado em modelos estrangeiros sem se atentar ao contexto particular e os desafios do sertão, suas instituições políticas e dinâmicas sociais. Apoiados no ideal positivista da tecnologia como

161

-

1937, p.149.

solução para os problemas, queriam levar essa transformação para uma região considerada retrógrada e serem vistos como agentes do progresso (BUCKLEY, 2017, p.105).

A discussão sobre a relação entre a IFOCS e abordagens dominantes para o desenvolvimento regional adotadas em instituições internacionais é bastante significativa para entender o modo como se deu o combate à seca nos semiáridos do Brasil. Segundo Queiroz (2020, p.64), na década de 1930 a agência da seca mantinha constante contato com organizações na América Latina, que tinham finalidade semelhante, entre as quais, "a *Dirección Nacional de Irrigación* (Argentina), a *Dirección de Aguas e Irrigación* (Peru), a *Dirección General de Obras Públicas* (Chile) e a *Comisión Nacional de Irrigación* (México)". Além do acompanhamento dos serviços de irrigação desenvolvidos no Egito, na Índia, na Itália e em Portugal.

Ainda segundo o autor a troca de correspondências, a permuta de boletins e relatórios, a menção às experiências internacionais, de modo particular, dos Estados Unidos, presentes na documentação da IFOCS revela que sua atuação não acontecia de forma isolada, uma vez que existia uma série de repartições em vários continentes "desenvolvendo e implementando tecnologias com o intuito de melhorar a produtividade agrícola de suas terras secas por meio de soluções de engenharia hídrica, vinculadas a planos de intenções políticas econômicas e sociais". A inspetoria encontrava-se inserida em uma "rede internacional de trocas de experiências e informações", consequentemente, sua produção estava além do contexto regional ou nacional (QUEIROZ, 2020, p.65).

Apesar disso, todas as instituições que compunham essa teia tinham que lidar com os seus contextos específicos para que os projetos tivessem maiores resultados. É no sentido de buscar corrigir os defeitos que se encontrava a crítica feita por Luiz Mendes Ribeiro Gonçalves ao modelo das colônias agrícolas no Brasil. O engenheiro não era contrário à adoção de métodos estrangeiros, em determinado momento salientou a relevância de ensinamentos adquiridos nas experiências de outros países. Apenas considerou que não se podia aplicá-los de forma semelhante no cenário nordestino. Assim, defendeu juntamente com o interventor Landri Sales a implantação de um projeto que se adaptava ao Nordeste, de modo particular, ao Piauí.

Tal posicionamento do engenheiro piauiense nos chama a atenção para a importância de se analisar o papel das elites locais na constituição de um projeto de integração e modernização nacional. Por meio desses sujeitos, podemos compreender como essas ideias foram formuladas levando em consideração as especificidades de cada espaço. Além do mais, entender como elas influenciaram debates levantados na esfera federal. O fato de Luiz Mendes

Ribeiro Gonçalves e Landri Sales não obedecerem a um plano geral de colonização, optando por buscarem corrigir os erros considerados empecilhos para sua efetiva ação, evidencia uma elite que participava ativamente dos processos de constituição da política pública, pressionando o governo central para o cumprimento de aspectos relevantes aos interesses regionais.

Capítulo 3 – "Uma estrada de ferro invade o sertão nu": a construção de ferrovias no Piauí

O título deste capítulo foi retirado de uma poesia publicada no *Almanaque da Parnaíba*, em 1927, onde a ferrovia era apresentada como símbolo do progresso piauiense que invadiu o "sertão nu ligando o litoral ao centro em um só elo". A construção dessa moderna invenção tecnológica será o tema de discussão deste capítulo, que tem como objetivo analisar o processo de elaboração e implantação de projetos ferroviários no Piauí iniciados no ano de 1910, quando o governo federal autorizou a contratação dos serviços para a construção da primeira linha férrea do estado (Amarração a Teresina, posteriormente nomeada Estrada de Ferro Central do Piauí) e para o prolongamento de ramais provenientes do Ceará (Crateús a Teresina), do Maranhão (São Luís a Teresina) e de Pernambuco (Petrolina a Teresina).

As ferrovias foram percebidas como meio ideal para a modernização, ligando territórios, transportando pessoas e produtos (BORGES, 2011). A partir dessa perspectiva, nas primeiras décadas do século XX as elites piauienses passaram a reivindicar a tecnologia ferroviária como espécie de compensação pelo descaso governamental quando no Império aquela porção do território brasileiro teria sido negligenciado. A possibilidade da construção de estradas de ferro no Piauí neste período causou grande entusiasmo nas elites locais, pois essas consideravam que na medida em que os trilhos avançassem pelo território, facilitando o transporte de produtos e integrando as mais recônditas regiões que sofriam com as secas, redimiria a percepção de atraso que havia se tornado marca registrada do estado desde suas primeiras representações. Além dos vagões, a chegada da locomotiva arrastava consigo ideias de progresso, modernização e desenvolvimento econômico.

Na primeira seção discorreremos sobre os debates em torno da construção ferroviária no Brasil e, de modo específico, no Piauí para entender os elementos que justificavam a necessidade de vias férreas no estado. Na segunda seção, discutiremos os projetos ferroviários elaborados para a região, visando ligá-la com os estados vizinhos. Na terceira seção, trataremos sobre a principal ferrovia piauiense, a Estrada de Ferro Central do Piauí, apontada como a linha tronco da sua rede de viação por percorrer o território do litoral à capital, Teresina. Na quarta seção abordaremos os caminhos de ferro na década de 1930 e a ausência de um plano ferroviário nos anos anteriores, que resultou na falta de integração das redes construídas e na sua decadência como principal meio de transporte, uma vez que passou a concorrer cada vez mais com as rodovias. Na quinta seção, mostraremos o desfecho dos projetos ferroviários no Piauí,

³⁷¹ BRANCO, Lívio Castelo. Progressos. Almanaque da Parnaíba, 1927, p. 20.

que foram paralisados e retomados no governo de Getúlio Vargas para socorrer as vítimas das secas.

3.1 "Nem um palmo de estrada de ferro": os debates sobre a construção de ferrovias no Piauí

O crescimento das vias férreas no Brasil estava diretamente ligado ao discurso de "integração territorial do país e interiorização da civilização" (CARVALHO, 2014, p.49). O trem era propagado como veículo capaz de realizar a integração nacional e levar a civilização para os longínquos lugares (PAULA, 2000, p. 66). O meio de transporte representava a entrada do país no ideário republicano de alcançar o progresso e superar o atraso do período anterior, aproximando os sertões incultos aos centros políticos e econômicos civilizados. Assim, tornouse inevitável sua associação à ideia de modernização tão apregoada pelas elites.

É possível perceber, segundo Camelo Filho (2000, p.15), através da produção historiográfica sobre o tema, o aspecto modernizador, tanto da economia como das comunicações, proporcionado pelas construções ferroviárias. Isto porque as ferrovias estabeleciam ligações entre áreas produtoras de matérias primas e os portos marítimos, de onde os produtos seguiam para mercados externos, bem como integravam o território contribuindo para a segurança nacional. As vias férreas eram vistas como "salvadoras" dos males gerados pelo atraso econômico e pelo isolamento geográfico (CAMELO FILHO, 2000, p.104).

O aspecto modernizador das ferrovias também é elucidado por Francisco Foot Hardman (1988). O autor ao tratar sobre a construção da Madeira-Mamoré revela o otimismo tecnológico frente a possibilidade de implementação dos trilhos em plena Amazônia. Era um "espetáculo privilegiado da civilização capitalista na selva" (HARDMAN, 1988, p.15). A obra visava transformar a região em um verdadeiro entroncamento ferroviário que pudesse superar as limitações do meio e levar a modernização para os mais recônditos espaços.

Nos primeiros anos da República o governo procurou priorizar o prolongamento das ferrovias já existentes, uma vez que a questão da integração nacional era de extrema importância, porque interligava áreas isoladas à economia de mercado internacional e possibilitava o surgimento de novas atividades econômicas nessas regiões. Além disso, assegurava "o controle político do território através do sistema de comunicações e transportes mais eficiente" (CAMELO FILHO, 2000, p.115).

Neste momento é possível identificar a organização de políticas para a expansão ferroviária (BRASILEIRO, 2001, p.170). Uma delas foi a criação, em 1909, da Repartição Federal de Fiscalização de Estradas de Ferro, que dois anos mais tarde, foi transformada na

Inspetoria Federal de Estradas, responsável pelas questões tanto ferroviária como rodoviária. Embora na Primeira República tenha acontecido esse incentivo, Anísio Brasileiro salienta que "não se pode dizer que houve uma política ferroviária coerente, bem definida, seguindo grandes diretrizes", já que "planos e projetos eram raros", ou seja, as ferrovias não constituíam uma rede nacional, mas redes independentes entre si. Elas eram construídas com bitolas diferentes, o que dificultava uma ligação futura, seguindo caminhos isolados sem integração entre si e/ou com outros modais (BRASILEIRO, 2001, p.174).

O crescimento das ferrovias nesse período é inquestionável. Dilma Andrade de Paula, mostra que a maior expansão ferroviária ocorreu entre 1908 e 1914, sendo que somente em 1910 foram construídos 2.225 quilômetros de vias férreas no país (PAULA, 2008, p.47). Em 1911, mais de 961 quilômetros; em 1912, mais de 1204 quilômetros; em 1913, mais de 1122 quilômetros; em 1914, mais de 1448 quilômetros; e no ano seguinte 584 quilômetros. Em 1922, ano do centenário da independência, a extensão ferroviária atingiu 29.341 quilômetros e finalizou o período da Primeira República com um total de 32.478 quilômetros de malha ferroviária.³⁷²

O período acima assinalado foi marcado pela intensificação das construções ferroviárias com o desenvolvimento de redes nos estados, o surgimento de novas linhas, o prolongamento e a ramificação de outras. No entanto, esse *boom* foi interrompido, resultando na paralisação de inúmeras obras na década seguinte. Para Dilma de Paula (2000, p.63) as razões para estagnação da rede ferroviária foi a Primeira Guerra Mundial, que ocasionou "dificuldade para importar equipamentos", a crise de 1929, que gerou uma "crise do setor agroexportador", e o início da expansão rodoviária, "além das questões ligadas à política interna, na administração dos órgãos e das empresas ferroviárias".

Apesar disso, o incentivo às ferrovias, por meio da elaboração de uma legislação apropriada, de bonificações e isenções às empresas do setor podem ser observadas até a década de 1920 (PAULA, 2000, p.73-74). Nos períodos seguintes, aconteceu um desmonte do setor ferroviário. Se antes o ideal de progresso era associado às vias férreas, a partir daí passou a ser vinculado às rodovias, enquanto esse primeiro meio de transporte foi identificado como arcaico e antieconômico (PAULA, 2000, p.73).

É importante salientar que esse incentivo não estava relacionado apenas à questão da integração nacional. No interior do país, especificamente nas áreas castigadas pelas secas, a

³⁷² I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954, p.6-7.

ferrovia também tinha o papel de socorrer as populações flageladas. A construção desses ramais em período de estiagem procurava amenizar a situação provocada pelo flagelo, empregando nas obras muitos sertanejos (FERREIRA, 2010, p.44). No entanto, a seca enquanto problema regional e nacional acabou sendo utilizado pelas elites como forma de conseguir recursos para a região, e no Piauí não foi diferente, mesmo o estado não tendo o flagelo em suas maiores dimensões.

Os debates sobre a necessidade de integração e modernização do Piauí partiam do pressuposto de que o território era abandonado, isolado e castigado pelas secas, como já discutido até aqui. Dentro dessa percepção, a ruptura do isolamento por meio da construção de estradas foi apontada como possível alternativa. Essa proposta estava ligada a ideia de que a abertura de vias de comunicação seria o elemento facilitador do transporte da produção econômica piauiense, inserindo-a no mercado nacional e internacional. A preocupação dos grandes proprietários era assegurar o investimento de recursos que viabilizassem o desenvolvimento econômico, mas, para isso, era preciso dotar a região com uma infraestrutura de transporte, seja terrestre ou fluvial, para em seguida incentivar uma produção que não existia, mas que passaria a existir com a facilidade de escoamento.

O anseio das autoridades governamentais do Piauí em possuir estradas de ferro era antigo. Desde a segunda metade do século XIX reclamavam da ausência delas, destacando que as existentes não passavam de "caminhos abertos, quase sempre a capricho, pela força da necessidade".³⁷³ Ainda no Império foram criadas algumas resoluções que autorizaram o contrato com particulares para a construção de vias férreas na província. A exemplo disso, podemos citar a resolução nº 757 de 31 de agosto de 1871, que autorizou a construção de uma ferrovia para transporte de cargas e passageiros entre Parnaíba e Amarração, por meio de contrato com José Maria Barnes, Francisco Gano Gulik e Joaquim Coelho Fragoso.³⁷⁴ Outra resolução foi a de nº 853 de 2 de julho de 1874, que autorizou contratar com quem melhor oferecesse vantagens a construção de uma estrada de Amarante a Oeiras, com um ramal para a cidade de Valença. O contrato foi assinado em 9 de outubro de 1875 com os engenheiros Manuel Antônio da Silva Reis, André Rebouças e Dr. Francisco Pires Ferreira, porém o projeto nunca foi executado.³⁷⁵ Em 25 de julho de 1888 a resolução nº 1.168 concebeu aos engenheiros

-

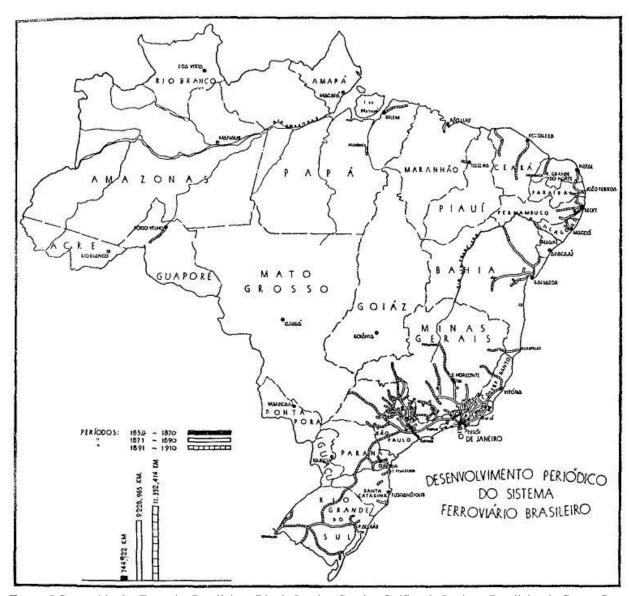
³⁷⁵ Ibidem.

³⁷³ Relatório apresentado à Assembleia Legislativa do Piauí no dia 9 de julho de 1866 pelo presidente da província o Exm. Snr. Dr. Franklin Américo de Menezes Doria, p.32.

³⁷⁴ BASTOS, Cláudio de Albuquerque. Dicionário histórico e geográfico do estado do Piauí. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves/PMT, 1994. p. 218.

Newton César Burlamaqui e Benjamim Franklin de Albuquerque Lima o privilégio de 60 anos para a construção da estrada de ferro entre Amarante e Oeiras.³⁷⁶

Mesmo com a expansão ferroviária no Brasil desde a década de 1850, os projetos mencionados não foram executados, com isso o Piauí iniciou o século XX sem estradas de ferro, o que para as elites locais representava o grande abandono em que viviam as populações daquela parte da nação. No mapa abaixo, podemos ver que até a década de 1910 o estado fazia parte das áreas ainda desprovidas de vias férreas.



Mapa 4: Desenvolvimento periódico do sistema ferroviário brasileiro

Fonte: I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954, p.5.

168

³⁷⁶ Ibidem.

Em matéria publicada no jornal *Diário do Piauhy*, sob o título *Melhoramentos para o Norte*, podemos observar uma das inúmeras denúncias feitas na imprensa do estado. O piauiense João Crisóstomo Cabral³⁷⁷, autor do texto, expressou sua opinião a respeito do esquecimento do Piauí, mostrando o menosprezo da União, que se recusava a efetivar melhoramentos considerados "pouco dispendiosos" e já até aprovados pelo congresso. ³⁷⁸ Afirmava que não concordava com essa postura, pois segundo ele o estado apresentava condições naturais que lhe conferia "um lugar muito distinto nessa heroica região do nordeste brasileiro", servindo de refúgio no tempo das secas, já que era um "viveiro natural", e fornecendo "quase todo o gado vacum" exportado para a regiões vizinhas, podendo ser considerada a "Suissa Brasileira"³⁷⁹, como bem teria apelidado o naturalista Von Martius. ³⁸⁰ Mesmo possuindo as "notáveis condições" referidas, João Cabral frisou que "de todos os vinte e um membros da federação" o Piauí era aquele que não tinha ainda "um palmo de estrada de ferro". ³⁸¹

O esquecimento relegado ao Piauí também foi destacado por Abdias Neves. Segundo o senador o povo piauiense era estrangeiro dentro do próprio país, pois em torno do estado havia sido erguida uma "muralha chinesa" que não permitia às autoridades políticas verem os problemas que aconteciam dentro do território. Para comprovar o valor da região e as vantagens econômicas da construção de uma estrada de ferro entre Petrolina e Teresina, ele apresentou dados mostrando que a exportação do Piauí, entre 1913-1914, tinha sido superior à do Maranhão, Rio Grande do Norte, Alagoas, Sergipe, Santa Catarina e Mato Grosso. 883 E que

⁻

³⁷⁷ João Crisóstomo Cabral era natural de Jurema – PI, formado em direito pela Faculdade do Recife, 1892. Foi eleito deputado federal pelo Piauí de 1918 a 1923. Ajudou a fundar algumas importantes instituições, como: Sociedade Piauiense de Agricultura, Associação Comercial Piauiense, criada em 1903, e a Inspetoria Agrícola. Exerceu as funções de advogado, professor, juiz municipal, consultor jurídico municipal e consultor do tesouro no estado do Amazonas. Colaborou no jornal do *Comércio* (RJ) e no jornal *O Imparcial* (RJ), sendo ainda um dos fundadores do periódico *A Pátria* (GONÇALVES, 1989). Na Exposição Nacional de 1908 foi um dos membros da comissão organizadora dos produtos do estado do Piauí. Na matéria publicada no jornal *Diário do Piauhy*, João Crisóstomo Cabral destaca que tal apelo havia sido feito na sessão solene de encerramento da exposição perante o presidente da República e o ministro de Viação e Obras Públicas.

³⁷⁸ Jornal Diário do Piauhy. 18 de abril de 1911, Teresina – PI, p.1.

³⁷⁹ Ibidem.

³⁸⁰ Karl Friedrich Philipp Von Martius veio ao Brasil, em 1817, como um dos membros da Missão Científica de História Natural – Missão Austríaca – e esteve em algumas regiões do interior do país, entre elas o Piauí. O naturalista publicou alguns apontamentos sobre o estado, descrevendo-o como a Suíça brasileira. Para mais informações ver: SILVA, Laila Pedrosa da. "Somos parte integrante da nação: o Piauí nas exposições do início do século XX e os debates sobre modernização e integração da região. 104f. Dissertação (Mestrado em História das Ciências e da Saúde) – Fundação Oswaldo Cruz, Casa de Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro, 2019, p.52-53.

³⁸¹ Jornal Diário do Piauhy. Melhoramentos para o Norte. 18 de abril de 1911, Teresina – PI, p.1.

³⁸² NEVES, Abdias da Costa. Política das estradas de ferro e finanças da República. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1916, p.11.

³⁸³ Ibidem., p.12.

essa produção poderia duplicar se houvesse meios de transporte adequado, finalizando seu argumento com a opinião do naturalista Von Martius:

Ora, Sr. Presidente, tudo isso, toda esta exportação nós a tivemos sem o socorro de uma via-férrea, e não sou um sonhador afirmando que seria o duplo se houvesse ali facilidade de meios de transporte. Não sou eu quem fala, são aqueles que têm percorrido minha terra desde o começo do século passado. Trago aqui, entre outras opiniões, de Martius, que percorreu a província em 1819. É um nome feito, as suas palavras não são suspeitas, dizem bem o que é aquela zona. Martius afirmou, depois de tratar da irrigação como processo para dar combate às secas, o seguinte: assim, surgiria também para essa terra (que ele denominava Suissa brasileira), a possibilidade de se aumentar, de modo conveniente, a população e de dar aquela formosa região a alta importância a que está destinada no Brasil, mercê de seus inexauríveis tesouros materiais.³⁸⁴

Abdias Neves acusou o novo regime político de submeter o Piauí a uma "odiosa excepção" e, assim como João Crisóstomo Cabral, lembrou que o estado ainda não tinha "um palmo de estrada de ferro". Para o senador a situação era "mais clamorosa" devido a vasta extensão territorial e o "modo por que a população ali se dissemina – em núcleos pequenos, separados por léguas e léguas – com a consequente dispersão de esforços de cuja sinergia depende, em muito, o seu progresso". Embora ele mostrasse que o estado estava "entregue aos próprios recursos, desamparado de favores, na asfixia em que se debate à falta de um aparelho de crédito e de meios de comunicação e transporte", apresentava dados em que deixava nítida a expansão comercial no exterior. 386

Os dados eram uma tentativa de evidenciar que aquele território, assim como toda a região central do Brasil, era extremamente rico, porém necessitava de uma infraestrutura que pudesse interligá-lo. Tal constatação já havia sido apresentada por Joaquim Nogueira Paranaguá, na ocasião de sua viagem do Rio de Janeiro ao Piauí pelo interior do país. Em suas impressões, publicadas em 1905, o médico e político falou sobre o isolamento da população piauiense, que devido à falta de comunicações estava reduzida a viver quase que de forma primitiva como "Adão e Eva no paraíso" 387. Em certo momento descreveu que no território piauiense "as vias de comunicação, além de péssimas, muitas vezes se tornam intransitáveis por absoluta falta d'água, interrompendo-se as transações comerciais" 388.

³⁸⁴ NEVES, Abdias da Costa. Política das estradas de ferro e finanças da República. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1916, p.13.

³⁸⁵ Ibidem., p.46.

³⁸⁶ Ibidem.

³⁸⁷ PARANAGUÁ, Joaquim Nogueira. Do Rio de Janeiro ao Piauhy pelo interior do país. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1905, p.182.

³⁸⁸ Ibidem., p.155.

Posteriormente, em viagem realizada em 1912, os sanitaristas do Instituto Oswaldo Cruz, Arthur Neiva e Belisário Penna, tiveram a mesma percepção sobre a região. Em certo trecho do relatório publicado falaram do atraso e ignorância das populações que viviam de modo primitivo, sem acesso a escolas, estradas, higiene ou cuidados médicos.

Foi bem dolorosa nossa impressão da região percorrida e muito penosa e desconfortável nossa excursão, pela escassez ou ausência mesmo de recursos, pelo atraso e ignorância de seus habitantes, embora hospitaleiros e de índole pacífica e prestimosa. É uma região que embora a séculos habitada, ainda se encontra impermeável ao progresso, vivendo os seus habitantes como os povos primitivos. Vivem eles abandonados de toda e qualquer assistência, sem estradas, sem polícia, sem escolas, sem cuidados médicos nem higiênicos, contando, exclusivamente com seus pouquíssimos recursos, defendendo suas vidas e propriedades a bacamarte, sem proteção de espécie alguma, sabendo da existência de governos, porque se lhes cobram impostos de bezerros, de bois, de cavalos e burros. Vítimas do clima ingrato, da caatinga hostil e de moléstias como o impaludismo, a que mais castiga a região, em época certa do ano, e outras desconhecidas e que só agora vão sendo denunciadas como o vexame e a entalação.³⁸⁹

Por meio desses relatos de viagem percebemos um intenso interesse em integrar o Piauí de norte a sul pela construção de estradas de rodagens e ferrovias. A tentativa era de promover o desenvolvimento do estado mediante a exploração de suas riquezas naturais. Nesse momento, tanto a pecuária como a maniçoba, principais atividades econômicas da região, eram fortemente praticadas em municípios localizados ao sul. Abdias Neves mostrou que os maiores exportadores de borracha estavam no sul e sudoeste³⁹⁰, enquanto Neiva e Penna destacaram que os melhores campos de criação estavam no sul. ³⁹¹ Tudo isso nos leva a inferir que a integração das diferentes partes do território piauiense era conduzida, sobretudo, por interesses econômicos de suas elites, já que na medida que fosse realizada essa ligação entre o litoral (norte) e o interior (sul) não seria mais preciso que os produtores piauienses negociassem a exportação de suas mercadorias com os estados vizinhos, aos quais tinham que pagar impostos, passando a tratar diretamente com o mercado externo.

É importante destacar que os relatos mencionados são tanto de piauienses como de sujeitos de fora do estado, o que nos possibilita ter uma compreensão mais completa da imagem construída sobre a região. As fontes acabam por evidenciar que nesse momento a questão da

³⁸⁹ NEIVA, Arthur; PENNA, Belisário. Viagem científica pelo norte da Bahia, sudoeste de Pernambuco, sul do Piauhy e de norte a sul de Goiaz. Mem. Inst. Oswaldo Cruz; 8 (3): 74-224, 1916, p.199.

NEVES, Abdias da Costa. Aspectos do Piauí: formação territorial, composição étnica, valores econômicos, organização política. Typographia D' O Piauhy, Teresina, 1926, p.103.

³⁹¹ NEIVA, Arthur; PENNA, Belisário. Viagem científica pelo norte da Bahia, sudoeste de Pernambuco, sul do Piauhy e de norte a sul de Goiaz. Mem. Inst. Oswaldo Cruz; 8 (3): 74-224, 1916, p.176.

integração por vias férreas era de máxima relevância para a exploração e desenvolvimento do território, como podemos observar em telegrama encaminhado por Luiz Soares Horta Barbosa ao governador Antonino Freire, sobre um requerimento que havia apresentado ao congresso pedindo concessão para a construção de estradas de ferro no Piauí. Na mensagem ele fala da utilidade das linhas férreas nesse território, que vivia condenado ao atraso e a miséria por causa das secas, e aponta algumas das vantagens com a implantação de tais projetos férreos.

V. Ex^a, não carece absolutamente que eu demonstre a utilidade pública geral do país e particularmente do estado do Piauí na construção de uma linha férrea ligando Petrolina a Teresina, e essa capital ao porto de Amarração, com um traçado que sirva aos primeiros municípios do estado e dê vida a regiões capazes de desenvolvimento. Os ramais projetados, de pontos convenientes do trecho de Petrolina a Teresina para Crato e para S. Raimundo Nonato, obedecem ainda ao intuito de dar meios de prosperidade a regiões condenadas hoje aos tormentos da seca sem poderem progredir, vivendo na miséria quando poderiam ser opulentas. Com a construção dessas linhas resultarão as seguintes vantagens imediatas para o Piauí: a) Teresina ficará a 32 horas, no máximo, da capital da Bahia, a menos de 5 dias do Rio de Janeiro. b) o Maranhão fará suas comunicações com a capital republicana através do Piaui. c) o Piauí terá um porto seu ligado por estrada de ferro à parte central do estado; poderá exportar por ele os seus produtos e importar o que carece. d) a indústria pastoril do Piauí serão acessíveis numerosos e grandes mercados, desde o Acre ao Rio de Janeiro. e) a indústria do algodão progredirá necessariamente com a facilidade de exportação do produto e da importação de maquinismos para seu beneficiamento. Isso bastaria para justificar a execução das linhas férreas projetadas que levarão ainda ao Piauí todos os benefícios que obras dessa natureza acarretam sempre consigo, dando trabalho a milhares de pessoas e espalhando um enorme capital por todo o estado. [...] as estradas de ferro requeridas não serão no caso mais do que um elemento que permitirá o estabelecimento de outras indústrias, tais como a cultura e manufatura do algodão, a de carnes salgadas, a cultura e exploração das árvores de goma elástica das quais ali já existe a maniçoba e poder ser tentada a da Hevéa braziliensis etc. 392

Foi a partir dessas reivindicações, e como resultado da grande expansão das vias férreas no Brasil, que na década de 1910 o Piauí recebeu autorização para implantação de alguns trechos ferroviários, tendo início o longo e vagaroso processo de constituição da história ferroviária piauiense. Essa primeira iniciativa de implantação de caminhos de ferro foi vista como um movimento no sentido de atender as "queixas" sobre o abandono do estado, inserindo-o na partilha dos recursos destinados aos entes da federação, como podemos perceber em mensagem do governador Miguel de Paiva Rosa à Câmara Legislativa.

Até bem poucos anos, o Piauhy foi inteiramente esquecido pelos favores federais, aliás prodigamente distribuídos a outros estados da federação. Entretanto, parece já haver, presentemente, motivo para as nossas queixas,

-

³⁹² Telegrama encaminhado por Luiz Soares Horta Barbosa ao governador do Piauí Snr. Dr. Antonino Freire, Rio de Janeiro, 26 de agosto de 1910.

então justas. Ultimamente a partilha desses favores nos tem cabido, senão com a mesma liberalidade com que outros são aquinhoados, pelos menos o bastante para satisfazer as nossas mais urgentes necessidades. Assim é que o problema que mais interessa à nossa vida comercial e econômica, vai ficar resolvida com a conclusão de, pelos menos, duas vias férreas.³⁹³

Mesmo após o Piauí passar a fazer parte do "quadro estatístico das estradas de ferro do país", as discussões sobre a necessidade fundamental desse meio de transporte para a expansão econômica permaneceram ocupando as páginas das mensagens governamentais e periódicos locais. Ao lado do entusiasmo ficava evidente uma apreensão devida às dificuldades que impossibilitaram o andamento dos serviços, muitos paralisados na década de 1920 e retomados somente no período seguinte. Por isso que em 1924 o governador João Luiz Ferreira tratou de elucidar a situação da falta de meios de comunicação que ocasionava seu retardamento.

Dentre os problemas por cuja solução vem, desde muito se batendo o Piauí, nenhum há que sobrepuja ao dos meios de transporte. O retardamento da sua expansão econômica provém, na maior parte, da falta de vias de comunicação. O que produz a mais do que lhe basta ao sustento, só a muito custo, vencendo dificuldades de toda espécie, consegue lançar aos centros consumidores e, quase sempre, passada a época oportuna a boa venda. Por outro lado, o que lhe falta à provisão das necessidades mais urgentes só com sacrifício enorme consegue receber. Tem sido, assim, um organismo em que, por deficiência do sistema arterial, muitos dos principais órgãos se atrofiam à mingua de circulação. Felizmente começa a tornar-se em realidade tangível a grande aspiração piauiense. Já no quadro das estatísticas de estradas de ferro do país figura o nome do estado.³⁹⁴

Entusiasmo com a chegada da locomotiva, que em 1913 o governador Miguel Rosa classificou como "feliz mensageira de uma outra era do progresso", e apreensão devido à falta de recursos financeiros para a conclusão dos projetos ferroviários, que juntamente com suas implicações serão discutidos a partir da próxima sessão.

3.2 "Já é tempo do estado do Piauí merecer alguma coisa da União": projetos ferroviários para o Piauí - E. F. Crateús a Teresina, E. F. Petrolina a Teresina, E. F. São Luís a Teresina

A intensificação das discussões sobre a construção de estradas de ferro no Brasil nas duas primeiras décadas do século XX despertou o interesse das elites políticas e comerciais piauienses, tanto da capital, Teresina, como do litoral, Parnaíba. No entanto, as possibilidades financeiras do estado, que tinha um comércio exportador concentrado em produtos agropastoris,

³⁹⁴ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa pelo Exmo. Snr. Dr. João Luiz Ferreira governador do estado no dia 1º de junho de 1924, Teresina, p.27.

³⁹³ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa no dia 1º de junho de 1913 pelo Exm. Sr. Dr. Miguel de Paiva Rosa governador do estado, Teresina, Piauí, p.31.

e a capacidade de investimento de suas elites não eram suficientes para arcar sozinhos com os custos de uma ferrovia, deixando tais projetos muito dependentes da boa vontade da União (REGO, 2010, p.122; FERREIRA, 2010, p.34-35). Além disso, faltavam recursos e condições técnicas para atrair capital externo. Por isso que a ferrovia não era uma realidade piauiense, enquanto outros estados já possuíam em pleno funcionamento, naquele espaço só se ouvia notícias do trem por meio de "relatos de transeuntes" (FERREIRA, 2010, p.35), o que levou Luiz Soares Horta Barbosa em 1910 a considerar que já era "hora do estado do Piauí merecer alguma coisa da União". 395

Tudo isso, de certa forma, serviu para fomentar o debate sobre o abandono do estado, que somente depois de vários pedidos recebeu autorização para seus primeiros trechos ferroviários. Foi em 1910 que o governador do Piauí, Antonino Freire da Silva (1910-1912), anunciou que "o governo federal, atendendo finalmente aos justos reclamos da população do norte do Brasil, tem ordenado a construção de várias linhas férreas nos estados desta parte do país". Coube ao Piauí uma parte destes favores, sendo autorizada a implantação de algumas linhas férreas visando interligá-lo aos estados do Ceará (Estrada de Ferro Crateús - Teresina), Pernambuco (Estrada de Ferro Petrolina - Teresina) e Maranhão (Estrada de Ferro São Luís - Teresina), bem como integrar seus municípios do interior ao porto marítimo de Amarração, projeto que do mesmo modo estava em desenvolvimento, por meio de uma ferrovia cortando o território entre a capital e o litoral (Estrada de Ferro Central do Piauí). Teresina era o ponto central das ligações ferroviárias, "entreposto comercial", assim nos anos seguintes foi palco de um "conjunto de obras vultosas" a fim de torná-la adequada para cumprir seu papel, como declarou o governador João Luiz Ferreira em mensagem à Câmara Legislativa.

Em qualquer hipótese pelas condições intrínsecas de sua propicia situação geográfica Teresina estava naturalmente indicada para desempenhar o importante papel de centro desse poderoso sistema viário do nordeste, justificando-se sobejamente as providências tomadas pelo governo no sentido de aparelha-la dos requisitos necessários a sua função prevista de movimentado entreposto comercial - contratado com a Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão, *o conjunto de obras vultosas* de que vos falava em minha primeira mensagem - foram solenemente inaugurados na manhã de 18 de outubro do ano passado os serviços iniciais de construção e assegurados como estão os necessários recursos financeiros para a sua

_

³⁹⁵ Telegrama encaminhado por Luiz Soares Horta Barbosa ao governador do Piauí Snr. Dr. Antonino Freire, Rio de Janeiro, 26 de agosto de 1910.

³⁹⁶ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa em 1 de junho de 1910 pelo Exm. Sr, Dr. Antonino Freire da Silva, governador do estado, Teresina p.21.

realização, é de esperar que dentro de 3 anos possamos testemunhar lhe o auspicioso término.³⁹⁷

Os projetos ferroviários procuravam amenizar a ausência desse meio de transporte no território e foram vistos como uma grande conquista que resultou de décadas de luta. Conforme destaca Dalva Cerqueira (2015, p.24) a ferrovia teve caráter econômico e de socorro às populações flageladas, uma vez que "o trem era visto como símbolo do progresso e da modernidade" e serviu para "dar emprego e renda a um grande número de nordestinos que estavam sofrendo as consequências da seca". O estado começou a receber imigrantes ainda no século XIX que se instalaram na capital, Teresina, no litoral parnaibano e no interior onde juntamente com sujeitos pobres e miseráveis piauienses foram empregados "na construção de prédios públicos, igrejas, ruas e praças, propriedades rurais, trabalhando também nas rodovias, ferrovias" (ARAUJO; NUNES, 2004, p.185). Pela sua proximidade com o território cearense, desde a seca de 1877-1879 a região se tornou "uma alternativa de migração para retirantes vindos do Ceará e de outros estados do Nordeste", o que muitas vezes gerou dificuldades devido ao grande número de pessoas que procuravam abrigo (FERREIRA, 2015, p.77). A cidade de Parnaíba, por exemplo, pela sua posição geográfica e comercial atraiu muitos retirantes vindos do Ceará, Maranhão e do próprio interior do estado à procura de serviço nas obras da Estrada de Ferro Central do Piauí (CERQUEIRA, 2015, p.24).

Além de facilitar o transporte de produtos da economia piauiense e dar serviço aos flagelados das secas, as estradas de ferro representavam a integração e a ocupação do estado, já que a perspectiva à época era de que quando em funcionamento elas se estenderiam por longínquas regiões, ligando-as e formando povoados ao longo das vias. Assim a implantação dos trilhos era justificada pela possibilidade de "aprofundar as ligações com o universo regional como forma de superar as limitações do meio" (QUEIROZ, 1994, p. 20), sendo o isolamento e as secas as principais delas. A partir de agora iremos tratar diretamente sobre os projetos ferroviários elaborados para o Piauí. No entanto, primeiro é necessário salientar que o foco da nossa análise recai na Estrada de Ferro Central do Piauí, considerada a linha tronco da rede de viação piauiense por fazer ligações com os demais ramais, sendo também a única estrada de ferro totalmente em seu solo. Os demais trechos ferroviários serão abordados de forma mais sucinta. Segundo, ainda que seja uma leitura um pouco densa pela presença de muitos dados, faz-se necessário discorrermos sobre o processo de construção das vias férreas para entendermos sua relação com a ideia de integração do território piauiense.

-

³⁹⁷ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa pelo Exmo. Snr. Dr. João Luiz Ferreira governador do estado no dia 1º de junho de 1922, Teresina, p.8-9.

3.2.1 Estrada de Ferro Crateús a Teresina

Em 1910 o governo autorizou a contratação dos serviços de construção do prolongamento da linha de Sobral – CE a Teresina - PI, que percorreria os municípios de Castelo e Campo Maior até chegar na capital piauiense. A Estrada de Ferro de Sobral, juntamente com a Estrada de Ferro de Baturité, faziam parte da Rede de Viação Cearense - RVC, criada pelo presidente Nilo Peçanha por meio do decreto nº 7.669 de 18 de novembro de 1909.³⁹⁸ O mesmo decreto arrendou as duas estradas à companhia britânica The South American Railway Construction Company Limited - SARCCOL, que ficou responsável pela construção do prolongamento de Sobral desde Crateús até Teresina.³⁹⁹ No mapa a seguir podemos ver as duas linhas ferroviárias e os prolongamentos que compunham a Rede de Viação Cearense, inclusive o ramal Crateús a Teresina até a cidade de Oiticica.

-

³⁹⁸ Decreto nº 7.669 de 18 de novembro de 1909. https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7669-18-novembro-1909-527804-publicacaooriginal-1-pe.html. Consultado em 15 de julho de 2020.

³⁹⁹ Mensagem apresentada ao Congresso Nacional pelo presidente da República Nilo Peçanha, Rio de Janeiro, 1910, p.38.

Mapa 5: Rede de Viação Cearense



Fonte: I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954, p.17.

A empresa britânica não cumpriu com o compromisso assumido com a RVC e deixou de realizar as obras. Assim, em 1915 foi declarado caduco o contrato de arrendamento com a SARCCOL. Devido à seca que atingiu o Ceará neste ano, o governo federal mandou retomar as obras das estradas de ferro da RVC com o intuito de socorrer os flagelados. Na Estrada de

Ferro de Sobral, no trecho em construção até Crateús, foram empregados cerca de 3.000 sertanejos (CAMELO FILHO, 2000, p.170). Mas, logo no ano seguinte com o aparecimento das primeiras chuvas os serviços foram suspensos, sendo retomados apenas em 1919 quando ocorreu novamente outra seca.

Em 1919, antes de superar os efeitos da seca citada acima, o Ceará foi novamente atingido por outra seca que provocou efeitos arrasadores e fez com que o governo retomasse as obras das estradas de ferro da RVC. Para agilizar o combate às secas e os seus efeitos, o governo procurou combinar ação conjunta de vários órgãos federais com este fim e em 1919, através do Decreto nº 3.965, de 25 de dezembro deste ano, a RVC ficou subordinada à administração da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas-IFOCS. Este decreto proporcionou a construção de grandes barragens destinadas à armazenagem de água para a irrigação e consumo da população, animais e da própria ferrovia. A vinculação administrativa da RVC com a IFOCS terminou em 5 de abril de 1923. Novamente as estradas de ferro de Baturité e Sobral serviram para diminuir o impacto do flagelo social provocado pela seca de 1919 -1920 (CAMELO FILHO, 2000, p.171).

Enquanto isso, no período de 1918 e 1925 o prolongamento que resultaria na Estrada de Ferro Crateús a Teresina não teve nenhum trilho assentado. A primeira estação ferroviária dessa estrada foi inaugurada em 12 de dezembro de 1912, no município de Crateús. A segunda estação, Poty, só foi finalizada quatro anos depois, em 31 de dezembro de 1916; e a terceira estação, Ibiapaba, foi alcançada em 3 de setembro de 1918. A partir de então, o desenvolvimento dessa ferrovia rumo ao Piauí foi nulo. A média anual das construções foi a seguinte: Crateús – Poty (1912 a 1916) 5 km., 550; Poty – Ibiapaba (1916 a 1918) 7 km., 408; Ibiapaba – Teresina (1918 a 1925) 0,000. 400 A principal justificativa para essa demora era o descaso da Rede de Viação Cearense, acusada de desviar os recursos para as estradas de ferro no Ceará, enquanto o Piauí continuava sem vias férreas. Para comprovar essa desigualdade nas construções das estradas de ferro nos dois estados e mostrar o quanto era desanimadora a situação do Piauí, o governador Mathias Olympio de Melo publicou alguns dados na mensagem governamental de 1926.

A linha Cratheús – Theresina, erradamente considerada prolongamento da Sobral, continua subordinada administrativamente à Rede de Viação Cearense. O seu avanço, de 1918 a 1925, foi nulo. No mesmo período, entretanto, a Estrada de Ferro Baturité, da mesma rede, construiu 185 km., 694 metros de Linha! A Rede de Viação Cearense que, em 1918, contava 891 km.,256 em tráfego, ascendeu a 1.169 km., 409., em 31 de dezembro de 1925. Construiu, portanto, 278 km.,153., dos quais nem um só metro na direção do Piauhy!⁴⁰¹

-

⁴⁰⁰ Mensagem lida a 1º de junho de 1926, perante a Câmara Legislativa do estado do Piauhy, pelo governador Dr. Mathias Olympio de Melo, p.64.

⁴⁰¹ Ibidem.

Nesta mesma mensagem Mathias Olympio anunciou que através do decreto nº 17.048, de 30 de setembro de 1925, havia sido transferido para o governo do estado do Piauí o contrato celebrado com a Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão⁴⁰² para a "execução do conjunto de obras e instalações ferroviárias destinadas a estabelecer ligação em Teresina, das Estradas de Ferro São Luís a Teresina, Petrolina a Teresina e Crateús a Teresina". ⁴⁰³ Assim, o governo piauiense assumiu a responsabilidade da construção dessas ferrovias no estado, contratando a firma Firmo Dutra & Cia. Ltd, para a execução das obras⁴⁰⁴. Porém, não houve tantas mudanças, uma vez que a E. F. Crateús a Teresina continuou sem grandes avanços, alcançando o território do Piauí somente na década seguinte.

3.2.2 Estrada de Ferro Petrolina a Teresina

No mesmo ano em que foi anunciada a contratação para os serviços da E. F. Crateús a Teresina, foram também realizados estudos para a construção de uma outra estrada de ferro, agora entre a cidade de Petrolina (PE) e a capital Teresina, visando ligar as bacias do São Francisco e do Parnaíba. A construção foi autorizada alguns anos depois, em 4 de janeiro de 1913. Essa ferrovia era apontada como de "grande importância" devido ao "valor da região" podendo "contribuir poderosamente para incrementar o progresso do rico estado do Piauí". A via férrea também foi pensada com o intuito de combater os efeitos da seca no Nordeste, além de facilitar os trabalhos de açudagem e irrigação realizados pelo IOCS, uma vez que a demora e carestia das obras era atribuída a dificuldade de acesso a algumas regiões, principalmente, da parte sul do estado.

O desejo de ligar o São Francisco ao Parnaíba era antigo. Segundo Vieira (2010, p.43) estudos nesse sentido vinham sendo realizados desde o período imperial. No entanto, devido à falta de verbas do governo federal, em decorrência de crises econômicas na época, os projetos foram adiados e esquecidos. Em 1916, a relevância da estrada de ferro chegou a ser pauta no senado federal. O representante político do Piauí, Abdias Neves, lembrou que ela fazia parte do

⁴⁰² Mensagem lida a 1º de junho de 1926, perante a Câmara Legislativa do estado do Piauhy, pelo governador Dr. Mathias Olympio de Melo, p.70.

⁴⁰³ Decreto nº 17.048, de 30 de setembro de 1925, autoriza a transferência ao governo do estado do Piauí do contrato celebrado com a Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-17048-30-setembro-1925-565079-publicacaooriginal-88961-pe.html. Acesso em 28 de março de 2023.

⁴⁰⁴ Mensagem lida a 1° de junho de 1926, perante a Câmara Legislativa do estado do Piauhy, pelo governador Dr. Mathias Olympio de Melo, p.70.

⁴⁰⁵ Lei Federal n° 2.738 de 4 de janeiro de 1913. https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1910-1919/lei-2738-4-janeiro-1913-541232-publicacaooriginal-99047-pl.html. Consultado em 21 de julho de 2020.

⁴⁰⁶ Revista da Época, 16 de julho de 1913.

plano de viação brasileiro desde 1852 e que não era uma "criação nova", que não iria causar "novos ônus" às finanças, já que obedecia a um plano geral.⁴⁰⁷

O senador também defendeu as vantagens econômicas da Estrada de Ferro Petrolina a Teresina, não só para o Piauí, mas para a economia nacional. Para isso, apresentou vários dados estatísticos sobre as exportações piauienses, que naquele período eram feitas, em grande parte, por portos localizados no Maranhão e Ceará, a fim de comprovar seu considerável aumento no decorrer dos anos. 408 Ponderou que com uma via férrea facilitando os meios de transportes esse número de produtos exportados dobraria. 409

A ideia que se tinha era de que a ferrovia serviria como ligação entre importantes regiões, já que ela era um prolongamento da Estrada de Ferro São Francisco, que havia sido concluída na cidade de Juazeiro, Bahia, desde o ano de 1896, mas que devido ao interesse de ampliá-la e torná-la mais economicamente eficiente foi projetado a construção de alguns ramais (CAMELO FILHO, 2000, p.143-144). O plano era retomar a obra com os prolongamentos, a exemplo da E. F. Petrolina a Teresina, para em seguida:

Ela deveria chegar a Teresina estabelecer ligações com São Luís do Maranhão, Parnaíba e Camocim no litoral do Piauí e do Ceará e com Fortaleza através das estradas de ferro de São Luís – Teresina, Central do Piauí e Sobral e com o interior do Piauí, Maranhão e Norte de Goiás (atual estado do Tocantins) por meio da navegação do Rio Parnaíba (CAMELO FILHO, 2000, p.143).

A aspiração era ligar de Norte a Sul todas as capitais das unidades da federação. Isso aconteceria, primeiro, por meio da formação de redes ferroviárias menores, que em seguida se uniriam pelas suas extremidades. Por isso, o ministro de Viação e Obras Públicas, José Pires do Rio, defendeu a construção da E.F. Petrolina a Teresina, destacando que ela não era apenas de interesse dos piauienses, mas de toda a nação, como já salientado por Abdias Neves, pois por meio de 1.500 quilômetros de trilhos as capitais da Bahia, do Maranhão e do Piauí seriam unidas. Inha ferroviária seguiria uma reta rumo ao sudoeste saindo da Bahia, passando

⁴⁰⁷ NEVES, Abdias. Política das estradas de ferro e finanças da República. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1916. p.8.

⁴⁰⁸ Ibidem., p.11-12.

⁴⁰⁹ Ibidem., p.13.

⁴¹⁰ RIO, José Pires do. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Exmo. Sr. Dr. Epitácio Pessoa no ano de 1919, p.XXX. http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=459194&Pesq=Piauhy&pagfis=9527. Acesso em 24 de fevereiro de 2021.

Ibidem., p.XXXI. http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=459194&Pesq=Piauhy&pagfis=9528. Acesso em 24 de fevereiro de 2021.

em Teresina e chegando a São Luís. Suas vantagens estavam na possibilidade de aproximar Belém (PA) da Bahia e, posteriormente, do Rio de Janeiro.

Construída essa linha, Belém do Pará, que demora a poucas horas de viagem marítima de S. Luís, aproximar-se-á da Bahia, cujo excelente porto é frequentado pelos grandes transatlânticos do Sul e pelos navios de cabotagem, que permitem comunicação frequentíssima com o porto do Rio de Janeiro. Mais tarde, os trilhos da E. F. Bragança encontrarão nos da S. Luís-Teresina-Bahia e teremos realizado, mais cedo do que se pensa, a ligação ferroviária de Belém-Rio de Janeiro, desejo dos que aconselham a construção dispendiosíssima, através desertos dificilmente povoáveis, da estrada Pirapóra-Belém. 412

Assim, a Inspetoria Federal das Estradas mandou fazer a locação e construção do trecho inicial da via férrea, que teve seus estudos aprovados em 18 de junho de 1919. Em seguida, foram aprovados os estudos da segunda seção, em 20 de agosto. Os trabalhos tiveram início no mesmo ano a partir da cidade de Petrolina, mas, de acordo com Vieira (2010, p.44), acabaram sendo paralisados durante anos. No período de 1919 a 1925 a ferrovia foi administrada por três diretores, um em cada período, sendo eles o engenheiro Messias Teixeira Lopes, o engenheiro José Luís Batista e o engenheiro Eugênio Carneiro da Rocha. Já em 1926 a obra foi administrada pelo engenheiro Norberto da Silva Paes, o qual podemos ver na figura abaixo conduzindo uma locomotiva.

⁻

⁴¹²RIO, José Pires do. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Exmo. Sr. Dr. Epitácio Pessoa no ano de 1919, p.XXXI. http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=459194&Pesq=Piauhy&pagfis=9528. Acesso em 24 de fevereiro de 2021.

⁴¹³ Por meio do Decreto nº 13.647 de 18 de junho de 1919. RIO, José Pires do. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Exmo. Sr. Dr. Epitácio Pessoa no ano de 1919, p.430-431. http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=459194&Pesq=Estrada%20de%20Ferro%20de%20Petrolina%20a%20Therezina&pagfis=9981. Acesso em 24 de fevereiro de 2021.

⁴¹⁴ Por meio do decreto nº 13.729 de 20 de agosto de 1919. RIO, José Pires do. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Exmo. Sr. Dr. Epitácio Pessoa no ano de 1919, p.431. http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=459194&Pesq=Estrada%20de%20Ferro%20de%20Petrolina%20a%20Therezina&pagfis=9981. Acesso em 24 de fevereiro de 2021.

Figura 9: Engenheiro Norberto da Silva Paes da E.F.P.T conduzindo uma locomotiva



Fonte: JOSÉ TELES. Estrada de Ferro Petrolina a Teresina, Museu do Sertão Petrolina – Pernambuco, 8 de outubro de 1993.

Em 1921 a construção da ferrovia foi entregue a Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão, que também recebeu autorização para execução das ligações ferroviárias de São Luís a Teresina e Crateús a Teresina. Os serviços efetuados durante o ano de 1922 consistiram em roçado, destocamento (trabalhos preparatórios), terraplenagem, obras d'arte e alvenaria. Todo o material rodante naquele momento era constituído por cinco locomotivas, vinte carros-pranchas, cinco carros-tanques, quatorze trolys e um automóvel. Parte desse material havia sido adquirido com a Companhia Ferroviária L'est Brésilien, que além disso forneceu alguns trilhos usados.

O primeiro trecho da E.F. Petrolina a Teresina foi inaugurada em 1 de março de 1923 com uma extensão de 61 km até a cidade de Pau Ferro (PE). Em 9 de dezembro do mesmo ano

⁴¹⁵ Decreto 14.823 de 24 de maio de 1921. https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-14823-24-maio-1921-569051-republicacao-92422-pe.html

⁴¹⁶ SÁ, Francisco. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Exmo. Sr. Dr. Arthur da Silva Bernardes no ano de 1922, p.123-125. http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=459194&Pesq=Piauhy&pagfis=11353. Acesso em 24 de fevereiro de 2021.

⁴¹⁷ SÁ, Francisco. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Exmo. Sr. Dr. Arthur da Silva Bernardes no ano de 1922, p.126. http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=459194&Pesq=Piauhy&pagfis=11356. Acesso em 24 de fevereiro de 2021.

foram entregues ao tráfego mais 27 quilômetros até Messias Lopes. ⁴¹⁸ Com uma extensão de 88 quilômetros em território pernambucano a estrada de ferro transportou durante o ano de 1924 6.689 passageiros e 3.566 toneladas de mercadorias, no ano anterior esse número havia sido um pouco menor, 6.830 passageiros e 421 toneladas de mercadorias. ⁴¹⁹ As principais mercadorias transportadas foram: materiais de construção, rapaduras, madeiras, couros, farinhas, frutas e cereais. ⁴²⁰

As obras da ferrovia que se arrastavam lentamente, acabaram sendo suspensas em 1925. 421 O governador do Piauí, Mathias Olympio de Melo, descreveu o quadro como desanimador, alegando que este contrastava com o "vertiginoso progresso da construção de ramais férreas, sem importância, em vários estados do Sul". 422 Como medida de combate a lentidão dos serviços ferroviários, foi apresentado ao Congresso Nacional um projeto onde solicitava a transferência das construções férreas (São Luís a Teresina, Crateús a Teresina, e Petrolina a Teresina) para responsabilidade do governo do Piauí, com a justificativa de concentrar sob a direção do estado as principais ligações ferroviárias do seu território, como também de acelerar o andamento dos trabalhos. 423 Em 30 de setembro de 1925 foi acordado a transferência para o estado do Piauí de todos os direitos, vantagens e obrigações decorrentes do contrato anteriormente celebrado entre a Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão e o governo federal. 424 Logo em seguida, Mathias Olympio de Melo contratou a firma Firmo Dutra & Cia. Ltd., do Rio de Janeiro, para a execução das obras. 425

No dia 31 de dezembro de 1926 foi inaugurado mais um trecho da E. F. Petrolina a Teresina, agora entre as cidades de Messias Lopes e Afrânio. No mapa abaixo podemos visualizar o projeto do traçado da ferrovia e os trechos construídos até o ano de 1927.

⁴¹⁸ SÁ, Francisco. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Exmo. Sr. Dr. Arthur da Silva Bernardes no ano de 1923, p.75. http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=459194&Pesq=Piauhy&pagfis=12037. Acesso em 24 de fevereiro de 2021.

⁴¹⁹ SÁ, Francisco. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Exmo. Sr. Dr. Arthur da Silva Bernardes no ano de 1924, p.129. http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=459194&Pesq=Piauhy&pagfis=1262. Acesso em 24 de fevereiro de 2021.

⁴²⁰ Ibidem.

⁴²¹ SÁ, Francisco. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Exmo. Sr. Dr. Arthur da Silva Bernardes no ano de 1925, p.39. http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=459194&Pesq=Piauhy&pagfis=13000. Acesso em 24 de fevereiro de 2021.

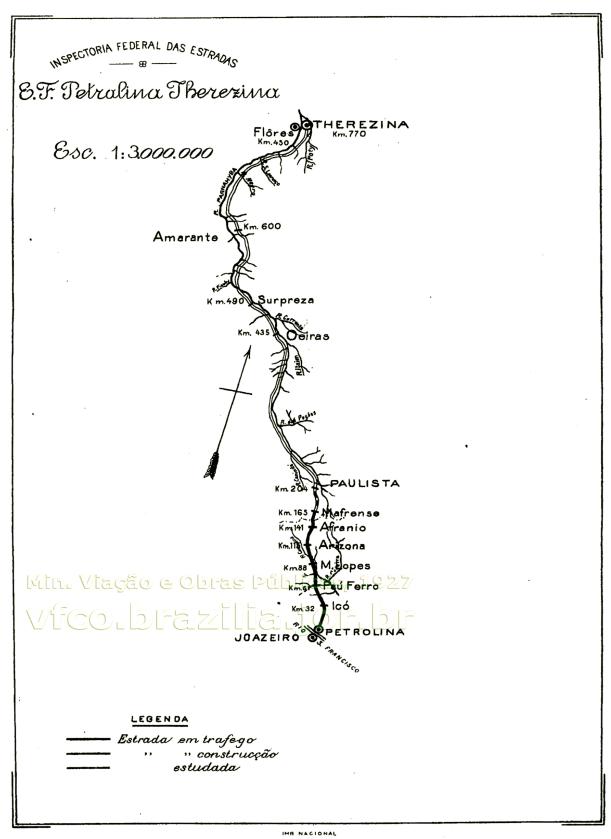
⁴²² Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1º de junho de 1926, Teresina, p.65.

⁴²³ Ibidem., p.69.

⁴²⁴ Ibidem., p.70.

⁴²⁵ Ibidem., p.69.

Mapa 6: Estrada de Ferro Petrolina – Teresina 1927



Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas — 1927. <u>Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=459194&Pesq=Estrada%20de%20Ferro%20de%20Petrolina%20a%20Therezina&pagfis=14164.</u>

Ainda em 1928 foram abertos mais dois trechos (Afrânio - Km 155 e Km 155 – Mafrense). Após isso a obra foi novamente paralisada, sendo retomada somente em outubro de 1932, quando o governo federal autorizou o reinício da construção, para atender a população que sofria com a calamidade de uma das maiores secas.

3.2.3 Estrada de Ferro São Luís a Teresina

Peguei o trem em Teresina, pra São Luís do Maranhão, atravessei o Parnaíba, ai, ai que dor no coração. E o trem danou-se naquelas brenhas, soltando brasa, comendo lenha, comendo lenha e soltando brasa, tanto queima como atrasa, tanto queima como atrasa [...] Alô, Coroatá, os cearenses acabaram de chegar, meus irmãos, um abraço bem feliz, vocês vão para Pedreiras que eu vou pra São Luís (João do Vale, 1962).

O trecho acima da música *De Teresina a São Luís*, de autoria de João do Vale e interpretação de Luiz Gonzaga, narra a viagem de trem entre as capitais do Piauí e do Maranhão. A letra faz menção ao trajeto percorrido, que se iniciava em Teresina, atravessava o rio Parnaíba pela ponte metálica, passava por Caxias, por Codó, por Coroatá até chegar em São Luís. Além disso, evidencia o papel da ferrovia como rota de fuga de retirantes nordestinos em direção à região central do Maranhão. Márcia Milena Faldez Ferreira (2015, p.25) mostra que a estrada de ferro era muito utilizada por homens, mulheres e crianças que fugiam das secas, especialmente até Coroatá, "porta de entrada do Médio Mearim", uma "região de muitas terras soltas e muitas águas", de onde de lá migravam para Pedreiras.

Na música podemos observar que a ferrovia, pensada para ligar as duas capitais pelas pontas dos trilhos, cumpria sua função. Apesar do atraso relatado — antes de iniciar a música, Luiz Gonzaga fala: "Esse trem atrasa? Olha ele chegando aí emriba da hora. Mas é quando, Ribamar esse é o de onti, homi" - o trem partia transportando passageiros e mercadorias de um lado para o outro. Porém, a história da constituição dessa linha férrea foi permeada de inúmeros problemas e levou décadas para que ela fosse concretizada.

O engenheiro Flávio Vieira, em publicação do I Centenário das ferrovias brasileiras, mostrou que esse projeto ferroviário resultou do "desejo de aproximar pelos trilhos Teresina, no vale do Parnaíba, à hinterlândia maranhense e a São Luís". ⁴²⁶ A primeira iniciativa foi a construção da Estrada de Ferro Caxias a Cajazeiras, tendo sido autorizada em 1888 e concluída em 1895 (RIBEIRO, 2021, p.73, 77). A linha foi entregue a Companhia de Melhoramentos do Maranhão e estava localizada entre Caxias, à margem direita do Itapicuru, e o povoado de São

⁴²⁶ I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954, p.107.

José das Cajazeiras, que posteriormente foi elevado a vila e a cidade com o nome de Flores e atualmente é o município de Timon. A via férrea, que ficava à margem esquerda do rio Parnaíba, na altura de Cajazeiras, era considerada estratégica, pois servia "para ligar o Maranhão ao restante das províncias vizinhas, o que foi um bom empreendimento por parte dos engenheiros, ao perceberem os caminhos dos trilhos, privilegiada para futuros mercados consumidores" (RIBEIRO, 2021, p.73).

Posteriormente, em 1903, foi fundada uma empresa para fazer a ligação de Caxias a São Luís passando por Codó, Itapicuru e Coroatá. No entanto, não deu certo e foram procedidos novos estudos, sendo a construção iniciada em 1908. Devido à falta de verbas a obra foi novamente paralisada. Nesse período o governo federal resolveu encampar a concessão do trecho que havia sido feito de Caxias a São Luís e da via férrea explorada pela Companhia de Melhoramentos do Maranhão entre Caxias e Flores (antiga Cajazeiras), então denominada Estrada de Ferro Senador Furtado 428, organizando em 30 de dezembro de 1920 a Estrada de Ferro São Luís a Teresina (RIBEIRO, 2021, p.80).

A ferrovia passou desde então a ser administrada pela Inspetoria Federal de Estradas que, posteriormente, se transformou no Departamento Nacional de Estradas de Ferro. Sua extensão total era de 476 quilômetros, incluindo o trecho localizado no Piauí que media 3,515 quilômetros. No seu projeto, que pode ser observado no mapa abaixo, a estrada de ferro se iniciava na capital do Maranhão, São Luís, passava sobre uma ponte no canal dos Mosquitos, atingia Rosário e continuava pela margem esquerda do Itapicuru, em seguida alcançava Coroatá, Codó e depois a cidade de Caxias. A partir daí seguia pela antiga linha da E. F. de Cajazeiras até alcançar Teresina, sendo o rio Parnaíba transposto por uma ponte metálica. 429

-

⁴²⁷ I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954, p.107-108.

⁴²⁸ Ibidem., p.108.

⁴²⁹ Ibidem.

SÃO LUIZ-TEREZINA Estiva km38 Vale quem Tem km 73 Perizes km 58 ROSARIO Am 71 Carema km 94 nta Filomena km 100 Kerlu km 109 TAPECURU-MIRIM km 128 Caximbos km 171 Calanhede km 159 Pirapemas km 183 Maracaja km 201 onceição km 206 COROATA Km 237 Santana Km 259 Basselsinhas kn254 Monte Alegre km 267 CODO' km 290 Rancador km 303 Miguel km 329 Brejo km 341 Riachão km 357 AXIAS km 373 CEntroncamento km 448 TEREZINA Am 454

Fonte: I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954, p.14.

Segundo Vieira (2010, p.47) a ligação entre as duas capitais aconteceu em 14 de março de 1921, porém ainda sem a ponte Benedito Leite (finalizada apenas em 1928), no canal dos

Mosquitos, e a ponte ferroviária João Luiz Ferreira, sobre o rio Parnaíba, sendo esta última concluída somente em 2 de dezembro de 1939. A ponte foi pauta das discussões travadas pelas elites políticas piauienses e engenheiros nos anos que precederam sua inauguração. Em mensagem apresentada à câmara legislativa, em 1922, o governador do estado, João Luiz Ferreira, salientou que a comunicação férrea representava "a emancipação do comércio do alto Parnaíba e da sua capital para cima das contingências de uma navegação relativamente precária entre Teresina e Tutóia ou Amarração". Do mesmo modo, o engenheiro Heitor Teixeira Brandão reconheceu que a construção da ponte, que levaria o trem até Teresina, traria maior progresso ao estado, pois o comércio piauiense poderia ser feito de forma mais rápida e menos onerosa pela estrada. 431

Como se pode observar a importância da ferrovia para o Piauí estava na possibilidade de escoamento da sua produção. Para o estado do Maranhão não era diferente. Como mostra Aldo Tavares Ribeiro (2021, p.110) havia um "contínuo e fundamental movimento entre a capital e o interior, dos produtos que eram destinados para o porto, e de lá serem exportados para fora do Brasil, e alguns produtos que foram comprados ou produzidos ou ainda comercializados via São Luís e destinados para o interior do estado". Assim, a ausência das duas pontes prejudicava tanto as populações que precisavam se deslocar de uma região a outra, como os comerciantes e agricultores que pagavam viagens em barcaças para transportar os produtos nesses trechos (RIBEIRO, 2021, p. 112).

Após um longo período de reivindicações a ponte foi inaugurada sob grandes festividades e contou com a presença de autoridades dos dois estados, entre elas o interventor piauiense, Leônidas de Castro Melo, e o interventor maranhense, Paulo Martins de Sousa Ramos, do representante do ministro da viação, Vitorino Freire, do engenheiro responsável pela obra, Norberto Paes, e da imprensa. O memorável evento chegou a ser matéria de capa com várias fotografias no *Diário Oficial* e foi descrito como "o brilho impressionante do entrelaçamento de dois povos irmãos". 432

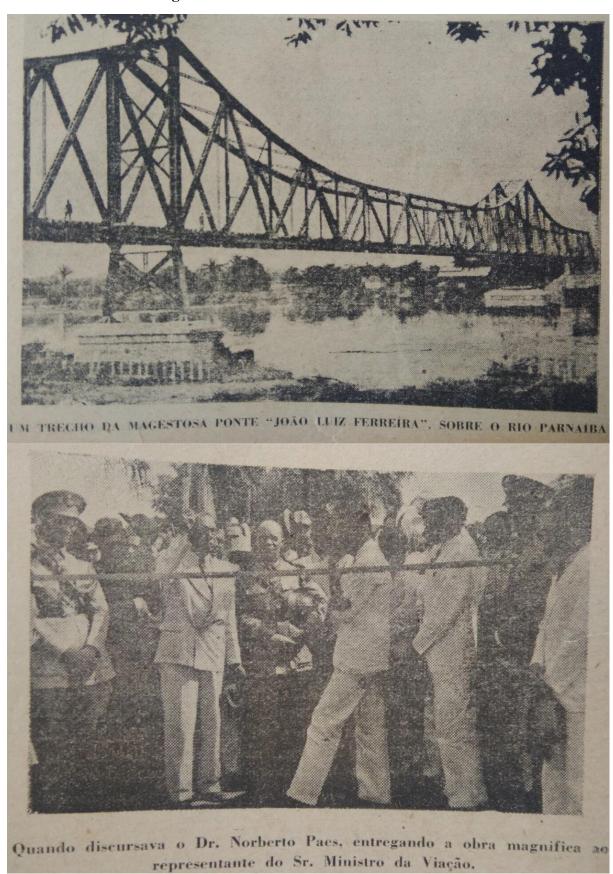
_

⁴³⁰ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa pelo Exmo. Snr. Dr. João Luiz Ferreira governador do estado no dia 1º de junho de 1922, Teresina, p. 6-7.

⁴³¹ Inspetoria Federal de Estrada. Estrada de Ferro S. Luís – Teresina, ponte sobre o Parnaíba, Heitor Teixeira Brandão, São Luís, 15 de outubro.

⁴³² Diário Oficial. A solenidade memorável da inauguração da ponte João Luiz Ferreira. Teresina, 4 de dezembro de 1939.

Figura 10: Ponte ferroviária João Luiz Ferreira



Fonte: Diário Oficial. A solenidade memorável da inauguração da ponte João Luiz Ferreira. Teresina, 4 de dezembro de 1939.

Além da importância econômica, a finalização dessa ligação ferroviária entre os dois estados, após a construção da ponte João Luiz Ferreira, possibilitou uma nova rota de fuga das populações flageladas pelas secas para "terras úmidas próximas ao rio Mearim, e Itapecuru, bem como áreas de cultivo do Maranhão" ou ainda para "as regiões Norte do Brasil" (RIBEIRO, 2021, p.114). O Maranhão figurava como uma alternativa para a condução de uma parte desses sujeitos que chegavam no Piauí ou até mesmo de piauienses que migravam para o estado vizinho, não necessariamente devido às estiagens, mas em busca de melhores condições de vida.

3.3 Estrada de Ferro Central do Piauí: "linha tronco da rede piauiense"

A construção de uma estrada de ferro entre os municípios de Amarração e Campo Maior foi anunciada em 1910 pelo governador do estado, Antonino Freire. De acordo com o governador, o ramal já havia sido "explorado e com estudos aprovados", mas que devido a erros nos mapas do Piauí estava sendo considerado desnecessário.

[...] A construção daquele ramal tem sido julgada desnecessária atualmente, sob o fundamento de que o seu traçado pouco se afasta da direção geral do rio Parnaíba, de cujos portos, as cidades e vilas que devem ser cortadas por aquele ramal, ficam apenas a quinze léguas de distância, o mesmo se dando para o lado cearense, servido pela estrada de ferro de Sobral. Entretanto, o conhecimento do terreno demonstra quão infundada é semelhante conceito. Não somente as distâncias daquelas vilas e cidades aos portos do Parnaíba são, em regra, superiores a cem quilômetros, como também o acesso à estrada de ferro de Sobral é dificultado pela extensa cordilheira da Ibiapaba, que faz a divisa entre este e aquele Estado.⁴³³

O interesse na construção desse ramal estava nas vantagens que ele traria para a economia, uma vez que facilitaria o transporte da produção piauiense até o porto de Amarração, apontado como "escoadouro natural dos produtos do Piauí, e em condições de ser mais facilmente melhorado, que o de Camocim, no Ceará, por onde jamais poderá ser feita, com vantagem, a exportação piauiense". As economia piauiense, em sua grande parte, estava voltada para a exportação dos seus produtos, entre eles, a borracha de maniçoba, o algodão e os derivados da pecuária. Assim, era essencial o estado possuir uma infraestrutura com estradas de ferro ou de rodagem, pois permitiria a circulação mais rápida e mais barata dos produtos até o porto de Amarração, tornando-os mais aptos para concorrer ao mercado externo. Como isso

⁴³³ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa em 1 de junho de 1910 pelo Exm. Sr, Dr. Antonino Freire da Silva, governador do estado, Teresina, p.22.

⁴³⁴ Ibidem.

não acontecia, na maioria das vezes, essa produção acabava sendo escoada por portos dos estados vizinhos, ocasionando uma perda para os produtores piauienses.

Além disso, o ramal quando em funcionamento, possibilitaria a penetração "para os sertões do sul do estado". ⁴³⁵ E a região que seria cortada pelos trilhos era produtora de algodão, cereais, cera de carnaúba e pecuária (CAMELO FILHO, 2000, p.186). Desse modo, o governador promulgou a lei n.º 569 de 2 de julho de 1910 autorizando o estado a fazer empréstimos de até 300.000 libras esterlinas para efetivar junto ao governo federal a construção da Estrada de Ferro Campo Maior a Amarração (VIEIRA, 2010, p.42). A implantação do ramal foi incluída no decreto nº 8.711 de 10 de maio de 1911, que autorizou a revisão do contrato com a South American Railway. ⁴³⁶

Tanto o ramal Crateús a Teresina como Amarração a Campo Maior era tida como "o primeiro passo para a libertação do Piauí, subjugado, explorado e despojado pelos seus irmãos de leste e oeste". ⁴³⁷ Em agosto de 1911 foi organizada uma comissão para realizar os estudos da Estrada de Ferro Amarração a Campo Maior, chefiada pelo engenheiro Ervin Repsold. ⁴³⁸

⁴³⁵ Ibidem.

⁴³⁶ Decreto nº 8.711 de 10 de maio de 1911. https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8711-10-maio-1911-578885-publicacaooriginal-101788-pe.html. Consultado em 20 de julho de 2020.

⁴³⁷ Revista da Época. E.F. Amarração à Therezina. Rio de Janeiro, 16 de julho de 1913, p.7.

⁴³⁸ Ibidem.

Accordance for the policy of the second of the F. F. do Amarração à Theresina.

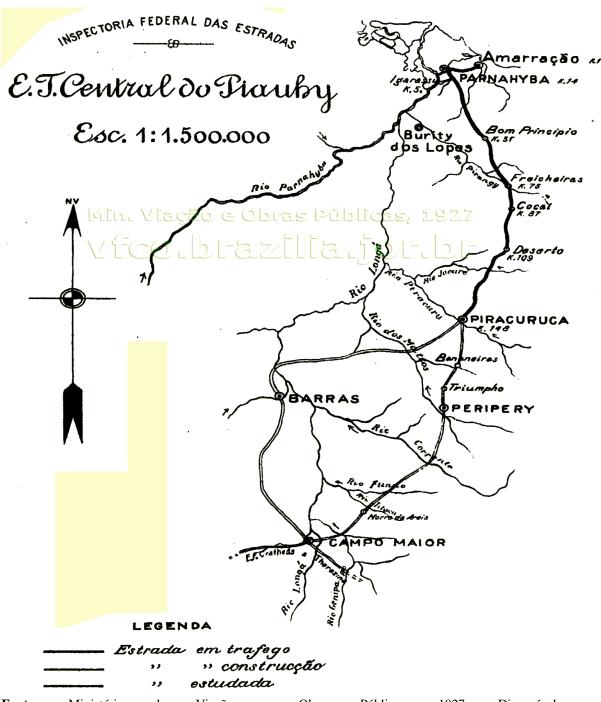
Figura 11: Comissão de estudos e locação da E. F. Amarração a Teresina

Fonte: Revista da Época, 16 de julho de 1913.

Como podemos ver no mapa a seguir, o traçado elaborado partia de Amarração e chegava a cidade de Parnaíba com 14 km; Seguia para Piracuruca, "cidade importante, centro exportador de cereais e algodão", com um desenvolvimento de 105 km; Atravessava o rio Longá até Barras, município de "grande comércio", "criador" e produtor de "grande quantidade de cera de carnaúba e algodão"; Deixando Barras alcançava a cidade de Campo Maior, "riquíssimo centro criador e exportador de cera de carnaúba e cereais de toda espécie". Este último município seria o ponto de ligação entre Teresina, Crateús e Amarração. Porém, no projeto construído o ramal que partia de Piracuruca seguiu a direção da cidade de Piripiri e não de Barras, como podemos ver no mapa abaixo e discutiremos mais à frente.

⁴³⁹ Revista da Época. E.F. Amarração à Therezina. Rio de Janeiro, 16 de julho de 1913, p.7-8.

Mapa 8: Estrada de Ferro Central do Piauí – 1927



Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1927. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=459194&Pesq=Estrada%20de%20Ferro%20de%20Petrolina%20a%20Therezina&pagfis=14158

A ferrovia Amarração a Campo Maior ou melhor Amarração a Teresina era apresentada como "linha tronco da rede piauiense" 440, pois quando em funcionamento estabeleceria ligações

⁴⁴⁰ Revista da Época. E.F. Amarração à Therezina. Rio de Janeiro, 16 de julho de 1913, p.8.

com o Ceará, pelo ramal Crateús a Teresina, com o Maranhão, através da E. F. São Luís a Teresina e com Pernambuco, por meio da E. F. Petrolina a Teresina. Os serviços de locação dessa via férrea foram entregues ao engenheiro Correia de Oliveira e os de construção ao engenheiro José Cantarino.⁴⁴¹ No entanto, em 1914, o então governador do estado Miguel de Paiva Rosa (1912-1916), anunciou que os trabalhos das vias férreas Crateús a Teresina e Amarração a Teresina haviam sido paralisados.

Já estavam no município de Castelo os trabalhos da via férrea Crateús e Teresina, quando embaraços de ordem financeiras obrigaram a concessionária, South American Railway Construction Company Ltd a suspendê-los. Igual sorte tiveram os da via Amarração-Campo Maior, iniciados com ardor, mas suspensos, por sua vez, a falta de recursos pecuniários, porque a União não cumprira as obrigações contratuais, referentes a pagamentos. O prejuízo foi completo e, abalada pelas constantes exigências do governo federal, pela imposição de multas, mais, talvez, do que pela própria falta de pagamentos, a companhia está em via de dissolução. E assim, ainda agora, se adia a antiga aspiração dos piauienses de ver a locomotiva lhe varar os sertões, despertando-os da apatia em que se estiolam para uma atividade fecunda de vida intensa e progressos acelerados. 442

Em 25 de agosto de 1915, o governo federal declarou a caducidade do contrato celebrado com a South American Railway, companhia responsável pela obra, alegando que ela havia interrompido os serviços desde os fins de 1913 sem justificativa, deixando de cumprir com suas obrigações. Desse modo, em 1916 a Estrada de Ferro Amarração à Teresina passou a ser administrada pelo governo, tendo como encarregado da construção o engenheiro Miguel Furtado Bacelar que inaugurou com grande festividade os 23 km preparados pela empreiteira britânica, estabelecido na região norte do estado, entre as cidades de Portinho e Cacimbão. O acontecimento foi noticiado pelo jornal *A Semana*:

O dia 19 amanhecera nublado, mais cheio dessa claridade agradável do sol tépido do inverno. Um chuvisco fino, tenuíssimo, caia a intervalos. Grande era o movimento na cidade, sobretudo na Rua Grande e suas imediações. Parnaíba desde cedo apresentava um ar vivo, acentuado, de festa. Música, ornamentação, flores, fortes tons de alegria em todas as ruas; riso franco e espontâneo aflorando em todas as bocas. É que naquele dia o povo ia ver a

⁴⁴² Mensagem apresentada à Câmara Legislativa no dia 1 de junho de 1914 pelo Exm. Sr. Dr. Miguel de Paiva Rosa, governador do estado, Teresina, p.43.

⁴⁴¹ Ibidem.

⁴⁴³ Decreto nº 11.692 de 25 de agosto de 1915. http://legis.senado.leg.br/norma/421816/publicacao/15691019 . Consultado em 22 de julho de 2020.

⁴⁴⁴ Em 1901 formou-se em engenharia civil na Escola Politécnica do Rio de Janeiro. Em 1902 integrou a comissão construtora da Avenida Central, atual Avenida Rio Branco, no Rio de Janeiro, sob a direção do engenheiro Paulo de Frontin, na gestão do prefeito Pereira Passos. Entre 1916 e 1922, atuou como engenheiro-chefe, na construção da Estrada de Ferro Central do Piauí, ligando Teresina a Piracuruca até o Porto de Amarração (atual Luís Correia) [Rego, 2010, p. 122-6]. Retirado de: https://www.parentesco.com.br/index.php?apg=arvore&idp=2106.

⁴⁴⁵ BASTOS, Cláudio de Albuquerque. Dicionário histórico e geográfico do estado do Piauí. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves/PMT, 1994. p. 218.

quase realização de seus desejos mais ardentes; ia ser lançada a pedra fundamental de nossa estação de caminho de ferro e uma locomotiva, a primeira do Piauí, ia correr no trecho único até hoje construído neste estado. 446

Em suas páginas o jornal exaltou os nomes dos responsáveis por aquela conquista em solo piauiense, entre eles estava Miguel Furtado Bacellar, engenheiro chefe da construção. Além desse sujeito, a solenidade contou com a participação do povo, que "se acotovelava impaciente e sôfrego" para ver a máquina que anunciava com seu apito estridente uma nova era de progresso para aquela região. Além A locomotiva foi batizada de "Piauhyense" e fez sua primeira viagem sem nenhum contratempo, lotada de "senhoritas e cavalheiros mais ditosos". Finalmente o tão desejado sonho do Piauí de ser percorrido pelo trem estava se concretizando. No entanto, a história das ferrovias naquele estado foi marcada por inúmeros embaraços que arrastaram as construções por várias décadas. A inauguração do primeiro trecho em 1916 foi apenas o início de um longo processo cheio de impasses.

Em 19 de julho de 1918 o deputado federal José Pires Rebelo⁴⁴⁹, juntamente com os representantes do Piauí na Câmara, entre eles Félix Pacheco, Antonino Freire e João Cabral, apresentou um projeto para desmembramento da ferrovia da Rede de Viação Cearense - RVC, constituindo-a estrada independente sob denominação de Estrada de Ferro Central do Piauí. A proposta ainda sugeria o estabelecimento de assistência médica e farmacêutica aos trabalhadores dessa via férrea, através da criação de postos de profilaxia da malária, a ancilostomose e da leishmaniose. E que o diretor da estrada de ferro fosse de escolha livre do governo, imediatamente subordinado ao Ministério de Viação e Obras Públicas.⁴⁵⁰

A justificativa usada para o desmembramento da estrada de ferro estava no fato dela desenvolver-se totalmente dentro do território piauiense. Além disso, o deputado federal acusava a RVC de fazer pouco caso para a implantação do ramal férreo naquele estado, ignorando-o, já que em quase três anos não havia sido construído "nem um só kilometro" da

⁴⁴⁶ Jornal A Semana. 26 de novembro de 1916.

⁴⁴⁷ Ibidem.

⁴⁴⁸ Ibidem.

⁴⁴⁹ José Pires Rebelo era político e engenheiro formado pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro. Foi diretor de Obras Públicas, Terras e Colonização (1908-1909) na administração de Anísio Auto de Abreu. Foi chefe da Comissão de Estudos da Estrada de Ferro Central do Piauí. Elegeu-se deputado federal em duas legislaturas (1918-1920 e 1921-1923). Em 1923 ocupou uma cadeira no Senado Federal, na vaga de Félix Pacheco, permanecendo até a 13ª legislatura (1927-1929) (GONÇALVES, 2003, p.325).

⁴⁵⁰ Anais da Câmara dos Deputados (RJ), Hemeroteca Digital Brasileira, 19 de julho de 1918, p.190. http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060917 03&pagfis=96404. Consultado em 12 de fevereiro de 2021.

⁴⁵¹ Anais da Câmara dos Deputados (RJ), Hemeroteca Digital Brasileira, 19 de julho de 1918, p.191. http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060917 03&pagfis=96405. Consultado em 12 de fevereiro de 2021.

estrada de ferro de Amarração, enquanto os trilhos no Ceará prosperavam. Em contrapartida, o deputado federal cearense, Ildefonso Albano frisou que a estrada de ferro não fazia tanta falta para o Piauí, pois a região possuía rios navegáveis, iniciando assim uma discussão entre os representantes dos dois estados. Transcrevemos aqui uma parte da contenda:

O Sr. Pires Rebelo – Eu pediria ao nobre colega que dissesse, no singular, que o Piauhy tem apenas um rio, e assim mesmo de difícil e defeituosa navegação. O Sr. Ildefonso Albano – Mas é navegável. Nós, do Ceará, não temos nenhum. O Sr. Pires Rebelo – Minha argumentação não impede que no Ceará se estendam todas as redes de viação que lhe forem necessárias e puderem ser imaginadas. O que advogo é simplesmente que a via férrea do Piauhy seja construída com a denominação de Estrada de Ferro Central do Piauhy. O Sr. José Augusto – V. Ex. quer a autonomia. O Sr. Pires Rebelo – É apenas o que advogo. A oportunidade da providência ressalta à primeira vista, desde que se considere que, em um país novo, como o nosso, o caminho de ferro é ainda o fator por excelência da sua grandeza. O Sr. Ildefonso Albano – As linhas fluviais são muito mais econômicas.

O Sr. Pires Rebelo – Quando existem. É impossível transportar por via fluvial, onde não há rios. E o Piauhy está nesse caso. 454

A navegação fluvial pelo rio Parnaíba era um dos meios de transporte de pessoas e mercadorias mais importante do estado desde o século anterior. No entanto, no período enfrentava grandes problemas em decorrência, sobretudo, da falta de invernos regulares e do assoreamento do rio. Por essa razão, as elites piauienses defendiam a construção das ferrovias como complemento à navegação (VIEIRA, 2010, p.18). O que podemos observar na fala do deputado Pires Rebelo, é o interesse em tornar o estado autônomo, facilitando suas trocas comerciais com o exterior pois, como já apontado, havia uma dependência com o comércio do Maranhão e do Ceará, por onde a produção piauiense acabava sendo escoada. A ferrovia levaria de trem as mercadorias produzidas no interior até o litoral, onde seriam embarcadas nos navios. O inverso também era previsto, ou seja, as mercadorias que chegassem ao porto seriam descarregadas diretamente no trem que as levaria aos seus destinos (VIEIRA, 2010, p.108) A ferrovia acabou sendo um pretexto para a execução de melhoramentos no porto de Amarração, com fixação de dunas, aquisição de gradas e outros, no sentido de fortalecer a economia.

⁴⁵² Anais da Câmara dos Deputados (RJ), Hemeroteca Digital Brasileira, 19 de julho de 1918, p.191. http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060917 03&pagfis=96405. Consultado em 12 de fevereiro de 2021.

⁴⁵³ Ildefonso Albano foi deputado federal pelo Ceará nas legislaturas de 1915-1917 e 1918-1920, destacando-se por defender o combate às secas. Autor do conhecido discurso "O secular problema das secas", onde chamou a atenção das autoridades governamentais para o combate do flagelo que castigava as populações do Nordeste e que era barreira para o progresso nacional.

⁴⁵⁴ Anais da Câmara dos Deputados (RJ), Hemeroteca Digital Brasileira, 19 de julho de 1918, p.191-192. http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060917 03&pagfis=96406. Consultado em 12 de fevereiro de 2021.

Pires Rebelo continuou expondo seu pensamento sobre a necessidade da construção da ferrovia, argumentando que "o caminho de ferro, repito, ainda é por excelência o fator da grandeza dos países", isso segundo ele não só porque facilitava o transporte de pessoas e a distribuição das riquezas, mas de igual modo a criação de novas riquezas que "até então jaziam completamente abandonadas". Enfatizou que, no Brasil, a implantação dessas obras ferroviárias encontravam-se estacionárias, principalmente no Norte. Para comprovar sua suposição, apresentou um quadro do desenvolvimento da viação férrea no Brasil desde o ano de 1854 até o ano de 1917. Em seguida, chamou atenção para um outro quadro das extensões férreas em tráfego em 31 de dezembro de 1917 repartidas pelos diversos estados da federação. Sua conclusão foi a seguinte:

Leio no semblante dos ilustres colegas a pergunta muito natural, si me esqueci do estado do Piauhy? Respondo dizendo que não me esqueci; é que ele não figura no quadro. Há pouco o ilustre representante do Ceará ponderou que dispomos de via fluvial de transporte, mas é preciso que se saiba que onde existem redes fluviais as vias férreas não prejudicam o progresso destas; ao contrário, prestam umas a outras mútuos serviços. O estado do Piauhy é, portanto, o único estado que não possui um kilometro de estrada de ferro. 459

Ao destacar que o Piauí era o único estado da União que não possuía um só quilômetro de estradas de ferro, o deputado federal não estava ignorando a existência dos 23 km que haviam sido inaugurados há dois anos entre Portinho e Cacimbão. Apenas estava considerando os trechos trafegáveis. Quando questionado por Ildefonso Albano a respeito disso, respondeu: "Existe, apenas, uma dúzia de quilômetros construídos e não trafegados. A dúzia é uma bela unidade para comprar ovos, mas nunca para medir extensões ferroviárias". Para finalizar, Pires Rebelo reforçou mais uma vez a necessidade do desligamento do ramal de Amarração da Rede de Viação Cearense, acusando-a de sugar "toda a seiva e toda a possibilidade de vida".

⁴⁵⁵ Anais da Câmara dos Deputados (RJ), Hemeroteca Digital Brasileira, 19 de julho de 1918, p.192. http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060917 03&pagfis=96406. Consultado em 12 de fevereiro de 2021

⁴⁵⁶ Ibidem.

⁴⁵⁷ Ibidem., p.195-196.

⁴⁵⁸ Anais da Câmara dos Deputados (RJ), Hemeroteca Digital Brasileira, 19 de julho de 1918, p.196. http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060917_03&pagfis=96410. Consultado em 12 de fevereiro de 2021.

⁴⁵⁹ Anais da Câmara dos Deputados (RJ), Hemeroteca Digital Brasileira, 19 de julho de 1918, p.197. http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060917 03&pagfis=96411. Consultado em 12 de fevereiro de 2021.

⁴⁶⁰ Anais da Câmara dos Deputados (RJ), Hemeroteca Digital Brasileira, 19 de julho de 1918, p.198. http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060917 03&pagfis=96412. Consultado em 12 de fevereiro de 2021

⁴⁶¹ Ibidem.

Em relação a proposta que versava sobre a assistência médica, o deputado piauiense salientou que as populações do Norte se encontravam em situação desoladora, evocando o discurso do médico Miguel Pereira, no qual denunciou o Brasil como um imenso hospital⁴⁶², para justificar que muitos dos trabalhadores das construções ferroviárias ficavam parados não porque eram preguiçosos, mas doentes: "de cada mil trabalhadores, pelo menos trezentos ficam cada dia prostrados nas barracas"⁴⁶³. Este mesmo mal recaia sobre os piauienses, considerados "bons trabalhadores", mas que permaneciam abandonados à sorte sem que o governo prestasse nenhum serviço de assistência médica, nem "sequer esse medicamento tão comum que é a quinina".⁴⁶⁴

No ramal de Amarração, por exemplo, observou que só concorriam aos seus serviços os "doentes", os "cacheticos" e os "apalamados", não dispondo assim de trabalhadores válidos. 465 Sua explicação para isso estava no fato do governo pagar uma miséria, "enquanto os particulares pagam 3\$ e 4\$ de diária, o governo paga 1\$600". 466 Uma forma de amenizar essa situação, que comprometia o avanço da obra ferroviária, era o estabelecimento de assistência médica e farmacêutica paralelamente ao desenvolvimento dos trilhos. 467 É possível perceber que a preocupação maior não estava na saúde do trabalhador rural, mas no atraso do tão desejado progresso que chegaria com os trilhos, tendo em vista que uma mão de obra mal remunerada e doente não seria capaz de realizar os serviços de forma ágil. E como já exposto, essa mão de obra era composta, em grande parte, pelos flagelados da seca, ou seja, indivíduos que na maioria das vezes não apresentavam condições físicas para funções pesadas, devido à fome, doenças e desnutrição.

Pires Rebelo finalizou seu apelo afirmando que o Piauí estaria fora da federação, porque enquanto se gastava somas enormes com a viação férrea de todos os estados, aquela porção do

⁴⁶² O discurso de Miguel Pereira é considerado como marco inaugural do movimento sanitarista na Primeira República, não apenas por inaugurar a ideia de Brasil doente, mas por dar maior amplitude aos debates que resultaram no desenvolvimento de ações no campo da saúde.

⁴⁶³ Anais do Câmara dos Deputados (RJ), Hemeroteca Digital Brasileira, 19 de julho de 1918, p.199. http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060917_03&pagfis=96413. Consultado em 12 de fevereiro de 2021.

⁴⁶⁴ Anais da Câmara dos Deputados (RJ), Hemeroteca Digital Brasileira, 19 de julho de 1918, p.200. http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060917_03&pagfis=96414. Consultado em 12 de fevereiro de 2021.

⁴⁶⁵ Ibidem.

⁴⁶⁶ Ibidem.

⁴⁶⁷ Ibidem.

território nacional ainda não era cortado pelos trilhos. ⁴⁶⁸ O projeto foi posteriormente aprovado ⁴⁶⁹, com exceção do artigo referente a assistência médica, pois a Comissão de Finanças aconselhou que tal medida fosse estudada de forma a ser aplicada de modo geral em qualquer estrada de ferro. ⁴⁷⁰ Após isso, os serviços da E. F. Central do Piauí, agora desligada da RVC, tiveram prosseguimento, inaugurando seu primeiro trecho entre Amarração e Parnaíba no dia 19 de novembro de 1920, como podemos observar na figura abaixo.

INAUGURAÇÃO DO SERVIÇO DE TRAFEGO FERROVIARIO NO ESTADO DO PIAUHY

O treas sinaggivas, aguardando o monento da partida, em frente a estação de Paranhyba, onde o Englanheiro-Chela, Dr. Miguel Bucellar, em sessão solemne, communica o sado das audoridadas e no poso...-Paranhyba, 10 de Novembro de 1930.

Figura 12: Inauguração do serviço de tráfego ferroviário no estado do Piauí

Fonte: Acervo Fundação Raul Bacellar. Disponível em: https://www.parentesco.com.br/index.php?apg=arvore&idp=2106. Acesso em 18 de julho de 2020.

Anos depois o governador Mathias Olympio de Melo relembrou desse episódio em um "rápido estudo comparativo do progresso da construção das vias férreas constituintes da Rede de Viação Cearense". O governador chegou à conclusão de que havia uma inferioridade das

⁴⁶⁸ Anais da Câmara dos Deputados (RJ), Hemeroteca Digital Brasileira, 19 de julho de 1918, p.202. http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060917_03&pagfis=96416. Consultado em 12 de fevereiro de 2021

⁴⁶⁹ Anais da Câmara dos Deputados (RJ), Hemeroteca Digital Brasileira, 28 de setembro de 1918, p.482. http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060917 03&Pesq=Estrada% 20de% 20Ferro% 20Central% 2 0do% 20Piauhy&pagfis=100149. Consultado em 12 de fevereiro de 2021.

⁴⁷⁰Anais da Câmara dos Deputados (RJ), Hemeroteca Digital Brasileira, 19 de setembro de 1918, p.690. http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060917 03&Pesq=Estrada% 20de% 20Ferro% 20Central% 2 0do% 20Piauhy&pagfis=99594. Consultado em 12 de fevereiro de 2021.

estradas de ferro do Piauí se comparadas com as do estado vizinho, acusando a RVC de desviar recursos para beneficiar suas ferrovias.

O menosprezo pelos interesses do Piauhy chegou a tal extremo que, tendo o Congresso Nacional votado, para 1918, uma pequena verba de setecentos contos para a construção das estradas Amarração - 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 serviria para a estrada do Piauhy, quando construída! Noticiando esse fato, em relatório daquele ano, diz o ilustre engenheiro Miguel Bacellar, então diretor da estrada, que a situação, em vez de melhorar, piorou, pois a maior parte da verba fora anulada de sua verdadeira aplicação". Da verba de 700 contos, vieram para o Piauí apenas 299:337\$125, exclusive o saldo de 14:941\$508, transferido do exercício de 1917 para o de 1918.⁴⁷¹

Somente após conseguir independência administrativa que as ferrovias piauienses teriam se desenvolvido. A autonomia da E. F. Central do Piauí e, consequentemente o avanço na sua construção, foi bastante comemorado pelo governador João Luiz Ferreira, em mensagem apresentada à Câmara Legislativa no ano de 1922.

E finalmente a estrada de Ferro Central do Piauí, mercê da inestimável continuidade de uma administração esforçada, criteriosa e honesta, vai com insuperável tenacidade vencendo as resistências passivas do meio e estendendo n'um promitente avançamento as linhas de seus trilhos em direção a cidade de Piracuruca que talvez ainda este ano seja alcançada. Incluindo ramais e desvios, cem quilômetros de linha já estão assentados, dos quais mais 25 foram incorporados ao tráfego no dia 1 de maio último com a inauguração da estação Bom Princípio – situada no kil. 51, esperando a chefia da estrada abrir ao tráfego ainda este mês a estação de Frecheiras no kil.75, tendo deixado de o fazer ao ramal de Igarassú, inteiramente pronto, por não haver vantagens no momento em que as grandes cheias permitiam franca navegação até Parnaíba.⁴⁷²

A construção desta estrada de ferro prosseguiu e em 1923 foram inaugurados os trechos mencionados pelo governador, como podemos observar na tabela a seguir. No entanto, a construção ficou paralisada em Piracuruca desde novembro de 1923, sendo retomada somente em 1935 para construção do trecho entre Piracuruca e Piripiri, concluído em 11 de fevereiro de 1937.

⁴⁷² Mensagem apresentada à Câmara Legislativa pelo Exmo. Sr. Dr. João Luiz Ferreira governador do estado no dia 1º de junho de 1922, Teresina, p.9.

⁴⁷¹ Mensagem lida a 1º de junho de 1926, perante a Câmara Legislativa do estado do Piauhy, pelo governador Dr. Mathias Olympio de Melo, p.63.

Tabela 8: Extensão e datas de abertura dos trilhos da E. F. Central do Piauí

Trecho	Abertura	Km	Soma
Amarração – Bom Princípio	01-05-1922	50	50
Bom Princípio – Frexeiras	19-01-1923	24	74
Frexeiras – Cocal	13-05-1923	12	86
Cocal – Deserto	01-6-1923	22,235	108,235
Deserto – Piracuruca	19-11-1923	38,608	146,843

Fonte: SÁ, Francisco. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Exmo. Sr. Dr. Arthur da Silva Bernardes no ano de 1923, p.5. http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=459194&Pesq=Piauhy&pagfis=11967. Acesso em 27 de abril de 2021.

Enquanto isso foram concluídos estudos de campo entre os municípios de Piracuruca e Piripiri e foi mandado proceder os trabalhos de um novo reconhecimento entre Piripiri e Campo Maior para "resolver a escolha do traçado mais conveniente sob o duplo ponto de vista técnico e econômico". Segundo João Luiz Ferreira as modificações no traçado da ferrovia foram feitas em conformidade com o plano delineado pelo senador Antonino Freire, considerado mais vantajoso, pois percorreria "um largo trato do sertão piauiense, em uma espécie de espinha dorsal, lugar geométrico dos pontos equidistantes das nossas fronteiras maranhense e cearense" e serviria "com rara felicidade de dreno central por onde os nossos produtos se escoarão para o nosso porto natural, que é o Amarração". 474

Após a inauguração da estação ferroviária de Piracuruca, a E. F Central do Piauí passou quase uma década sem construir nem sequer um quilômetro. A principal justificativa era a falta de recursos, o que também acabou ocasionando uma deterioração dos trilhos assentados. Consequentemente, o movimento de transporte na estrada foi diminuindo ano após ano, como podemos observar na tabela abaixo.

⁴⁷³ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa pelo Exmo. Sr. Dr. João Luiz Ferreira governador do estado no dia 1º de junho de 1922, Teresina, p.9.

⁴⁷⁴ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa pelo Exmo. Sr. Dr. João Luiz Ferreira governador do estado no dia 1º de junho de 1921, Teresina, p.19.

Tabela 9: Movimento de transporte na Estrada de Ferro Central do Piauí no período de 1927 a 1930

Ano	Passageiros	Bagagens e encomendas (kg)	Animais (cabeças)	Mercadorias (kg)
1927	51.023	264.892	3.998	6.177.661
1928	39.352	218.137	1.616	4.491.146
1929	26.648	117.490	802	3.697.174
1930	12.821 de 1° de janeiro a 30 de junho	54.352 de 1° de janeiro a 30 de junho	365 de 1 de janeiro a 30 de junho	1.804.289 de 1° de janeiro a 30 de junho

Fonte: Diário Oficial. Ano I, n.2, 3 de janeiro de 1931, Teresina, p.2.

Fica evidente que nos últimos três anos da década de 1920 e início dos anos de 1930 a ferrovia foi perdendo gradativamente seu papel de principal meio de transporte naquele estado operando com baixo movimento.

3.4. "Remanescentes fragmentários de empreendimentos interrompidos a meio caminho": a construção ferroviária no governo de Getúlio Vargas

Em publicação para o I centenário das ferrovias brasileiras, o engenheiro Moacir M. F. Silva destacou que em 1954, ano em que se comemorou o primeiro século do aparecimento das ferrovias no país, esse meio de transporte ainda não tinha atingido 38.000 quilômetros. A extensão construída era considerada pequena para a grandeza territorial do Brasil, ficando muitas áreas totalmente desprovidas de vias férreas. Além disso, as estradas de ferro não estavam ligadas umas às outras constituindo uma rede ferroviária, pelo contrário, apresentavam:

Uma distribuição geográfica muito irregular, pelas várias unidades da Federação, de modo que há muitas ferrovias inteiramente isoladas, algumas das quais com extensões tão pequenas que deixam a impressão de não terem ainda atingido, nem a retroterra, a que se destinavam, nem tão pouco as finalidades econômicas que deveriam ter justificado a sua construção mais parecem obras iniciadas e não terminadas, – remanescentes fragmentários de empreendimentos interrompidos a meio caminho, - do que propriamente estradas de ferro, no rigoroso sentido econômico que a expressão encerra. 475

Tudo isso seria reflexo das políticas viárias desenvolvidas nas décadas anteriores. Políticas estas que haviam priorizado interesses particulares de algumas regiões, construindo trechos isolados que não constituíam nenhum plano ferroviário. Quanto a isso, Ademar

⁴⁷⁵ I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954, p.1.

Benévolo acentuou que no transcorrer da história das ferrovias brasileiras tinham sido feitas "centenas de quilômetros de estradas" para "satisfazer colégios eleitorais ou zonas de influência pessoal, para valorizar propriedades privadas, para beneficiar minha terra natal". ⁴⁷⁶ O resultado foi muitas estradas de ferro totalmente desconectadas, que não se encontravam e com bitolas diferentes. Segundo Camelo Filho (2000, p.153), "a unificação de bitolas implicava na perda de todo o material rodante: como locomotivas, carros e vagões, porque estes equipamentos não se ajustavam às novas bitolas, só os dormentes e os trilhos poderiam ser reaproveitados se estivessem em bom estado de conservação", o que representava um grande prejuízo para as empresas que administravam as ferrovias.

Na década de 1930 podemos observar um esforço no sentido de unificação das ferrovias, uma vez que elas não obedeciam a uma orientação técnica e econômica. Anísio Brasileiro mostra o cenário encontrado e as medidas iniciais adotadas por José Américo de Almeida, ministro da Viação e Obras Públicas, ao assumir o cargo.

As estradas de ferro da União achavam-se, na sua maioria, em 1930, no mais precário estado de conservação. Cabia, então, ao Governo a tarefa de transformar um sistema composto de linhas isoladas e desarticuladas em um sistema articulado. Este problema se apresentava com mais força no norte do país, onde só havia pequenas linhas isoladas, cada uma com sua administração e oficinas próprias, sem intercâmbio de material de conservação, sem a necessária unidade, fadadas, portanto, ao fracasso (BRASILEIRO, 2001, p.218).

Além disso, o ministro buscou elaborar ações para impedir o atendimento de interesses pessoais que muitas vezes interferiam nos traçados ferroviários. Assim, em 1931 nomeou uma comissão de engenheiros para criar um Plano Geral de Viação Nacional.

Os trabalhos de viação foram, de ordinário, perturbados por influências políticas ou conveniências locais, desenvolvendo-se ou infletindo os traçados ao sabor desses interesses subalternos. Para atalhar males dessa natureza, um dos meus primeiros cuidados foi designar uma comissão de técnicos notáveis, para o estudo do nosso plano geral de viação, atendendo às necessidades da defesa nacional e às relações da nossa economia. [...] Os capitais estrangeiros invertidos, no Brasil, em estradas de ferro, acham-se, em sua maioria, sacrificados pela voracidade dos intermediários e pela desonestidade dos empreiteiros, que impunham desenvolvimentos da estrada no interesse de maiores lucros.⁴⁷⁷

A comissão de engenheiros encarregada de elaborar o Plano Geral de Viação Nacional também foi incumbida de estudar a situação financeira das ferrovias pertencentes ao governo

⁴⁷⁷ ALMEIDA, José Américo de. O ciclo revolucionário do Ministério da Viação. 2.ed. João Pessoa: Fundação Casa de José Américo, 1982. 462p. (Coleção Mossoroense, 178), p.19.

⁴⁷⁶ BENÉVOLO, Ademar. Introdução à história ferroviária do Brasil: estudo social, político e histórico. Edições Folha da Manhã, Recife, 1953, p.23.

federal; a legislação referente às tomadas de conta; o regime de pagamento mais adequado a ser adotado nas construções; as cláusulas e condições que deviam obedecer aos contratos de arrendamento; e o regime tarifário. O plano foi aprovado em 1934 e previa a construção de linhas férreas com o objetivo de realizar "as chamadas ligações ferroviárias", isto é, "a articulação das várias estradas, de forma a constituírem de fato a grande rede ferroviária nacional". Dentro desse objetivo estava a articulação da rede do norte, "constituída de pequenas linhas isoladas", assim foram atacadas algumas obras que se encontravam paralisadas há muito tempo, entre elas o prolongamento da Mafrense a Paulista, da E. F. Petrolina a Teresina, e do trecho de Piracuruca a Piripiri, na E. F. Central do Piauí, entre outros. Cabe mencionar que a partir da classificação feita pela Inspetoria Federal de Estradas, que dividia o território nacional em quatro grandes zonas conforme a maior ou menor densidade ferroviária, quase todo o Piauí pertencia a região norte, juntamente com o Acre, o Amazonas, o Pará, o Maranhão e parte de Goiás e Mato Grosso. 481

O plano de viação de 1934 tinha como foco a ferrovia, a navegação marítima e a fluvial. Mesmo com a forte campanha em prol das rodovias, autores como Rômulo de Paula Andrade (2012, p.267) e Dilma Andrade de Paula (2010, p.147), mostram que no seu planejamento geral a primazia recaiu sobre as ferrovias, ficando as rodovias com a incumbência de articulação com as primeiras. A respeito disso, Anísio Brasileiro (2001, p.215) argumenta que o modesto papel reservado para as rodovias no plano impulsionou os rodoviaristas a lutar por sua reforma, o que veio a acontecer em 1948. No entanto, na prática os investimentos foram maiores para as rodovias, como podemos observar em relação às obras contra às secas, que receberam grande impulso a partir de um Plano Rodoviário exclusivo para o Nordeste, discussão abordada no próximo capítulo. Enquanto foram aplicados 43.827:744\$359 em estradas de ferro, foram aplicados 131.451:900\$283 em estradas de rodagem. 482

Essa tentativa de "avanço das ferrovias para os pontos mais distantes do interior do país", ainda de acordo com Anísio Brasileiro (2001, p.132), não foi bem-sucedida, já que houve

47

⁴⁷⁸ Mensagem do chefe do governo provisório, lida perante a Assembleia Nacional Constituinte, no ato da sua instalação, em 15 de novembro de 1933. Rio de Janeiro, Imprensa Oficial, 1933, p.89-91.

⁴⁷⁹ I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954, p.7-8.

⁴⁸⁰ ALMEIDA, José Américo de. O ciclo revolucionário do Ministério da Viação. 2.ed. João Pessoa: Fundação Casa de José Américo, 1982. 462p. (Coleção Mossoroense, 178), p.61-62.

⁴⁸¹ Inspetoria Federal das Estradas. Estatística das estradas de ferro do Brasil relativa aos anos de 1931 e 1932 (em parte). Tomo XXXIV, Rio de Janeiro, p.10.

⁴⁸² ALMEIDA, José Américo de. O ciclo revolucionário do Ministério da Viação. 2.ed. João Pessoa: Fundação Casa de José Américo, 1982. 462p. (Coleção Mossoroense, 178), p.183.

pouco crescimento das ligações férreas "frente à necessidade da comunicação e transportes do país". Um exemplo disso é que "dos 33.173 km de ferrovias existentes em 1934, o plano incorporou somente 17.776 km". A meta estabelecida no plano era de 39.897 km de vias, assim restava "construir 22.121 km de novas ferrovias, meta extremamente ambiciosa, como veio demonstrar a realidade. No período de 1934-1945, construiu-se apenas 1.356 km de ferrovias" (BRASILEIRO, 2001, p.215). E como vimos no início deste tópico, no I centenário ferroviário essa meta ainda não havia sido atingida.

O ritmo de crescimento das ferrovias na década de 1930 foi bem inferior ao ocorrido na Primeira República. A falta de integração entre as vias férreas, devido ao isolamento das diversas redes existentes, e a desigualdade na distribuição pelo território nacional, uma vez que a região norte era a menos servida, ao contrário do sudeste que apresentava uma maior extensão⁴⁸³, fez com que o governo federal fosse mais cauteloso ao autorizar um prolongamento ou uma nova ligação, buscando criar uma rede ferroviária que fizesse sentido e fosse útil. Enquanto as estradas de ferro sofriam com o envelhecimento da infraestrutura e do material rodante, devido à ausência de manutenção, o setor rodoviário se fortalecia passando a competir diretamente com o ramal férreo na distribuição dos recursos (BRASILEIRO, 2001, p.217-218).

A finalidade do governo federal com essas obras era obter o mínimo de integração entre as redes existentes e estas com os demais modais, visto que não formavam um sistema ferroviário de transporte. Desde o início o desenvolvimento ferroviário no Brasil foi "marcado pelo regionalismo, senão pelo localismo, que caracterizava os diversos complexos regionais, dado que estruturada com a finalidade de escoar a produção primária das fazendas até os portos, derivando daí sua baixa capacidade integradora" (NATAL, 1991, p.76). Em mensagem presidencial de 1933, Getúlio Vargas falou um pouco sobre o que estava sendo feito desde o início de sua administração para solucionar os problemas da viação.

Cogita-se, finalmente, da solução de vários problemas atinentes aos serviços de viação, como sejam unificação, na medida do possível, das estradas de ferro de cada região do país, ampliação dos despachos em tráfego mútuo às empresas de navegação marítima e adoção definitiva do intercâmbio de material rodante entre as estradas da mesma bitola, para uma coordenação de todos os serviços de transportes ferroviários, fluviais e marítimos.⁴⁸⁴

Janeiro, de 16 a 24 de novembro de 1933 por Antônio Cavalcanti Albuquerque de Gusmão, Rio de Janeiro, 1933, p.IX.

205

⁴⁸³ Dados estatísticos dos meios de transporte do Brasil de 1933 mostram que o Norte era a região mais escassa em vias férreas e abundante em vias de comunicação fluvial, enquanto o Sudeste apresentava a maior densidade ferroviária, encontrando-se também nessa região os dois portos nacionais de maior tráfego, Rio de Janeiro e Santos. Fonte: Departamento Nacional de Estatística. Estatística dos Meios de Transporte no Brasil. Comunicação ao V Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, reunido, por iniciativa do Automóvel Club do Brasil, no Rio de

⁴⁸⁴ Mensagem do chefe do governo provisório, lida perante a Assembleia Nacional Constituinte, no ato da sua instalação, em 15 de novembro de 1933. Rio de Janeiro, Imprensa Oficial, 1933, p.91.

Além de uma coordenação de todos os meios de transporte, percebe-se também que o intuito era de cada vez mais realizar uma articulação entre as ferrovias e a navegação marítima e fluvial, por isso que grande parte das linhas férreas tinham ligações com os portos. Como salientado pelo engenheiro Moacir M. F. Silva, eram poucas as estradas de ferro que não tinham seu ponto inicial em um porto, e que devido à grande extensão navegável dos rios, algumas delas procuravam naturalmente os portos fluviais com o "objetivo evidente de articular os vários trechos dessa navegação interior com os inúmeros portos da costa atlântica, - pontos naturais de escoamento da produção interna e de recepção das mercadorias vindas do exterior (de outros portos do Brasil e do estrangeiro)". 485

Apesar da realização de algumas obras, como prolongamentos e melhoramentos de alguns trechos, o problema não foi resolvido e as ferrovias não obtiveram os investimentos necessários para o seu crescimento. Para completar, a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial piorou ainda mais a situação. Como destacado por Brasileiro (2001, p.222) o conflito afetou a importação de equipamentos e matérias que eram usados nas construções das estradas de ferro. Se antes as ferrovias já sofriam com a falta de manutenção em sua infraestrutura, neste momento o cenário se agravou devido ao "desgaste a que foram submetidas suas linhas ao assumir a responsabilidade de transportar boa parte do fluxo de carga que não podia mais seguir por cabotagem, devido aos ataques dos submarinos alemães" (BRASILEIRO, 2001, p.222). Para além disso, havia o elevado preço desses materiais quando conseguiam chegar ao Brasil, gerando grande aumento nos custos das ferrovias, e a forte concorrência com as rodovias (CAMELO FILHO, 2000, p.133).

Diante de tudo que discutimos até aqui, fica evidente que no governo de Getúlio Vargas as ferrovias não ocuparam posição de destaque. Esse papel secundário já era reflexo das mudanças ocorridas no setor de transporte, no qual as rodovias, desde a década anterior, passaram a receber cada vez mais investimentos enquanto as ferrovias, formadas por linhas incompletas e sem nenhuma integração, sofriam com o sucateamento. No Piauí não foi diferente. Suas linhas ferroviárias, que tiveram início na década de 1910, finalizaram o período da Primeira República sem alcançarem seus pontos finais. No entanto, algumas das obras que haviam sido paralisadas acabaram sendo retomadas, ainda que de forma modesta, no período seguinte.

_

⁴⁸⁵ I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954, p.50-51.

3.5 "Para o futuro"

Agora, bela e majestosa, ouvindo apenas o roir dalguma caçamba tangida pela garotada, situada à Avenida Circular, em Teresina, está a Estação da Estrada de Ferro, que, para o futuro, virá a ser uma das mais movimentadas do norte, estabelecendo um magnífico intercâmbio comercial, financeiro e comunicativo no interland nordestino, desbravando os sertões e lavando a civilização ao nosso caboclo. Ponto de convergência e divergência de todos os trens – de Pernambuco, Ceará, Maranhão e Piauí – quando virem a ser ligadas as estradas de Petrolina, Crato, São Luiz e Parnaíba, em projeto, será o pivot de todas as máquinas, em qualquer direção que corram. 486

Em texto publicado na edição de 1933 o *Almanaque da Parnaíba* tratou sobre a estação ferroviária de Teresina, inaugurada em 1926, mas que permanecia desativada, anunciando que no futuro (que se esperava ser próximo) ela viria servir de ligação para as linhas ferroviárias piauienses, um lugar onde seria estabelecidas trocas comerciais, possibilitando o desbravamento dos sertões. As expectativas expostas no periódico não foram alcançadas, pois a estação só recebeu o seu primeiro trem em 1939, quando foi construída a ponte ferroviária sobre o rio Parnaíba ligando o Piauí e o Maranhão. Os demais trechos não conseguiram alcançar a estação de Teresina até o período estudado. A Estrada de Ferro Central do Piauí, por exemplo, só foi concluída em 1969, assim o sonho de tornar a capital do estado em um importante entroncamento de vias férreas para maior expansão comercial e das fontes de riquezas não foi concretizado. Na figura abaixo podemos ver a estação da estrada de ferro em Teresina, publicada posteriormente na edição de 1935 do *Almanaque de Parnaíba* com trecho do texto anterior.

⁴⁸⁶ Almanaque da Parnaíba. Ano X, 1933, Parnaíba – Piauí, p.85.

Figura 13: Estação ferroviária de Teresina



Fonte: Almanaque da Parnaíba. Ano XII, 1935, Parnaíba – Piauí, p.75.

Ao assumir o governo do estado, Landri Sales encontrou todos os serviços federais suspensos, inclusive das estradas de ferro. Após solicitação conseguiu do ministro José Américo permissão para a construção de algumas obras "desejoso de amparar, da melhor forma possível, as populações batidas pela seca", como o reinício da E. F. Central do Piauí, da E. F. Petrolina a Teresina e da ponte sobre o rio Parnaíba que servia de ligação para a E. F. São Luís a Teresina. 487 Na primeira, que desde 1923 estava paralisada, foram feitos trabalhos de terraplanagem, sendo a extensão em construção de 43,400 km entre Piracuruca e Piripiri. Em 31 de dezembro de 1935 a extensão em tráfego desta via férrea era a seguinte: 13,602 km de Amarração a Parnaíba, 73,141 km de Parnaíba a Cocal e 60,835 de Cocal a Piracuruca, perfazendo um total de 147,578 km. 488 Na segunda, que havia sido interrompida em 1928,

⁴⁸⁷ Diário Oficial. Ano III, n.194, 29 de agosto de 1933, Teresina.

⁴⁸⁸ Piauhy 1935. Publicação oficial da Diretoria Geral de Estatística do estado do Piauhy, Teresina, 1935, p.117.

atacou-se o prolongamento rumo a Paulista, atual Paulistana, que já contava com materiais no local adquiridos e ainda com uma verba de 300:000\$000 para preparo da infraestrutura. 489

As construções ferroviárias, como vimos, foram retomadas com a justificativa de prestar assistência aos flagelados da seca, assim como outras obras realizadas neste momento. No entanto, desde a década anterior, segundo Lêda Vieira (2010, p.58), evidenciou-se uma "decadência" desse meio de transporte no estado pelo baixo movimento de mercadorias e passageiros na E. F. Central do Piauí. Além disso, José de Arimatéa Ferreira (2010, p.37-38) chama atenção para o fato do mal funcionamento dessa ferrovia, que operava com uma receita que não cobria as despesas e com problemas durante as viagens que eram "verdadeiros martírios". Tal diminuição e sucateamento tinha relação com o incentivo do governo federal e estadual à expansão das estradas de rodagem e carroçáveis pelo território piauiense. Como veremos no próximo capítulo, o desenvolvimento rodoviário foi considerável no estado, ligando vários municípios entre si e a regiões estratégicas que serviam para a exportação de produtos.

Apesar dessa "decadência" ferroviária apontada pela autora, os discursos em prol desse meio de transporte continuaram ocupando, em menor quantidade, as páginas dos periódicos locais e dos relatórios governamentais. Do mesmo modo, para reforçar a necessidade dessa infraestrutura eram divulgadas ideias de abandono sobre a região, que seria mais conhecida como uma "simples expressão geográfica" ou ainda "terra do boi morreu", como relatou Elias Magalhães no *Almanaque da Parnaíba*.

Caluniado pela ignorância dos que, a falta de talento, vivem de fazer espírito à custa dos outros, o Piauhy - a chamada "terra do boi morreu", tem atravessado todo o ciclo da história do Brasil, a partir da Independência, como a simples expressão geográfica, de que pouco se fala e de que quase nada se sabe. Calcinam as secas os sertões nordestinos, comburindo plantações, dizimando rebanhos, matando populações inteiras, extravasem os rios, nos invernos rigorosos, aniquilando safras inteiras, semeando a morte, estiolando esperanças de um futuro melhor, essas calamidades não encontram eco no coração do Brasil. O Piauhy fica sendo sempre um lugar muito distante que a gente não sabe bem onde fica. Por isso mesmo nada lhe dão, nem mesmo as sobras da orgia orçamentária. "O Piauhy?" - dizem eles: "ora o Piauhy!". E nessa expressão de desdém, de pouco caso de pessoas ricas para com os parentes pobres, todos o criticam e pouquíssimos têm conhecimento, mesmo imperfeito de tudo quanto aqui se passa ou se faz, sem reclamar e sem ajuda do poder central. A vida do Piauhy dentro da Federação Brasileira é assim como a de um intruso a quem se tolera apenas e para quem nunca se tem uma boa palavra.490

209

⁴⁸⁹ Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getúlio Vargas, Presidente da República, pelo Cap. Landri Sales Gonçalves, Interventor Federal no estado do Piauí, 1931-1935, Imprensa Oficial, Teresina, p.129.

⁴⁹⁰ Almanaque da Parnaíba. Ano XII, 1935, Parnaíba – Piauí, p.221.

Nesta mesma edição do *Almanaque da Parnaíba*, mas em texto diferente, foi ressaltada a necessidade de se construir o porto de Amarração e levar a "Central do Piauí até Teresina, ligando assim o porto a Capital", com isso, o estado conquistaria "o lugar a que tem direito no concerto dos grandes estados da República Brasileira". ⁴⁹¹ Portanto, havia uma preocupação ou interesse das elites piauienses em dar prosseguimento aos projetos ferroviários que em conjunto com outras obras, como o porto de Amarração, daria maior escoamento da produção econômica.

Na década de 1930 a temática das estradas de ferro, principalmente da E. F. Central do Piauí, continuou no centro das discussões sobre o desenvolvimento do estado. Este período é considerado por Dalva Cerqueira (2015, p.33) como a segunda fase da história dessa ferrovia que teve sua construção realizada em três etapas. A primeira etapa "teve início em 1916 com o primeiro trecho ligando Parnaíba à cidade de Piracuruca em 1923". Podemos considerar a mais intensa, uma vez que ocorreu no momento áureo das ferrovias no Brasil. A segunda etapa de construção se deu na década de 1930, quando os trilhos chegaram a Piripiri, também num período de seca, sendo inaugurado o trecho ferroviário em fevereiro de 1937." Esta não foi tão intensa como a anterior pelas razões que já apresentamos aqui, mas teve importância pelo papel de socorro aos flagelados e de prosseguimento da obra após anos de paralisação. E por último, a terceira etapa que foi "concluída na década de 1960 quando os trilhos alcançaram Teresina" (CERQUEIRA, 2015, p.33).

Aqui nos interessa falar dessa segunda fase, que teve início quase uma década depois da primeira, quando em 1932 deu prosseguimento a construção do trecho até a cidade de Piripiri. Os serviços dessa estrada de ferro mais uma vez foram realizados pela mão de obra de retirantes cearenses que fugiam da seca, do mesmo modo como ocorreu em 1915 e 1919, que diante da grande demanda ocasionada pela levas de sertanejos que migravam para o estado, foi autorizado o retorno da obra. O percurso acabou sendo finalizado em 1937, quando os trilhos alcançaram o município. Nesta ocasião, também foi inaugurada a estação ferroviária de Piripiri, que havia sido feita dois anos antes, e a estação ferroviária no povoado Brasileira (FERREIRA, 2010, p.46-47).

A inauguração do novo trecho da E. F. Central do Piauí e das estações ferroviárias e, consequentemente seu funcionamento, foi um acontecimento de grande relevância para as autoridades governamentais e para a população, uma vez que uma cidade com estação ferroviária "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

-

⁴⁹¹ Ibidem., p.245.

produção [...]" (FERREIRA, 2010, p.32). Ao tratar sobre as ligações ferroviárias em relatório de 1938 o interventor Leônidas Melo falou um pouco sobre a situação da Central do Piauí, chamando a atenção para o trecho construído e os demais que deveriam ser feitos futuramente.

Em suspenso estiveram os trabalhos ferroviários, no estado, até fins de 1932, quando, aos apelos instantes do interventor Landri Sales Gonçalves, o Governo Provisório, sob as sugestões do Ministro José Américo, assentou em reiniciá-los, com maior incremento. Pôde, dessa forma, a CENTRAL DO PIAUÍ estender a linha por mais 43,400 km, entre Piracuruca e Piripiri, entregues ao tráfego permanente, no ano passado. Mais do que isso, foi favorecido com recursos que lhe permitiram efetuar os estudos do ramal de Piripiri a Barras e a prosseguir a construção do prolongamento de Piripiri a Campo Maior. 492

Em seu projeto inicial, a E. F. Central do Piauí deveria partir de Piracuruca em direção a Barras, passar por Campo Maior até alcançar Teresina, como já discutido em tópico anterior. No entanto, o projeto sofreu alterações e o prolongamento de Piracuruca foi em direção a Piripiri, Campo Maior e Teresina. Assim, a ligação entre Piripiri e Barras, mencionada por Leônidas Melo, passou a ser um ramal à parte que não chegou a ser efetivado. E o prolongamento de Piripiri a Campo Maior, anunciado no relatório como em prosseguimento, teve sua construção paralisada, sendo retomado apenas na década de 1960.

Ainda em 1932 foram reiniciados os serviços de construção da E. F. Petrolina a Teresina⁴⁹³ alcançando o trem, em 1938, a cidade de Paulista no Piauí quando não foram mais destinadas verbas para o seu prolongamento.⁴⁹⁴ Como podemos ver na tabela a seguir a estrada de ferro não cumpriu com seu traçado inicial ficando estacionada em Paulista.

⁻

⁴⁹² Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República pelo interventor Leônidas de Castro Melo, 1938, Imprensa Oficial, Teresina, p.150-151.

 ⁴⁹³ A obra ficou sob responsabilidade do engenheiro Manoel Torre até o ano de 1933. Em 1936 o diretor da obra foi o engenheiro Paulo de Amantino e em 1938 o engenheiro Afonso de Miranda Freire de Carvalho, que inaugurou a estação de Paulista. Informações disponíveis em: JOSÉ TELES. Estrada de Ferro Petrolina a Teresina, Museu do Sertão Petrolina – Pernambuco, 8 de outubro de 1993. http://historiadamariafumaca.blogspot.com/2007/08/estrada-de-ferro-petrolina-teresina-pt.html Consultado em 22 de julho de 2020.

⁴⁹⁴ Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República pelo interventor Leônidas de Castro Melo, 1938, Imprensa Oficial, Teresina, p.151.

Tabela 10: Extensão e datas de abertura dos trilhos da E. F. Petrolina - Teresina

Trecho	Abertura	Km	Soma
Petrolina – Pau Ferro	01-03-1923	61	61
Pau Ferro – M. Lopes	09-12-1923	27	88
M. Lopes – Afrânio	31-10-1926	52	140
Afrânio – km 155	19-02-1928	15	155
Km 155 – Mafrense	19-02-1928	9	164
Mafrense – Acauã	21-12-1936	25	189
Acauã – Paulista	28-12-1938	15	204

Fontes: Departamento Nacional de Estradas de Ferro *in* Estradas de Ferro do Brasil – 1945 (suplementos da Revista Ferroviária). Disponível em: http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias-historia/1944-datas-abertura-trilhos/Estrada-Ferro-Petrolina-Teresina.shtml.

Outra estrada de ferro que teve um pequeno avanço na sua construção foi a Crateús a Teresina, que em 1933 alcançou Oiticica, no território piauiense. No entanto, logo os serviços ficaram estagnados e assim como as demais estradas de ferro no estado até o final do governo de Getúlio Vargas não houve nenhum desenvolvimento. A única obra ferroviária que chegou a ser concluída foi a ponte sobre o rio Parnaíba, fazendo a ligação entre o Piauí e o Maranhão pelos trilhos. Através do decreto 21.018 de fevereiro de 1932 o ministro da viação, José Américo, mandou executar a construção da ponte, depois de declarar a "caducidade do contrato, transferido em 1925, pela Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão ao estado do Piauí". 496

Ao que tudo indica a demora na implantação das vias férreas no estado estava relacionada a falta de recursos, principalmente a partir da década de 1920 quando se tem o advento do rodoviarismo, passando as ferrovias a competirem com as rodovias, consideradas mais eficientes e econômicas. Além disso, não descartamos a ideia de que havia uma pouca força política das elites piauienses, sobretudo, na Primeira República ou ainda uma falta de expressividade do estado entre os entes da federação, uma vez que a construção de ferrovias

⁴⁹⁶ ALMEIDA, José Américo de. O ciclo revolucionário do Ministério da Viação. 2.ed. João Pessoa: Fundação Casa de José Américo, 1982. 462p. (Coleção Mossoroense, 178), p.65.

⁴⁹⁵ Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República pelo interventor Leônidas de Castro Melo, 1938, Imprensa Oficial, Teresina, p.151.

em um território demonstrava seu prestígio junto ao governo central (CAMELO FILHO, 2000, p.186).

Esperava-se que no "futuro" a capital do Piauí se tornasse um entroncamento ferroviário. Porém, não se imaginava que esse acontecimento seria tão demorado. A espera foi tão grande que quando o trem adentrou Teresina não era mais a única máquina que causava admiração. Como mostra Camelo Filho (2000, p.184), "devido ao fato de estas ligações não terem ocorrido no período estabelecido, deixaram de provocar o impacto esperado", pois "as rodovias passaram a substituir as ferrovias e avançaram por todo território nacional e estas estradas de ferro ficaram em segundo plano". O automóvel já fazia parte da realidade piauiense e era visto como o meio de transporte mais ágil, principalmente para as atividades no campo, onde caminhões e tratores realizavam o trabalho pesado. O trem chegou, mas chegou quando o seu momento áureo havia passado. Mesmo causando entusiasmo e sendo uma grande conquista para as elites políticas e produtoras, ele não era mais a prioridade nos discursos desses sujeitos que tanto almejavam integrar e desenvolver a região e deixar de serem vistos como os filhos pobres da federação.

Portanto, podemos perceber que a história das ferrovias neste estado, assim como em outras regiões do país, foi marcada por projetos que durante anos ficaram paralisados e só foram concluídos quando o trem já havia perdido sua posição de principal meio de transporte. As construções ferroviárias tiveram que concorrer a partir da década de 1920, com o setor rodoviário que passou a receber cada vez mais investimentos enquanto as vias férreas, que não formavam uma rede, ficaram estacionadas no meio do caminho. Logo o entusiasmo das elites piauienses foi transformado em preocupação e reclamações que eram expressas em publicações. Assim, tentamos evidenciar essa relação entre ferrovias, integração e modernização em uma região que percebeu na ideia de abandono histórico a justificativa mais poderosa para reivindicar melhorias em sua infraestrutura, mas também as implicações que resultaram na não efetivação dessas obras até o final do Estado Novo.

Capítulo 4 - Artérias por onde circula o sangue da nossa riqueza": o desenvolvimento rodoviário no Piauí

Este capítulo tem como objetivo analisar o advento das construções rodoviárias no Piauí, uma vez que as rodovias estavam no centro dos debates de integração nacional e foram percebidas como um dos meios de transportes eficientes para atender as demandas da região pelo alcance que poderia ter. A partir da década de 1920 é possível perceber um crescimento do sistema rodoviário em várias regiões do país, apesar da campanha em prol das rodovias existir desde meados da década de 1910. Porém, nesse período suas condições de tráfego eram péssimas, ficando intransitáveis em determinadas épocas do ano (PAULA, 2010, p.147). A intensificação na construção de rodovias, paralela aos trilhos, contribuiu para uma acirrada competição entre os dois meios de comunicação. Na década de 1930 o incentivo às rodovias ficou mais evidente, tendo seu auge na segunda metade de 1940 (PAULA, 2010).

No Piauí, a política de construção rodoviária, vista como detentora de um retorno financeiro mais rápido e de uma infraestrutura mais barata, foi evidenciada através da implantação de vários trechos ligando as principais cidades do estado. A inauguração das estradas foi amplamente divulgada pela imprensa escrita como forma de legitimar a ideia de que o território estava em desenvolvimento e que suas elites estavam alinhadas ao projeto político varguista. As obras rodoviárias estavam a cargo da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, que foi responsável pela execução do Plano Rodoviário do Nordeste elaborado na década de 1930 como complemento ao socorro às vítimas do flagelo.

Na primeira seção deste trabalho discorreremos sobre o advento do rodoviarismo no Brasil e as políticas de incentivo até meados da década de 1920. Na segunda seção, trataremos sobre o Plano Rodoviário Para o Nordeste em complemento às políticas de combate à seca de 1932 desenvolvidas pela Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. Na terceira seção, discutiremos as primeiras iniciativas nas décadas de 1910 e 1920 pela construção de estradas de rodagem e carroçável no Piauí. Na quarta seção, mostraremos a continuação dessas obras nas décadas de 1930 e 1940 e sua relação com o combate à seca, a integração e o desenvolvimento da região.

4.1 Governar é abrir estradas: O advento do rodoviarismo no Brasil

A construção das primeiras estradas brasileiras teve início no século XIX. Segundo Natal (1991, p.52) na década de 1850 houve um avanço considerável nas estradas de rodagem, sendo várias obras iniciadas ou concluídas. Após esse período não foi possível verificar mais registros significativos, assim o autor (1991, p.54) considera que ao ingressar no século XX o quadro de estradas de rodagem no Brasil era desprezível. A partir da virada do século o tema retorna, apesar de que até o final da década de 1910 as estradas e os automóveis ainda não ocupavam papel relevante nos meios de transportes do país (NATAL, 1991, p.81).

Apesar disso, algumas atitudes pontuais foram tomadas no que diz respeito às estradas, como durante o governo de Rodrigues Alves (1902-1906), onde foi autorizada a abertura de créditos para a construção de estradas de rodagem ligando as capitais dos estados. Posteriormente, em 1906, durante o governo de Afonso Pena (1906-1908) os benefícios passaram a alcançar cidades com mais de 10 mil habitantes (LOPES, 2015, p.36). Além disso, nesse momento também foi criado o Ministério de Viação e Obras Públicas – MVOP e pela primeira vez foram licenciados, na capital da República, 6 automóveis, sendo 2 de 3 rodas. No ano seguinte, em 1907, o quadro de estatística do comércio exterior registrou o primeiro número de automóveis entrados no Brasil com um total de 366 carros que permaneceu até 1922, embora muito menor no triênio de 1914-1916, subindo para 13.000 em 1923 e atingindo 24.167 veículos em 1924.

Em 27 de outubro de 1910, durante o governo de Nilo Peçanha (1909-19010), foi aprovado o decreto nº 8.324 que regulamentou a subvenção dos serviços de "transporte de passageiros ou mercadorias por meio de automóveis industriais, ligando dois ou mais estados da União ou dentro de um só estado". Este foi o decreto que orientou as políticas rodoviárias até 1927 (OLIVEIRA, 1986). Natal considera que esta foi a "primeira manifestação do poder público com relação a necessidade das estradas de rodagem estarem adaptadas ao veículo motorizado, oferecendo subvenções para quem as construísse" (1991, p.81). Porém, mesmo diante dessa iniciativa, o autor salienta que o rodoviarismo, seja no plano real, seja no plano das políticas públicas, só teria se deslanchado na década de 1920 (NATAL, 1991, p.81).

⁴⁹⁷Departamento Nacional de Estatística. Estatística dos Meios de Transporte no Brasil. Comunicação ao V Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, reunido, por iniciativa do Automóvel Club do Brasil, no Rio de Janeiro, de 16 a 24 de novembro de 1933 por Antônio Cavalcanti Albuquerque de Gusmão, Rio de Janeiro, 1933, p.19.

Decreto nº 8.324 de 27 de outubro de 1910 que aprova o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8324-27-outubro-1910-527901-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em 06 de dezembro de 2022.

Fica perceptível que havia uma campanha em prol das rodovias desde a década de 1910 (PAULA, 2010, p.147). Em 1911, por exemplo, foi criada a Inspetoria Federal de Estradas – IFE, subordinada ao MVOP, através do decreto nº 9.076. Seu objetivo era "fiscalizar todos os serviços relacionados às explorações e construções ferroviárias e rodoviárias, excetuadas aquelas sob a administração da União" (LOPES, 2015, p.38). Em 1921 a inspetoria passou a realizar também funções relacionadas ao planejamento dos transportes (LOPES, 2015, p.38).

O cenário em 1917 ainda era precário, uma vez que o Brasil possuía aproximadamente 5.000 automóveis e o tráfego de veículos se restringia, em sua grande maioria, ao eixo Rio de Janeiro — São Paulo e aos espaços urbanos (NATAL, 1991, p.82). Neste mesmo ano foi realizado em São Paulo, o Primeiro Congresso Paulista de Estradas de Rodagem, um importante marco para a história das rodovias brasileiras, uma vez que foi colocado em debate a preocupação sobre a situação das estradas de rodagem. O evento foi presidido por Washington Luís, futuro presidente do estado de São Paulo (1920-1924) e do Brasil (1926-1930).

Na década de 1920 as rodovias surgiram, primeiramente, em programas de combate à seca no Nordeste. De acordo com Oliveira (1986) em 1919 o presidente Epitácio Pessoa determinou a construção de estradas que servissem as regiões assoladas pelo flagelo. Os açudes se tornaram os pontos obrigatórios dessa política viária, como mostra o decreto nº 13.687, de 9 de julho de 1919, que aprovou o regulamento para a Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas.

As estradas de rodagem serão do tipo que se denomina "estrada de terra" e serão lançadas de modo que facilitem a circulação entre partes centrais das regiões assoladas pelas secas, onde haja atividade agrícola e industrial, e as vias férreas e fluviais. No traçado deve-se atender a que os grandes açudes públicos, quer construídos, quer em construção ou em projetos, são pontos obrigatórios. A construção só poderá ser iniciada por ordem do Governo. ⁵⁰⁰

Em complemento a tal iniciativa o decreto n° 14.102, de 17 de março de 1920, determinou que "o traçado das estradas deveria atender a um plano geral de viação que, subordinado às condições topográficas da região semiárida, harmonize, na medida do possível os interesses econômicos e políticos dos diferentes estados".⁵⁰¹ A atividade construtiva rodoviária da inspetoria se deu em conjunto com os serviços das grandes barragens. Em matéria

⁴⁹⁹ Centro de Pesquisa e Ensino Aplicada-CEPA/USP. Rodovias. Disponível em: <u>RODOVIAS (usp.br)</u>. Acesso em 23 de novembro de 2022.

⁵⁰⁰ Decreto n° 13.687, de 9 de julho de 1919 que aprovou o regulamento para a Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-13687-9-julho-1919-516701-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso 10 de janeiro de 2023.

⁵⁰¹ Obras Contra as Secas. Conferência realizada, em 8 de fevereiro de 1950, no Instituto de Engenharia de S. Paulo, pelo Eng. Vinícius Berredo, 1950, p.9.

publicada na revista *Illustração Brasileira*, em 1922, sobre as obras contra as secas empreendidas pela IFOCS no Nordeste, ficou evidente a função dos serviços viários de conectar os açudes entre si e com outras cidades, levando o progresso e a civilização para "regiões outrora atrasadas", substituindo "as tropas de lerdos muares" e "pesados carros de tração animal" por "rápido auto das mais conhecidas marcas" que conduzia viajantes de forma confortável. ⁵⁰² Além disso, as estradas também serviam para facilitar a circulação de caminhões que transportavam materiais de construção do litoral portuário para os canteiros de obras no interior dos sertões.

Rápido, resfolegantes, os auto-caminhões levam para o seu destino os materiais de que carece a indústria humana para a transformação destes vastos tratos de terrenos desolados pelas intempéries nos férteis campos que a agricultura e a pecuária enriqueceram em um decênio, talvez, resgatando com o seu produto o custo das obras realizadas para torná-los produtivos. [...] os auto-caminhões vão da capital em demanda do interior, transportando o material, e volvem ao litoral trazendo os produtos da lavoura, algodão especialmente, em inteligente aproveitamento do combustível despendido. 503

A dificuldade de acesso aos canteiros de obras era um dos grandes problemas enfrentados pela IFOCS. Como elas se encontravam distantes dos centros povoados demoravam meses desde o estudo, os serviços preparatórios, o transporte do material pesado, a edificação das casas de máquinas, das habitações do pessoal e o início dos serviços. ⁵⁰⁴ Assim, havia a necessidade de ampliação da malha rodoviária no sertão e suas ligações com os locais de instalação dos grandes açudes para facilitar o transporte de materiais como, por exemplo, aconteceu nas obras de S. Gonçalo e Piranhas que exigiu a abertura de estradas de rodagem para que numerosos caminhões pudessem trafegar conduzindo os equipamentos necessários. ⁵⁰⁵

Quanto aos operários, a IFOCS empregou centenas de flagelados vítimas das secas, a fim de prestar assistência e evitar a migração. "Todas essas grandes obras, movimento de terra, preparo de alvenaria, construção de obras d'arte", eram feitas pelo "braço nacional", aproveitando "o elemento encontrado nos próprios lugares em que elas se executam". ⁵⁰⁶ Nesse momento, o foco da inspetoria estava voltado para o plano de açudagem no Nordeste brasileiro nos estados do Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba (QUEIROZ, 2020, p.97). Como a política viária estava atrelada ao plano de açudagem, as estradas se concentraram, majoritariamente,

⁵⁰² Revista Illustração Brasileira. Seis mil cento e quarenta e cinco quilômetros pelo Nordeste brasileiro: As obras contra as secas vistas por um leigo. Rio de Janeiro, n.25, 7 de set. 1922, p.203.

⁵⁰³ Ibidem.

 ⁵⁰⁴ Revista Illustração Brasileira. Seis mil cento e quarenta e cinco quilômetros pelo Nordeste brasileiro: As obras contra as secas vistas por um leigo. Rio de Janeiro, n.26, 12 out. 1922, p.239.
 ⁵⁰⁵ Ibidem.

⁵⁰⁶ Ibidem.

nesses três estados. Assim, em 1921 foram construídas no Piauí 50 km, no Ceará 605,762 km, no Rio Grande do Norte 230,400 km, na Paraíba 883,175 km, no Pernambuco 35, 840 km, no Sergipe 17,882 km e na Bahia 23,192 km.⁵⁰⁷

No entanto, segundo o engenheiro Vinícius Berredo devido à ausência de "subordinação a um plano predeterminado" as estradas foram entregues aos governadores dos estados, ainda inconclusas e carecendo, principalmente, a maioria, das obras d'arte correspondentes, quase todas de madeira", ficando praticamente abandonadas. Além disso, quando paralisadas as obras hidráulicas, devido ao recuo de verbas destinadas a IFOCS nas gestões de Arthur Bernardes (1922-1926) e Washington Luís (1926-1930), também foram suspensos os trabalhos de estradas de rodagem. Mesmo com todo o insucesso das obras rodoviárias, o engenheiro considerou que elas "contribuíram poderosamente para dar a vida da região nordestina uma feição nova, com a introdução e difusão do uso do automóvel e do caminhão". 509

Para além dos serviços rodoviários de combate à seca realizados pela IFOCS no Nordeste, o advento do rodoviarismo no Brasil pode ser observado pela presença de empresas montadoras de automóveis como a Ford Motor Company, que em 1919 obteve "autorização para funcionar no Brasil, em São Paulo, para montar o automóvel tipo T" e a General Motors, que em 1925 tomou "a mesma iniciativa abrindo oportunidades, inclusive, para a produção de pneumáticos e baterias" (NATAL, 1991, p. 82). O *Jornal do Comércio* de Teresina – PI, qualificou as rodovias como artérias por onde circulava o sangue da riqueza nacional e mostrou as vantagens trazidas pela Ford para o desenvolvimento econômico do Brasil.

Em primeiro lugar, afigura-se importante destacar o extraordinário incremento do transporte rodoviário, com a consequente abertura e extensão de novas estradas — artérias por onde circula o sangue da nossa riqueza. De fato, precisamos reconhecer que o Ford foi autêntico bandeirante, motorizado. São do General Cândido Rondon, estas palavras: "Ford foi sempre o meu fiel companheiro, no desbravamento do sertão brasileiro". A formação de técnicos brasileiros é outra grande contribuição da Ford, que não precisamos encarecer. Tão logo a nossa legislação permitiu, a Ford, iniciou a compra de produtos nacionais, para finalizar a montagem dos seus veículos. Além do seu lado financeiro, de retenção de divisas, este fato serviu de grande estímulo a inúmeras indústrias nacionais, que hoje prosperam. Mais de 200.000 veículos foram até hoje montados no país. Mais de um bilhão de cruzeiros foram gastos até hoje, em salários, impostos e compras de produtos nacionais. Mas muito maior que o valor material dessa contribuição para o Brasil, foi o que ela

⁵⁰⁷ Relatório dos trabalhos executados durante o ano de 1921 apresentado ao Sr. Dr. J. Pires do Rio, Ministro da Viação e Obras Públicas. Rio de Janeiro, 1924, p.263-265.

Obras Contra as Secas. Conferência realizada, em 8 de fevereiro de 1950, no Instituto de Engenharia de S. Paulo, pelo Eng. Vinícius Berredo, 1950, p.10.

⁵⁰⁹ Ibidem.

representou em criação de novas zonas produtivas, circulação de riquezas e aceleração do nosso progresso.⁵¹⁰

Em consequência do estabelecimento de empresas automobilísticas no país houve o decrescimento da importação de aparelhos automotores a partir de 1925, com exceção do ano de 1929, que desde 1907, como vimos anteriormente, estava em crescimento.

Figura 14: Importação de automóveis para passageiros e de auto caminhões para carga (1925-1932)

	TOTAL			AUTOMOVEIS PARA PASSAGEIROS			AUTO-CAMINHÕES PARA CARGA		
ANOS	Numero	Contos de réis	Equiva- lente em libras esterlinas	Numero	Contos de réis	Equiva- lente em libras esterlinas	Numero	Contos de réis	Equiva- lente en libras esterlinas
1925	43.714	177.635	4,329,221	28.639	135.263	3,308,409	15.075	42.372	1,020,812
1926	32.954	127.743	3,774,770	25.992	102.337	3,024,119	6.962	25.406	750,651
1927	29.591	158.470	3,855,088	16.523	106, 839	2,598,440	13.068	51.631	1,256,648
928	45.427	226.540	5,559,204	27.906	146.037	3,583,748	17.521	80.503	1,975,456
929	53.928	227.242	5,581,630	29.399	130.789	3,212,266	24.529	96.453	2,369,364
930	1.946	15.148	348,260	1.688	12.006	275,812	258	3.142	72,448
931	4.429	24.133	404 048	2.876	15.336	261,030	1.553	8.797	143,01
1932	2.595	19.219	278,111	1.193	8.769	127,454	1.402	10.450	150,650

Fonte: Departamento Nacional de Estatística. Estatística dos Meios de Transporte no Brasil. Comunicação ao V Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, reunido, por iniciativa do Automóvel Club do Brasil, no Rio de Janeiro, de 16 a 24 de novembro de 1933 por Antônio Cavalcanti Albuquerque de Gusmão, Rio de Janeiro, 1933, p.23.

A nova orientação dos transportes iniciada na década de 1920 ocasionou, em grande medida, a decadência ferroviária brasileira. De acordo com Dilma de Paula:

[...] até a década de 1920, o aparelho de Estado incentivou a ferrovia, criando uma legislação apropriada, além de bonificações e isenções às empresas do setor. Daí em diante, essa tendência se inverteu: lentamente o Estado assumiu a coordenação de uma política de desmonte do setor ferroviário. O argumento do progresso se vincularia, agora, à rodovia, sendo a ferrovia identificada ao arcaísmo e, principalmente, ao antieconômico (PAULA, 2000, p.55).

A ascensão de Washington Luís à presidência da República, em 1926, também foi um fator preponderante para o início da Era Rodoviarista. A figura de Washington Luís é bastante emblemática para pensarmos a construção das rodovias, uma vez que ele estava totalmente

_

⁵¹⁰ Jornal do Comércio. Ano 4, n. 808, Teresina, 19 de outubro de 1949, p.4.

envolvido com tal causa, sendo considerado precursor do rodoviarismo enquanto política de estado (MATTEI, 2017, p.33). A célebre frase "governar é povoar; mas não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies. Governar é, pois, fazer estradas"⁵¹¹ fazia parte da sua campanha pela construção de rodovias no Brasil. Durante sua gestão Washington Luís concedeu especial atenção a expansão do sistema rodoviário nacional e permaneceu fiel ao seu lema "governar é abrir estradas", adotado enquanto ainda era presidente do estado de São Paulo, como bem evidenciou a revista *Illustração Brasileira*:

Desde que assumiu o governo de São Paulo, fiel ao programa esboçado na sua brilhante plataforma política, o Sr. Dr. Washington Luís tratou de dar incremento à construção de grandes, largas e extensas estradas de rodagem, que levassem a civilização e o progresso a todos os recantos do território paulista. [...] Hoje, essa obra gigantesca, verdadeiro tentame de bandeirantes, já vai adiantado. De São Paulo partem estrada, amplas, lisas, magníficas, por onde deslizam os automóveis em vertiginosa carreira, levando o caminheiro para todas as direções. [...] O Dr. Washington Luís [...] compreendeu que o grande problema de São Paulo como do Brasil consiste no aproveitamento da terra e consequentemente no seu povoamento. Ora, nada disso se faz, se pode fazer sem estradas. Não havendo possibilidade de transporte, o agricultor não produz ou, se produzir, não aproveitará o fruto do seu trabalho; a terra se desvaloriza, à míngua de caminhos, permanece ela inacessível [...]; Não há, pois, programa administrativo mais sábio e oportuno do que esse que tem por objeto a multiplicação das vias de comunicação. Estradas, muitas estradas, eis o de que necessita o Brasil para crescer, para se apossar verdadeiramente de todas as suas incalculáveis riquezas naturais [...]. 512

O presidente foi responsável pela criação, em 1927, do Fundo Especial para a Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federais. Os autores Luiz Pereira e Simone Lessa (2011, p.28) consideram que tal iniciativa estabeleceu uma das "primeiras bases institucionais para implantação de uma política rodoviarista brasileira". A partir dessa legislação foram criados projetos rodoviários por alguns engenheiros, como, por exemplo o Plano Catramby (1926), que propôs a construção de rodovias superpostas aos traçados ferroviários, com isso não tencionava uma ligação com outros modais; o Plano Luiz Schnoor (1927), que considerando a capital federal no planalto central, sugeriu a construção da rede rodoviária com traçados convergindo para o interior do país; o Plano da Comissão de Estradas de Rodagem Federal (1927), que prevendo um menor número de ligações, recomendou a elaboração de uma rede rodoviária passando pelo planalto central, mais centrada no centro-sul

-

⁵¹¹ Mensagem apresentada ao Congresso Nacional na abertura da primeira sessão da décima terceira legislatura pelo presidente da República Washington Luís p. de Sousa, Rio de Janeiro, 1927, p.57.

⁵¹² Revista Illustração Brasileira. Estradas de rodagem de São Paulo. Rio de Janeiro, n.26, 12 de out. 1922, p.214. ⁵¹³ O fundo foi criado pelo decreto n.5.141 de 5 de janeiro de 1927. Disponível em: <u>Portal da Câmara dos Deputados (camara.leg.br)</u>. Acesso em 03 de fevereiro de 2023.

e no Nordeste do Brasil, excluindo ligações com o vale amazônico (PEREIRA, LESSA, 2011, p.28; LOPES, 2015, p.64-66).

Nenhum destes três planos para a construção de eixos rodoviários no Brasil foram aprovados oficialmente, mas serviram como base para elaboração dos planos nacionais posteriores (PEREIRA, LESSA, 2011, p.28). Na década de 1930 podemos observar as primeiras ações planejadas do governo federal voltadas para a criação de uma rede rodoviária no Brasil. Sob coordenação da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, em 1931, foi criado o Plano Rodoviário do Nordeste, que estabeleceu as diretrizes para a construção de uma rede rodoviária na região formada por sete estradas-tronco e 50 linhas subsidiárias, com o intuito de interligar as capitais e principais cidades e socorrer as populações dos efeitos das secas (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1974 *apud* PEREIRA, LESSA, 2011, p.28-29). E, em 1934, foi aprovado oficialmente o primeiro Plano Geral de Viação Nacional, que deu suporte para a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagens – DNER, em 1937. Aqui nos interessa discutir a implantação dessa rede rodoviária no Nordeste e o seu auxílio no combate à seca nessas regiões, sobretudo, no Piauí.

4.2 Plano de obras rodoviárias: "complemento indispensável a solução integral do problema das secas"

O novo regulamento da IFOCS de 1931 além de realizar modificações nos projetos de açudagem no Nordeste também alterou a política viária vigente, incluindo um grande plano de obras rodoviárias "como complemento indispensável à solução integral do problema das secas". Segundo Marcus Vinicius de Queiroz (2020, p.103) a construção de estradas de rodagem seguiu um novo ordenamento, diferente das "dispersões e generalizações anteriores". Nos regulamentos de 1919 e 1920 a inspetoria já considerava a implantação de estradas com a finalidade de ligar as obras de açudagem e irrigação, porém, de uma maneira pouco precisa, já que não havia definição de um plano rodoviário. Na década de 1930 as diretrizes da viação rodoviária no Nordeste foram fixadas em "linhas principais" ou "linhas troncos", que permitiriam "o contato permanente do sertão com o litoral, do *hinterland* com os portos". Por outro lado, foram estabelecidas "linhas subsidiárias diversas" para fazer "a interligação das linhas principais" com as zonas de irrigação não compreendidas no traçado. O novo

⁵¹⁴ Relatório dos trabalhos realizados no triênio de 1931-1933 apresentado ao Ministro José Américo de Almeida pelo Inspetor Luiz Augusto da Silva Vieira, Ceará – Fortaleza, 1934, p.30.

⁵¹⁵ Ibidem.

regulamento definiu as diretrizes da viação rodoviária do Nordeste de acordo com quatro grandes linhas:

- 1ª Recife-Fortaleza, atravessando toda a Paraíba, entrando no Ceará pela região de Lavras e indo ter a Fortaleza depois de acompanhar o vale do Jaguaribe até Russas.
- 2^a Fortaleza-Teresina, passando por Sobral.
- 3ª Central do Rio Grande do Norte, partindo da primeira e terminando em Limoeiro, no Ceará.
- 4^a Central do Piauí, partindo do Icó no Ceará e terminando em Floriano, no Piauí. ⁵¹⁶

Tudo isso era resultado da nova orientação dos transportes iniciada na década de 1920, quando o Brasil vivenciou o advento do rodoviarismo. Nesse momento, como vimos anteriormente, o país ingressou "no mundo automobilístico com a presença de empresas montadoras de automóveis dentre as quais a Ford (1919) e a General Motors (1925) e a promoção de eventos (exposições e corridas de automóveis)" voltados para a divulgação "dos novos modelos de automóveis e caminhões fabricados por essas empresas" (VIEIRA, 2010 p.55). O presidente Washington Luís (1926-1930) foi um dos grandes incentivadores das políticas de desenvolvimento rodoviário em nível nacional (POLICARPO; SOUZA, 2019, p.8). Nesse sentido, ocorreu a elaboração de alguns projetos para os transportes, no entanto nenhum foi aprovado oficialmente. Somente em 14 de abril de 1931 o ministro José Américo baixou portaria para nomeação de uma comissão de estudo de um plano de viação geral do Brasil, sendo aprovado pelo governo federal, em 1934, o Plano de Viação Nacional, que considerou linhas troncos ou de ligações de interesse geral aquelas que:

- 1.° Ligassem a capital federal a uma ou mais capitais dos diferentes estados;
- 2.º Ligassem qualquer via de comunicação da rede federal a qualquer ponto de nossa fronteira com os países vizinhos;
- 3.º constituíssem via de transporte ao longo da fronteira, ou dessa paralela, a menos de 200km de distância;
- 4.º ligassem entre si dois ou mais troncos de interesse geral, com o objetivo de estabelecer, por caminho mais curto, comunicações entre duas ou mais unidades da federação;
- 5.º atendessem a exigências de ordem militar (COIMBRA, 1974, p.179).

As estradas eram vistas como o melhor caminho para realizar o "entendimento entre países vizinhos, bem como entre as regiões afastadas de uma mesma nação". ⁵¹⁷ Por trás de tal iniciativa também estava a necessidade de assegurar "uma ocupação controlada pelo poder central através da expansão das vias de comunicação", uma vez que nas décadas de 1930 e 1940

⁵¹⁶ Ibidem.

⁵¹⁷ REZENDE, Nelson de. Lucraram as rodovias com a República Nova?. Presidente da Divisão de Pavimentação e Estradas de Rodagem do Instituto de Engenharia. S. Paulo, 1931-1932, p.61.

a integração territorial tornou-se o caminho para alcançar o tão desejado progresso (ANSELMO; BRAY, 2002, p.111). O resultado disso foi uma "evolução dos ideais e dos interesses do rodoviarismo no interior do aparelho de Estado" no final da década de 1930 (ACCORSI, 1996, p.26).

A respeito do Plano Rodoviário do Nordeste, diferente das grandes obras de açudagem e irrigação, centralizadas nos estados do Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte, ele se estendeu por quase todo o território nordestino (QUEIROZ, 2020, p.106). A rede rodoviária devia seguir a lógica de expansão da fronteira para controle do território nacional, levando a presença do poder central para o interior do país e contribuindo para a integração e a ocupação das terras. José Américo defendeu a construção de estrada de rodagem como capaz de "conquistar o deserto com as suas facilidades de penetração, criando núcleos de riqueza para o transporte ferroviário". Acreditava-se que ocorreria uma integração intermodal onde as rodovias seriam grandes alimentadoras das ferrovias, no entanto, o incentivo progressivo ao rodoviarismo revelou uma preferência por essa modalidade, resultando na década de 1940 em uma acirrada competição entre os dois meios de transporte (PAULA, 2000, p.126).

Desde a década de 1920 a ferrovia, que era o principal meio de transporte, foi perdendo, gradativamente, sua posição para as rodovias. Segundo Anísio Brasileiro (2001, p.217), essa situação se agravou ainda mais na década de 1930, quando Vargas diminuiu "os investimentos na implantação de linhas ferroviárias no país, enquanto o setor rodoviário ia se tornando um forte competidor das ferrovias". O resultado foi uma estagnação das vias férreas pela falta de integração entre elas, pela falta de manutenção e pelo envelhecimento da infraestrutura (BRASILEIRO, 2001, p.217). Assim, enquanto ocorria a diminuição do tráfego ferroviário, o governo federal realizou medidas em prol das estradas de rodagem, sendo uma delas a criação do decreto 19.726, de 20 de fevereiro de 1931, da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas para socorrer as regiões assoladas pelo flagelo.

A seca de 1932 contribuiu de certa forma para acelerar a construção das rodovias, uma vez que a situação de calamidade exigiu do governo federal medidas mais urgentes para dar assistência aos retirantes. O inspetor Luiz Vieira mostrou em seu relatório técnico que o número de flagelados de março a novembro de 1932 cresceu de 7.000 para 220.000, não sendo possível absorver toda essa mão de obra com os serviços de açudagem que precisava de instalações

223

⁵¹⁸ ALMEIDA, José Américo de. O ciclo revolucionário do Ministério da Viação. 2.ed. João Pessoa: Fundação Casa de José Américo, 1982. 462p. (Coleção Mossoroense, 178), p.20-21.

especiais e comportava uma quantidade limitada de operários.⁵¹⁹ Só no açude Lima Campos - CE esse número aumentou bruscamente de 3.000 pessoas para 75.000 entre os meses de março a outubro.⁵²⁰A solução foi "o ataque, não só do plano rodoviário já estabelecido pela inspetoria em seu programa, como também de um certo número de linhas subsidiárias ou secundárias, como plano rodoviário complementar do primeiro".⁵²¹

Não havia, portanto, meios de fugir ao dilema: confinar-se a Inspetoria nas obras de açudagem sem conseguir socorrer pronta e eficazmente toda a população flagelada, ou atirar-se resolutamente as obras rodoviárias que por sua flexibilidade, constituíam instrumento magnífico de socorro rápido e simultâneo, aos pontos do território onde a influência das obras de açudagem se não podia fazer sentir. A preconizada construção por etapas ou a construção progressiva foi posta de lado em presença da abundância de mão de obra, consequência da seca e tendo em vista as vantagens da concentração de esforços em torno de um objetivo único, de maneira a evitar a repetição nociva das obras dispersivas. 522

As exigências de socorro durante a seca de 1932 fez com que o Plano Rodoviário do Nordeste, definido pelo novo regulamento da IFOCS, fosse ampliado. No relatório técnico de 1931-1933 ficou estabelecido que a ligação entre Salvador e Fortaleza, a chamada "corda rodoviária transnordestina", seria o eixo do sistema rodoviário, isto significava que a ela todas as outras rodovias estaduais estariam ligadas: a Central de Pernambuco 24, a Central da Paraíba 25, a Central do Rio Grande do Norte 26, a Central do Piauí 257, a Fortaleza-Teresina 258 e a Central do Ceará.

A transnordestina, como seu nome indica, atravessa todo o interior nordestino, ligando Fortaleza a São Salvador, realizando uma articulação feliz com as diversas rodovias estaduais e facultando o acesso fácil ao rio São Francisco, - a grande válvula de escoamento e campo de abrigo às populações castigadas, - nas secas futuras. As centrais de Pernambuco, da Paraíba, do Rio Grande do Norte, do Ceará e do Piauí são excelentes vias que percorrendo a parte central

⁵¹⁹ Relatório dos trabalhos realizados no triênio de 1931-1933 apresentado ao Ministro José Américo de Almeida pelo Inspetor Luiz Augusto da Silva Vieira, Ceará – Fortaleza, 1934, p.31.

⁵²⁰ Ibidem., p.49.

⁵²¹ Ibidem., p.31.

⁵²² Ibidem.

⁵²³ Entre as alterações estavam o surgimento da Transnordestina, da Central de Pernambuco e da Central do Ceará. Além disso, várias linhas subsidiárias foram incorporadas ao programa rodoviário.

⁵²⁴ Partindo de Recife e terminando em Leopoldina, passava por Gravatá, Caruaru, Rio Branco, Sítio e Salgueiro.

⁵²⁵ Partindo de Cabedelo, entroncava-se em Alagoinhas, no Ceará, com a transnordestina; passava por João Pessoa, Alagoa Grande, Campina Grande, Soledade, Patos, Pombal, Souza e Cajazeiras.

Partindo de Barra, na Central da Paraíba, entroncava-se nas proximidades de Limoeiro (Ceará), com a transnordestina; passava por Equador, Parelhas, Acari, Currais Novos, Cabeço Branco, Angicos, Assú e Mossoró. Fartindo de Icó passava por Iguatu, Campos Sales (Ceará), Picos, Oeiras e Floriano (no Piauí).

⁵²⁸ Passava por São Francisco de Uruburetama, Sobral e Tianguá, no Ceará, Piripiri e Campo Maior, no Piauí.

⁵²⁹ Passava por Orós, Senador Pompeu e Crateús, no Ceará.

dos estados respectivos, se articulam entre si, facultando ao mesmo tempo o escoamento da produção e incentivando o progresso até ao extremo sertão. 530

A Transnordestina, "de caráter eminentemente político e social", passava por Feira de Santana (BA) e seguia rumo ao Rio de Janeiro. Vargas salientou que "ligar por meio de boas estradas o Nordeste baiano à capital da República" seria "estabelecer o mais sólido traço de união entre o Norte e Sul, criando um fator preponderante para a consolidação da nossa unidade, capaz de extinguir, de vez, quaisquer veleidades regionalistas". A solução do problema de comunicação era fator crucial, uma vez que as ligações funcionariam como "elementos civilizadores e até mesmo de fraternização nacional" entre o sertão áspero e isolado e os centros irradiadores do progresso. S33



Figura 15: Rodovia Transnordestina

⁵³⁰ Relatório dos trabalhos realizados no triênio de 1931-1933 apresentado ao Ministro José Américo de Almeida pelo Inspetor Luiz Augusto da Silva Vieira, Ceará – Fortaleza, 1934, p.34.

Passava por Feira de Santana, Serrinha, Cumbe e Canudos na Bahia; Salgueiro em Pernambuco; Macapá, Milagres, Alagoinhas, Icó, Jaguaribe-Mirim e Russas no Ceará. Relatório dos trabalhos realizados no triênio de 1931-1933 apresentado ao Ministro José Américo de Almeida pelo Inspetor Luiz Augusto da Silva Vieira, Ceará – Fortaleza, 1934, p.32.

⁵³² VARGAS, Getúlio. A Nova política do Brasil II: o ano de 1932; a Revolução e o Norte 1933. Rio de Janeiro: José Olympio, 1938. v.2, p.166.

⁵³³ Ibidem., p.165.

RODOVIA TRANSNORDESTINA — PONTE DE 60 MS.
SOBRE O RIO CHORO' — CEARA'

Figura 16: Rodovia Transnordestina e ponte sobre o Rio Choró - CE

Fonte: Relatório dos trabalhos realizados no triênio de 1931-1933 apresentado ao Ministro José Américo de Almeida pelo Inspetor Luiz Augusto da Silva Vieira, Ceará – Fortaleza, 1934, parte II.

Enquanto isso, as linhas subsidiárias⁵³⁴ serviriam para dar "capilaridade à malha principal, chegando a pequenos e médios municípios e regiões dos grandes açudes" (QUEIROZ, 2020, p.105). A política viária da década de 1930 tomou rumos diferentes da praticada durante os anos de 1920. Segundo Queiroz (2020, p.104), as intervenções realizadas em escalas estaduais foram transformadas em ações de dimensões regionais. Assim, as estradas do Nordeste passaram a fazer parte de um plano rodoviário nacional no intuito de "promover integrações nas escalas estadual, regional e nacional, costurando as cidades e os estados semiárido adentro e afora" (2020, p.104). A construção das estradas de rodagem no Nordeste ficou a cargo da IFOCS⁵³⁵, enquanto as ferrovias e demais estradas foram entregues a Inspetoria Federal de Estradas. Posteriormente, em 1937, foi criado o Departamento Nacional de Estradas

⁵³⁴ Entre elas estavam Ramal de General Sampaio, Ramal de Canindé, Ramal de Crato, Ramal de Missão Velha, no Ceará; Ramal de Catolé do Rocha, Ramal de Piancó, Ramal de Teixeira, Ramal de Picuí, Ramal de Goiana, Ramal de Cariri, na Paraíba; Ramal de Garanhuns, Ramal de Triunfo, Ramal de Belmonte, Ramal de Belém, no Pernambuco; e Estrada de Penetração de Alagoas, no Alagoas (Relatório dos trabalhos realizados no triênio de 1931-1933...p.32-33).

⁵³⁵ A autora Dilma de Paula (2000, p.130) mostra que as principais estradas do Nordeste ficaram a cargo do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas, antiga IFOCS, até 1951, quando então foram transferidas para a jurisdição do DNER.

de Rodagem – DNER, responsável pela direção e execução do plano geral das estradas de rodagem nacionais, ficando sob sua competência:

Estudar, organizar e, periodicamente, rever sempre para aprovação do Poder Legislativo, o plano geral das estradas de rodagem nacionais, que ficará sob sua direção e execução; executar ou fiscalizar todos os serviços técnicos e administrativos concernentes a estudos, projetos, orçamentos, locação, construção, conservação, reconstrução e melhoramentos das estradas de rodagem nacionais, inclusive pontes e demais obras anexas; organizar, rever quando necessário e submeter à aprovação do Poder Executivo o regulamento do tráfego rodoviário interestadual e promover, por entendimento com os poderes estaduais e municipais, a uniformização dos regulamentos de tráfego nas estradas; fiscalizar a circulação e exercer a polícia das estradas nacionais, quer diretamente, quer por delegação aos governos ou departamentos rodoviários dos Estados encarregados de sua conservação e conceder, regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte coletivo nas estradas de rodagem; promover, patrocinar ou auxiliar congressos nacionais de estradas de rodagem; prestar, ao governo, informações pertinentes a estradas de rodagem e propor-lhe as leis que as deviam regulamentar; alterar, modificar e ampliar a presente lei; exercer quaisquer atividades compatíveis com as leis e tendentes ao desenvolvimento da viação de rodagem; promover entendimento com os Estados, para projetar a rede geral de estradas de rodagem no país. 536

Apesar da elaboração do Plano Rodoviário do Nordeste pela IFOCS em 1931, considerado "a primeira ação do estado brasileiro no sentido de criar uma rede rodoviária", Miguel Victor Tavares Lopes (2015, p.42-43) salienta que no Plano Geral de Viação Nacional, aprovado em 1934, a primazia não recaiu sobre as rodovias, uma vez que ainda "reconhecia que as ferrovias e a navegação eram os meios de transporte, por excelência, de baixo custo, para grandes volumes de tráfego e grandes distâncias". Somente com a criação do DNER que houve um maior planejamento para construção e reconstrução das estradas federais. Enquanto isso, as estradas do Nordeste continuaram a cargo da inspetoria.

O plano de construções rodoviárias realizado no Nordeste, durante o governo provisório, foi considerado por José Américo como de "maior extensão que as obras de todas as administrações federais em 40 anos de República". De acordo com o ministro da viação, até 1930 havia 2.255 km de estradas de rodagem e 5.917 km de estradas carroçáveis. No entanto, a falta de conservação e outros elementos ocasionaram a inutilização e o desaparecimento de algumas, sendo necessário reconstruir quase 540 km das antigas estradas. As estradas

⁵³⁷ ALMEIDA, José Américo de. O ciclo revolucionário do Ministério da Viação. 2.ed. João Pessoa: Fundação Casa de José Américo, 1982. 462p. (Coleção Mossoroense, 178), p.99.

be partamento Nacional de Estradas de Rodagem, subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1930-1939/lei-467-31-julho-1937-555595-publicacaooriginal-74903-pl.html. Acesso em 20 de outubro de 2022.

carroçáveis existentes eram descritas como "simples picadas roçadas e destocadas, sem qualquer obra de arte, e sem preocupação da grade, o que as transformava em caminhos somente utilizáveis de julho a dezembro, o que também acontecia em muitas estradas denominadas eufemisticamente de estradas de rodagem" (COIMBRA, 1974, p.178).

No triênio de 1931-1933 a inspetoria realizou a construção de 1.810 km de estradas tronco (faltando construir 2.539 para completar a rede planejada) e 652 de ramais (faltando construir 1.161 para completar a rede subsidiária planejada), totalizando 2.462 km de rodovias de primeira ordem. ⁵³⁸ A distribuição pelos estados da extensão concluída das estradas tronco pode ser observada na tabela a seguir:

Figura 17: Linhas Tronco serviços realizados (1931-1933)

LINHAS TRONCO Serviços realizados (1931 - 1933)							
N.°	ESTRADAS	ESTADOS	EXTENSÃO				
	ESTRADAS	INTERESSADOS	Total	Concluida	A concluir		
1	TRONCO S. SALVADOR—FORTALEZA (Transnordestina)	Baia 549 Pernambuco . 145 Ceará 573	1.267	521	746		
2	CENTRAL DE PERNAMBUCO	Pernambuco	629	226	403		
3	CENTRAL DA PARAÍBA	Paraíba 567 Ceará 5	572	356	216		
4	CENTRAL DO R. G. DO NORTE	Paraíba 14 R. G. Norte 406 Ceará 30	450	335	11		
5	CENTRAL DO PIAUÍ	Ceará 260 Piauí 310	570	72	49		
6	FORTALEZA a TEREZINA	Ceará	550	277	2		
	CENTRAL DO CEARA'	Ceará	311	23	2		
7	TOTAL		4.349	1.810	2.		

Fonte: Relatório dos trabalhos realizados no triênio de 1931-1933 apresentado ao Ministro José Américo de Almeida pelo Inspetor Luiz Augusto da Silva Vieira, Ceará – Fortaleza, 1934.

Em relação às estradas subsidiárias foram realizadas 652 km.⁵⁴⁰ No total foram aplicadas 131.451:900\$283 em verbas da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas para a construção

⁵³⁸ ALMEIDA, José Américo de. O ciclo revolucionário do Ministério da Viação. 2.ed. João Pessoa: Fundação Casa de José Américo, 1982. 462p. (Coleção Mossoroense, 178), p.99.

⁵³⁹ No Ceará foram concluídos 755 km, na Paraíba 365 km, no Pernambuco 257 km, no Rio Grande do Norte 321 km, no Piauí 65 km e na Bahia 46 km.

⁵⁴⁰ 120 km no Ceará, 433 km na Paraíba, 70 km em Pernambuco e 29 km em Alagoas (Relatório dos trabalhos realizados no triênio de 1931-1933.... p.74).

das redes rodoviárias.⁵⁴¹ Do plano rodoviário, cuja extensão da rede compreendia 6.160 quilômetros, restou 3.700 quilômetros para serem construídos nos anos seguintes. No entanto, no programa da repartição para o ano de 1934 houve uma redução dos "trabalhos rodoviários a um mínimo estritamente necessário à conclusão das ligações de maior importância".⁵⁴² O inspetor Luiz Augusto da Silva Vieira relatou que o motivo foi a falta de mão de obra, já que com as primeiras chuvas o flagelo cessou e os sertanejos voltaram para as atividades agrícolas, principalmente do algodão. Desse modo, a solução foi uma diminuição dos serviços e o uso de máquinas em substituição ao braço operário.

Até fins de 1933 esforçou-se a inspetoria por conservar suas obras escrupulosamente dentro do aspecto restrito de socorro. Entrando, porém, o ano de 1934, mister lhe foi imprimir orientação diversa aos seus trabalhos, dada a crise de mão de obra que então se manifestou, absorvido o operariado nas lides mais remuneradas da lavoura então em preparo para uma das maiores safras de algodão já verificadas nos estados beneficiados pelos socorros de 1932. Prevista a crise, que seria a repetição de ocorrências que a história já vinha registrando, tratou a Inspetoria de iniciar, dentro dos recursos distribuídos, a organização do aparelhamento mecânico que tive ocasião de indicar resumidamente no relatório anterior, com o objetivo principal de compensar com ele a deficiência do braço operário, mantendo por essa forma o andamento ininterrupto de suas obras.⁵⁴³

Em 1936 ocorreu o VI Congresso Nacional de Estradas de Rodagem. Na ocasião, o engenheiro Lauro de Melo Andrade fez uma conferência na qual tratou sobre a importância do aparelhamento mecânico nas obras rodoviárias e esclareceu alguns enganos que apontavam desvantagens no uso de máquinas em regiões como o Nordeste. Ele acreditava que era necessário a "organização de cursos profissionais superiores junto às estradas experimentais onde o engenheiro, o mecânico ou o simples operador mecânico" obtivessem "os conhecimentos técnicos, estatísticos e profissionais indispensáveis ao planejamento, à organização e a condução de um serviço de máquinas rodoviárias digno de sucesso". 545

Criados esses cursos rodoviários, anexos ou não a estradas experimentais, desaparecerá também uma certa ojeriza de alguns colegas pelo uso das máquinas; é que, dada a falta de técnica entre os mecânicos e operadores, obriga-se o engenheiro a acompanhar tecnicamente a organização e a marcha do serviço nos menores detalhes, no passo que a operação manual conduzida

229

.

⁵⁴¹ ALMEIDA, José Américo de. O ciclo revolucionário do Ministério da Viação. 2.ed. João Pessoa: Fundação Casa de José Américo, 1982. 462p. (Coleção Mossoroense, 178), p.182.

⁵⁴² Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. Synthese das realizações da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, no ano de 1932 (introdução ao relatório apresentado ao Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas pelo Inspetor Luís Augusto da Silva Vieira). Vol. 4, Num. 4, outubro de 1935, p.123.

⁵⁴³ Ibidem., p.123-124.

⁵⁴⁴ Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. Conferência realizada por ocasião do VI Congresso Nacional de Estradas de Rodagem pelo engenheiro Lauro de Melo Andrade. Vol.6, Núm.2, de outubro a dezembro de 1936, p.15.

⁵⁴⁵ Ibidem., p.17.

mais ou menos rotineiramente, como acontece em vários casos no nosso país, quase dispensa assistência si bem que exija um maior número de providências administrativas.⁵⁴⁶

Para justificar as vantagens desse projeto, Lauro de Melo Andrade usou como exemplo o caso de 1934, quando o inspetor Luiz Vieira optou pela introdução de máquinas próprias à construção rodoviária nos serviços da repartição. Ele relatou que no final do período de estágio junto ao equipamento um colega lhe escreveu o seguinte: "tem-se a impressão de que se precisa inventar ou criar estradas só para ter o prazer de vê-las realizadas com tamanha vantagem". ⁵⁴⁷ A iniciativa de educar esses profissionais para implantação das rodovias por meio de máquinas, segundo o engenheiro, significava uma economia dos parcos recursos que disponibilizava a IFOCS, sendo a prática de emprego de uma grande quantidade de mão de obra classificada como antieconômica, já que encarecia as obras e absorvia a força de trabalho que poderia ser usada na lavoura, na pecuária ou indústria. Ele ainda completou que um país com a extensão territorial do Brasil precisava "urgentemente de boas estradas para todos os dias do ano e para todas as horas do dia". Por isso que era necessário "escolher a solução construtiva" que conduzisse "a maior quilometragem pelo mesmo dispêndio". ⁵⁴⁸

Em outro artigo publicado no Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, em 1937, Lauro de Melo Andrade tratou sobre os tipos de traçados rodoviários construídos por máquinas. O engenheiro mostrou que era necessário saber escolher as máquinas certas para cada obra levando em consideração os aspectos topográficos, geológicos e a distância de transporte do material. Este último aspecto era de suma importância, uma vez que a escolha do traçado certo, isto é, aquele que apresentasse a menor distância, resultaria em uma redução do preço da rodovia. Caso não atendesse a esse requisito deveria ser abandonada, exceto em estradas localizadas em "terrenos muito valorizados". O difícil acesso aos canteiros de obras, que ocasionava o encarecimento dos serviços, era uma das principais reclamações dos engenheiros da IFOCS. As viagens por essas regiões não eram fáceis, podendo até resultar na

⁵⁴⁶ Ibidem., p.19.

⁵⁴⁷ Ibidem., p.17.

⁵⁴⁸Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. Ideias gerais sobre a construção de estradas por meio de máquinas (tese apresentada ao VI Congresso Nacional de Estradas de Rodagem pelo engenheiro Lauro de Melo Andrade), Vol.6, Núm.2, outubro a dezembro de 1936, p.39.

Quanto à topografia os traçados poderiam ser: traçado em terreno ondulado, traçado em chapadões, tabuleiros ou serrados, traçados em terrenos dobrados. Quanto a geologia, poderia ser agrupado em: traçados em terrenos arenosos ou sílico-argilosos, traçados em terrenos pouco profundos, traçados em que dominam a rocha decomposta e blocos soltos, traçados onde avulta a percentagem de rocha que exige explosivo para sua extração.

⁵⁵⁰ Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. Traçados rodoviários para construção por meio de máquinas por Lauro de Melo Andrade. Vol.8, Num.2, outubro a novembro de 1937, p.175.

perda total dos materiais e equipamentos. Assim, a exigência de priorizar traçados com menores distâncias de transporte possibilitava o barateamento da estrada e até a redução dos equipamentos usados.

Os artigos escritos por Lauro de Melo e publicados no Boletim da IFOCS evidenciam os debates sobre a necessidade do aparelhamento mecânico nos serviços rodoviários. O emprego de máquinas nas atividades da repartição não era novidade, entretanto, nos períodos anteriores a prioridade recaiu sobre a mão de obra flagelada pela necessidade urgente de lhes prestar socorro. Na seca de 1932, por exemplo, Luiz Vieira optou pelo trabalho manual para aproveitar milhares de operários. Mas, com o fim da seca, o cenário era outro. Os sertanejos haviam retornado para suas atividades. Então, para dar continuidade aos trabalhos do plano rodoviário sem mão de obra, a solução foi investir cada vez mais em máquinas. Porém, antes de tudo era preciso capacitar os profissionais para o uso dos equipamentos.

Como resultado dessa carência de braços, desde o ano de 1934 a inspetoria passou a adquirir máquinas para serem utilizadas na construção da rede rodoviária. A rapidez, a economia e a qualidade foram aspectos destacados pelo emprego intensivo do aparelhamento mecânico. Em 1937 foram concluídos 474 quilômetros de estradas tronco e 130 quilômetros de ramais subsidiários. A rede rodoviária que contava com mais de 3.000 quilômetros construídos era conservada, onde a extensão concluída permitia, por meio de "auto-patrols", tendo a repartição nesse período o total de 11 máquinas do tipo. ⁵⁵²

Em conferência realizada na Escola Nacional de Engenharia, em 14 de setembro de 1938, o inspetor Luiz Vieira falou sobre os benefícios da organização, da construção e da conservação mecânica rodoviária que estava sendo feita, evidenciando que a ideia de elaboração de cursos para profissionais operarem as máquinas havia surtido efeito.

Nos períodos normais a falta de braço já não traz as interrupções desmoralizadoras e as obras podem continuar dentro de um programa sistemático, garantidos o custo da produção com a vantagem de uma perfeição de serviço que não sofre paralelo com o trabalho manual. Dessa forma o plano rodoviário pode ser ampliado até assumir a forma atual. O primeiro aparelhamento de conservação mecânica (uma auto-patrol) adquirida pela IFOCS, entrou em serviço no Nordeste em junho de 1933 e o primeiro conjunto de construção começou a funcionar em novembro de 1934. A passagem do regime de construção manual para a técnica de construção mecânica não se processou, porém, sem dificuldades. Tivemos que vencer antes a timidez, a descrença e até a prevenção com que as máquinas foram percebidas mesmo nos meios técnicos. A formação da primeira turma de operadores exigiu, assim, o dispêndio de uma grande soma de tenacidade e de

⁵⁵² Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. Vol.10, Núm.2, outubro a dezembro de 1938, p.180.

⁵⁵¹ Relatório dos trabalhos realizados no triênio de 1931-1933 apresentado ao Ministro José Américo de Almeida pelo Inspetor Luiz Augusto da Silva Vieira, Ceará – Fortaleza, 1934, p.64.

paciência e essa etapa, da qual dependia o sucesso da empresa em que nos lançávamos, só foi vencida graças ao otimismo e ao entusiasmo sadio que tivemos a fortuna de encontrar em vários colegas que ainda hoje prestam o seu concurso precioso à grande obra de redenção do Nordeste. Mas vencemos, e a primeira patrulha que operou no Ceará, a patrulha escola de IFOCS, começou, poucos meses depois, a fornecer operadores para os conjuntos da Bahia e de Pernambuco.⁵⁵³

O emprego criterioso de máquinas, "cada uma nas condições de trabalho que são mais propícias", possibilitou aos engenheiros "o máximo rendimento" dos serviços rodoviários, com uma economia de até 50% nos custos de terraplanagem executadas manualmente. Todo o aparato de construção mecânica também interferiu na qualidade das rodovias. Luiz Vieira ressaltou que as estradas do Nordeste apresentavam "condições de tráfego verdadeiramente notáveis", por isso eram comuns "velocidades médias de 80 quilômetros à hora em trechos longos", tendo ainda verificado que "o surto de progresso que vários estados oferecem a partir de certa data, devem-no à facilidade de transporte". 555

Na década seguinte os serviços de construção e conservação da rede viária feitos pela inspetoria continuaram. Até o final do ano de 1940 a extensão total era de 2.909 quilômetros de rodovias tronco e 975 quilômetros de rodovias subsidiárias. O número de máquinas nos serviços da repartição também aumentou. Nas figuras a seguir podemos ver homens trabalhando na construção da rodovia Fortaleza — Teresina usando uma escavadora e um reboque para o transporte de material, bem como um dos trechos da mesma rodovia construído em terra e em uma região bastante íngreme, o que nos dá uma noção das dificuldades dos serviços de transporte de máquinas e materiais no meio do sertão.

_

⁵⁵³ Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. A rodovia e o combate à seca (Conferência realizada na Escola Nacional de Engenharia, em 14 de setembro de 1938, pelo inspetor de obras contra as secas Luiz Augusto da Silva Vieira). Vol.10, Núm.2, outubro a dezembro de 1938, p.118.

⁵⁵⁴ Ibidem., p.119.

⁵⁵⁵ Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. A rodovia e o combate à seca (Conferência realizada na Escola Nacional de Engenharia, em 14 de setembro de 1938, pelo inspetor de obras contra as secas Luiz Augusto da Silva Vieira). Vol.10, Núm.2, outubro a dezembro de 1938, p.121.

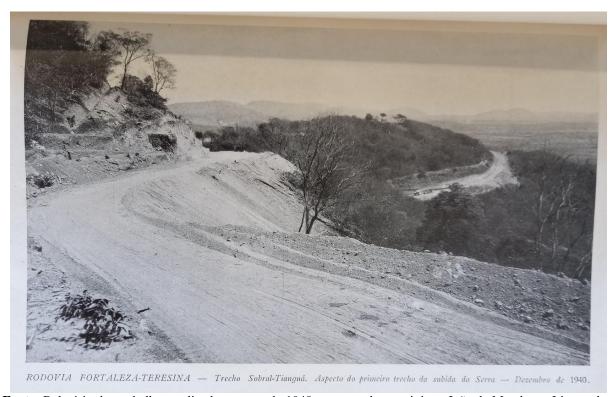
⁵⁵⁶ Relatório dos trabalhos realizados no ano de 1940 apresentado ao ministro João de Mendonça Lima pelo inspetor interino Vinícius César Silva de Berredo (gestão do inspetor Luiz Augusto da Silva Vieira). Rio de Janeiro, 1946, p. VIII.

Figura 18: Escavadora e reboque em trecho da rodovia Fortaleza - Teresina



RODOVIA FORTALEZA-TERESINA — Trecho Sobral-Tianguá. Aspecto de uma escavadora enchendo um reboque com material silico argiloso, para o revestimento do primeiro trecho de estrada na subida da Serra — Dezembro de 1940.

Figura 19: Trecho íngreme da rodovia Fortaleza - Teresina



Fonte: Relatório dos trabalhos realizados no ano de 1940 apresentado ao ministro João de Mendonça Lima pelo inspetor interino Vinícius César Silva de Berredo (gestão do inspetor Luiz Augusto da Silva Vieira). Rio de Janeiro, 1946.

Com a chegada de uma nova seca, em 1942, e o cenário internacional de guerra foram intensificados os trabalhos do Plano Rodoviário do Nordeste, como salientou o inspetor interino Vinícius César Silva de Berredo em relatório:

[...] Teve, desde logo, a inspetoria, de enfrentar os múltiplos problemas resultantes não só da crise climática que atingiu o Nordeste, naquele ano, como da intensificação de trabalhos rodoviários que as possibilidades de uma eventual defesa do Nordeste tornaram imperativa; problemas cujas dificuldades se agravaram progressivamente e rapidamente, pela carência de transporte marítimo, de material de construção, de combustível para transporte terrestre, e mesmo de pessoal técnico. 557

No entanto, a capacidade de absorção dos trabalhadores nas obras da IFOCS não foi proporcional ao alto número de pessoas alistadas, exigindo modificações técnicas. Vinícius Berredo alegou que em algumas "a construção mecânica intensiva – que não pode ser alterada de repente, para a manual, sem grave prejuízo – reduz grandemente essa capacidade". A organização dos serviços da repartição para aparelhos mecânicos tornou-se um problema na seca de 1942, já que nas estiagens anteriores o braço operário excedente era absorvido nas obras para trabalhos manuais. Neste momento, a inspetoria contava com todo um aparato de máquinas. Além disso, as obras de arte, devido "à natureza especial do trabalho", não comportavam o "emprego de grande escala de operariado não especializado". Podemos perceber um embate entre a continuação do uso de máquinas de alta produtividade e economia e a necessidade de intensificar os socorros às populações flageladas. Diante desse cenário, o inspetor decidiu "atacar novas obras, em pequeno número, e distribuídas de maneira a atender razoavelmente as necessidades das diferentes regiões evitando-se uma dispersão de esforços que a experiência de crises anteriores tem mostrado ser, por todos os motivos, desaconselhável". 60

Entre as novas obras estavam, sobretudo, a construção de estradas por meio de um crédito especial. Foi priorizado trechos em regiões ameaçadas pelo flagelo e de interesse militar, isto é, vias que poderiam ser úteis para o abastecimento do Brasil caso se complicasse a situação internacional devido à Segunda Guerra Mundial. Em alguns trabalhos foi recomendado a execução tanto manual como mecânica. Em viagem de inspeção ao Nordeste Vinícius Berredo

⁵⁵⁷ Relatório dos trabalhos realizados no ano de 1942 apresentado ao ministro João de Mendonça Lima pelo inspetor interino Vinícius César Silva de Berredo (gestão do inspetor Luiz Augusto da Silva Vieira). São Paulo, 1953, p.1.

⁵⁵⁸ Ibidem., p.27.

⁵⁵⁹ Ibidem.

⁵⁶⁰ Ibidem.

⁵⁶¹ Ibidem., p.28.

descreveu a situação de desequilíbrio enfrentada pelas populações e falou sobre o desafio da IFOCS para lidar com o quadro, visto que em anos com invernos regulares havia falta de mão de obra, sendo necessário atacar os serviços por meio de máquinas, enquanto em anos de secas a mecanização dos trabalhos impedia a absorção do braço operário.

A afluência tumultuária de trabalhadores às obras cresce de valor como índice do desequilíbrio da vida na região quando se considera o fato iniludível de lutarmos, em regra, com dificuldade de braços para o andamento normal dos trabalhos da Inspetoria, o que tem condicionado a mecanização progressiva dos nossos serviços. Caracteriza perfeitamente a situação de carência, quase se pode dizer miserabilidade, de um proletariado rural, que acorre em massa, de grandes distâncias por vezes, para disputar um salário ínfimo de Cr\$ 3,00 a Cr\$ 4,00 diários. Desenha os aspectos sociais da seca, dentro de um quadro que, de um ponto de vista estritamente climático, seria de simples mal-estar e incerteza: um inverno escasso, com manchas regionais de seca, escassa produtividade das culturas alimentares, nas safras de algodão e criação mais ou menos garantidas. 562

Seja como obra de caráter econômico, militar ou de socorro, os trabalhos do Plano Rodoviário do Nordeste a cargo da IFOCS prosseguiram bastante intensificados durante 1943, mesmo com a chegada das chuvas em março. No mapa a seguir podemos observar as rodovias construídas e projetadas, os trechos atacados e os dependentes de obras de arte do Plano Rodoviário do Nordeste até 31 de dezembro de 1944.

_

⁵⁶² Ibidem., p.34

⁵⁶³ Foram construídos 443 km de terraplanagem, 476 km de revestimentos, 166 obras de arte especiais e entregues ao tráfego, com todas as obras de arte, 551 km. Foram também realizados serviços de conservação de 3.896 km de forma mecânica, com caminhões auto-patrols, e de forma manual, com ferramentas usuais (Relatório dos trabalhos realizados no ano de 1943...1945, p.7,12).

M. V. O. P. ____ 1. F. O. C. S. ____ SECÇ, TÉCNICA PLANO RODOVIÁRIO Situação em 31 de Dezembro de 1944 CONVENÇÕES RODOVIA CONSTRUIDA TRECHO ATACADO TEREZINA MILAGRE MAÇAPA' RECIFE RIO BRANCO GARANHUNS MORRO DO CHAPEU SALVADOR N. GER. 1234 - N. IND. 3 - N. ANDAL 45.19-Te Char

Mapa 9: Plano rodoviário situação em 31 de dezembro de 1944

Fonte: Relatório dos trabalhos realizados no ano de 1944 apresentado ao ministro João de Mendonça Lima pelo Eng. Vinícius César Silva de Berredo interventor interino. Rio de Janeiro, 1945.

Neste mesmo ano, Getúlio Vargas deu prosseguimento com a política de transporte rodoviário, aprovando o Plano Rodoviário Nacional no qual priorizou "o aproveitamento econômico da malha rodoviária existente" e propôs "a construção de 27 rodovias federais, subdivididas em três eixos" (PEREIRA, LESSA, 2011, p.29). Um dos aspectos mais importantes do novo plano rodoviário foi de evitar a sobreposição das rodovias com os troncos ferroviários. Este representou um grande marco para o rodoviarismo brasileiro, pois de acordo com Brasileiro (2001, p.217) através do plano o governo federal reconheceu "formalmente a importância das estradas de rodagem, dando-lhes o destaque que seus adeptos há muito vinham buscando". Pode-se verificar que as construções rodoviárias tiveram um grande impulso, principalmente, a partir de 1945.

4.3 Do carro de boi ao automóvel: As primeiras iniciativas pela construção de estradas de rodagem e carroçável no Piauí

Na década de 1920 evidenciou-se no Piauí uma política voltada para a construção de estradas de rodagem e carroçáveis entre as principais cidades do estado, como Teresina, Parnaíba, Floriano, Oeiras, Picos e Barras (VIEIRA, 2010, p.56). Tal política estava alinhada com a nova orientação dos transportes que passou a adotar medidas para o desenvolvimento rodoviário brasileiro. Nesse momento, a discussão em torno das estradas alcançou grande relevância tanto em âmbito nacional como, de modo particular, entre as elites piauienses. No Piauí a prioridade foi pela construção de estradas carroçáveis que, de acordo com o *Glossário de termos técnicos rodoviárias*, consistia em "via de trânsito precária, que permitia a eventual passagem de veículos em determinadas condições favoráveis" sobre é, sem grandes acabamentos. Enquanto as estradas de rodagem, executadas no estado em menor extensão, compreendia aquelas que "tendo a sua plataforma devidamente preparada e pavimentada, se destinava a circulação de veículos automotores". Sobre As referidas distinções são necessárias, pois ao longo do texto trataremos sobre os dois tipos de estradas.

Retornando a importância alcançada por essa política rodoviária no Piauí, podemos citar o Congresso das Municipalidades, evento realizado em outubro de 1921, na capital Teresina, cujo objetivo foi tratar sobre os problemas do estado na tentativa de buscar medidas para solucioná-los e impulsionar o progresso e o desenvolvimento da região. Reunindo representantes de 31 municípios o congresso discutiu questões relacionadas a instrução primária

⁵⁶⁴Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Diretoria de Desenvolvimento Tecnológico. Divisão de Capacitação Tecnológica. Glossário de termos técnicos rodoviários. – Rio de Janeiro, 1997, p.101.

⁵⁶⁵ Ibidem., p.102.

e profissional, ao saneamento urbano e rural, ao regime tributário, ao desenvolvimento agrícola e pecuário, aos limites intermunicipais, a unificação de posturas gerais e as vias de comunicação, que não poderia ficar de fora. ⁵⁶⁶

A questão das vias de comunicação foi tratada como de máxima relevância e urgência. A ausência de estradas de rodagem no estado foi algo destacado pelo capitão Manoel Raimundo da Paz Filho, intendente de Teresina, na sessão inaugural do congresso. Segundo ele as estradas existentes, à exceção da Floriano - Oeiras e da Marruás - Barras, não passavam de "caminhos e veredas formadas pelo próprio trânsito, pequenas tentativas, vias que muita vez não permitem, nem a passagem de animais de cargas, interceptadas no inverno, dificultando a troca dos produtos, onerando-os, impossibilitando o alargamento das relações quaisquer". ⁵⁶⁷ A respeito disso, o engenheiro da IOCS Horatio L. Small, em relatório de 1914, já havia demonstrado que a falta de transportes era um dos maiores problemas para o desenvolvimento agrícola da região, sendo os animais "o único meio que se emprega no interior [...] um dos mais antigos, mas, hoje, ainda o único possível, devido à ausência de boas entradas que permitam o emprego de veículos". ⁵⁶⁸ O carro de boi e o jumento eram os meios de transportes mais comuns no sertão do Piauí. Pessoas e cargas, inclusive água dos poços para as residências, eram carregadas nos lombos dos animais, como podemos observar nas figuras a seguir.

.

⁵⁶⁶ PAZ FILHO, Manoel Raimundo. Congresso das Municipalidades. Revista do Instituto Geográfico e Histórico Piauiense, edição comemorativa do Primeiro Centenário da Independência Nacional, Teresina: Typ. d'O Piauí, tomo 2°, 1922, p.92.

⁵⁶⁷ Ibidem., p.98.

⁵⁶⁸ SMALL, Horatio L. Geologia e suprimento d'água subterrânea no Piauhy e parte do Ceará. Inspetoria de Obras Contra as Secas, Rio de Janeiro, junho de 1914, p.142.

Figura 20: Carro de bois – um meio de transporte no interior do Piauí

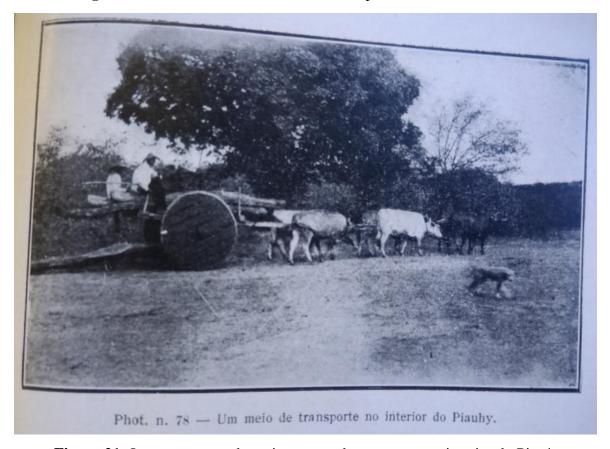
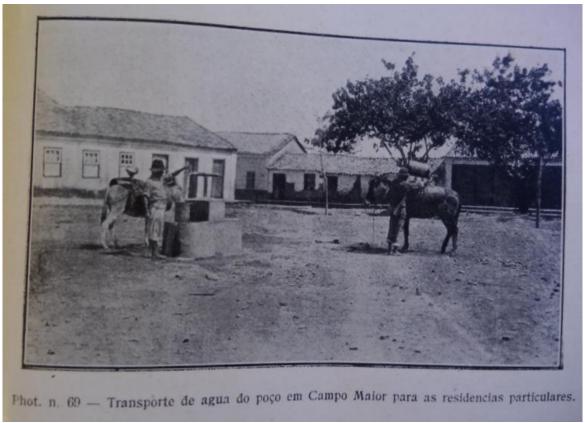


Figura 21: Jumento – o modo mais comum de transporte no interior do Piauí



Figura 22: Transporte de água de poço em Campo Maior para as residências particulares



Fonte: SMALL, Horatio L. Geologia e suprimento d'água subterrânea no Piauhy e parte do Ceará. Inspetoria de Obras Contra as Secas, Rio de Janeiro, junho de 1914.

Assim, em suas observações geológicas, realizadas durante viagem pelo Ceará, Rio Grande do Norte e Piauí, Horatio L. Small concluiu que:

A maior parte do Piauí presta-se perfeitamente à construção destas últimas (estradas de rodagem), sendo necessário apenas pequeno movimento de terra na travessia das chapadas planas, estando a maior dificuldade na subida e descida destas, o que, ainda assim, é relativamente fácil. Com algumas destas estradas, com pontes econômicas para a travessia dos rios, o desenvolvimento agrícola da região se fará mais rapidamente. Durante o inverno, é praticamente impossível qualquer espécie de transporte, devido à falta de pontes que transponham os rios em cheia, as pequenas lagoas e caldeirões da estrada. É verdade que, em muitos lugares, será bastante dispendioso construir boas estradas; mas, há outros em que o custo será pequeno. Trata-se, pelo menos, de um assunto que merece atenção. ⁵⁶⁹

A necessidade de vias de comunicação no Piauí há muito tempo era uma das pautas de reivindicação das elites locais. Em 1917 o governador do estado, Eurípedes Clementino de Aguiar (1916-1920), destacou que não havia estradas na região, pois a ferrovia Amarração a Campo Maior, já iniciada, marchava "vagarosamente, à míngua de recursos, de sorte que tão

⁵⁶⁹ SMALL, Horatio L. Geologia e suprimento d'água subterrânea no Piauhy e parte do Ceará. Inspetoria de Obras Contra as Secas, Rio de Janeiro, junho de 1914, p.142-143.

cedo não poderá nos prestar serviços". Enquanto a estrada de rodagem Floriano-Oeiras, que estava em construção, corria o risco de ter os trabalhos suspensos.⁵⁷⁰ O estudo desta estrada foi confiado ao engenheiro João Luiz Ferreira que iniciou os serviços em 19 de setembro de 1912.⁵⁷¹ No entanto, devido às dificuldades financeiras, o primeiro trecho, entre Floriano e Nazareth, foi inaugurado apenas em novembro de 1916 com uma extensão de 50 quilômetros.⁵⁷²



Figura 23: Estrada de rodagem Floriano a Oeiras

Fonte: O Piauhy no Centenário de sua Independência 1823-1923. IV volume (parte especial), Teresina, Papelaria Piauhyense, 1923.

No ano seguinte a obra estava ameaçada de ser paralisada, o que ocasionou a insatisfação de Eurípedes Clementino de Aguiar, que denunciou as péssimas condições dos meios de transportes no sertão do Piauí. Segundo o governador a inexistência de boas vias impossibilitava o uso de veículos de rodas, consequentemente dificultava o aproveitamento das riquezas naturais do solo. Considerava ser necessário criar boas estradas para interligar as

⁵⁷⁰ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado pelo Exm. Snr. Dr. Eurípedes Clementino de Aguiar a 1° de junho de 1917, Teresina, Imprensa Oficial, 1918, p.24.

⁵⁷¹ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Piauhy pelo Exm. Sr. Governador do estado, Dr. Miguel de Paiva Rosa no dia 1º de junho de 1914, Rio de Janeiro, p.14.

⁵⁷² Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado pelo Exm. Snr. Dr. Eurípedes Clementino de Aguiar, a 1 de junho de 1917, Teresina, 1918, p.4.

diferentes regiões do estado às margens dos rios e a um porto no litoral piauiense, no caso, o porto de Amarração.

No interior do estado as vias de comunicação são representadas, exclusivamente, por veredas irregulares, trajadas a casco de burro, através de atoleiros, rios e riachos sem pontes, cheias de buracos e ladeiras. Por falta de caminhos, o uso dos veículos de rodas é quase desconhecido no sertão, fazendo-se todos os transportes em costas de animais. Para que o Piauí se desenvolva, para que possamos aproveitar as riquezas naturais do nosso solo, faz-se preciso que melhoremos as nossas vias de comunicação. Faz-se preciso que liguemos os núcleos de população do interior às margens dos rios navegáveis por meio de boas estradas, em que possam circular veículos de rodas, em substituição ao burro velho, magro e lerdo, a cujo passo moroso, estão ajoujados, desde os tempos coloniais, as nossas indústrias e o nosso comércio. Faz-se preciso, ainda, que tenhamos um porto de mar e melhoremos as condições de navegabilidade do rio Parnaíba e de alguns de seus afluentes.⁵⁷³

Por esse motivo que o tema das estradas de rodagem foi colocado como pauta dos problemas que precisavam ser estudados e resolvidos pelos membros do Congresso das Municipalidades em 1921. O intendente Manoel Raimundo da Paz Filho, mencionado anteriormente, acreditava que era preciso lutar para que fosse "estudado o nosso plano de viação, ligando os centros produtores e consumidores, diretamente ou pelas estações de escoamento das estradas de ferro, encaminhar as estradas de rodagem pelas terras mais ubérrimas de modo a permitir seu povoamento".⁵⁷⁴ Como resultado dos debates travados pelos representantes dos diferentes municípios ficou decidido que:

O Congresso das Municipalidades Piauhyenses considera da mais alta importância a questão das estradas de rodagem: embora financeiramente cada um não possa realizar a construção de estradas de rodagem necessárias ao seu desenvolvimento, todos os Municípios assumem o compromisso de trabalhar no sentido de melhorar as suas estradas atuais, entrando mesmo em acordo com o Governo do Estado para esse fim.⁵⁷⁵

Até então os trabalhos rodoviários no Piauí se limitavam "às construções federais do plano de obras contra as secas", do qual só foi possível obter concluída a estrada de rodagem de Floriano-Oeiras.⁵⁷⁶ No entanto, a partir de 1923, na administração de João Luiz Ferreira (1920-1924), esse quadro sofreu alterações, uma vez que o governador "empenhou-se na

⁵⁷³ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado pelo Exm. Snr. Dr. Eurípedes Clementino de Aguiar a 1° de junho de 1917, Teresina, Imprensa Oficial, 1918, p.24.

⁵⁷⁴ PAZ FILHO, Manoel Raimundo. Congresso das Municipalidades. Revista do Instituto Geográfico e Histórico Piauiense, edição comemorativa do Primeiro Centenário da Independência Nacional, Teresina: Typ. d'O Piauí, tomo 2°, 1922, p.102.

⁵⁷⁵ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador João Luiz Ferreira, em 1° de junho de 1922, Teresina, p.16.

⁵⁷⁶ GONÇALVES, Luiz Mendes. Aspectos do problema econômico piauiense. Teresina, Imprensa Oficial, 1929, p.72.

abertura de caminhos carroçáveis". ⁵⁷⁷ É importante lembrar que João Luiz Ferreira, antes de assumir a chefia do estado, foi o engenheiro encarregada pela construção da estrada de rodagem Floriano - Oeiras e o diretor da Comissão de Obras Contra as Secas no território (GONÇALVES, 2003, p.165). Durante sua gestão enquanto governador (1920-1924) realizou no Piauí as comemorações do Primeiro Centenário da Independência do Brasil e se envolveu em uma grande desavença ao negar participar da Exposição Internacional de 1922 no Rio de Janeiro, como forma de protesto pela situação de abandono em que se encontrava a região (SILVA, 2019, p.73). Em contrapartida, promoveu uma Exposição Estadual, em 1923, a fim de reunir as riquezas do território e mostrar que este "caminhava rumo ao progresso, mesmo diante de tantos problemas causados pela falta de investimentos" (SILVA, 2019, p.88). Foi também na sua administração que aconteceu o Primeiro Congresso das Municipalidades, a inauguração da Estrada de Ferro São Luís - Teresina, a criação de um plano de construção de rodovias e a chegada, em 1923, dos primeiros automóveis em Teresina (GONÇALVES, 2003, p.166).

Desse modo, na sua última mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Piauí, em 1924, João Luiz Ferreira mostrou o que estava sendo feito em prol da construção de estradas carroçáveis no estado, entre elas: ligação do município de Pedro II à várias localidades do Ceará e do próprio estado, como Campo Maior; ligação entre Teresina - União, Teresina - Altos e Teresina - Livramento. O governador ainda destacou que os "caminhos atravessando terras fertilíssimas apropriadas à lavoura e a criação sobre serem de alta relevância ao comércio, vem contribuir, vantajosamente, para o rápido desenvolvimento das zonas a que servem". O incentivo de João Luiz Ferreira para o desenvolvimento de estradas carroçáveis foi bastante elogiado pelo seu sucessor, Matias Olímpio de Melo (1924-1928), que salientou que as obras "deram mais amplitude a produção do interior e mais confiança às explorações nascentes", assim ao assumir a administração do estado se comprometeu a dar continuidade ao programa de realizações. S80

O governo que finda, o de maiores realizações práticas que já tivemos, iniciou as estradas carroçáveis; eu as prosseguirei, certo de que, concorrendo para encurtar distâncias, tenho prestado relevantes serviços à nossa pátria. Não foi falaz a promessa que está sendo cumprida com destemor e entusiasmo.⁵⁸¹

5// Ibidem

⁵⁷⁸ Para melhor localização dos trechos das estradas carroçáveis pelos municípios ver mapa 1 da introdução.

⁵⁷⁹ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador João Luiz Ferreira, em 1° de junho de 1924, Teresina, p.28.

⁵⁸⁰ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1° de junho de 1925, Teresina, p.47.

⁵⁸¹ Ibidem., p.48.

De acordo com dados apresentados em mensagem à Câmara Legislativa o desenvolvimento total de estradas carroçáveis no Piauí, em 1924, construídas por iniciativa particular, municipal e estadual elevou-se a cifra superior de 1.000 quilômetros, tendo o estado despendido o valor de 224:162\$052, como mostra a tabela a seguir.

Figura 24: Estradas carroçáveis desenvolvidas durante o ano de 1924 no Piauí

Estradas	Desenv. Actual	Auxilio do / Estado	Anno da Const.	Obras D'Arte
Th-União	74 km.		1924 1	Boeiro, 1 ponte do ma- deira, c/34 ^m 50 de vão, 1 pontilhão c/ 3 m50 no município do Therezina, construi- do na administração actual.
Th -Altes	41 km	127 130\$052	1924 1	Pontilhão no munici- pio de Altes, mandado construir pelo Esta- do.
Th- Livramento	68 km.		1934	Poste no municipio de Therezina e 3 pen- tilhões e 16 boeiros provisorios no de Li- vramento construidos pelo Estado
Th Natal	68, k 320	30.332\$000		Estrada construida pelo
Pedro Il S. Benedicto	132 km. 88 km. 54 km.		1924 1924 1924 1924	Istado. Sem indicação. Idem idem 2 becircs e 1 pente se
Piracuruca—Pedro II	54 km.			bre o ribeirão Cor-
Piracuruca—Peripery Peripery—Campo-maior Pirarucuca—S. José	24 ke.	10.000\$000	1924 1924 1924	rente. Sem idicação. Idem idem Idem idem
Sucurnjú Campo-maior—Altos Parnahyba—Burity dos Lopes	18 km. 42 km. 41, k 075	2.500\$000	1924 1924	Idem idem Idem idem 5 Pontes no municipio
Livramento—Barras Barras—Marruás	60 km. 5 km.	8.7008000 10.0008000		de Barity dos Lopes. Sem idicação 1 Ponte de madeira e 6 boeiros.
Alto-Longá-Altos Porto-Alegre- Bôa Esperança	54 km.		1924 1924	Sem indicação Idem idem
Picos-Paulista	160 km. 20 km.	2.000\$000	1924 1924	Idem idem Idem idem
São Pedro Belém	30 km.	5.0008000	1924	Idem idem
Corrente de São Benedicto Valença—Natal		20.000\$000	1324	Idem idem Idem idem
Mensagem apresentada à Câmara I		5 224 162505		1 26 1 016

Fonte: Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1° de junho de 1925, Teresina, p.48-49.

Em 1925 a rede carroçável ascendeu para 1.862 quilômetros e 395 metros⁵⁸² Em 1926 foram entregues ao tráfego 416 quilômetros e 850 metros de estradas, que somadas à cifra anterior totalizou 2.665 quilômetros e 920 metros.⁵⁸³ Já em 1927 a rede carroçável piauiense atingiu a cifra de 2.741 quilômetros e 920 metros.⁵⁸⁴ Segundo Matias Olímpio de Melo, tudo isso era resultado do movimento iniciado em 1923 em prol da abertura de estradas no estado, que empolgou a todos os interessados.⁵⁸⁵

Apesar da situação animadora, em 1928, o governador decidiu restringir a construção de novos caminhos com a justificativa de que era preciso "tratar de melhorar, de uma vez, o nosso sistema rodoviário, transformando-o numa rede de verdadeira utilidade pública". ⁵⁸⁶ Isto porque ao iniciar as construções rodoviárias ele optou pela "abertura de simples caminhos carroçáveis, com condições técnicas ainda muito desfavoráveis" para posteriormente voltar sobre as obras e realizar serviços de acabamento, revisão e conservação. ⁵⁸⁷ O foco principal recaia sobre estes melhoramentos e a elaboração de um plano de viação rodoviário com linhas de penetração conduzindo aos mercados consumidores os produtos do interior. ⁵⁸⁸ Para tal foram eleitas algumas vias de transporte ⁵⁸⁹ consideradas necessárias "ao desenvolvimento econômico e financeiro do estado" ⁵⁹⁰, uma vez que estavam situadas em regiões estratégicas.

Formam uma rede de circulação, tendo como artérias principais o rio Parnaíba e a estrada de Ferro Central do Piauí. Ligam, além disso, o extremo sul ao extremo norte, ficando, como ponto de entroncamento, Teresina. Ao mesmo tempo, facilitam as trocas e a administração pública, que poderá, assim,

⁵⁸² Foram construídos os trechos: União - Miguel Alves (60 km, Barras - Boa Esperança - Buriti Lopes (130 km), Porto Alegre - Boa Esperança (50 km), Alto Longá - Castelo (106 km), Valença - Natal (150 km), Regeneração - S. Pedro (50 km), Oeiras - Picos (80 km) e Picos - Paulista (160 km) (Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do estado do Piauí...1926, p.62)

⁵⁸³ Os trechos inaugurados foram: Pedro II - Piripiri (60 km), Barras - Piripiri (40 km), União - Barras (84 km), Barras - Batalha (46 km), Barras - Piracuruca (72 km), Piracuruca - Ibiapina (Ceará) (60 km), São Raimundo Nonato - Remanso (Bahia) (54 km) (Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do estado do Piauí...1927, p.41-42).

⁵⁸⁴ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1° de junho de 1928, Teresina, p.68.

⁵⁸⁵ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1° de junho de 1927, Teresina, p.41.

⁵⁸⁶ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1° de junho de 1928, Teresina, p.69.

⁵⁸⁷ Ibidem.

⁵⁸⁸ Ibidem., p.70-71.

⁵⁸⁹ A estradas apontadas como linhas de penetração foram: Teresina-Valença-Picos-Jaicós-Paulista; Teresina-Altos-Alto Longá-Castelo; Teresina-Livramento-Barras-Piripiri-Pedro II; Ramal Piripiri-Piracuruca; Floriano-Oeiras-Picos; Oeiras-Simplício Mendes-São João-São Raimundo; Bom Jesus-São Raimundo; Bom Jesus-Gilbués-Santa Filomena-com o ramal Gilbués-Corrente.

⁵⁹⁰ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1° de junho de 1928, Teresina, p.71.

melhormente, exercer a sua fiscalização sobre a fronteira oeste do território piauiense. ⁵⁹¹

A partir daquele momento não houve grandes avanços na rede rodoviária piauiense que adentrou o ano de 1929 com uma extensão de 2.783 quilômetros e 920 metros, uma diferença a mais de 42 quilômetros do ano de 1927. O sucessor de Matias Olímpio de Melo, o governador João de Deus Pires Leal (1928-1930), ao assumir a administração relatou que o problema da viação continuava sem ser encarado "sob orientação que revele um plano de conjunto preestabelecido". ⁵⁹² Mais uma vez as condições técnicas das estradas foram colocadas em debate, evidenciando que os mesmos problemas de antes da construção das obras persistiam. Se anteriormente as reclamações eram pela inexistência de estradas, agora eram pelas péssimas condições de tráfego das existentes.

Poder-se-á, entretanto, afirmar que temos estradas? Nenhuma delas pode ser trafegada em todos os meses do ano. Simples caminhos destocados, sem obras d'arte, senão raras e insignificantes, prestam serviços durante o verão, mas em condições onerosíssimas para a produção do estado, dado o péssimo estado de conservação em que se encontram e a imperfeição da construção. Não é possível admitir-se o que temos em estradas senão como uma tentativa, até certo ponto louvável, para a introdução do automóvel no nosso estado. Até hoje, porém, tais caminhos só têm servido para o transporte de passageiros e de alguns gêneros que, pela alta cotação obtida nos nossos mercados, podem suportar os excessivos fretes cobrados, em consequência das dificuldades com que se faz o tráfego. ⁵⁹³

Mesmo com suas limitações as estradas passaram a fazer parte da realidade piauiense, cortando o território em diferentes direções e ligando os municípios. Os veículos, entre eles automóveis e caminhões, transportavam pessoas e mercadorias de um canto para o outro. Todo o imaginário social estava permeado pela novidade dessa moderna modalidade de transporte que podia ser vista em fotos publicadas em periódicos locais, como o *Almanaque da Parnaíba* que expôs carros da marca Studebaker disponibilizados para alguns hóspedes ilustres em Parnaíba.

 $^{^{591}}$ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1° de junho de 1928, Teresina, p.71.

⁵⁹² Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do estado do Piauí pelo governador João de Deus Pires Leal, em 1929, Teresina, p.49.

⁵⁹³ Ibidem.

A primazla da marca Studebaker

Figura 25: A primazia da marca Studebaker

Fonte: Almanaque da Parnaíba, Ano V, 1928, Parnaíba – Piauí.

Além disso, o cotidiano da população fazendo uso desse meio de transporte era retratado em textos publicados nos periódicos locais. Edson Cunha, por exemplo, escreveu um conto no qual podemos observar as condições técnicas das vias carroçáveis, como ocorria o transporte das pessoas e as mudanças provocadas pelos meios de comunicação. Com isso, o escritor, membro da Academia Piauiense de Letras - APL, acabou por evidenciar os dois principais pontos do debate travado em torno das estradas no Piauí: a péssima situação de acabamento das vias que dificultava a trânsito dos veículos e a grande utilidade do novo meio de transporte para circulação de pessoas e mercadorias, que passaram a viajar de um município ao outro aumentando o movimento das feiras.

Naquele dia, havia saído de Teresina, repleto de passageiros, um auto caminhão particular dos que fazem transportes entre a capital e os municípios do oriente do estado. [...] Iam para Altos, Campo Maior, Piripiri, Piracuruca, Pedro II. Era uma féria excelente para o proprietário do barulhento Ford. A estrada carroçável que partindo da metrópole piauiense demanda as sedes daquelas comunas, transposto o rio Poty, desenrola-se ziguezagueando através da mata opulenta, de vegetação exuberante que acompanha em extensa profundidade e paralelamente, por dezenas de léguas, os cursos dos dois majestosos rios piauienses, o Parnaíba e seu afluente, o Poty. Daí até a vila dos Altos de Manoel de Paiva, o terreno, fortemente acidentado, se eleva em ladeiras violentamente íngremes, nas quais o auto bufa e ronca e se espreme em esforços exaustivos, na ascensão, para na descida precipitar-se vertiginosamente, sem freios que o detenham. [...] a viagem decorria na melhor camaradagem, estabelecendo-se entre os passageiros, de localidades

diversas, aquela imprescindível confiança e amizade que naturalmente aproximam quantos viajam, desenfastiando a jornada [...]. Conversa vai, conversa vem, e Estevam provocou o seu assunto predileto. – Coronel, a vila aqui parece bem movimentada, com um comércio regular. – Sim, senhor; com estas estradas carroçáveis, que nos põem em comunicação com meio mundo, no Piauí, a vila tem progredido, muito e atraído uma porção de gente de fora. Eu só queria que vossemecê visse o movimentão da feira, pela manhã. É uma vila nova, município de ontem, mas que já tem mais progresso do que outros mais antigos. ⁵⁹⁴

Mas nem todas as estradas do Piauí eram consideradas de péssimo acabamento. A rodovia Floriano – Oeiras, construída pelo governo federal, possuía as condições técnicas necessárias. No entanto, devido à falta de serviços de conservação em 1929 o governo estadual se empenhou junto a Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas para a restauração do trecho entre os dois municípios. De todas as estradas de rodagem e carroçáveis construídas no território piauiense na década de 1920 fica perceptível, através das fontes analisadas, que o trecho Floriano – Oeiras foi o que ganhou maior destaque. A sua importância estava no traçado que possibilitava ligar o estado a diversos municípios na fronteira com Ceará, Pernambuco e Bahia, sendo assim um "escoadouro naturalmente indicado no Piauí para os produtos de vasta zona do seu território". 596

A opção pela abertura de simples caminhos carroçáveis, sem grandes acabamentos, ao invés de estradas de rodagem, como pudemos observar, não estava relacionada apenas ao custo ser mais barato, mas também a questão da seca, uma vez que havia a urgente necessidade de prestar assistência aos flagelados que sofriam com as estiagens na região. Por exemplo, os serviços da estrada entre São Raimundo Nonato e São João do Piauí eram para ter sido entregues em 1929 ao engenheiro dos telégrafos, mas devido à seca o governador João de Deus Pires Leal mandou "leigos" iniciar a obra para dar trabalho aos flagelados que "imploravam socorro". ⁵⁹⁷ A estrada foi construída sem o auxílio de um técnico e por uma mão de obra pouco qualificada para o serviço contribuindo para as difíceis condições de tráfego.

Mesmo com todo esse debate sobre a péssima qualidade das estradas carroçáveis abertas no Piauí, ficou evidente que na década de 1920 houve um incentivo a tais obras no estado. Este período assinala uma preocupação pela criação de uma rede rodoviária em detrimento da malha ferroviária que, segundo Vieira (2010, p.48), assumiu "posição secundária nos programas de

⁵⁹⁴ Almanaque da Parnaíba. Ano VI, 1929, Parnaíba – Piauí, p.89-91.

⁵⁹⁵ Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do estado do Piauí pelo governador João de Deus Pires Leal, em 1929, Teresina, p.50.

⁵⁹⁶ Ibidem.

⁵⁹⁷ Ibidem., p.52.

transporte do governo federal, ficando muitos projetos ferroviários esquecidos ou abandonados durante anos". Inicialmente as estradas de rodagem deveriam ajudar a interligar as regiões mais isoladas às pontas dos trilhos. Segundo Aloísio Santos da Cunha (2011, p.162) os "caminhões e ônibus seriam o complemento perfeito para o transporte ferroviário, transportando a distâncias menores as mercadorias e passageiros a serem transportados em longos percursos pelos trens". Porém, o autor mostra que no caso do Brasil essa complementaridade não aconteceu porque "o automóvel se converteu num poderoso concorrente das estradas de ferro, drenando cargas e passageiros do sistema ferroviário e contribuindo para que a situação de penúria da maior parte de nossas vias férreas se agravasse a cada dia" (CUNHA, 2011, p.162).

Como reflexo dessa política de incentivo do automobilismo no Brasil foi que no Piauí, entre os anos de 1923 e 1930, o governo estadual, juntamente com o governo federal, iniciou a implementação de projetos de construção de estradas de rodagem e carroçável (VIEIRA, 2010, p.56). Todo esse empreendimento não teve o apoio apenas do governo federal ou estadual, mas também de "indivíduos representantes das elites locais intelectuais e comerciais das cidades de maior importância do estado, a exemplo de Teresina e Parnaíba" (BAPTISTA, NASCIMENTO, BAPTISTA, 2021, p.500). Estes sujeitos, através da imprensa, divulgavam as ações do governo e faziam propaganda sobre as vantagens de se construir estradas e introduzir o automóvel à realidade piauiense.

No entanto, foi nas décadas seguintes que essa política de incentivo rodoviário alcançou grande impulso, primeiramente dentro do programa de combate à seca desenvolvido pela Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, que ficou responsável pela execução do Plano Rodoviário do Nordeste. Assim, algumas das estradas construídas no Piauí, por exemplo o trecho Floriano – Oeiras, passou a compor a rodovia Central do Piauí que, em conjunto com outras rodovias estaduais, integrou a Transnordestina.

4.4 Um surto de progresso: as rodovias e o combate à seca no Piauí

Como reflexo da política viária que estava em desenvolvimento na década de 1930 coube ao Piauí o prosseguimento das rodovias e estradas carroçáveis iniciadas anteriormente. Do Plano Rodoviário do Nordeste foram construídas no estado duas linhas troncos: a Fortaleza – Teresina e a Central do Piauí. A primeira começava em Fortaleza, passava por Sobral e Tianguá, no Ceará, por Piripiri, Campo Maior e Teresina, no Piauí, onde finalizava. Era uma

rodovia de extrema importância, uma vez que ligava as duas capitais nordestinas. A segunda começava em Icó - CE (no quilômetro 395 da Transnordestina origem em Fortaleza), passava por Lima Campos, Iguatu, São Mateus e Campos Sales, no Ceará, por Picos, Oeiras e Floriano, no Piauí, onde terminava na margem direita do rio Parnaíba. Sua relevância era justificada "pelos inúmeros benefícios que trará a uma zona de grande riqueza potencial, e onde se tem desenvolvido sobretudo a indústria pastoril, mas incompletamente servida de meios de transportes até os centros consumidores". Entre os anos de 1915 e 1922 a inspetoria construiu o trecho entre Floriano - Oeiras (117,500 km). Em 1920 foram construídos 6 km no trecho Picos - Oeiras. Assim, na década de 1930 os trabalhos da Central do Piauí consistiram na reconstrução desses dois trechos – "alargamento, retificação das condições técnicas em planta, para reduzilos às das estradas tronco da inspetoria" – e dos demais que faltavam. 600

A importância desse meio de transporte em todo o país e, particularmente, no Piauí pode ser percebida pela "presença nos jornais de anúncios de venda de automóveis e caminhões, enfocando, sobretudo, aspectos positivos como a velocidade, a comodidade e a segurança" (VIEIRA, 2010, p.62). Por exemplo, em 1934 o jornal *Diário Oficial – PI* publicou anúncios sobre o novo Ford V-8 (carro e caminhão) contendo as seguintes figuras:

_

⁵⁹⁸ Relatório dos trabalhos realizados no triênio de 1931-1933 apresentado ao Ministro José Américo de Almeida pelo Inspetor Luiz Augusto da Silva Vieira, Ceará – Fortaleza, 1934, parte II, p.361.

⁵⁹⁹ Relatório dos trabalhos realizados no triênio de 1931-1933 apresentado ao Ministro José Américo de Almeida pelo Inspetor Luiz Augusto da Silva Vieira, Ceará – Fortaleza, 1934, parte II, p.369. ⁶⁰⁰ Ibidem.

Figura 26: Novo carro Ford V-8



Fonte: Diário Oficial. 7 de julho de 1934, Teresina, p.9.

Figura 27: Novo caminhão Ford V-8



Fonte: Diário Oficial. Ano IV, n. 163, 21 de julho de 1934, Teresina, p.7.

Nas figuras podemos observar algumas das vantagens dos veículos: maior força, conforto, elegância, velocidade, economia e menor preço. O novo caminhão da Ford chegou a ser comparado ao trator, pela sua força na "arrancada", e ao trem, pela sua "velocidade". Ambos foram descritos como seguros e resistentes para atrair a atenção dos consumidores,

principalmente aqueles que residiam no campo e precisavam de um veículo que fornecesse comodidade aos passageiros e transportasse muitas mercadorias. Além disso, fica evidente a capacidade de vencer as adversidades das estradas, que na maioria das vezes se encontravam em péssimas condições de tráfego. Mesmo com toda dificuldade, as rodovias eram apontadas como grandes contribuidoras para a circulação entre o interior e o litoral e para o desenvolvimento econômico.

Os anúncios de venda de veículos eram constantes e ocupavam páginas dos periódicos piauienses. Em 1937 o *Almanach Piauhyense* publicou matéria destacando a inauguração da agência *Internacional* em Teresina, responsável pela fabricação de caminhões e máquinas agrícolas. O grande evento, que contou com a presença da alta sociedade teresinense e da imprensa, foi noticiado como "um novo surto comercial". Na imagem que acompanha a matéria foi destacado as qualidades do caminhão da *Internacional* — "o rei das estradas" -, entre elas a sua capacidade de transportar grandes cargas, bem como o nome do responsável e o endereço da nova agência na capital do Piauí.

_

⁶⁰¹ Almanach Piauhyense. Um novo surto comercial. Teresina, Gráphica Excelsior, ano 4°, 1937, p.185.

UTO-CAMINHÕES PORTO ALEGRE PAULO A serie INTERNATIONAL inclue 26 modelos e as suas capacidades variam desde 900 kilos até os possantes modelos de seis rodas para 11 toneladas. . — O REI DAS ESTRADAS Agente auctorizado: AGENCIA INTERNATIONAL Rua Coêlho Rodrigues, 17 TERESINA BRASIL

Figura 28: Propaganda da nova agência da Internacional em Teresina

Fonte: Almanach Piauhyense. Um novo surto comercial. Teresina, Gráphica Excelsior, ano 4°, 1937, p.186.

A máxima relevância das rodovias também foi descrita por engenheiros da época. Em artigo publicado no Boletim da IFOCS, em maio de 1934, o engenheiro Lauro Andrade destacou o papel econômico e a ação civilizatória das estradas de rodagem. No entanto, o engenheiro procurou mostrar que a principal finalidade das rodovias não era sua "feição econômica", uma vez que elas deveriam ser, "antes de tudo, instrumento de civilização, compreendidas nesta — instrução, educação, higiene, polícia, enfim todos os fatores de

adiantamento e bem-estar público". 602 Já o engenheiro Henrique de Novaes, no Boletim da IFOCS de abril de 1935, salientou sobre o impacto causado pelas construções rodoviárias no sertão. Para ele, "o grande progresso do Nordeste – o seu verdadeiro surto de civilização," – datava da "introdução do automóvel Ford, quando da seca de 1915". O automóvel foi apontado como "o veículo por excelência das comunicações pessoais no sertão". 603

O engenheiro agrônomo Paulo de Brito Guerra, posteriormente, chamou atenção para as mudanças provocadas pelas obras rodoviárias. Segundo ele, a "penetração ao alto sertão, nos diversos estados", havia se tornado quase fácil. Além disso, relatou as impressões do jornalista Chateaubriand, em viagem de regresso ao Nordeste após as construções rodoviárias, que considerou o cangaço como extinto na região devido "às estradas de Luiz Vieira". ⁶⁰⁴ O cangaço era visto como "fruto do sertão áspero, sem administração e sem justiça, isolado por falta de contato com os centros irradiadores de progresso". ⁶⁰⁵ Assim, as ligações rodoviárias eram apontadas como capazes de extinguir o isolamento e, consequentemente seus males, bem como consolidar a unidade da federação.

Para comprovar as vantagens econômicas do sistema rodoviário, a inspetoria passou a realizar estatísticas sobre o tráfego nas rodovias tronco. Dados publicados no Boletim da IFOCS de out/dez de 1937 apontam para uma intensificação do movimento de veículos (automóveis, caminhões e ônibus) na Transnordestina (Fortaleza-Teresina, Fortaleza-Salvador) entre os anos de 1935 e 1936.

⁶⁰² Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, Rio de Janeiro, v.1, n.5, maio 1934, p.203.

⁶⁰³ Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, Rio de Janeiro, v.3, n.4, abr. 1935, p.145.

⁶⁰⁴ GUERRA, Paulo de Brito. A civilização da seca. Fortaleza, DNOCS, 1981, p.69.

⁶⁰⁵ VARGAS, Getúlio. Discurso pronunciado, na capital do Ceará, em 18 de setembro de 1933, Biblioteca da Presidência da República, p.374.

Figura 29: Comparação do movimento de veículos em 1935 e 1936

COMPARAÇÃO DO MOVIMENTO DE VEHICULOS EM 1935 e 1936

Rodovia	Posto de observação		Total annual			Media diaria	
	Kilometro	Localidade	Em 1935	Em 1936	Augmento	Em 1935	1936
FortTherez Idem Idem Idem Transnordest. Idem Idem Idem	o 90 117 151 0 49 139 400	Fortaleza R. da Sella São Miguel Irauçuba Fortaleza Guarany Pedras— I c ó	221	72.882 35.059 ————————————————————————————————————	24,73 18,57 — 11,07 23,60 39,58 48,68 68,19	160 81 34 29 236 42 32 10	199 96 - 32 291 59 47 17

Fonte: Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, Rio de Janeiro, v.8, n.2, out-dez 1937, p.196.

O engenheiro Luiz Augusto da Silva Vieira verificou que a utilização das rodovias construídas pela IFOCS possibilitou uma facilidade nos transportes, fazendo com que a produção chegasse mais rapidamente aos mercados consumidores. Além disso, a introdução da tecnologia no sertão, ou melhor dizendo, de elementos modernos, ocasionou transformações que impactaram a vida das populações sertanejas, não apenas no que diz respeito aos aspectos econômicos, mas também socioculturais. Um exemplo disso, pode ser visto no texto publicado no *Almanaque da Parnaíba*, em 1935, onde mostra uma mudança no vocábulo do caboclo do sertão ao tratar sobre a contagem das distâncias.

[...] as estradas de rodagem, por exemplo, que tem sido o principal condutor da civilização em nosso interlande, veio modificar a contagem das léguas que marcam as distâncias sertanejas. O nosso caboclo tem, como eles chamam a "légua de beiço, de quatro quilômetros mais ou menos, mas as estradas de rodagem são marcadas com léguas quilométricas. Certa vez, em minhas viagens pelo sul do estado em casa de um caboclo, para pôr água no radiador e como a viagem estava demorando, perguntei ao jêca que saíra desconfiado, na porta:

- Quantas léguas tem daqui para a estrada?
- Quatro léguas, moço.
- Mas léguas de beiço, não é?
- Não... é dessas léguas de vocês mesmo...⁶⁰⁷

-

⁶⁰⁶ VII Congresso Nacional de Estradas de Rodagem. Comunicação a rodovia e o combate à seca no Nordeste pelo engenheiro civil Luiz Augusto da Silva Vieira, Rio de Janeiro, 1939, p.18.

⁶⁰⁷ Almanaque da Parnaíba. Ano XII, 1935, Parnaíba – Piauí, p.133.

Os impactos provocados pela construção das rodovias e, consequentemente, da presença de automóveis nas cidades interioranas era descrito como um surto de progresso. Nas páginas do *Almanaque da Parnaíba* era recorrente publicações de fotografias de sujeitos pousando ao lado de seus veículos. Com a finalidade de evidenciar o alinhamento da região com os projetos políticos de modernização em voga, o interventor Landri Sales chegou a realizar uma "*raid piauiense*", em 1935, que teve origem em Teresina com destino ao Rio de Janeiro. Nela foi ressaltada a "supremacia do incomparável automóvel Ford" e a "intrepidez dos nordestinos" que poderiam superar as adversidades do meio pelo uso do transporte. 608



Figura 30: Automóvel na Praça da Graça em Parnaíba

Fonte: Almanaque da Parnaíba. Ano XII, 1935, Parnaíba – Piauí, p.147.

Landri Sales foi um grande incentivador da construção de estradas úteis à economia piauiense. Durante sua gestão o interventor se atentou para a conservação, reconstrução e prolongamento da rede carroçável do estado. Diante da "necessidade da abertura de vias de penetração, linhas troncos, das quais se deveriam derivar, como ramais, as estradas municipais ou distritais" ele mandou iniciar a construção e reconstrução da estrada Teresina – Valença – Picos – Jaicós – Paulista. 609 Os trabalhos rodoviários também foram iniciados com o intuito de socorrer as populações flageladas da seca de 1932. Assim, "além de recomendar que se

⁶⁰⁸ Ibidem., p.265.

⁶⁰⁹ Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getúlio Vargas, Presidente da República, pelo Cap. Landri Sales Gonçalves, Interventor Federal no estado do Piauí, 1931-1935, Imprensa Oficial, Teresina, p.118.

melhorassem as características de carroçáveis existentes, e com traçados mais vantajosos se abrissem as novas vias", determinou que "numas e noutras se construíssem o maior número possível de obras d'arte, de modo a assegurar, em todas, tráfego continuado". 610

A construção das linhas secundárias ficou a cargo dos estados e municípios, enquanto ao governo federal coube as obras de arte principais e as linhas tronco. Em balanço final feito por José Américo sobre sua gestão podemos ver as obras, os melhoramentos e os serviços realizados em cada estado. No que diz respeito às rodovias, para o Piauí foi concebido 2.150:000\$, além da construção de 65 quilômetros de estradas de rodagem pela Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, com obras de arte com extensão de 85 metros. Até 1930, o governo federal havia construído um total de 117.500 km de rodovias no território piauiense, sendo esse número elevado, em 1937, para 181.500 km.

Dados estatísticos mostram que até o ano de 1935 apenas 5 dos 43 municípios piauienses não tinham estradas. Neste ano a rede carroçável alcançava um total de 3.995 km. Meste ano a rede carroçável alcançava um total de 3.995 km. Neste ano a rede c

⁻

⁶¹⁰ Ibidem

⁶¹¹ Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, vol.3, n.3, março de 1935, p.97.

⁶¹² ALMEIDA, José Américo de. O ciclo revolucionário do Ministério da Viação. 2.ed. João Pessoa: Fundação Casa de José Américo, 1982. 462p. (Coleção Mossoroense, 178), p.275.

⁶¹³ Ibidem., p.280.

⁶¹⁴ Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República pelo Interventor Leônidas de Castro Melo. Teresina: Imprensa Oficial, 1938, p. 141.

⁶¹⁵ Os municípios que não tinham estradas carroçáveis eram: Santa Filomena, Parnaguá, Corrente, Gilbués e Uruçuí. Fonte: Piauhy 1935. Publicação oficial da Diretoria Geral de Estatística do estado do Piauhy, Teresina, 1935, p.86.

⁶¹⁶ Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República pelo Interventor Leônidas de Castro Melo. Teresina: Imprensa Oficial, 1938, p. 142.

⁶¹⁷ Piauhy 1935. Publicação oficial da Diretoria Geral de Estatística do estado do Piauhy, Teresina, 1935, p.87.

Figura 31: Total da quilometragem das estradas carroçáveis pelos municípios do Piauí em 1937

```
TOTAL DA QUILOMETRAGEM PROPRIA DE ESTRADAS CARROCAVEIS DE CADA
                     MUNICÍPIO DO ESTADO DO PIAUI
 1-Alto Longá - 40 kms.
                                      23-Parnaguá - 255 kms.
   -Altos - 89 kms.
                                      24-Patrocinio - 352 kms.
                                      25-Paulista - 202 kms.
   -Amerante - 168 kms.
                                      26-Pedro II - 168 kms.
    Aparecida -
               - 117 kms.
   Barras - 138 kms.
                                      27-Periperi - 77 kms.
   -Batalha — 88 kms.
                                      23-Picos - 226 kms.
   Belém — 66 kms.
                                      29-Piracuruca - 227 kms.
                                      30-Parnaíba - 242 kms.
   -Bôa Esperança — 66 kms.
 9-Bom Jesus - 180 kms.
                                      31-Porto Alegre - 35 kms.
  -Burití dos Lopes - 84 kms.
                                      32-Regeneração -
                                                        - 24 kms.
11-Campo Maior - 259 kms.
                                      33-Santa Filomena -
                                      34-São Benedito - 73 kms.
12-Canto do Burití - 213 kms.
13—Castélo — 135 kms.
14—Corrente — 34 kms.
                                      35-São João do Piauí - 117 kms.
                                      36-São Miguel do Tapúio - 57 kms.
15-Floriano - 826 kms.
                                      37-São Pedro - 101 kms.
                                      38-São Raimundo Nonato - 754
16-Gilbués -
17-Jaicós - 231 kms.
                                      39-Simplicio Mendes - 123 kms
   -Jerumenha - 90 kms.
                                      40-Socorro - 122 kms.
                                     41—Teresina — 275 kms.
42—União — 97 kms.
   -João Pessôa — 73 kms.
20—José de Freitas — 97 kms.
21—Miguel Alves — 35 kms.
                                      43-Urussuí - 50 kms.
   -Oeiras - 215 kms.
                                      44-Valenca - 493 kms.
    GRANDE TOTAL DA QUILOMETRACEM — 7.324
```

Fonte: Sinopse Estatística do Estado n. 2 (separata, com acréscimos, do Anuário Estatístico do Brasil, Ano III - 1937). Instituto Nacional de Estatística, Teresina, Imprensa Oficial, 1938, p.182.

De acordo com Joseanne Marinho (2017, p.86), a preferência pelas estradas carroçáveis no Piauí estava na demora e no valor elevado de construção das rodovias. Assim, atendendo as necessidades mais prementes foram feitos "quase oito mil quilômetros, que proporcionavam acesso ao sertão rico em produtos para o extrativismo vegetal". Enquanto isso, "a produção era escoada para os centros de consumo a partir da ligação intermunicipal do norte até o extremo sul do Piauí, como também de Teresina a Parnaíba" (MARINHO, 2017, p.87).

Apesar do incentivo do governo federal e estadual para a construção de estradas no território piauiense, muitas delas ainda continuavam a apresentar péssimas condições de trafegabilidade como nas décadas anteriores. Como a maioria das estradas eram carroçáveis, sem grandes acabamentos, necessitavam de reparos devido ao trânsito de veículos, sobretudo, ônibus e caminhões, e das chuvas durante o inverno. Em relatório apresentado ao presidente da República, Getúlio Vargas, em 1938, Leônidas Melo falou sobre "as dificuldades do tráfego em grande parte desses caminhos e o alto preço do frete a onerar os produtos das regiões mais longínquas". ⁶¹⁸ O interventor destacou que dotar o estado de melhores meios de comunicação

⁶¹⁸ Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República pelo interventor Leônidas de Castro Melo, Teresina, 1938, p.142.

e de transporte era fator crucial para o desenvolvimento econômico. ⁶¹⁹ A deficiência dos meios de transporte também foi apontada por Fenelon Silva como problema para a "marcha do progresso do Piauí". Em publicação no *Almanaque da Parnaíba* ele manifestou sua opinião a respeito dos "magnos problemas do Piauí".

Com o auxílio de boas estradas, fator de grande alcance político, social e econômico, o Piauí adquirirá o relevo de que carece para fazer ouvir no país inteiro, a voz da concórdia, que lhe é uma tradição da política interna e do sentimento do povo piauiense. Quando, portanto, a indústria do babaçu e da carnaúba estiverem convenientemente desenvolvidas com o auxílio de estradas, e quando tivermos também, mais acentuadamente a cooperação federativa nas nossas realizações, o Piauí será, sem dúvida, uma potência econômica em relação às outras unidades da federação. 620

O discurso focava na potência econômica piauiense caso fosse aplicado os meios de exploração adequados, no caso, as rodovias. Foi a partir dessa perspectiva, que no governo de Landri Sales verificou-se que o Piauí "passou a ser retratado como um estado que possuía condições para entrar na estrada do progresso" (AGUIAR JUNIOR, 2014, p.47). Mas, foi somente na gestão de Leônidas Melo que o estado "passou a ser visualizado por marcar uma nova etapa em seu desenvolvimento, em vários setores, sobretudo na área da saúde, das obras públicas e da instrução" (AGUIAR JUNIOR, 2014, p.47).

Nesse contexto, principalmente durante o Estado Novo, as ações do governador piauiense foram amplamente divulgadas pela imprensa escrita como forma de legitimar uma imagem de progresso para o estado e evidenciar que as elites locais estavam alinhadas ao projeto político varguista (MARINHO, 2016, p.77). Desse modo, a ampliação da rede viária naquele território continuou sendo realizada, já que as rodovias estavam inseridas nesse projeto nacional de construção de uma nação moderna. Na ocasião da inauguração da estrada de rodagem Campo Maior — Barras, em 1939, o *Diário Oficial — PI* tratou de destacar esse alinhamento de Leônidas de Melo com o Estado Novo. A matéria chamou atenção para o discurso do interventor piauiense que exaltou a figura de Vargas e falou sobre a necessidade da realização desse melhoramento que, posteriormente, seria prolongado para os municípios de Boa Esperança, Buriti e Parnaíba, uma vez que a intenção era de que a estrada de rodagem começasse em Teresina, passasse por Campo Maior, Barras, Boa Esperança, Buriti e finalizasse em Parnaíba (estrada de rodagem Teresina - Parnaíba). É importante lembrar que o trecho Teresina — Campo Maior, já em tráfego, fazia parte da linha tronco Fortaleza — Teresina do

-

⁶¹⁹ Ibidem., p.141.

⁶²⁰ Almanaque da Parnaíba. Ano XV, 1938, Parnaíba – Piauí, p.53.

⁶²¹ Diário Oficial. A inauguração da estrada de rodagem Campo Maior – Barras. Teresina, 2 de outubro de 1939.

Plano Rodoviário do Nordeste. Nas fotografias divulgadas pelo jornal, podemos observar Leônidas Melo à direita na solenidade de inauguração acompanhado de algumas autoridades estaduais, entre elas o prefeito de Barras à esquerda, e logo em seguida dois trechos da estrada com alguns carros estacionados e em trânsito.

Figura 32: Inauguração da estrada de rodagem Campo Maior – Barras

Fonte: Diário Oficial. A inauguração da estrada de rodagem Campo Maior — Barras. 2 de outubro de 1939.

Nesse mesmo ano o governo federal, por meio da IFOCS, entregou mais 15 km da estrada Teresina – Fortaleza entre os municípios de Campo Maior e Piripiri. A expectativa era de que no ano seguinte a rodovia atingisse Piripiri e se prolongasse até Tianguá, no Ceará, para assim ser concluída.

A Inspetoria de Obras Contra as Secas, nesse Estado, acaba de entregar ao tráfego público um novo trecho da rodovia Teresina-Fortaleza, numa extensão de 15 km, entre Campo Maior e Piripiri. Esse novo trecho acha-se completamente concluído, com o revestimento tipo da Inspetoria e obras d'arte nele compreendidas, que são cinco bueiros e dois pontilhões de concreto armado. Os trabalhos de construção até o dia 31 de dezembro, mais quinze quilômetros de rodovia, estando incluído neste segundo trecho as duas pontes sobre o rio Titara e riacho Fundo, de 24 m e 13 m respectivamente, cujas construções já estão em pleno andamento. Com o tráfego sendo feito por esse novo trecho, já fica de muito encurtado o percurso entre Teresina e a parte norte do Estado. No próximo ano deverá a rodovia atingir Piripiri e prosseguir

no rumo de Tianguá, no Ceará, que é até onde irá o trecho rodoviário a cargo da Comissão do Piauí. 622

Ainda em 1939 foi inaugurada outra "estrada para automóveis" entre os municípios de Parnaíba e Luiz Correia, cuja importância estava na possibilidade de fazer ligação com o porto de Amarração. No entanto, não foi somente sua utilidade econômica que nos chamou atenção. A estrada além de ligar Parnaíba ao porto, em Luiz Correia, ia até a praia de Atalaia, uma das "praias de banhos mais concorridas". 623

Este importante melhoramento promovido pelo Sr. Prefeito Dr. Mirocles Campos Veras e o competente engenheiro da prefeitura, Dr. João de Carvalho Aragão, ligando Parnaíba àquela vila litorânea, é de grande alcance, de vez que os trens da Central do Piauí, fazem somente uma viagem por dia, indo pela manhã voltando a tarde. Com esta nova estrada, os banhistas poderão ir à praia pela manhã e voltar para o almoço. São apenas 15 quilômetros.⁶²⁴

A nova estrada foi anunciada no *Almanaque da Parnaíba* como a "moderna carroçável" que facilitaria o acesso dos banhistas. No entanto, naquele contexto, os banhos de mar era algo praticado, sobretudo, pelas elites parnaibanas (BAPTISTA, NASCIMENTO, BAPTISTA, 2021, p.501-502), e era também esses sujeitos que tinham condições financeiras para comprar um automóvel. Diante disso, podemos perceber como as estradas atendiam aos interesses de um público específico e como o acesso a esses elementos e espaços modernos – carros, banhos de mar - eram restritos a uma parcela da população, no caso, as elites.

Fica perceptível que a década de 1930 foi marcada pela ampliação da quantidade de estradas carroçáveis no Piauí, sobretudo, se comparado aos anos anteriores. A rede viária chegou a alcançar em 1939 o total de 7.480 km. No entanto, representava apenas 2,89% da extensão rodoviária do Brasil⁶²⁵, ainda havia muito o que se fazer, como a construção e o prolongamento de alguns trechos e o melhoramento de outros, já que foram construídos em terra sem grandes acabamentos, contribuindo para as péssimas condições de trânsito. Apesar disso, esse número significava um grande avanço para aquela região que em períodos anteriores contava apenas com caminhos abertos pela passagem das tropas de animais.

Como consequência da ampliação da rede rodoviária piauiense, podemos notar um aumento dos veículos para passageiros e cargas na região, com um total de 461 no estado e 221

-

⁶²² Diário Oficial. Estrada de rodagem Teresina – Fortaleza mais 15 quilômetros entregues ao tráfego. Teresina, ano 9, n. 250, 31 de out. 1939.

⁶²³ Almanaque da Parnaíba, Ano XVI, 1939, Parnaíba – Piauí, p.147.

⁶²⁴ Ibidem

 ⁶²⁵ Sinopse Estatística do Estado do Piauí n.4 (separata, com acréscimos, do Anuário Estatístico do Brasil", ano V
 1939/1940, organizada com a elaboração do Departamento Estadual de Estatística). Serviço Gráfico do IBGE,
 Rio de Janeiro, 1942, p.45.

no município da capital, Teresina. A porcentagem de veículos a motor existentes no Piauí em relação ao Brasil era de 0,24% e de veículos a força animada era de 0,10%. No mapa abaixo podemos observar a cobertura das estradas de rodagem e carroçáveis no estado.

⁶²⁶ Em 1937 esse número era de 276 no estado e 201 no mun. da capital; em 1938 era 290 no estado e 158 no mun. da capital. Entre esse número havia automóveis comuns (165 no estado e 68 mun. da capital), auto-ônibus (20 no estado e 10 no mun. da capital), motociclos de duas ou três rodas (120 no estado e 65 no mun. da capital) e auto caminhões (156 no estado e 78 no mun. da capital). Ainda havia os veículos a força animada, com um total de 547 no estado e 397 no mun. da capital, entre eles bicicletas (313 no estado e 227 no mun. da capital), carroças comuns (161 no estado e 117 no mun. da capital) e carrinhos de duas ou três rodas a força humana (73 no estado e 53 no mun. da capital) (Ibidem., p.45-46).

⁶²⁷ Ibidem., p.46.

ESTADO DO DIAUÍ D.E.E. cograma de Itinerarios ESCALA. 10 00 10 10 10 10 15 50 W LEGENDA Limites interesta-Limites intermunicipais ltinerários por estradas de rodagem e carroçaveis Itinerários por via fluvial ltinerários por ca-minhos de tropas Capital Sedes municipais DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTATISTICA Teresina, 20 de dezembro de 1939 Des de C Geneaures 1938

Mapa 10: Cartograma de itinerários do estado do Piauí

Fonte: Tábuas Itinerárias (rodovias, estradas de tropas, navegação fluvial, ferrovias e redes aéreas). Departamento Estadual de Estatística do Estado do Piauí, Teresina, 1939, p.59.

Na década de 1940 as políticas de incentivo às construções rodoviárias no país e, consequentemente, no Piauí continuaram, enquanto as ferrovias perdiam cada vez mais espaço. A respeito disso o *Diário Oficial — PI* publicou matéria falando da importância do desenvolvimento da rede viária que, diferente das vias férreas, conseguia ter uma cobertura muito mais ampla. Com o título "O Piauí rodoviário" a matéria tratou de destacar o papel desempenhado por Leônidas Melo na construção e reparação das estradas no estado deixando mais uma vez evidente seu alinhamento na implementação de ações de cunho nacional, bem como estadual, para o desenvolvimento e integração do estado.

O desenvolvimento rodoviário do Brasil, nos últimos anos, é fenômeno que não pode passar despercebido aos que desejem balancear, neste momento, a realidade nacional. A rodovia é caminho dos países pobres – a estrada acessível aos que não podem medir o território nacional a pontas de trilho. A extensão do Brasil torna quase impossível a completa ligação ferroviária entre as diversas unidades federativas, em poucas décadas. Daí os louvores que se devem a Estados, como o Piauí, que multiplicam rapidamente suas estradas de rodagem. No ano passado, o governo Leônidas Melo reparou ou reconstruiu mais de sete mil quilômetros de rodovias, deu grande impulso à ligação ferroviária entre Teresina e Parnaíba – os grandes núcleos urbanos e econômicos do Estado, inaugurou o trecho Campo Maior-Barras, num total de setenta e seis quilômetros. Agora mesmo, segundo notícias dali recebidas, o governo piauiense fechou contrato para a compra de tratores e demais materiais para construção de rodovias, numa importância superior a quinhentos contos. É uma obra patriótica, que não deve passar sem registro numa hora em que o Brasil inteiro, sob o impulso do governo Getúlio Vargas, amplia e melhora seu sistema de transportes e sua capacidade de produção e trabalho.628

No trecho percebemos a necessidade de mostrar as vantagens das rodovias sobre as ferrovias em países como o Brasil que apresentavam grande extensão territorial. Essa política de incentivo à construção rodoviária, "amplamente divulgado como de retorno financeiro mais rápido e de uma infraestrutura mais barata", se intensificou, sobretudo, a partir da segunda metade da década de 1940 (PAULA, 2000 p.129). Isso porque a Segunda Guerra Mundial teria contribuído para "acelerar a deterioração do parque ferroviário, pois houve a redução do fluxo de materiais ferroviários e de combustíveis para o Brasil, conjugado com uma maior exigência dessa modalidade de transporte" (PAULA, 2000, p.128). Por outro lado, a abundância de equipamentos para a construção rodoviária, levados para Europa pelos norte-americanos e vendidos a preços irrisórios após a guerra para países periféricos como o Brasil, favoreceu os projetos viários (FERRARI, 1981, p.206 apud PAULA, 2000, p.129).

_

⁶²⁸ Diário Oficial. O Piauí rodoviário. Teresina, ano 10, n. 126, 7 jun. 1940.

Entre os anos de 1942 e 1943 o Piauí sofreu com a paralisação de muitas obras públicas que estavam em desenvolvimento. A principal justificativa foi "a dificuldade de aquisição de material, o elevado custo do mesmo e, principalmente, as dificuldades do momento". Durante o mês de agosto de 1942 os trabalhos de construção do trecho Barras — Parnaíba (estrada de rodagem Teresina - Parnaíba) e de reconstrução da estrada Teresina - Nazária foram suspensos pela "falta absoluta de combustível e peças de reserva para as máquinas Caterpilar". No entanto, mesmo diante dos embaraços causados pela Segunda Guerra Mundial, foi possível dar prosseguimento a algumas outras, como a reconstrução da estrada Teresina — União, uma vez que o estado recebeu investimentos de recursos extraordinários e auxílio do governo federal retomando os serviços. Leônidas Melo mostrou em relatório apresentado a Getúlio Vargas que durante o ano de 1944 os trabalhos da estrada Teresina — Parnaíba foram reiniciados por conta de "um auxílio concedido pelo Governo Americano, em virtude de acordo para exploração e exportação de amêndoas de babaçu". Sal

Os chamados Acordos de Washington, realizados entre o Brasil e os Estados Unidos, tiveram início diante da preocupação norte-americana na obtenção do monopólio de certas matérias-primas brasileiras para suas indústrias. Enquanto os Estados Unidos careciam de algumas riquezas do nosso solo, o Brasil precisava de financiamento para os planos de industrialização e desenvolvimento econômico defendidos por Vargas. Como a guerra afetou o comércio internacional, que fornecia para o Brasil vários produtos industrializados e consumia nossos manufaturados e matérias primas, o governo necessitava de ações urgentes para reduzir os problemas de abastecimento de vários artigos. Assim, entre os anos de 1942 e 1943 foram realizados alguns acordos, entre eles um que visava a exportação de "ipecacuanha, aniagem, linters de algodão, timbó, babaçu, mamona, borracha manufaturada, café, cacau, castanha-do-pará, cristal de rocha, mica, rutilo, flores de piretro, cera de carnaúba, cera de urucuri". Estados de rocha foram feitos investimentos para o melhoramento da produção nacional.

-

⁶²⁹ Relatório apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Getúlio Vargas, presidente da República, pelo interventor federal no estado Dr. Leônidas de Castro Melo. D.E.I.P. – Teresina – 1944, p.41.

⁶³⁰ Relatório apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Getúlio Vargas, presidente da República, pelo interventor federal no estado Dr. Leônidas de Castro Melo. D.E.I.P. – Teresina – 1943, p.27.

⁶³¹ Relatório apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Getúlio Vargas, presidente da República, pelo interventor federal no estado Dr. Leônidas de Castro Melo. D.E.I.P. – Teresina – 1944, p.43.

⁶³² MOURA, Gerson. Acordos de Washington. Verbete, Fundação Getúlio Vargas, CPDOC. Disponível em: https://www18.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/washington-acordos-de. Acesso em 23 de janeiro de 2023.

⁶³³ Ibidem.

O incentivo à construção rodoviária estava diretamente ligado à defesa do território nacional, ao desenvolvimento econômico e à necessidade de atender os flagelados da seca. No Piauí, por exemplo, além desse auxílio que permitiu a continuação das estradas foi também realizados "roçados de emergência ou roçados de guerra" por meio de créditos especiais, cerca de um milhão de cruzeiros, em todos os municípios. O incentivo a essa ação foi realizado pela Comissão Brasileira – Americana de Produção de Gêneros Alimentícios, em virtude de acordo assinado entre os governos do Brasil e dos Estados Unidos, como mencionado anteriormente. Cabia à comissão, que atuava no Nordeste e no Norte, "os serviços de distribuição de sementes e ferramentas aos agricultores pobres, bem como a organização de silos, o controle dos transportes de sementes e materiais agrícolas outros, o beneficiamento da produção e o combate às pragas e moléstias dos vegetais cultivados". ⁶³⁴

As dificuldades de distribuição de alimentos e mercadorias ocasionadas pela guerra já haviam elevado o custo de vida. Para completar, a seca no Nordeste agravou ainda mais a situação com a escassez de alimentos, resultando no crescimento dos preços. Assim, a medida adotada pelo interventor piauiense buscou minorar a situação alarmante da população piauiense e dos emigrantes cearenses que chegavam na região.

A medida, que me pareceu altamente oportuna, deu os melhores resultados possíveis, pois que, além de vir aumentar consideravelmente a nossa produção de cereais, serviu de valioso estímulo e exemplo, e, mais ainda, foi ensejo a que pudesse o estado a dar trabalho não só às populações rurais, fortemente acabrunhadas com a carestia da vida e falta de meios de subsistência, como também às grandes levas de emigrantes cearenses que penetravam no território piauiense. 635

A propósito dessa iniciativa o agrônomo Oscar Guedes, diretor da Divisão do Fomento da Produção Vegetal do Ministério da Agricultura, visitou o Piauí e descreveu a produção de gêneros alimentícios no estado como boa, sendo a maior dificuldade o transporte devido à falta de gasolina.

No Piauí a situação, relativamente à produção de gêneros alimentícios, é boa. Há regular quantidade de gado e fartura de milho, feijão, batata, arroz, etc. a maior dificuldade prende-se a falta de transporte. É muito resumida a quota de gasolina disponível para a circulação deficiente da riqueza agrícola piauiense. Uma iniciativa interessante, adotada pelo Interventor Leônidas Melo, foi a organização dos roçados de guerra em todos os municípios. Esses

⁶³⁵ Relatório apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Getúlio Vargas, presidente da República, pelo interventor federal no estado Dr. Leônidas de Castro Melo. D.E.I.P. – Teresina – 1943, p.81.

266

⁶³⁴ As atividades do Ministério da Agricultura em 1942. Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Exmo. Sr. Dr. Getúlio Vargas, pelo ministro de Estado dos Negócios da Agricultura, Apolônio Salles. Rio de Janeiro, 1943, p.VIII.

roçados vão se multiplicando e valem por apreciável cooperação para o aumento da quantidade de gêneros essenciais à alimentação. 636

A situação internacional e a crise climática, ocasionada pela seca de 1942, contribuíram para que as atividades da IFOCS se voltassem, preferencialmente, para a construção do plano rodoviário, cujos trabalhos foram intensificados do Piauí à Bahia. Em relatório dos trabalhos realizados pelo inspetoria o engenheiro Vinicius César Silva de Berredo, inspetor interino, expôs que as obras em andamento, que incluíam também poços, açudes e canais de irrigação, serviam tanto para empregar os flagelados e socorrê-los nesse momento de calamidade como para auxiliar na exploração de vários minérios e outros recursos econômicos para exportação.

Com esses recursos modestos, os dos créditos orçamentários, e os de créditos especiais abertos para a construção de obras rodoviárias exigidas pela defesa do Nordeste, pôde a Inspetoria intensificar os trabalhos a seu cargo, de maneira a atender, com a realização sistemática de obras de seu programa geral, às necessidades mais urgentes das populações flageladas, para o que concorrem também, poderosamente, as obras de açudagem, irrigação e poços já existentes, outras obras públicas em andamento, a exploração de minérios vários, muito intensificada em consequência da guerra, e os recursos econômicos outros com que conta o Nordeste, mesmo durante as secas, como a cera de carnaúba, a oiticica, e o caruá, cuja exploração é cada vez mais facilitada pela extensa rede rodoviária já construída na região, por esta Repartição, e cujo concurso foi, através da crise climática, inestimável, mau grado a deficiência de combustível. 638

Nesse ano foi entregue ao tráfego, "em toda a extensão", a ligação rodoviária Fortaleza – Teresina, com 603 km, além de algumas obras de arte realizadas na parte do Piauí, como a ponte sobre o rio dos Matos e a ponte sobre o rio Piracuruca.⁶³⁹ O trecho construído foi entre Tianguá – CE e Piripiri – PI, o último que faltava para a estrada ser concluída, com 105 km de extensão.⁶⁴⁰ No mapa que se segue é possível observar o traçado da rodovia finalizada em 1942.

⁶³⁶ Ihidem

⁶³⁷ Relatório dos trabalhos realizados durante o ano de 1942 apresentado ao ministro João de Mendonça Lima pelo inspetor interino Vinicius César Silva de Berredo, São Paulo, 1953, p.13.

⁶³⁸ Ibidem., p.5.

⁶³⁹ Ibidem., p.15.

⁶⁴⁰ No total a construção contava com 789 obras de arte, sendo 9 pontes, 48 pontilhões e 649 bueiros diversos (Ibidem., p.115-116).

MYOD - SECÇÃO TÉCNICA - IFOCS
RODOVIA FORTALEZA-TEREZINA
ESCALA-1 2 000 000

PIAUÍ

PI

Mapa 11: Rodovia Fortaleza – Teresina

Fonte: Relatório dos trabalhos realizados durante o ano de 1942 apresentado ao ministro João de Mendonça Lima pelo inspetor interino Vinicius César Silva de Berredo, São Paulo, 1953.

Outra estrada que teve prosseguimento nos trabalhos foi a rodovia Central do Piauí, mencionada no início desse tópico, considerada "uma das mais importantes do Nordeste". Os serviços estavam paralisados desde 1939 e foram reiniciados em abril de 1942, no trecho Iguatu – Campos Sales (CE), para prestar socorro aos flagelados. Em uma semana já haviam se alistado 10.000 operários, elevando-se a uma média mensal de 8.199 operários no período de abril a dezembro. Vinicius de Berredo, relatou a gravidade da situação que, devido ao grande excesso de mão de obra, teve que amparar mais de 50.000 nordestinos, prejudicando o andamento dos serviços e encarecendo-os.

Em Iguatu, no Ceará, em cinco dias, haviam sido alistados, para os trabalhos da construção da rodovia Central do Piauí cerca de 10.000 homens, reduzidos a 7.000, por ocasião da minha primeira visita (17 de abril) em consequência das chuvas recentemente caídas, e que já eram cerca de 8.000, na minha segunda passagem (dia 23), com o retorno de alguns desiludidos ou menos corajosos.⁶⁴²

⁶⁴¹ Relatório dos trabalhos realizados durante o ano de 1942 apresentado ao ministro João de Mendonça Lima pelo inspetor interino Vinicius César Silva de Berredo, São Paulo, 1953, p.129.

⁶⁴² Ibidem., p.34.

A rodovia Central do Piauí, até dezembro de 1942, contava com serviços concluídos e entregues ao tráfego nos trechos localizados no Ceará entre Icó – Lima Campos (11 km) e Lima Campos – Iguatu (47 km); entre Iguatu – São Mateus (35 km) e São Mateus – Campos Sales (132 km). Os serviços de terraplanagem e revestimento haviam sido concluídos, mas não entregues ao tráfego. Enquanto entre Campos Sales – Picos (108 km), trecho de fronteira entre o Ceará e o Piauí, e Picos – Oeiras (94 km) não tinham nenhum quilômetro feito, exceção apenas de 6 km entre Picos e Oeiras construídos na década de 1920; na parte do Piauí até esse momento só estava concluído o trecho entre Oeiras – Floriano (117 km). Durante o ano de 1943 os serviços na parte do Ceará entre Iguatu, São Mateus e Campos Sales foram prosseguidos. No entanto, no tocante aos trechos no território piauiense continuaram paralisados.

De modo geral, o que buscamos mostrar foi que o Piauí finalizou o período do Estado Novo com uma rede viária superior à existente nas décadas anteriores. A importância da construção dessas estradas, seja carroçáveis ou de rodagens, representava muito para as elites da região que desde o início do século XX reclamavam por uma infraestrutura para exploração e desenvolvimento dos seus recursos econômicos por meio da exportação e comercialização de produtos entre o interior e o litoral e entre os municípios e os estados vizinhos. Mais do que absorver a mão de obra flagelada que adentrava o território em busca de socorro, as obras rodoviárias significavam, mesmo que ainda de forma inacabada, a integração daquele espaço e de seus sujeitos ao cenário nacional e as políticas governamentais varguistas.

_

⁶⁴³ Relatório dos trabalhos realizados durante o ano de 1942 apresentado ao ministro João de Mendonça Lima pelo inspetor interino Vinicius César Silva de Berredo (gestão do inspetor Luís Augusto da Silva Vieira). São Paulo, 1953, p.144.

5. Considerações finais

A análise desenvolvida nesta tese sobre as políticas públicas empreendidas no sertão do Piauí evidenciou que a construção de discursos sobre a marginalidade do estado estava atrelada a intenção de inseri-lo no arranjo institucional da Primeira República e, posteriormente, do Governo Provisório e Estado Novo. As elites piauienses elaboraram uma imagem da região como esquecida e isolada, assim sua aproximação com o poder central e demais entes da federação possibilitaria intercâmbios e crescimento econômico. Desse modo, as ações da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas não foram apreendidas apenas como medidas para atender os retirantes que adentravam o estado, mas, sobretudo, como forma de estabelecer no território uma infraestrutura hídrica, viária e agrícola moderna que pudesse conectá-lo entre si e com o restante do Brasil rumo a sua "marcha para o progresso", enquanto atualizava os hábitos das populações, renovava o sistema sociocultural e expandia as indústrias econômicas. As secas acabaram se tornando elementos estruturantes e mediadores da relação do Piauí com o poder central, servindo de justificativa para a sua inserção nos trechos de grandes obras públicas do período.

Uma das principais estratégias das elites políticas foi a inserção do Piauí nos debates do início do século XX sobre os sertões como espaços que precisavam ser incorporados. As denúncias de médicos e engenheiros sobre as péssimas condições dos habitantes do interior do país veio ao encontro dos interesses desses sujeitos e colaborou para a construção de uma identidade piauiense a partir do abandono, do atraso, das secas e das doenças. A ideia de que o estado estava à margem da nação foi cada vez mais reforçada, tendo as impressões dos cientistas do Instituto Oswaldo Cruz, Arthur Neiva e Belisário Penna, contribuído significativamente para compreensão da região como "impermeável ao progresso". 644

As elites piauienses buscavam a todo custo fazer parte desse projeto de nação, seja pela participação nas exposições ou pelas obras de engenharia. Ao longo do nosso recorte temporal percebemos que mesmo sendo diferentes sujeitos à frente da administração do estado – uma elite que se revezavam no poder – a ideia final sempre era de superação do abandono e integração da região. Tal imagem foi apropriada para legitimar as demandas locais, uma espécie de barganha com o poder central, que não mudaram ao longo dos anos, mas apenas foram ressignificadas a partir de novos projetos. As ferrovias, por exemplo, que na década de 1910

-

⁶⁴⁴ NEIVA, Arthur, PENNA, Belisário. Viagem Científica pelo Norte da Bahia, sudoeste de Pernambuco, sul do Piauhy e de norte a sul de Goiaz. Mem. Inst. Oswaldo Cruz; 8 (3): 74-224, 1916, p.199.

tornaram-se o principal caminho para a integração do Piauí, permaneceram ocupando papel de destaque nas décadas seguintes. Mesmo com a queda nos investimentos para as vias férreas, as elites locais continuaram a sonhar com o trem cortando o território piauiense. Enquanto isso, as rodovias, que a partir da década de 1920 passaram a concorrer diretamente com a ferrovias, sobretudo, após a criação do Plano Rodoviário do Nordeste como medida complementar da IFOCS para o combate à seca, foram incorporadas às reivindicações desses sujeitos. Os dois meios de transporte, somados à navegação no rio Parnaíba e ao porto de Amarração, eram vistos como essenciais para a expansão da produção do estado.

As elites piauienses acusavam o regime republicano de fazer distinção entre os entes da federação. Consideravam que os estados pobres, como o Piauí, ocupavam lugar secundário na distribuição de recursos. Para acabar com essa desigualdade era necessário impulsionar algumas transformações e a Revolução de 1930 gerou um grande entusiasmo frente às novas possibilidades de desenvolvimento. Assim, esses sujeitos passaram a mostrar que estavam alinhados ao Governo Provisório e, posteriormente, ao Estado Novo, na esperança de Getúlio Vargas atender as necessidades da região. Observamos que a visita do presidente foi uma oportunidade para evidenciar o apoio do estado e para ressaltar mais uma vez o suposto abandono e reclamar por melhoramentos, entre eles, o porto de Amarração. Enquanto isso, Getúlio Vargas tratou de garantir que o território não seria mais apenas "uma expressão geográfica" como no regime anterior. 645

De modo geral, a implantação de uma infraestrutura no território foi apontada como forma de minorar o quadro de mazelas e desenvolver as potencialidades produtivas da região, tanto na Primeira República como no Governo Provisório e no Estado Novo. Além disso, os discursos em torno da seca e suas consequências, que incluíam a migração de inúmeros retirantes para o estado, foi um elemento usado para justificar a urgência de tais ações, com o objetivo de inserir o Piauí nos projetos de modernização nacional.

A região estava inserida na zona da seca, mas apresentava o flagelo em menores dimensões. Porém, não significava que o estado não tivesse seca. Pelo contrário, o flagelo se fazia presente, não em todo o território e não com a mesma intensidade dos seus vizinhos. Nas grandes secas de 1915, 1919, 1932 e 1942, analisadas neste trabalho, a prioridade dos empreendimentos da IFOCS recaiu sobre os estados do Ceará, do Rio Grande do Norte e da Paraíba devido a gravidade da situação, enquanto nas demais regiões foram realizados serviços

-

⁶⁴⁵ Jornal do Brasil. 26 de setembro de 1933, Rio de Janeiro, p.10.

complementares. No Piauí as obras iniciadas foram para atender os retirantes que migravam para o estado, sobretudo, do Ceará. Desse modo, o estado passou a exercer o papel de zona de refúgio, servindo o território para a instalação de uma colônia agrícola, a David Caldas, criada na Primeira República para acomodar trabalhadores nacionais, mas que devido à grande demanda passou a acolher os imigrantes das secas, particularmente, no Governo Provisório de Getúlio Vargas, quando a colônia precisou ser reativada para localização dos flagelados de 1932. A colonização no Piauí acabou assumindo características particulares, sendo seu modelo elogiado e recomendado para ser instalado em outros estados.

Percebemos que regiões como o Piauí foram consideradas ideais para a localização de pequenos agricultores, uma vez que o flagelo da seca não era tão grave. Como as colônias agrícolas deviam funcionar em conjunto com as barragens, os canais de irrigação e as estradas, ficou evidente que esse projeto de exploração agrícola e ocupação do território nacional veio ao encontro dos interesses das elites piauienses, que em seus discursos classificavam-se como na fronteira do progresso, isto é, sem uma infraestrutura para explorar as potencialidades do território. Assim, as especificidades do estado em relação a seca, contribuíram para sua distinção no momento da distribuição das obras pela inspetoria.

Em relação aos meios de transporte, identificamos que tanto as ferrovias como as rodovias não tiveram o efeito desejado. As ferrovias foram projetos que ficaram anos paralisados e sem nenhuma integração entre si, enquanto as rodovias, apesar da iniciativa de um Plano Rodoviário para o Nordeste na década de 1930, foram também trechos inacabados e feitos em péssimas condições. As obras se arrastaram por décadas adentro e, em cada governo, havia a esperança de que a situação mudasse e o Piauí fosse integrado por meio dessa infraestrutura. Mas que integração era essa? Uma integração de infraestrutura, porque na prática o estado já estava inserido no mercado nacional e internacional, a exemplo dos produtos do extrativismo, como a carnaúba que figurava nas cifras de exportação, e do gado e seus derivados. Entendemos que existia a necessidade dessas obras de engenharia para melhor desenvolver e explorar a região, facilitando seu comércio, o deslocamento das populações, e o escoamento da produção. Mas compreendemos que essa demanda estava mais associada às formas dessas elites se sentirem parte de um projeto de nação e se inserirem em um ideal de modernização através de uma infraestrutura de transporte, hídrica e agrícola.

Referências Bibliográficas

Horizonte, vol.33, n.61, p.225-251, jan/abr 2017.

ACCORSI, Antônio Carlos. Estado e grupos econômicos. A política de expansão rodoviária no Brasil a partir de 1930. Dissertação (Mestrado em Administração) — EAESP, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 1996.

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. Falas da astúcia e de angústia: a seca no

ANSELMO, Rita de Cássia Martins de Souza; BRAY, Silvio Carlos. Geografia e geopolítica na formação nacional brasileira: Everardo Adolpho Backheuser. In: GERARDI, Lucia Helena de Oliveira; MENDES, Iandara Alves. (organizadores). *Do natural, do social e de suas interações: visões geográficas.* – Rio Claro: Programa de Pós-Graduação em Geografia – UNESP; Associação de Geografia Teorética – AGETEO, 2002.

ARAÚJO, Maria Mafalda Baldoino de. *Cotidiano e Pobreza: a magia da sobrevivência em* Teresina – Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1995.

ARAUJO, Maria Mafalda Baldoino de; NUNES, Maria Cecília Silva de Almeida. Memória e História: pluralismo cultural na sociedade piauiense. *In*: NASCIMENTO, Francisco Alcides do; PINHEIRO, Áurea Paz (Orgs.). *Cidade, História e Memória*. Teresina: EDUFPI, 2004, p. 175-190.

AMADO, Janaína. Região, sertão, nação. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol. 8, n. 15, 1995, p. 145-151. Disponível em: http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/viewFile/1990/1129.>.

ANDRADE, Rômulo de Paula. *A Amazônia na era do desenvolvimento: saúde, alimentação e meio ambiente (1946-1966)*. Tese (Doutorado em História das Ciências e da Saúde) – Fundação Oswaldo Cruz, Casa de Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro, 2012.

ANDRADE, Rômulo de Paula. "Conquistar a terra, dominar a água, sujeitar a floresta": Getúlio Vargas e a revista "Cultura Política" redescobrem a Amazônia (1940-1941). *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi*. Ciências Humanas, Belém, v. 5, n. 2, p. 453-468, 2010.

AGUIAR JUNIOR, José de Arimatéa Freitas Aguiar. *Festas, hinos e marchas*: constituição do patriotismo e o serviço militar no Piauí. 2014. 212 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2014.

BAPTISTA, Marcus Pierre de Carvalho; NASCIMENTO, Francisco de Assis de Sousa; BAPTISTA, Elisabeth Mary de Carvalho. Do hidroavião ao automóvel: a experiência da modernidade de Luís Correia (PI) na década de 1930. *Esboços*, Florianópolis, v. 28, n. 48, p. 492-508, maio/ago. 2021.

BRASILEIRO, Anísio [et al]. *Transportes no Brasil: história e reflexões*. – Brasileira, DF: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes/GEIPOT; Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2001.

BORGES, Barsanufo Gomides. Ferrovia e modernidade. *Revista UFG*, Goiânia, ano 13, n.11, p.27-36, dez. 2011.

BORGES, Geraldo Almeida. *Piauí provincial (1855-1867): exportação e desenvolvimento*. Teresina, Fundação CEPRO, 1979.

BUCKLEY, Eve E. Technocrats and the Politics of Drought and Development in Twentieth-Century Brazil. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2017.

CAMELO FILHO, José Vieira. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro*. Tese (doutorado) — Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas -SP, 2000.

CAMARGO, Erney Plessmann. Malária, maleita, paludismo. *Revista Ciência e Cultura*. São Paulo-SP: Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência. Vol 55, n. 01, 2003.

CAVALGANTE JÚNIOR, Idelmar Gomes. A Revolta dos cabos e a interrupção da "Revolução de 1930" no Piauí (1931). In SOUSA NETO, Marcelo de; ALVARENGA, Antônia Valtéria Melo; FONTINELES FILHO, Pedro Pio (org.). A história sob múltiplos ângulos: trajetórias de pesquisa e escrita – volume 2 – Teresina: EdUESPI, 2020.

CARVALHO, Francisco Prancacio Araújo de; GOMES, Jaíra Maria Alcobaça. *Ecoeficiência* na produção de pó e cera de carnaúba no município de Campo Maior (PI). RER, Piracicaba, SP, vol. 46, n° 02, p. 421-453, abr/jun 2008.

CARVALHO, Erika Marques de. *A expansão da República: a integração do território brasileiro nos projetos do Clube de Engenharia (1890-1922)*. Dissertação (Mestrado em História das Ciências e da Saúde) – Fundação Oswaldo Cruz, Casa de Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro, 2014.

CERQUEIRA, Maria Dalva Fontenele. Entre trilhos e dormentes: a estrada de ferro central do Piauí na história e na memória dos parnaibanos (1960-1980). Dissertação (Mestrado em História do Brasil) — Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2015.

CORREIA, Benedicto Jonas; LIMA, Benedicto dos Santos. *O livro do Centenário de Parnaíba 1844 – dezembro – 1944*. Gráfica Americana, Parnaíba – Piauí, 1945.

COSTA, Lucas Felício; TREVISAN, Ricardo. *Colônias Agrícolas Nacionais: Laboratórios experimentais de exploração e ocupação do território brasileiro, um arranjo possível*. XXIII Congresso/XXXVIII Encontro Arquisur, Belo Horizonte, 02-04 de outubro de 2019.

COIMBRA, Créso. *Visão Histórica e Análise Conceitual dos Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: CEDOP do Ministério do Trabalho, 1974.

CUNHA, Euclides da. *Os sertões*. São Paulo: Três, 1984. Disponível em: http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/bv000091.pdf.

CUNHA, Aloísio Santos da. *Descaminhos do trem: as ferrovias na Bahia e o caso do trem da Grota (1912-1976)*. Dissertação (mestrado) — Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2011.

DANDARO, Fernando Massarotto; MARCONDES, Renato Leite. Obras públicas no contexto regional: Secas e gastos no Nordeste brasileiro (1860-1940). *Rev. Econ. NE*, Fortaleza, v. 49, n. 3, p. 113 – 127, jul./set., 2018.

DOMINGUES NETO, Manuel; BORGES, Geraldo Almeida. Seca seculorum, flagelo e mito na economia rural piauiense. 2. Ed. Teresina, Fundação CEPRO, 1987.

FERREIRA, José de Arimatéa Isaias. *Trilhando novos caminhos: a cidade de Piripiri e as mudanças proporcionadas pela chegada da ferrovia – 1930-1950*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010.

FERREIRA, Marcia Milena Galdez. Construção do eldorado maranhense: experiências e narrativas de migrantes nordestinos em municípios do Médio Mearim –MA (1930-1970). (Doutorado em História Social) — Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Programa de Pós-graduação em História. Niterói, Rio de Janeiro, 2015.

GONÇALVES, Wilson Carvalho. *Dicionário Enciclopédico Piauiense Ilustrado: Edição ilustrada e comentada*. Teresina, 2003.

GOMES, Ângela Maria de Castro. *A invenção do trabalhismo*. – 3.ed. – Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

GOMES, Ângela de Castro [et al]. Regionalismo e centralização política: partidos e constituinte nos anos 30. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980. 501p.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma:* A modernidade na selva/ São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HOCHMAN, Gilberto. Logo ali, no final da avenida: Os sertões redefinidos pelo movimento sanitarista da Primeira República. História, Ciências, Saúde - Manguinhos, vol. V (suplemento), 217-235 julho 1998.

LIMA, Nísia Trindade; Rangel Vieira, Tamara. The Sertão and Its Representations. *Oxford Research Encyclopedia of Latin American History*.1ed.: Oxford University Press, 2020, p. 1-22.

LIMA, Nísia Trindade. Viagem científica ao coração do Brasil: nota sobre o relatório da expedição de Arthur Neiva e Belisário Penna à Bahia, Pernambuco, Piauí e Goiás (1912). In: *Fundhamentos*, Publicação da Fundação Museu do Homem Americano, v.1, n.3.2003.

LIMA, Nísia; HOCHMAN, Gilberto. Condenado pela raça, absolvido pela medicina: o Brasil descoberto pelo movimento sanitarista da Primeira República. In: MAIO, Marcos Chor; SANTOS, Ricardo Ventura (org.). *Raça, Ciência e Sociedade*. Rio de Janeiro. Editora FIOCRUZ; CCBB, 1996.

LOPES, Gabriel. *O feroz mosquito africano no Brasil: o Anopheles gambiae entre o silêncio e a sua erradicação (1930-1940)*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2020.227p.

LOPES, Miguel Victor Tavares. *Estado, transportes e desenvolvimento regional: a era rodoviária em Minas Gerais, 1940-1980.* Dissertação (mestrado) — Universidade Federal de Minas Gerais, Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional, Minas Gerais, 2015.

MAIA, João Marcelo E.; ALMEIDA, Thays Fregolent de. Estado e políticas territoriais na Era Vargas (1930-1945). In: VANNUCH Marcus Aurélio. *A Era Vargas (1930-1945)*. Porto Alegre: EdiPUCRS, 2021.

MARTINS, Fernanda Santa Roza Ayala. O serviço de proteção aos índios e localização de trabalhadores nacionais e a política agrária na Primeira República: grupo agrários, projetos e disputas no Maranhão (1910-1918). Dissertação (Mestrado) — Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, Niterói — RJ, 2012.

MARINHO, Joseanne Zingleara Soares. "Manter sadia a criança sã": As políticas públicas de saúde materno-infantil no Piauí de 1930 a 1945. Tese (Doutorado em História) — Setor de Ciências Humanas da Universidade Federal do Paraná — Curitiba, 2017. 231f.

_____. A imagem de desenvolvimento de Teresina nas propagandas políticas jornalísticas de 1930 a 1945. *Contraponto*, Teresina, v. 5, n. 2, p. 76-89, jul./dez. 2016.

MATTEI, Leana Moreno. "A estrada vai além do que se vê": uma análise sobre impactos sociais de concessões de rodovias. Dissertação (mestrado) — Universidade Federal da Bahia, Escola de Administração, Salvador, 2017.

MELO FILHO, Antônio. *A condição da saúde pública na Primeira República (1889-1930)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2000.

MORAES, Antonio Carlos. *O sertão: um "outro" geográfico*. In: MORAES, Antonio Carlos. Geografia histórica do Brasil: capitalismo, território e periferia. São Paulo: Annablume, 2011, p.99-108.

MORAES, Kleiton de Sousa. *O sertão descoberto aos olhos do progresso: A Inspetoria de Obras Contras às Secas (1909-1918)*. Dissertação (Mestrado) – UFRJ/IFCS/ Programa de Pós-Graduação em História Social, Rio de Janeiro, 2010.

MOREIRA, Paulo Ítalo. Entre extrativismo e ciência: A história da exploração da cera de carnaúba no Nordeste do Brasil na primeira metade do século XX. *HALAC – História Ambiental, Latinoamericana y Caribeña*. V.12, n.2 (2022), p.107-139.

NATAL, Jorge Luiz Alves. *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas.* Tese (doutorado) — Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia da Unicamp, Campinas, 1991.

NEVES, Frederico de Castro. *Getúlio e a seca: políticas emergenciais na era Vargas*. Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 21, nº 40, p. 107-131. 2001.

NEVES, Frederico de Castro. *A multidão e a História: saques e outras ações de massas no Ceará*. Rio de Janeiro: Relume Dumará; Fortaleza, CE: Secretária de Cultura e Desporto, 2000.

. Curral dos Bárbaros: os Campos de Concentração no Ceará (1915-1932). *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v.15, nº 29, pp.93-122, 1995.

______. Getúlio e a seca: políticas emergenciais na era Vargas. Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 21, nº 40, p. 107-131, 2001.

NEVES, Abdias da Costa. A Guerra do Fidié. Teresina: Editora ArteNova S.A, 2ed, 1974.

NERY, Ana Karoline de Freitas. Políticas públicas de saúde, doenças e medicamentos em Teresina durante as décadas de 1930 e 1940. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal

do Piauí, Centro de Ciências Humanas e Letras, Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Teresina, 2021. 228f.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi. A conquista do espaço: sertão e fronteira no pensamento brasileiro. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, Rio de Janeiro, vol. 5, p. 195-215, 1998. Disponível em:

https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-59701998000400011&script=sci_abstract&tlng=pt.

______. A natureza na interpretação do Oeste: sertão e fronteira no pensamento brasileiro. In: DUTRA, Sandro; SÁ, Dominichi Miranda de; SÁ, Magali Romero. (Orgs.). *Vastos Sertões: História e Natureza na Ciência e na Literatura*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2015.

OLIVEIRA, Maria Chambarelli de. *Achegas à história do rodoviarismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Memórias futuras, 1986.

OLIVEIRA, Felipe Mendes. Formação Econômica. In: SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro (Org.). *Piauí: Formação – Desenvolvimento – Perspectivas*. Teresina, Halley, 1995.

PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2000.

_____. 154 anos de ferrovias no Brasil: para onde caminha esse trem?. *História Revista, Goiânia*, v. 13, n. 1, p.45-69, jan./jun. 2008.

______. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. *Revista Brasileira de História da Ciência*, Rio de Janeiro, v.3, n2, p. 142-156 jul/dez 2010.

PANDOLFI, Dulce Chaves. Os anos 1930: as incertezas do regime. In. FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida Neves (Org.). *O tempo do nacional-estatismo: do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo: Segunda República (1930-1945)* – 1.ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2019.

_____. *Trajetória do Norte, uma tentativa de assenso político*. In Regionalismo e centralização Política. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1980.

PASSOS, Caio. Cada Rua – Sua História. Parnaíba – Piauí, 1982.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves; LESSA, Simone Narciso. O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil. *Caminhos de Geografia*, Uberlândia, v. 12, n. 40, dez/2011.

PEREIRA, Raimundo Wermeson Bernardino de Sousa. "O cio da terra": a colônia agrícola David Caldas entre o trabalho e a seca (1912-1934). Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Centro de Ciências Humanas e Letras, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2022.

POLICARPO, Mauricio Aquilante; SOUZA, Rita de Cássia Martins de. Logística de transportes e modernização do território: a importância dos planos viários nacionais para a efetivação geoestratégica da mesorregião do triângulo mineiro/alto Parnaíba. *Revista Caminhos de Geografia*, Uberlândia – MG, v.20, n.69, março/2019, p.1-19.

QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. *Economia piauiense: da pecuária ao extrativismo*. 3. ed. rev. Teresina: EDUFPI, 2006.

______. A Importância da Borracha de Maniçoba na Economia do Piauí: 1900 – 1920. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1984.

______. Os literatos e a República: Clodoaldo Freitas, Higino Cunha e as tiranias do Tempo. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1994.

QUEIROZ, Marcus Vinícius Dantas de. *Arquitetura, cidade e território das secas: ações da IFOCS no semiárido do Brasil (1919-1945)*. Tese (Doutorado) — Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo - Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2020.

QUEIROZ, Raquel. O Quinze. – Rio de Janeiro: José Olympio, 2012.

RAMOS, Graciliano. Vidas Secas. – 143ª ed. – Rio de Janeiro: Record, 2019.

REGO, Junia Motta Antonaccio Napoleão do. *Dos sertões aos mares: História do comércio e dos comerciantes de Parnaíba (1700-1950)*. Tese (doutorado) — Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Programa de Pós-Graduação em História Social, Niterói, Rio de Janeiro, 2010.

RIOS, Kênia Sousa. *Isolamento e poder: Fortaleza e os campos de concentração na seca de 1932*. - Fortaleza: Imprensa Universitária, 2014.144 p.

RIBEIRO, Aldo Tavares. Ferrovia São Luís – Teresina e a cidade de Codó: História e memória a partir de 1895 a década de 1940. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual do Maranhão, 2021.

RODRIGUES, Toni. Cinturão de fogo. Editora Nova Aliança, 2013

QUEIROZ, Raquel. O Quinze. – Rio de Janeiro: José Olympio, 2012.

SÁ, Dominichi Miranda de. Uma interpretação do Brasil como doença e rotina: a repercussão do relatório médico de Arthur Neiva e Belisário Penna (1917-1935). *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.16, supl.1, jul. 2009, p.183-203.

SANTOS, Luiz Antônio de Castro. O pensamento sanitarista na Primeira República: uma ideologia de construção da nacionalidade. Dados. *Revista de Ciências Sociais*, Rio de Janeiro, v.28, p.193-210, 1985.

SANTANA, R. N. (org.). *Piauí: Formação, Desenvolvimento, Perspectivas*. Teresina: Fundapi, 1995.

SANTOS, Luiz Antônio de Castro. O pensamento sanitarista na Primeira República: Uma ideologia de construção da nacionalidade. Dados. *Revista de Ciências Sociais*, Rio de Janeiro, v.28, n.2, p. 193-210, 1985.

SANTOS, Cláudia Penha. *As Comissões Científicas da Inspetoria de Obras Contra as Secas na gestão de Miguel Arrojado Ribeiro Lisboa (1909-1912)*. 107 f. Dissertação (Mestrado em História das Ciências e da Saúde) – Casa de Oswaldo Cruz, Fiocruz, Rio de Janeiro, 2003.

SANTOS NETO, Martinho Guedes dos. *Os domínios do estado: a interventoria de Anthenor Navarro e o poder na Paraíba (1930-1932)*. Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação em História — Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa — PB, 2017, 160f.

SECRETO, Maria Verónica. A ocupação dos "espaços vazios" no governo Vargas: do "Discurso do rio Amazonas" à saga dos soldados da borracha. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, nº 40, julho-dezembro de 2007, p.115-135.

SILVA, Laila Pedrosa da. "Somos parte integrante da nação: o Piauí nas exposições do início do século XX e os debates sobre modernização e integração da região. 104f. Dissertação (Mestrado em História das Ciências e da Saúde) – Fundação Oswaldo Cruz, Casa de Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro, 2019.

SILVA, Roberto John Gonçalves da; BRANDÃO, Gildo Marçal Bezerra. *Metamorfose das oligarquias: o caso do Piauí*. 1999.Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

SILVA, Josenias dos Santos. *Parnaíba e o avesso da belle époque: cotidiano e pobreza (1930-1950)*. 120f. Dissertação (mestrado) — Universidade Federal do Piauí, Centro de Ciências Humanas e Letras, Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Teresina, 2012.

SILVA, Bárbara Bezerra Siqueira. *O poder político de José Américo de Almeida: a construção do americismo (1928-1935)*. Dissertação (Mestrado) - UFPB/CCHLA, João Pessoa, 2015, 157f.

VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. *Unidos perderemos: a construção do federalismo republicano brasileiro*, Curitiba: CRV, 2017.

VERAS, Alexandra Sablina do Nascimento. *Usos do passado, memória e apropriações do patrimônio industrial de Parnaíba, Piauí (1940, 1970-1980, 2000-2019).* 200f. Dissertação (mestrado) — Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Programa de Pós-Graduação em História, Fortaleza, 2020.

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

Fontes

Almanaque da Parnaíba. Ano IV, 1927, Parnaíba – Piauí.

Almanaque da Parnaíba, Ano V, 1928, Parnaíba – Piauí.

Almanaque da Parnaíba. Ano VI, 1929, Parnaíba – Piauí.

Almanaque da Parnaíba. Ano VIII, 1931, Parnaíba – Piauí.

Almanaque da Parnaíba. Ano IX, 1932, Parnaíba – Piauí.

Almanaque da Parnaíba. Ano X, 1933, Parnaíba – Piauí.

Almanaque da Parnaíba. Ano XII, 1933, Parnaíba – Piauí.

Almanaque da Parnaíba. Ano XII, 1935, Parnaíba – Piauí.

Almanaque da Parnaíba. Ano XV, 1938, Parnaíba – Piauí.

Almanaque da Parnaíba. Ano XVI, 1939, Parnaíba – Piauí.

Almanaque da Parnaíba. Ano XXI, 1944, Parnaíba – Piauí.

Almanaque Piauiense. 4º ano, 1937, Teresina – Piauí.

Annaes da Câmara, sessão de 18 de setembro de 1909, pg.123. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=060917_02&pagfis=60459. Acesso em 7 de janeiro de 2021.

Annais da Câmara, sessão de 8 de julho de 1920, págs.76-81 *apud* ALBUQUERQUE JÚNIOR, 1988.

Anais da Câmara dos Deputados (RJ), Hemeroteca Digital Brasileira, 19 de julho de 1918. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060917_03&pagfis=96404. Consultado em 12 de fevereiro de 2021.

Anais da Câmara dos Deputados (RJ), Hemeroteca Digital Brasileira, 28 de setembro de 1918. Disponível

http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060917_03&Pesq=Estrada%20de%20F

erro%20Central%20do%20Piauhy&pagfis=100149. Consultado em 12 de fevereiro de 2021.

ALBANO, Ildefonso. O secular problema do Nordeste. Discurso pronunciado na Câmara dos deputados em 15 de outubro de 1917, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 2ª edição, 1918.

ALMEIDA, José Américo de. O ciclo revolucionário do Ministério da Viação. 2.ed. João Pessoa: Fundação Casa de José Américo, 1982. 462p. (Coleção Mossoroense, 178).

BASTOS, Cláudio de Albuquerque. *Dicionário histórico e geográfico do estado do Piauí*. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves/PMT, 1994.

BENÉVOLO, Ademar. Introdução à história ferroviária do Brasil: estudo social, político e histórico. Edições Folha da Manhã, Recife, 1953.

Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. vol.2, n..5, novembro de 1934, Rio de Janeiro.

Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. vol.1, n.5, maio 1934, Rio de Janeiro.

Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. vol.3, n.3, março de 1935, Rio de Janeiro.

Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. vol.3, n.4, abr. 1935, Rio de Janeiro.

Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. vol.4, n.4, outubro de 1935, Rio de Janeiro.

Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. vol.6, n.2, outubro a dezembro de 1936, Rio de Janeiro.

Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. vol.8, n.2, out-dez 1937, Rio de Janeiro.

Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. vol.10, n.2, outubro a dezembro de 1938, Rio de Janeiro.

Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. Vol.12, nº 1, jul/set. Rio de Janeiro, 1939, Rio de Janeiro.

Boletim da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. v.11, n.2, abril a junho de 1939, Rio de Janeiro.

Catálogo dos produtos do estado do Piauí na Exposição Nacional de 1908 comemorativa a abertura dos portos do Brasil ao comércio internacional. Rio de Janeiro, Papelaria Americana, 1908.

Centro de Pesquisa e Ensino Aplicada-CEPA/USP. Rodovias. Disponível em: <u>RODOVIAS</u> (usp.br). Acesso em 23 de novembro de 2022.

CHAGAS, Carlos. Luta contra a malária: conferência realizada em abril de 1933 no Núcleo Colonial São Bento. Rio de Janeiro: Tip. do Departamento de Estatística e Publicidade, 1934.

Diário do Piauí. 18 de abril de 1911, Teresina.

Diário do Piauí. 14 de março de 1911, Teresina.

Diário do Piauí. Ano II, n.6, 9 de janeiro de 1912, Teresina.

Diário do Piauí. Ano III, n.208, 14 de setembro de 1913, Teresina.

Diário de Notícias. 31 de janeiro de 1931, Rio de Janeiro.

Diário Oficial. 2 de março de 1931, Teresina.

Diário Oficial. Ano I, n.2, 3 de janeiro de 1931, Teresina.

Diário Oficial. Ano III, n.200, 5 de setembro de 1933, Teresina.

Diário Oficial. Ano III, n.208, 15 de setembro de 1933, Teresina.

Diário Oficial. Ano III, n.212, 20 de setembro de 1933, Teresina.

Diário Oficial. Ano III, n.215, 23 de setembro de 1933, Teresina.

Diário Oficial. Ano III, n.195, 30 de agosto de 1933, Teresina.

Diário Oficial. Ano III, n.194, 29 de agosto de 1933, Teresina.

Diário Oficial. Ano III, n.214, 22 de setembro de 1933, Teresina.

Diário Oficial. Ano III, n.217, 27 de setembro de 1933, Teresina.

Diário Oficial. Ano III, n.187, 21 de agosto de 1933, Teresina.

Diário Oficial. Ano III, n. 192, 26 de agosto de 1933, Teresina.

Diário Oficial. Ano III, n.217, 27 de setembro de 1933, Teresina.

Diário Oficial. Ano III, n.184, 17 de agosto de 1933, Teresina.

Diário Oficial. Ano III, n. 185, 18 de agosto de 1933, Teresina.

Diário Oficial. Ano IV, n.112, 21 de maio de 1934, Teresina.

Diário Oficial. 7 de julho de 1934, Teresina.

Diário Oficial. Ano IV, n. 163, 21 de julho de 1934, Teresina.

Diário Oficial. 2 de outubro de 1939, Teresina.

Diário Oficial. Ano 9, n. 250, 31 de out. 1939, Teresina.

Diário Oficial. 4 de dezembro de 1939, Teresina.

Diário Oficial. Ano 10, n. 126, 7 jun. 1940, Teresina.

Diário do Piauí. Ano III, n.183, 16 de agosto de 1933, Teresina.

Diário Carioca. 18 de novembro de 1933, Rio de Janeiro.

Diário Carioca. 1 de fevereiro de 1940, Rio de Janeiro.

Departamento Nacional de Obras Contra as Secas. http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/departamento-nacional-de-obras-contra-as-secas-dnocs. Acesso em 27 de agosto de 2020.

Departamento Nacional de Estatística. Estatística dos Meios de Transporte no Brasil. Comunicação ao V Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, reunido, por iniciativa do Automóvel Club do Brasil, no Rio de Janeiro, de 16 a 24 de novembro de 1933 por Antônio Cavalcanti Albuquerque de Gusmão, Rio de Janeiro, 1933.

Departamento Nacional de Estradas de Ferro *in* Estradas de Ferro do Brasil – 1945 (suplementos da Revista Ferroviária). Disponível em: http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias-historia/1944-datas-abertura-trilhos/Estrada-Ferro-Petrolina-Teresina.shtml.

Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Diretoria de Desenvolvimento Tecnológico. Divisão de Capacitação Tecnológica. Glossário de termos técnicos rodoviários. — Rio de Janeiro, 1997.

Diretoria de Saúde Pública. Movimento do ano de 1932 no posto de saneamento rural seção João Virgílio.

Diretoria de Saúde Pública. Relatório do diretor de saúde pública ao secretário geral. Teresina, fevereiro de 1932.

Diretoria de Saúde Pública. Relatório apresentado ao Exm. Sr. Dr. Francisco Freire de Andrade, Diretor da Saúde Pública do Piauí, pelo Dr. Antônio de Castro Franco, delegado de saúde em comissão no interior, servindo ao Posto Itinerante. Teresina, 10 de junho de 1932.

Diretoria de Saúde Pública. Relatório de respostas a quesitos solicitados por intermédio da Diretoria da Saúde Pública sobre a malária no ano de 1935. Códice de Saúde de relatórios diversos 1424. Teresina, 1936.

Decreto n° 7.669 de 18 de novembro de 1909. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7669-18-novembro-1909-527804-publicacaooriginal-1-pe.html. Consultado em 15 de julho de 2020.

Decreto nº 8.072 de 20 de junho de 1910. Dispõe sobre a criação do Serviço de Proteção aos Índios e Localização de Trabalhadores Nacionais. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8072-20-junho-1910-504520-publicacaooriginal-58095-pe.html. Acesso em 25 de julho de 2022.

Decreto nº 8.324 de 27 de outubro de 1910 que aprova o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8324-27-outubro-1910-527901-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em 06 de dezembro de 2022.

Decreto n° 8.711 de 10 de maio de 1911. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8711-10-maio-1911-578885-publicacaooriginal-101788-pe.html. Consultado em 20 de julho de 2020.

Decreto nº 11.692 de 25 de agosto de 1915. Disponível em: http://legis.senado.leg.br/norma/421816/publicacao/15691019 . Consultado em 22 de julho de 2020.

Decreto n° 13.687, de 9 de julho de 1919 que aprovou o regulamento para a Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-13687-9-julho-1919-516701-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso 10 de janeiro de 2023.

Decreto nº 14.102 de 17 de março de 1920. Aprovou o regulamento para a Caixa Especial das Obras de Irrigação

de Terras Cultiváveis no Nordeste Brasileiro. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-14102-17-marco-1920-511435-republicacao-93147-pe.html. Acesso em 18 de abril de 2023.

Decreto 14.823 de 24 de maio de 1921. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-14823-24-maio-1921-569051-republicacao-92422-pe.html

Decreto 16.403 de 12 de março de 1924. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-16403-12-marco-1924-513100-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em 29 de março de 2022.

Decreto nº 17.048, de 30 de setembro de 1925, autoriza a transferência ao governo do estado do Piauí do contrato celebrado com a Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-17048-30-setembro-1925-565079-publicacaooriginal-88961-pe.html. Acesso em 28 de março de 2023.

Decreto n. 16.769, de 7 de janeiro de 1925. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-16769-7-janeiro-1925-509310-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em 29 de março de 2022.

Decreto n.5.141 de 5 de janeiro de 1927 que criou o Fundo Especial para a Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federais. Disponível em: <u>Portal da Câmara dos Deputados (camara.leg.br)</u>. Acesso em 03 de fevereiro de 2023.

Decreto nº 19.687, de 11 de fevereiro de 1931. Dispõe sobre a localização e amparo das vítimas das secas do Nordeste. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19687-11-fevereiro-1931-517169-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em 11 de julho de 2022.

Decreto-Lei nº 3.059, de fevereiro de 1941, que dispõe sobre a criação de Colônias Agrícolas Nacionais. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3059-14-fevereiro-1941-413001-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em 26 de maio de 2023.

Decreto nº 16.780, de 10 de outubro de 1944, que autoriza a construção da Colônia Agrícola do Piauí (CANPI). Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-16780-10-outubro-1944-458854-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em 28 de maio de 2023.

Estudo botânico do Nordeste por Philipp Von Luetzelburg, botânico da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, n.57, série I-A, vol. 1, Rio de Janeiro, 1922-1923.

GUERRA, Paulo de Brito. A civilização da seca. Fortaleza, DNOCS, 1981.

GONÇALVES, José Barboza. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas, 1911.

GONÇALVES, Luiz Mendes. Aspectos do problema econômico piauiense. Teresina, Imprensa Oficial, 1929.

Inspetoria de Obras Contra as Secas. Relatório dos trabalhos executados durante o ano de 1912. Rio de Janeiro, 1913.

Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, Seção Técnica. Seções — Tipos de barragens constantes do plano de açudagem em realização, 1935. Biblioteca do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas — DNOCS, Fortaleza — CE.

Inspetoria Federal das Estradas. Estatística das estradas de ferro do Brasil relativa aos anos de 1931 e 1932 (em parte). Tomo XXXIV, Rio de Janeiro.

Inspetoria Federal de Estrada. Estrada de Ferro S. Luís – Teresina, ponte sobre o Parnaíba, Heitor Teixeira Brandão, São Luís, 15 de outubro.

Jornal Correio de Oeiras. 31 de maio de 1909.

Jornal Correio de Teresina. 4 de abril de 1916.

Jornal Correio da Manhã. 9 de dezembro de 1930.

Jornal A Semana. 26 de junho de 1910, Parnaíba - PI.

Jornal A Semana. 26 de novembro de 1916, Parnaíba - PI.

Jornal A Noite. 9 de abril de 1927.

Jornal Ideal. 25 de dezembro de 1914, Floriano – PI.

Jornal do Comércio. Ano 4, n. 808, 19 outubro de 1949, Teresina.

Jornal O Piauí. 08 de agosto de 1915, Teresina.

Jornal O Tempo. 31 de dezembro de 1915.

Jornal O Tempo. 29 de fevereiro de 1916.

Jornal O Tempo. 31 de março de 1916.

Jornal O Piauí. 4 de setembro de 1919, Teresina – PI.

Jornal O Tempo. 19 de novembro de 1915, Amarante – PI.

Jornal O Tempo. 30 de novembro de 1915, Amarante – PI.

Jornal O Tempo. 15 de dezembro de 1915, Amarante – PI.

Jornal O Tempo. 16 de fevereiro de 1916, Amarante – PI.

Jornal O Tempo. 29 de fevereiro de 1916, Amarante – PI.

Jornal do Brasil. 26 de setembro de 1933, Rio de Janeiro.

Jornal do Commercio. 27 de junho de 1919, Manaus – AM.

Jornal do Commercio. 22 de maio de 1912, Manaus – AM.

Jornal Gazeta de Notícias. 17 de fevereiro de 1916, Rio de Janeiro.

Lei Federal n° 2.738 de 4 de janeiro de 1913. https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1910-1919/lei-2738-4-janeiro-1913-541232-publicacaooriginal-99047-pl.html. Consultado em 21 de julho de 2020.

Lei nº 467, de 31 de julho de 1937. Decreta que a Comissão de Estradas de Rodagem Federais passe a constituir o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1930-1939/lei-467-31-julho-1937-555595-publicacaooriginal-74903-pl.html. Acesso em 20 de outubro de 2022.

Lei n.508 de setembro de 1937. Dispõe sobre a construção de canais de irrigação no Nordeste. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1930-1939/lei-508-21-setembro-1937-556877-publicacaooriginal-77052-pl.html. Acesso em 18 de abril de 2022.

Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do estado do Piauí pelo seu governador Dr. Coriolano de Carvalho e Silva no dia 7 de setembro de 1895, Teresina.

Mensagem apresentada à Câmara Legislativa em 1 de junho de 1910 pelo Exm. Sr, Dr. Antonino Freire da Silva governador do estado, Teresina.

Mensagem apresentada à Câmara Legislativa no dia 1° de junho de 1913 pelo Exm. Sr. Dr. Miguel de Paiva Rosa governador do estado, Teresina, Piauí.

Mensagem apresentada à Câmara Legislativa no dia 1 de junho de 1914 pelo Exm. Sr. Dr. Miguel de Paiva Rosa governador do estado, Teresina.

Mensagem apresentada à Câmara Legislativa no dia 1 de junho de 1915 pelo Exm. Sr. Dr. Miguel de Paiva Rosa governador do estado, Teresina.

Mensagem apresentada à Câmara Legislativa em 1 de junho de 1919, pelo Exm. Sr. Eurípedes Clementino de Aguiar governador do estado, Teresina.

Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo Exm. Snr. Dr. Eurípedes Clementino de Aguiar a 1º de junho de 1917, Teresina, 1918.

Mensagem apresentada à Câmara Legislativa pelo Exm. Snr. Dr. Eurípedes Clementino de Aguiar, no dia 1 de junho de 1918, Teresina.

Mensagem apresentada à Câmara Legislativa pelo Exmo. Sr. Dr. João Luiz Ferreira governador do estado no dia 1º de junho de 1921, Teresina.

Mensagem apresentada à Câmara Legislativa pelo Exmo. Snr. Dr. João Luiz Ferreira governador do estado no dia 1º de junho de 1922, Teresina.

Mensagem apresentada à Câmara Legislativa pelo Exmo. Snr. Dr. João Luiz Ferreira governador do estado no dia 1º de junho de 1924, Teresina.

Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1° de junho de 1925, Teresina.

Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1° de junho de 1926, Teresina.

Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1° de junho de 1927, Teresina.

Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1° de junho de 1928, Teresina.

Mensagem apresentada à Câmara Legislativa pelo Dr. João de Deus Pires Leal governador do estado do Piauí, 1929.

Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do estado do Piauí, a 1º de junho de 1936, pelo Exmo. Sr. Governador Dr. Leônidas de Castro Melo, Teresina.

Mensagem apresentada ao Congresso Nacional pelo presidente da República Nilo Peçanha, Rio de Janeiro, 1910.

Mensagem apresentada ao Congresso Nacional na abertura da terceira sessão da décima primeira legislatura pelo presidente da República Arthur da Silva Bernardes, Rio de Janeiro, 1923.

Mensagem apresentada ao Congresso Nacional na abertura da primeira sessão da décima segunda legislatura pelo presidente da República Arthur da Silva Bernardes, Rio de Janeiro 1924.

Mensagem apresentada ao Congresso Nacional na abertura da terceira sessão da décima segunda legislatura pelo presidente da República Arthur da Silva Bernardes, Rio de Janeiro 1926.

Mensagem apresentada ao Congresso Nacional na abertura da primeira sessão da décima terceira legislatura pelo presidente da República Washington Luís p. de Sousa, Rio de Janeiro, 1927.

Mensagem do Chefe do Governo Provisório, lida perante a Assembleia Constituinte, no ato da sua instalação, em 15 de novembro de 1933, Rio de Janeiro.

MIRANDA, Agenor Augusto de. Estudos Piauienses. Brasiliana, série 5°, vol.116, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1938.

Ministério da Viação e Obras Públicas — 1927 <u>Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=459194&Pesq=Estrada%20de%20Ferr</u>o%20de%20Petrolina%20a%20Therezina&pagfis=14164.

Ministério da Viação e Obras Públicas, 1927. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=459194&Pesq=Estrada%20de%20Ferrow20de%20Petrolina%20a%20Therezina&pagfis=14158.

MOURA, Gerson. Acordos de Washington. Verbete, Fundação Getúlio Vargas, CPDOC. Disponível em: https://www18.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/washington-acordos-de. Acesso em 23 de janeiro de 2023.

NEIVA, Arthur, PENNA, Belisário. Viagem Científica pelo Norte da Bahia, sudoeste de Pernambuco, sul do Piauhy e de norte a sul de Goiaz. Mem. Inst. Oswaldo Cruz; 8 (3): 74-224, 1916.

NEVES, Abdias da Costa. Política das estradas de ferro e finanças da República. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1916.

NEVES, Abdias da Costa. Aspectos do Piauí: formação territorial, composição étnica, valores econômicos, organização política. Typographia D' O Piauhy, Teresina, 1926.

Novo Brasil: 1930-1938. Exposição Nacional do Estado Novo. Rio de Janeiro, 1939.

O Problema Social e Econômico das Obras Contra as Secas. Relatório apresentado, em julho de 1933, ao Snr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Dr. José Américo de Almeida, pelo engenheiro agrônomo Evaristo Leitão, 1937.

Obras Contra as Secas. Conferência realizada, em 8 de fevereiro de 1950, no Instituto de Engenharia de S. Paulo, pelo Eng. Vinícius Berredo, 1950.

O Piauhy no Centenário de sua Independência 1823-1923. IV volume (parte especial), Teresina, Papelaria Piauhyense, 1923.

PARANAGUÁ, Joaquim Nogueira. Do Rio de Janeiro ao Piauhy pelo interior do país. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1905.

PAZ FILHO, Manoel Raimundo. Congresso das Municipalidades. Revista do Instituto Geográfico e Histórico Piauiense, edição comemorativa do Primeiro Centenário da Independência Nacional, Teresina: Typ. d'O Piauí, tomo 2°, 1922.

Revista da Época, 16 de julho de 1913.

Piauhy 1935. Publicação oficial da Diretoria Geral de Estatística do estado do Piauhy, Teresina, 1935.

Relatório apresentado à Assembleia Legislativa do Piauí no dia 9 de julho de 1866 pelo presidente da província o Exm. Snr. Dr. Franklin Américo de Menezes Doria.

Relatório com que o Exm. Sr. Dr. Presidente da província do Piauí, Dr. Diogo Velho Cavalcanti D' Albuquerque, passou a administração para o Exm. Sr. vice-presidente Coronel Ernesto José Baptista, no dia 16 de maio de 1860, Tipografia Constitucional, Teresina.

Relatório com que o Exm. Sr. presidente da província do Piauí, Dr. Manoel Antônio Duarte de Azevedo, passou a administração ao Exm. Vice-presidente, Dr. José Marianno Lustoza do Amaral, no dia 15 de abril de 1861.

Relatório dos trabalhos executados durante o ano de 1921 apresentado ao Sr. Dr. J. Pires do Rio, Ministro da Viação e Obras Públicas. Rio de Janeiro, 1924.

Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getúlio Vargas, Presidente da República, pelo Cap. Landri Sales Gonçalves, Interventor Federal no estado do Piauí, 1931-1935, Imprensa Oficial, Teresina.

Relatório dos trabalhos realizados no triênio de 1931-1933 apresentado ao Ministro José Américo de Almeida pelo Inspetor Luiz Augusto da Silva Vieira, Ceará – Fortaleza, 1934.

Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República pelo interventor Leônidas de Castro Melo, 1938, Imprensa Oficial, Teresina.

Relatório dos trabalhos realizados no ano de 1942 apresentado ao ministro João de Mendonça Lima pelo inspetor interino Vinícius César Silva de Berredo, São Paulo, 1953.

Relatório apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Getúlio Vargas, presidente da República, pelo interventor federal no estado Dr. Leônidas de Castro Melo. D.E.I.P. – Teresina – 1943.

Relatório apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Getúlio Vargas, presidente da República, pelo interventor federal no estado Dr. Leônidas de Castro Melo. D.E.I.P. – Teresina – 1944.

Relatório dos trabalhos realizados no ano de 1940 apresentado ao ministro João de Mendonça Lima pelo inspetor interino Vinícius César Silva de Berredo (gestão do inspetor Luiz Augusto da Silva Vieira). Rio de Janeiro, 1946.

Relatório dos trabalhos realizados no ano de 1942 apresentado ao ministro João de Mendonça Lima pelo inspetor interino Vinícius César Silva de Berredo (gestão do inspetor Luiz Augusto da Silva Vieira). São Paulo, 1953.

Relatório dos trabalhos realizados no ano de 1943 apresentado ao ministro João de Mendonça Lima pelo Eng. Vinícius César Silva de Berredo inspetor interino. Rio de Janeiro, 1945.

Relatório dos trabalhos realizados no ano de 1944 apresentado ao ministro João de Mendonça Lima pelo Eng. Vinícius César Silva de Berredo interventor interino. Rio de Janeiro, 1945.

Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Exmo. Sr. Dr. Getúlio Vargas, pelo ministro de Estado dos Negócios da Agricultura, Apolônio Salles. Rio de Janeiro, 1943.

Relatório do Ministério da Agricultura de 1916. Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/108?terms=david%20caldas&item_id=2115#?h=david%20caldas&c=4&m=64&s=0&cv=93&r=0&xywh=-452%2C5%2C2720%2C1919. Acesso em 9 de junho de 2023.

Realizações do DNOCS até 1968, s.n.t. *apud* DOMINGUES NETO, Manuel. Seca seculorum, flagelo e mito na economia rural piauiense. 2. Ed. Teresina, Fundação CEPRO, 1987.

Revista do Club de Engenharia. Ano de 1909, n.19, Rio de Janeiro, Imprensa Oficial.

Revista Cultura Política. Proteção à agricultura: Colônias agrícolas nacionais. n°.2, abril de 1941, p.221. Disponível em: https://docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=rev_cultura&Pesq=marcha%20para%20o%20oeste&id=2028706715471&pagfis=535. Acesso em 19 de junho de 2023.

Revista *Illustração Brasileira*. Seis mil cento e quarenta e cinco quilômetros pelo Nordeste brasileiro: As obras contra as secas vistas por um leigo. Rio de Janeiro, n.25, 7 de set. 1922.

Revista *Illustração Brasileira*. Estradas de rodagem de São Paulo. Rio de Janeiro, n.26, 12 de out. 1922.

REZENDE, Nelson de. *Lucraram as rodovias com a República Nova?*. Presidente da Divisão de Pavimentação e Estradas de Rodagem do Instituto de Engenharia. S. Paulo, 1931-1932.

RIO, José Pires do. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Exmo. Sr. Dr. Epitácio Pessoa no ano de 1919, p.XXX. http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=459194&Pesq=Piauhy&pagfis=9527. Acessado em 24 de fevereiro de 2021.

SÁ, Francisco. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil no ano de 1910.

SÁ, Francisco. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Exmo. Sr. Dr. Arthur da Silva Bernardes no ano de 1922. http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=459194&Pesq=Piauhy&pagfis=11353. Acesso em 24 de fevereiro de 2021.

SÁ, Francisco. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Exmo. Sr. Dr. Arthur da Silva Bernardes no ano de 1923.

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=459194&Pesq=Piauhy&pagfis=12037. Acesso em 24 de fevereiro de 2021.

SÁ, Francisco. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Exmo. Sr. Dr. Arthur da Silva Bernardes no ano de

1924.<u>http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=459194&Pesq=Piauhy&pagfis=1262</u>. Acesso em 24 de fevereiro de 2021.

SÁ, Francisco. Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Exmo. Sr. Dr. Arthur da Silva Bernardes no ano de 1925.

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=459194&Pesq=Piauhy&pagfis=13000. Acesso em 24 de fevereiro de 2021.

Sinopse Estatística do Estado n. 2 (separata, com acréscimos, do Anuário Estatístico do Brasil, Ano III - 1937). Instituto Nacional de Estatística, Teresina, Imprensa Oficial, 1938.

Sinopse Estatística do Estado do Piauí n.4 (separata, com acréscimos, do Anuário Estatístico do Brasil", ano V – 1939/1940, organizada com a elaboração do Departamento Estadual de Estatística). Serviço Gráfico do IBGE, Rio de Janeiro, 1942.

SMALL, Horatio L. Geologia e suprimento d'água subterrânea no Piauhy e parte do Ceará. Inspetoria de Obras Contra as Secas, Rio de Janeiro, junho de 1914.

Separata do relatório apresentado pelo Major Juarez Távora, em maio de 1932, ao Sr. Presidente da República, ao exonerar-se do cargo de Delegado Militar do Norte. O problema das secas, CPDOC, FGV. Disponível em: http://docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=doctematic&pagfis=33422. Acesso em 19 de abril de 2022.

Tábuas Itinerárias (rodovias, estradas de tropas, navegação fluvial, ferrovias e redes aéreas). Departamento Estadual de Estatística do Estado do Piauí, Teresina, 1939.

Telegrama encaminhado por Luiz Soares Horta Barbosa ao governador do Piauí Snr. Dr. Antonino Freire, Rio de Janeiro, 26 de agosto de 1910.

TELES, José. Estrada de Ferro Petrolina a Teresina, Museu do Sertão Petrolina – Pernambuco, 8 de outubro de 1993.

VARGAS, Getúlio. Discurso pronunciado, na capital do Ceará, em 18 de setembro de 1933, Biblioteca da Presidência da República.

VARGAS, Getúlio. A Nova política do Brasil II: o ano de 1932; a Revolução e o Norte 1933. Rio de Janeiro: José Olympio, 1938. v.2.

VARGAS, Getúlio. Discurso pronunciado, na capital da Paraíba, em 8 de setembro de 1933, Biblioteca da Presidência da República.

VARGAS, Getúlio. A nova política do Brasil, no limiar de uma nova era 20 de outubro de 1939 a 29 de junho de 1940. Vol.VII, Livraria José Olympio, Rio de Janeiro.

I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954.

VII Congresso Nacional de Estradas e Rodagem. Comunicação: A rodovia e o combate à seca no Nordeste pelo engenheiro civil Luiz Augusto da Silva Vieira, Rio de Janeiro, 1939.